К. Я. ЗАГОРСКИЙ.

ТЕОРИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ.

ЗАДАЧИ УПРАВЛЕНИЯ,
ПРИНЦИПЫ ПОСТРОЕНИЯ И ПРИМЕНЕНИЯ,
ФОРМЫ И ВИДЫ ТАРИФОВ.

ВТОРОЕ
ПЕРЕРАБОТАННОЕ И ДОПОЛНЕННОЕ ИЗДАНИЕ.

ИЗДАНИЕ РЕДАКЦИОННО-ИЗДАТЕЛЬСКОГО ОТДЕЛА НКПС.

Петрообли́т № 1200, гор. Петроград 1923 г. Наряд № 78.

Типо-литография Народного Комиссариата Путей Сообщения. Фонтанка, 117.
Отпечатано в количестве 2000 экз.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

Стран.

Введение и план 5

ГЛАВА I. Руководящий принцип экономической и железнодорожной политики — Вопрос о конкретных практических задачах и целях железнодорожной тарификации. — Основания государственного вмешательства в железнодорожное дело вообще и в управление железнодорожными тарифами, в частности. — Неприложимость системы свободы промышленности к железнодорожному хозяйству. — Сущность этой системы и необходимые условия для благотворного влияния ее на экономическую жизнь. — Практическое применение этой системы в современной экономической жизни 10

ГЛАВА II. Экономические особенности железнодорожных предприятий: а) весьма крупные размеры капиталов, б) преобладание основных капиталов над оборотными, в) преобладание постоянных или общих расходов над расходами специальными, г) прикрепленность сбыта железнодорожных услуг к определенным территориальным районам и д) неспособность производимых железными дорогами ценностей (услуг) к какому-либо, хотя бы самому кратковременному, сбережению. — Значение этих особенностей для действия конкуренции, как организующей и регулирующей силы народного хозяйства. — Подчинение влиянию конкуренции лишь одной части железнодорожного транспорта. — Существенное отличие результатов соперничества между железными дорогами, сравнительно с результатами, получающимися от действия этого начала в других отраслях промышленности 30

ГЛАВА III. Повсеместное постепенное ограничение и устранение соперничества между железными дорогами, благодаря объединению железнодорожного дела каждой страны. — Роль в этом процессе государственного вмешательства, а также соглашений и союзов, заключаемых между железными дорогами и консолидации железнодорожных предприятий. — Англия. Франция. Германия. Россия. Соединенные Штаты Северной Америки 57

ГЛАВА IV. Зависимость практических задач управления железнодорожными тарифами от основной функции железнодорожного транспорта в общем ходе народного хозяйства. — Выяснение роли и значения рельсовых путей сообщения в современной экономической жизни — Удешевление перевозки, скорость, возможность массового транспорта, срочность перевозки, безопасность и приспособление условий транспорта к особенным свойствам перевозимых грузов. — Влияние этих свойств железнодорожного транспорта на промышленность, добывающую и перерабатывающую, на торговлю, потребление и вообще на государственную и общественную жизнь. — Сооружение и эксплоатация железных дорог, предназначаемых для целей государственного (военного и гражданского) управления и для целей и потребностей экономического оборота. — Положение железных дорог в общей совокупности народного и финансового хозяйства современных народов 102

Стран.

ГЛАВА V. Различные системы пользования услугами железных дорог и способов возмещения основных и оборотных расходов железнодорожного хозяйства.—Практические задачи управления железнодорожными тарифами.—Предоставление железнодорожных услуг во всеобщее безвозмездное пользование. — Установление тарифов по принципам государственных пошлин . . . 127

ГЛАВА VI. Установление железнодорожных тарифов с коммерческою целью 162

ГЛАВА VII. Железнодорожные тарифы, как орудие общей экономической политики государства и как средство удовлетворения железными дорогами всяких народных и государственных потребностей вообще 186

ГЛАВА VIII. Тарифный эклектизм 208

ГЛАВА IX. Задачи эксплоатации железных дорог.—Различные принципы построения железнодорожных тарифов.—Система построения тарифов по собственным издержкам железных дорог 215

ГЛАВА X. Установление железнодорожных тарифов по ценности перевозимых грузов, по их платежной способности и по ценности железнодорожных услуг 248

ГЛАВА XI. Установление тарифов по принципам, отвечающим охранительно-покровительственным задачам железнодорожной тарификации: государственно-экономическая ценность перевозимых грузов и издержки производства промышленности, как основания для назначения провозных плат 265

ГЛАВА XII. Формальные принципы применения тарифов: публичность, простота, устойчивость, равенство для всех, пользующихся железнодорожными услугами. — Формы и виды железнодорожных тарифов 282

Теория железнодорожных тарифов.

Задачи управления, принципы построения и применения, формы и виды тарифов.

Введение и план.

В деле управления железнодорожными тарифами, как и во всех сферах практической деятельности, прежде всего необходимо ясное сознание тех задач и целей, которые должны быть достигнуты. Только при наличности такого сознания—возможно ожидать систематического, сосредоточенного, и следовательно, наиболее успешного направления всех сил и средств огромного железнодорожного хозяйства к осуществлению присущей ему функции в общем ходе экономической жизни страны. Отчетливое понимание задач и целей тарифного дела имеет вместе с тем весьма важное значение и для правильного разрешения вопроса о принципах установления железнодорожных тарифов. Самый выбор тех или других принципов и правил, как основания для построения тарифов железных дорог, находится в прямой зависимости от тех задач и целей, которые поставлены в данное время и в данной стране эксплоатации рельсовых путей сообщения. Нет абсолютных тарифных принципов, которые были бы правильны и годны для всякой системы железнодорожного хозяйства, независимо от того, какие цели ставит государство своей тарифной политике и какая система принята для возмещения основных и текущих затрат железнодорожного хозяйства (из общегосударственных средств или из доходов самих железных дорог). Тарифные меры и принципы, вполне правильные и разумные с точки зрения определенного рода целей, могут быть признаны положительно несоответственными и вредными, если изменились те интересы и задачи, которым должны служить железные дороги. Наконец, в зависимости от поставленных целей и принятых принципов тарификации определяются и наиболее подходящие системы и виды самых тарифов, а также те формальные требования, которые могут быть к ним предъявлены в отношении публичности, устойчивости, простоты, единства и однообразного применения для всех отправителей.

Таким образом вопрос об основных задачах и целях, которые должны быть преследуемы при утановлении железнодорожных тарифов, имеет общее руководящее значение для всего тарифного дела и потому всестороннее выяснение этого вопроса должно быть поставлено на пер-

вом плане при изучении теории железнодорожных тарифов. Только после разрешения этого основного вопроса может быть дана правильная и сознательная оценка значения различных принципов построения тарифов и различных систем и видов их для общих интересов народного хозяйства.

Из сказанного видно, что общая система железнодорожного тарифного дела слагается из следующих трех составных элементов: 1) задач и целей управления тарифами, 2) принципов построения их и 3) классификации тарифов на различные виды и формальных принципов применения их на практике. Указывая на тесную связь и зависимость этих элементов и признавая необходимым совокупное и систематическое изучение их, я в то же время настаиваю, что успешная разработка тарифной теории положительно невозможна без строгого и точного различения намеченных трех составных частей ее. В экономической литературе по тарифным вопросам очень нередко встречаются попытки дать как бы абсолютные принципы для построения железнодорожных тарифов без всяких определенных указаний на те цели, которые вообще должны быть поставлены железнодорожной тарификации. При этом цели тарификации иногда даже смешиваются с принципами ее, а вопросы о достоинствах или недостатках некоторых отдельных форм и видов тарифов приобретают совершенно самостоятельное значение, устраняющее самую мысль о необходимости для разрешения этих частных вопросов цельной и систематической теории тарифного дела. Недостаточное различение указанных трех элементов теории железнодорожных тарифов является, по моему мнению, одною из важнейших причин многих неясностей и споров при разрешении тарифных вопросов, которые устранились бы сами собою при известной отчетливости указанных основных понятий.

Изложенным определяется в общих чертах схема предлагаемой работы. Однако, прежде чем приступить к рассмотрению указанных трех основных элементов тарифного дела, автору казалось необходимым остановиться на выяснении некоторых общих положений, с точки зрения которых только и возможна правильная оценка различных систем управления железнодорожными тарифами в отношении их задач, принципов и форм. Эти общие положения касаются следующих предметов: руководящих принципов экономической политики государства вообще и его железнодорожной политики, в частности, оснований государственного вмешательства в железнодорожное дело в связи с вопросом о неприменимости к этой области системы свободы промышленности и частной предприимчивости, функции железнодорожного транспорта в общем ходе и развитии экономической жизни страны и основного руководящего закона железнодорожного хозяйства. Установив свои взгляды по этим вопросам, автор переходит к анализу намеченных трех элементов тарифной теории.

Для выяснения необходимых на практике конкретных задач и целей железнодорожной тарификации автор рассматривает следующие системы пользования услугами железных дорог и способов возмещения основных и оборотных расходов железнодорожного хозяйства:

а) предоставление железнодорожных услуг во всеобщее безвозмездное пользование с принятием всех расходов железнодорожного хозяйства на общегосударственные средства;

б) установление сборов за услуги железных дорог в размерах, при которых покрывается лишь одна часть железнодорожных расходов (напр., по эксплоатации), а другая часть этих расходов (по оплате % и погашению железнодорожных капиталов) относится на общегосударственные средства;

в) установление железнодорожных тарифов в таких размерах, чтобы достигалось не только возмещение всех расходов железнодорожного хозяйства (эксплоатационных, по оплате % и погашению основных капиталов), но и получалась, сверх того, прибыль на затраченные капиталы по средней в стране норме или в возможно высшем размере;

г) установление тарифов вне всякой зависимости и отношения к необходимости возмещения расходов железнодорожного хозяйства из того или другого источника, но единственно по соображениям общей экономической политики государства, причем взимание железнодорожных сборов является простым орудием этой политики и должно служить для воздействия на ход и развитие экономической жизни страны в тех направлениях, какие представляются желательными по общегосударственным соображениям;

д) управление железнодорожными тарифами, не считаясь, как и в предыдущем случае, с доходностью железных дорог и необходимостью возмещения расходов по их сооружению и эксплоатации, может иметь целью вообще возможно полное удовлетворение железными дорогами народных и государственных потребностей в широком смысле слова;

е) наконец, управление железнодорожными тарифами может не ограничиваться какою-либо одною из перечисленных задач, но, смотря по обстоятельствам и по своему усмотрению, свободно избирать ту или другую цель, которая должна быть достигнута в каждом данном случае принятием соответственных тарифных мер.

Каждая из этих систем должна быть выяснена и оценена с точки зрения общего принципа экономической политики государства и с точки зрения соответствия ее с основной функцией железнодорожного транспорта в общем ходе народного хозяйства.

Выяснив таким образом те конкретные практические задачи тарификации, достижение которых должно быть вменено в обязанность управлению железнодорожными тарифами, автор последовательно рассматривает следующие три принципа построения тарифов, к которым в сущ-

ности могут быть сведены все практикующиеся и предлагаемые приемы и способы установления железнодорожных провозных плат. Прежде всего рассматриваются принцип государственных пошлин (Gebührenprinzip, principe de redevence) и так называемая „натуральная система тарифов". Обе эти системы в сущности тождественны и заключаются в том, что тарифы устанавливаются не по ценности железнодорожных услуг для лиц, пользующихся этими услугами, а по некоторым однообразным средним нормам на основании собственных издержек железных дорог по различным категориям перевозок. Сюда относится и так называемая Raumtarif—установление провозных плат по весу и по степени громоздкости перевозимых грузов. Второй принцип построения тарифов заключается в установлении их по платежной способности перевозимых грузов, т. е. по рыночной ценности железнодорожных услуг, в зависимости от спроса и предложения на эти услуги, с дифференцированием тарифных ставок по классам товаров и по расстояниям перевозки. Совместно с этим принципом подвергается подробному рассмотрению и вопрос о значении для установления тарифов ценности перевозимых товаров, разницы в товарных ценах в местах отправления и назначения, конкуренции других путей сообщения и т. п. Третий принцип заключается в построении тарифов в зависимости и в соответствии с условиями и издержками производства в различных отраслях промышленности, в различных районах и центрах и даже в отдельных предприятиях. С этим же принципом аналогично, по нашему мнению, установление тарифов по степени настоятельности и размерам тех специальных потребностей, для удовлетворения которых предназначаются данные тарифы; примерами могут служит тарифы, устанавливавшиеся у нас на перевозку хлеба, закупаемого земствами и правительственными органами для удовлетворения продовольственных потребностей населения, постигнутого неурожаем, затем льготные тарифы для рабочих, переселенцев, учащихся и т. п.

Каждый из этих принципов, прежде всего, должен быть подвергнут оценке по его пригодности для достижения различных вышеуказанных целей, которые могут быть поставлены управлению железнодорожными тарифами.

Последнюю, третью, часть теории железнодорожных тарифов составляют, как выше сказано, формальные принципы их применения и различные виды тарифов. Формальные принципы применения суть: публичность, простота, устойчивость, уравнительность. Виды тарифов: а) по внутреннему своему строю тарифы бывают однообразные пудоверстные и дифференциальные, б) по внешней форме выражения — формульные (схемные) и табличные, в) по пространству действия — тарифы общие, применяемые к перевозке известной категории грузов во всех сообщениях рельсовой сети страны, и исключительные, устанавливаемые для перевозки тех же грузов лишь в отдельных опреде-

ленных сообщениях; как те, так и другие, могут быть вывозными или внутренними, прямыми или местными; г) по времени действия—тарифы срочные и бессрочные, годовые и навигационные; д) по величине единиц погрузки—попудные (поштучные) и повагонные (полувагонные, партионные); е) по особенным условиям и свойствам самих перевозок—тарифы специальные и льготные (завозные, перемолочные, воинские, выставочные, переселенческие и т. п.). Приведенные формальные принципы применения тарифов и перечисленные виды их подвергаются в настоящей работе по возможности всесторонней оценке как с точки зрения соответствия их с общею функциею железнодорожного транспорта в народном хозяйстве, так и по соответствию их с вышеизложенными конкретными задачами и принципами железнодорожной тарификации.

ГЛАВА I.

Руководящий принцип экономической и железнодорожной политики. — Вопрос о конкретных практических задачах и целях железнодорожной тарификации.—Основания государственного вмешательства в железнодорожное дело вообще и в управление железнодорожными тарифами, в частности.—Неприложимость системы свободы промышленности к железнодорожному хозяйству.—Сущность этой системы и необходимые условия для благотворного влияния ее на экономическую жизнь.—Практическое применение этой системы в современной экономической жизни.

Основной руководящий принцип экономической деятельности человека заключается в стремлении к тому, чтобы достигать возможно более полного и широкого удовлетворения своих потребностей с помощью возможно меньших затрат личных усилий и материальных средств. Этот принцип, вытекая из самой природы человека, как существа разумного, присущ всякому частному и общественному хозяйству. Люди, решаясь на известные затраты для достижения поставленных экономических целей, всегда стремятся избирать такие приемы и орудия работы и предпринимать лишь такие производства, при которых получается наибольший полезный эффект с наименьшими личными и материальными пожертвованиями [1]). Более или менее успешное осуществление этих стремлений в действительной экономической жизни выражает степень развития производительности народного труда, который и является в конце концов первоисточником всего экономического благосостояния людей. Страны, население которых отличается широкими и разнообразными потребностями, удовлетворяемыми более или менее полным образом, всегда характеризуются высоким уровнем производительности народного труда, тогда как страны с низким жизненным уровнем населения стоят, напротив того, и в отношении производительности своего труда на низкой ступени развития. Огромной разнице в национальном богатстве различных европейских государств соответствует столь же значительная разница и в производительности их народного труда. В нижеследующей таблице [2]) приведены важнейшие цивилизованные страны в порядке убывающего национального богатства и против

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

[2]) Помещенные в этой таблице данные заимствованы из статьи И. И Янжула, помещенной в сборнике „Экономическая оценка народного образования", стр. 17—19.

каждой из них показано, какая доля из общей суммы производства приходилась на 1 душу населения:

	Сумма национального богатства Миллиарды фунт. стерл.	Ежегодное производство, приходящееся на 1 рабочего. Доллары
Соединенные Штаты	12	1,888
Великобритания	9,4	760
Франция	8,5	545
Германия	6,4	545
Австрия	—	409
Россия	5	381

Как бы ни была спорна каждая из этих цифр сама по себе, едва ли можно сомневаться, что их взаимное отношение в действительности именно таково, каким оно представляется в приведенной таблице. А их взаимоотношение самым положительным образом свидетельствует о непосредственной зависимости национального богатства страны от степени развития производительности народного труда. Но не только экономическое, а и всякое культурное развитие нации совершается с чрезвычайными трудностями при низком уровне ее производительных сил. В тех странах, в которых господствуют первобытные формы труда и все хозяйственные процессы, еще весьма несовершенны, почти вся жизнь населения поглощается тяжелой борьбой за повседневное существование и потому еще нет экономической возможности для перехода на высшую ступень культурного состояния с более широким удовлетворением материальных и духовных потребностей. В таких странах накопление более или менее значительных богатств возможно лишь в руках отдельных сравнительно очень немногих единиц. Поднятие же общего уровня благосостояния населения, улучшение условий труда рабочих классов и сокращение самого количества работы, приобщение массы населения к участию в благах современной культуры и т. д. и т. д. — все это становится возможным впервые лишь на почве высокого развития производительных сил народного хозяйства. Можно сказать, что последнее является одним из важнейших условий для успешного осуществления всех целей человеческого общежития — экономических и культурных, государственных и моральных.

Сказанное дает руководящий критерий для оценки как различных систем народного хозяйства в целом, так и отдельных явлений в области экономической жизни страны. Раз мы пришли к заключению, что возможно высшее развитие и наилучшая утилизация производительных сил народного хозяйства является одним из важнейших условий всякого культурного прогресса страны, то мы должны признавать желательным и отвечающим общему благу развитие и упрочение лишь тех отраслей промышленности и тех форм и систем экономической организации, при которых хозяйственная деятельность народа получает возможно более высокую степень производительности. Напротив того,

все то, что понижает производительность народного хозяйства или задерживает дальнейшее ее развитие, должно быть признаваемо вредным с точки зрения общих интересов страны. При этом, однако, отнюдь не следует думать, что какие-либо известные отрасли промышленности или какие-либо определенные формы и системы экономической организации являются абсолютно прогрессивными, независимо от условий места и времени. Само собой разумеется, что как различные отрасли промышленности, так в особенности различные формы экономической организации, бывшие в одних странах и в известные эпохи могущественным фактором поднятия производительных сил народа и роста его богатства, в других странах и при других условиях оказываются неразумною растратою народных сил и естественных богатств и являются тормозом экономического преуспеяния и совершенствования. Так, напр., переход от охотничьего образа жизни к пастушескому, от охоты и рыбной ловли, как основных промыслов населения, к скотоводству явился в свое время огромным шагом вперед, без которого невозможно было никакое дальнейшее экономическое развитие. Однако, с течением времени пастушеский кочевой быт постепенно перестает соответствовать потребностям растущего населения, не может обеспечить ему достаточных средств существования и тогда переход от этого быта к оседлым земледельческим занятиям становится экономической необходимостью. На этом развитие, конечно, не останавливается. Упорное сохранение старых систем земледелия в то время, когда изменившиеся условия требуют перехода к более ценным культурам и к различным видам обрабатывающей промышленности, также задерживает рост производительных сил страны и, следовательно, является неблагоприятным для общего экономического развития, как в прежнее время косное пребывание пастушеских племен в кочевом состоянии и их отвращение к оседлости и земледелию. Такое же относительное значение, как различные виды добывающей и обрабатывающей промышленности, имеют и различные формы экономической организации. Достаточно указать на цеховую организацию, которая до XV—XVI столетий оказала большие услуги развитию производительных сил европейских народов, но потом стала сильным препятствием дальнейшему их росту и должна была уступить место системе свободы промышленности. Последняя, однако, уже и в настоящее время оказывается во многих случаях не отвечающей требованиям дальнейшего развития и наилучшей утилизации производительных сил и богатств современных народов и потому уже подвергается, в свою очередь, существенным ограничениям и видоизменениям.

Изложенные мысли об относительном значении различных экономических форм и явлений в области народного хозяйства определяют совершенно положительным образом и задачи экономической политики государства. Последние сводятся, по нашему мнению, к следующему:

возможное техническое усовершенствование народного труда, развитие в населении энергии и предприимчивости, направление народной производительности на такие отрасли добывающей и перерабатывающей промышленности и содействие таким формам и системам экономической организации, при которых наилучшим образом осуществляется выше указанный основной принцип всякой экономической деятельности человека—стремление к достижению наибольшего полезного эффекта с наименьшими затратами личных и материальных средств. Идеалом экономической политики государства должно быть, как говорит проф. Вернер Зомбарт [1]), „хозяйственное совершенство (Wirtschaftliche Vollkommenheit)“, выражающееся в системе возможно высшего экономического развития, т. е. в „хозяйственной системе возможно высшей производительности (Wirtschafts-System der höchsten Productivität)“. Конечно, достижение высшей степени хозяйственного совершенства не служит, как справедливо замечает Зомбарт, само по себе целью человеческого общежития. Осуществление его должно быть лишь средством для достижения других высших целей человека. Но оно является идеалом собственно экономической (по терминологии Зомбарта, социальной) политики, которая должна стремиться к созданию такой организации экономической жизни, при которой получается наибольшая плодотворность общественного труда и, следовательно, „создается для общества возможность мало работать и много производить“. Только на этой реальной основе впервые становится возможным широкое и всестороннее развитие человеческой личности и действительное улучшение общественных форм. При более совершенном хозяйственном строе и на почве создаваемых им условий всегда можно лучше приспособиться к требованиям морали и справедливости. Если же экономическое развитие прекратилось, то становится невозможным не только существование, достойное человека, как нравственной личности, но и вообще никакое культурное существование. Нужно принимать, как данные, те условия человеческого общежития, которые вызываются требованиями успешной экономической деятельности, и затем уже лишь в пределах этих условий, но не отказываясь от них, добиваться осуществления идеалов морали и справедливости [2]).

Всецело присоединяясь к этим мыслям проф. Зомбарта, мы признаем, что в области экономической политики высшим постулатом общего блага должно быть хозяйственное совершенствование, выражающееся в возможно высшем развитии и наилучшей утилизации производительных сил народного хозяйства. Только этот постулат отвечает, по нашему мнению, действительному общему благу государственного организма во всей его совокупности, а не каким-либо особенным интересам

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

[2]) Sombart, ib., S. 36—37.

составляющих его отдельных групп и классов населения. Вместе с тем точка зрения возможного хозяйственного совершенствования дает и высшую руководящую цель всей экономической политики государства, вносит единство в огромное разнообразие практических мер экономической политики и может послужить вполне определенным критерием, чтобы разобраться в бесконечном множестве переплетающихся и нередко прямо противоположных интересов и требований практической жизни. Примирение и „справедливое“ согласование этих интересов, которое чаще всего выставляется как наиболее правильный и разумный принцип практической политики, на самом деле не дает никаких твердых и определенных указаний для руководства на практике и потому на самом деле приводит или к колебаниям, неустойчивости и противоречивости принимаемых мер, или к прямому подчинению государственной политики наиболее влиятельным в данный момент интересам. Принятие же таких мер, которые действительно обеспечивают необходимые условия для наиболее успешного и быстрого развития народного хозяйства, может являться при действии системы примирения и согласования противоположных интересов лишь в редких и исключительных случаях. Следующие примеры могут пояснить нашу мысль. Когда проводятся новые железные дороги и вследствие этого местное население, занимавшееся извозом, лишается своего привычного заработка, а целые обширные районы, расположенные вблизи рынков сбыта, утрачивают огромные экономические преимущества, которыми они пользовались в прежнее время, благодаря географической близости к этим рынкам, когда развиваются крупные фабрично-заводские предприятия и гибнут прежние менее совершенные формы кустарной, ремесленной и мануфактурной промышленности, когда разлагаются старые формы экономических отношений (крепостное право, цеховая система) и окончательное падение их угрожает весьма крупным интересам целых многочисленных классов населения и т. д., то во всех этих случаях никакое примирение противоположных интересов невозможно по самому существу дела. Одни из этих интересов должны в конце концов всецело уступить свое место другим. Конечно, мы не утверждаем, что с сооружением железных дорог должны исчезнуть все другие существующие в стране способы перевозки, или что с возникновением крупной индустрии должны прекратиться все мелкие формы промышленности. Гужевой извоз не только продолжает действовать даже при наличности очень густой рельсовой сети, но во многих случаях является необходимым дополнением к рельсовым путям сообщения. Равным образом и мелкие формы предприятий продолжают сохранять за собою исключительное преобладание в известных отраслях промышленности и торговли, тогда как в других они давно уже вытеснены крупным капиталом, организовавшим все дело в крупные предприятия. Даже различные элементы цеховой организации и отношений земельной зависимости долгое время сохраняются на ряду с системой свободы

промышленности и земледельческого труда. Мы думаем, что такое совместное существование различных экономических форм и организаций не только неизбежно в силу необходимой постепенности процесса экономического развития, но, что в известных случаях, оно является вместе с тем и вполне целесообразным с точки зрения общих интересов народного хозяйства. Наша мысль заключается лишь в том, что если для данного района и сообщения действительно выяснилась экономическая выгодность перехода от гужевой перевозки к паровому транспорту, то извозопромышленники должны уступить место железной дороге, а производительные районы, ближайшие к потребительным рынкам, должны допустить участие отдаленных местностей в снабжении этих рынков, хотя бы это в конце концов заставило их даже вовсе прекратить свое прежнее производство. То же самое относится и к другим упомянутым выше примерам. Во всех этих случаях стремление поддержать и оградить интересы, связанные с отживающими экономическими элементами и формами, приводит к необходимости отказаться вполне или отчасти от дальнейшего развития производительных сил страны и, следовательно, идти сознательно на застой и, как неизбежное последствие его, на постепенный упадок всей экономической жизни народа. Конечно, принятие государственных мер, способствующих переходу к новому экономическому состоянию и к новых формам экономической организации, может, а в некоторых случаях даже должно сопровождаться особыми мерами, имеющими целью оказать помощь тем классам и группам населения, интересы которых страдают от совершающихся реформ, облегчить им возможность приспособиться к новым условиям жизни и деятельности. Но во всех таких случаях непременно следует иметь в виду конечную цель и твердо помнить, что истинные и действительно общие интересы всего государственного организма всегда требуют развития и роста производительных сил народного хозяйства и никогда не могут быть достигаемы путем задержки этого развития или путем непроизводительного расточения существующих сил и накопленных богатств страны.

Таков высший руководящий принцип, которому должна следовать, по нашему мнению, государственная власть во всех сферах своей экономической политики. Железнодорожное хозяйство не составляет в этом отношении никакого исключения в ряду всех прочих областей экономической жизни народа и всех прочих отраслей его промышленной деятельности. Поэтому железнодорожная политика государства должна быть лишь одним из звеньев в общей системе его экономической политики и в своей специальной области должна стремиться к осуществлению тех же задач и целей, которые преследует государство в отношении всей экономической жизни народа вообще. Эти общие задачи экономической политики государства сводятся, как следует из всего сказанного, к созданию такой организации и такого управления экономической жизнью

страны, которые обеспечивают наилучшую утилизацию и возможно высшее развитие производительных сил народного хозяйства, так как только этим путем может быть достигнуто наиболее полное и широкое удовлетворение разнообразных потребностей всего народа с возможно меньшими для него издержками. Соответственно с этим задача железнодорожной политики должна заключаться в создании такой организации и такого управления железнодорожным делом, при которых сооружение усовершенствованных рельсовых путей сообщения в стране и вся их эксплоатация отвечали бы указанной общей цели экономической политики. В частности и управление железнодорожными тарифами, составляющее одну из важнейших отраслей железнодорожного хозяйства, должно служить той же конечной цели, т. е. возможно высшему развитию и наилучшей утилизации производительных сил страны. При этом, конечно, мы не выделяем самые железные дороги из общего органического состава народного хозяйства, как нечто противоположное остальным его частям, и, указывая на развитие производительных сил как на руководящую цель управления тарифами, мы разумеем всю совокупность производительных сил народного хозяйства в целом, а следовательно, и те капиталы и труд, которые вложены в железные дороги и постоянно затрачиваются на их эксплоатацию. Мы делаем эту оговорку в виду того, что железнодорожный транспорт не всегда совершается ради целей производства, составляя одну из стадий производственного процесса, но в некоторых случаях является сам по себе простым актом потребления, не дающим никаких дальнейших производственных результатов. Приведенная формулировка руководящей задачи управления железнодорожными тарифами обнимает обе категории железнодорожных перевозок, так как очевидно, что как в тех так и в других случаях одинаково должно стремиться к тому, чтобы удовлетворение потребности в железнодорожном транспорте достигалось с возможно меньшими издержками для народного хозяйства или, иначе говоря, с помощью возможно лучшей утилизации затрачиваемых для того капиталов и производительных сил.

Итак, железнодорожная политика имеет ту же конечную цель, что и общая экономическая политика государства—достижение наиболее полного и широкого удовлетворения потребностей путем возможно высшего развития и наилучшего использования производительных сил народного хозяйства. Но эта конечная цель железнодорожной политики еще не разрешает вопроса о тех конкретных ближайших задачах и правилах тарификации, которые могут быть поставлены как прямая и непосредственная обязанность управления железнодорожными тарифами, точно так же, как указанный общий принцип экономической политики еще ничего не говорит о конкретных целях и принципах, которыми управляется деятельность отдельных торгово-промышленных предприятий. Осуществление указанной общей цели экономической политики должно

являться конечным результатом работы железнодорожной сети страны совместно со всею совокупностью народного хозяйства, но указание на эту цель само по себе не дает еще определенной практической программы, которою могли бы руководствоваться в своей непосредственной деятельности по установлению тарифов как сами железные дороги (государственные или частные), так и правительственные учреждения по тарифным делам. Такая руководящая программа может быть дана только определенною системою управления железнодорожными тарифами в смысле совокупности конкретных задач и принципов тарификации, которые могли бы иметь непосредственное применение на практике. Таким образом, необходимо обратиться к выяснению вопроса о тех конкретных требованиях и принципах, которым должны удовлетворять железнодорожные тарифы, чтобы железные дороги осуществляли наилучшим образом присущую им функцию в общем ходе народного хозяйства.

Приступая к рассмотрению этого вопроса, нельзя прежде всего не заметить, что самая постановка его, содержащая в себе уже требование государственного вмешательства в железнодорожные тарифы, вызывается существенным различием в общем характере и условиях железнодорожного дела и тех областей экономической деятельности народа, которые предоставляются частной предприимчивости. В отношении отдельных предприятий, действующих в этих хозяйственных областях, на практике, собственно, даже не возникает вопроса о том, какой конкретной цели они должны служить. Эту цель свободно ставят сами предприниматели, и признается совершенно естественным, что они стремятся к получению в конечном результате возможно высшей прибыли на затраченные капиталы. Еще менее идет речь о том, какими принципами и расчетами отдельные предприниматели должны руководствоваться при назначении цен за свои товары и услуги, чтобы предприятия их наилучшим образом содействовали общим целям народного хозяйства. Экономическая теория ограничивается изучением фактического развития явлений, относящихся к этой области, исследованием экономических законов, определяющих стоимость и цены хозяйственных благ, поступающих в сферу торгово-промышленных оборотов, и если в результате анализа выставляются какие-либо практические требования, то они касаются не образа действия отдельных предпринимателей, но общих условий и порядка экономического строя. Наконец, что касается формы и порядка назначения цен (напр., посредством торга с контрагентом в каждом отдельном случае, или назначение постоянных и равных цен для всех покупателей, объявление прейскурантов во всеобщее сведение и т. д.), то и в этом отношении в большинстве отраслей торговли и промышленности наблюдается полная свобода самих предпринимателей.

В железнодорожном деле положение и роль распорядителей предприятий представляются совершенно иными. Только в первый период

истории железных дорог в некоторых странах делались опыты основать железнодорожное хозяйство на принципах свободы промышленности. Так было в Англии и Соединенных Штатах Северной Америки, где история железнодорожной политики начинается почти полным невмешательством в железнодорожное дело. Но и тогда уже были люди, считавшие железные дороги предметом—особенно не свойственным для полной свободы промышленности. Уже сам изобретатель паровоза Г. Стефенсон [1]) предусматривал сначала же тенденцию этих путей сообщения к монополизации. Р. Пиль и Гладстон [2]) были убеждены, что из конкуренции между железными дорогами выйдет только более сильная и крепкая монополия. Впрочем, и законодательная власть, уже при самом возникновении железных дорог, до известной степени признавала за ними монопольный характер, и вследствие этого, ограничивала свободу установления провозных плат максимальными тарифами. Повсеместный опыт позднейшего времени, равно как и теоретические исследования наиболее компетентных ученых все более и более выясняли неприложимость системы свободы промышленности к железнодорожному делу и настоятельную необходимость государственного вмешательства в это дело. В настоящее время можно считать общепризнанным в экономической науке мнение, что применение принципов частной предприимчивости и свободной конкуренции к сооружению рельсовых путей сообщения и к их эксплоатации, без более или менее широкого контроля, руководства или даже прямого вмешательства государственной власти, отнюдь не может гарантировать правильной постановки железнодорожного хозяйства согласно с общими интересами страны. Это положение принято и практикою всех главнейших стран Европы и Америки, в которых повсюду правительства не только руководят сооружением железнодорожной сети, но и имеют более или менее широкий контроль за эксплоатациею ее и за установлением тарифов.

Итак, необходимость государственного вмешательства в железнодорожное дело является общепризнанной и едва ли требующей новых доказательств и подтверждений. Если же в нижеследующем изложении мы находим все-таки нужным остановиться на этом вопросе, то лишь для того, чтобы напомнить те действительные причины, которые повсюду привели к более или менее широкому вмешательству государственной власти в установление железнодорожных тарифов, так как выяснение этих причин может, по нашему мнению, в значительной степени содействовать правильному разрешению поставленного выше вопроса о том, какие конкретные задачи и принципы тарификации

---

[1]) По словам проф. Селигмана, его сын Роберт. См. Янжул, промысл. синдикаты, стр. 2.

[2]) См. Цехановский, Жел. дороги и государство. 1869.

должны быть указаны управлениям железнодорожными тарифами, как обязательные для применения на практике.

Существует очень распространенное мнение, по которому государственное вмешательство в железнодорожные тарифы является необходимым вследствие общегосударственного значения железных дорог. Правильное функционирование этих путей сообщения представляется столь важным условием общего развития народного хозяйства, а тарифы плат, взимаемых ими за свои услуги, затрагивают столь крупные общественные интересы, что государство не может оставлять заведывание тарифным делом в бесконтрольном распоряжении частных предпринимателей, и, таким образом, ставить в зависимость от их усмотрения и своекорыстия самые существенные государственные и народные интересы.

Этот взгляд на общеполезность железных дорог, как на главный мотив и основание для государственного вмешательства в железнодорожное дело, не только порождает крайнюю шаткость и неопределенность руководящих идей и принципов по вопросам железнодорожного хозяйства, но и служит одним из важнейших источников прямо ошибочных выводов относительно тех практических задач и принципов, которым должны удовлетворять железнодорожные тарифы. Мнение о необходимости государственного руководства тарифным делом, именно, в виду общеполезного характера железных дорог, служит главнейшим основанием для постоянных требований понижения провозных плат, доходящих в последовательном развитии до требований представления железных дорог во всеобщее безвозмездное пользование. То же мнение дает главную опору и другому не менее ошибочному взгляду на задачи тарификации, по которому железнодорожные тарифы должны служить в руках правительства простым орудием его торгово-промышленной политики, для воздействия на развитие экономической жизни страны в тех направлениях, которые признаются в данный момент наиболее желательными и полезными. Ошибочность в выборе целей тарификации неизбежно приводит к неправильным выводам, к шаткости и сбивчивости понятий—и относительно принципов построения железнодорожных тарифов, равно как и относительно сравнительных достоинств их различных видов и форм. Ниже мы представим подробный разбор всех этих взглядов, теперь же необходимо сказать несколько слов для выяснения ошибки, лежащей в основании мысли о том, будто общеполезность железных дорог служит главнейшим мотивом для государственного вмешательства в железнодорожное дело вообще и в установление железнодорожных тарифов, в частности.

Мнение это предполагает общее положение, что свободному распоряжению частных лиц могут быть предоставлены только их собственные частные интересы, т. е. сфера, так называемого, частного

хозяйства. Все же, что выходит из круга индивидуальных интересов и затрагивает, в большей или меньшей мере, интересы общественные, должно составлять предмет деятельности государственной или общественной власти, или, по крайней мере, подлежать их ближайшему надзору и руководительству. Однако, последовательное проведение в жизнь, даже в капиталистическом строе, до чрезвычайности расширило бы пределы государственного вмешательства. В сложном строе современной экономической жизни, основанной на принципах профессионального и территориального разделения труда, все части которой находятся в теснейшей взаимной зависимости и обусловленности, едва ли можно указать много таких родов хозяйственной деятельности, в успешном развитии которых не было бы заинтересовано в том или другом отношении все общество. Если надлежащее удовлетворение потребности в железнодорожном транспорте, несомненно, имеет общегосударственное значение, то неужели правильный ход тех отраслей промышленности, которые снабжают население пищею, жилищем и другими предметами первой необходимости, не имеет еще более широкого общественного значения? Недостаточность производства в этих промышленностях, или чрезмерное повышение цен, сопровождаются положительными общественными бедствиями. Далее можно указать на целый ряд различных отраслей добывающей и обрабатывающей промышленности, как добыча каменного угля, нефти, руды, соли, на производства керосиновое, железоделательное всяких видов, мукомольное, хлопчатобумажное, судостроительное дело и т. д. и т. д., о важном значении которых для всего народного хозяйства едва ли возможны какие-либо споры. Провести какие-нибудь границы между сферами общественных и частных интересов положительно невозможно. Каждое экономическое явление, как бы ни казался узок круг его действия, всегда имеет известное значение не только для интересов отдельных личностей, непосредственно им затрагиваемых, но и для всего общества и государства. Поэтому заинтересованность общества в том или другом хозяйственном процессе отнюдь не может служить критерием для установления пределов государственного вмешательства в экономическую жизнь народа.

Предоставление одних областей народного хозяйства личной предприимчивости и свободному действию частных лиц и подчинение других хозяйственных сфер ближайшему ведению самой государственной власти обусловливается не частным или общественным значением их, но особенным характером и строем каждой хозяйственной сферы и определяется в зависимости от специальных условий деятельности в каждой из них. Есть отрасли народного хозяйства по своей экономической структуре, даже в буржуазном обществе, не допускающие обычного установления цен путем свободной конкуренции. Если особенный характер и условия какой-либо данной отрасли промышленности та-

ковы, что ее конечная цель—удовлетворение соответственной потребности с наименьшими издержками для народного хозяйства—при буржуазно-капиталическом строе достигается свободным действием частных экономических сил, то государственное вмешательство обычно не имеет места в этой отрасли промышленности. Наоборот, если в известных хозяйственных сферах частные силы являются по своим размерам недостаточными, или, в особенности, если по специальным условиям деятельности в этих сферах частные экономические силы, вследствие присущих им свойств, оказываются непригодными для того, чтобы обеспечить надлежащее снабжение соответственных потребностей общества, то в таких сферах народного хозяйства, даже при общем режиме свободной конкуренции, система свободы промышленности должна быть признана неприложимою и они должны быть подчинены общественному контролю и руководительству.

Эти общие положения экономической политики, принятые в науке еще со времени Р. фон-Моля, вполне применяются и к определению отношений между государством и железными дорогами. Причины, вызывающие необходимость государственной помощи и государственного вмешательства в отношении железнодорожного дела, заключаются в том, что свободное действие частных экономических сил оказывается, как выяснено теоретическими исследованиями и подтверждается повсеместною практикою, решительно неспособным создать правильную постановку этого дела согласно с общими интересами страны. Правда, чисто фактическая недостаточность единичных сил, побуждавшая государственную власть в прежнее время, при слабом еще экономическом развитии, принимать на себя производство даже небольших дорожных сооружений, не может в настоящее время иметь существенного значения по отношению к железным дорогам. Современные условия экономической деятельности дают легкую возможность устройства на частные средства самых колоссальных предприятий. Но тем с большею силою выступает другая из вышеуказанных причин, вызывающих необходимость государственного вмешательства, а именно, специальные особенности железнодорожного дела, вследствие которых частные экономические силы, с присущими им основными свойствами, являются решительно непригодными для того, чтобы дать надлежащее удовлетворение потребности народного хозяйства в железнодорожном транспорте. Особенные условия деятельности железных дорог, а также размеры и самый строй железнодорожных предприятий — представляются столь различными сравнительно с большинством других отраслей промышленности, что положительно исключают приложение системы свободы промышленности и требуют существенно иных принципов организации и управления. Положение, что не только общественное значение железных дорог само по себе, но также и особенные условия железнодорожного хозяйства вызывают необходимость государственного вмеша-

тельства, находит важное подтверждение и в том еще обстоятельстве, что в настоящее время возникают все более и более настойчивые требования государственного вмешательства для регулирования таких, остающихся до сих пор свободными, отраслей промышленности, которые в своем последовательном развитии приблизились уже в значительной степени к типическим условиям и особенностям железнодорожной промышленности. По отношению к некоторым из подобных видов хозяйственной деятельности уже давно и практикуется в более или менее широких размерах вмешательство государственной или общественной власти; таковы, например, работы по орошению, снабжение больших городов водою, освещением. В то же время такие средства транспорта, как гужевой извоз и водная перевозка, остаются в огромном большинстве случаев совершенно свободными промыслами. За весьма редкими исключениями общественная власть не вмешивается в эти отрасли транспортной промышленности с целью регулировать размеры их предложения или цены за их услуги, предоставляя это всецело частной предприимчивости и свободной конкуренции. Никто даже не возбуждает вопроса, говорит Г. Кон [1]), об организации гужевого извоза на дорогах, открытых для общего пользования, об организации велосипедной езды, которою пользуются тысячи посыльных, спортсменов и т. п. И если, напротив того, в каждом благоустроенном обществе возникает настоятельное требование планомерного сооружения и целесообразного управления дорогами, каналами, мостами, рельсовыми путями, телеграфами, телефонами, то это вызывается особенными условиями деятельности этих хозяйственных учреждений, вследствие которых частная предприимчивость и свободная конкуренция не могут дать таких же благоприятных результатов, как в большинстве других областей народного хозяйства.

На этом вопросе необходимо остановиться с некоторою подробностью. Система свободы промышленности представляет такую хозяйственную организацию, при которой снабжение страны необходимыми предметами потребления основывается на действии двух начал: личного интереса самих предпринимателей и свободной конкуренции между ними. Механизм действия этих двух экономических сил теоретически представляется в следующем виде. Цель всякого частного предприятия заключается в получении возможно большей чистой прибыли, а так как величина последней зависит от разницы между ценами продуктов и издержками производства, то каждый предприниматель стремится поднять цены как можно выше и понизить издержки до возможного минимума. Как только в какой-либо отрасли торговли или промышленности это удается в такой мере, что прибыль ее начинает превышать среднюю норму,—немедленно к ней привлекаются новые предпринима-

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

тели и новые капиталы, вступающие со старыми предприятиями в конкуренцию за преобладание на рынке. Усиливающееся вследствие этого снабжение ведет к понижению цен, а вместе с ним и к сокращению прибыли отдельных предприятий до обычной в стране средней нормы. Если при этом и бывают иногда случаи падения цен ниже издержек производства и понижения прибыли ниже среднего уровня, то такое состояние не может продолжаться сколько-нибудь долго, так как оно немедленно вызывает обратный отлив капиталов, сокращение снабжения и соответственное повышение цен. Таким образом, вследствие действия свободной конкуренции прибыли предпринимателей в различных отраслях промышленности постоянно тяготеют к одному среднему уровню, что, с своей стороны, приводит к установлению цен на продукты в известном соответствии с издержками производства. Эти законы действия свободной конкуренции имеют чрезвычайно важное значение для общего хода народного хозяйства, обеспечивая ему целесообразность и согласие с общими интересами. Каждый предприниматель, встречая в соперничестве других предпринимателей объективную преграду для произвольного повышения цен, вынужден, для сохранения своего положения на рынке и увеличения прибыли, обратить свои усилия на сокращение издержек производства до возможного минимума. В этой борьбе между многими производителями победа остается, конечно, за тем из них, чье предприятие находится в наиболее благоприятных условиях, кто проявляет больше энергии, изобретательности, умеет применять наиболее совершенные и выгодные способы производства. Не выдержавшие же конкуренции уходят из данной отрасли промышленности и обращаются к другим производствам, которые еще не насыщены капиталами, в которых конкуренция слабее, или в которых они сами обладают лучшим знанием и искусством ведения дела. Вместе с тем постоянный прилив и отлив капиталов препятствует резким и сильным колебаниям цен в пространстве и времени, обеспечивая не только соответствие их с издержками производства, но также и известную устойчивость и равномерность их для всех потребителей.

Если оставить вовсе в стороне, без рассмотрения все отрицательные последствия хозяйственной организации, основанной на действии свободной конкуренции, то положительные результаты ее теории могут быть сведены к следующему: согласно утверждения ея сторонников, она возбуждает предприимчивость капиталистов, заставляет предпринимателей напрягать свою энергию до высшей степени, обеспечивает сообразное с потребностями общества размещение капиталов и производительных сил между различными отраслями промышленности и доводит издержки народного хозяйства по изготовлению необходимых предметов потребления до возможного минимума. Таким образом, конечным результатом применения системы свободы промы-

шленности является наибольшее развитие производительных сил народного хозяйства, наилучшая утилизация их, и, следовательно, наилучшее снабжение разнообразных потребностей страны. К этому необходимо еще добавить, что, по учению сторонников этой системы, сила конкуренции отличается в области хозяйственных явлений характером неизбежности и, так сказать, непреодолимости, требуя для проявления своего действия только одного—свободы, простого отсутствия юридических препятствий в виде монополий и государственной регламентации [1]).

Такова теоретическая схема свободной конкуренции, как определенной системы организации народного хозяйства. Провозглашенная физиократами и разработанная Адамом Смитом и Рикардо, она долгое время занимала господствующее положение и в экономической науке и в практических мероприятиях многих государственных деятелей Европы и Америки. Позднейшее развитие экономической теории и, еще более, новейшие течения в промышленной жизни цивилизованного мира сильно подорвали и ограничили убеждение в правильности взгляда на свободную конкуренцию, как на несокрушимую и благодетельную силу всего народного хозяйства. Эти обстоятельства с очевидностью выяснили, что принцип свободной конкуренции приводит к указанным благотворным последствиям только при наличности целого ряда известных условий, которые в действительности встречаются далеко не везде и не всегда. Прежде всего необходимо, чтобы капиталы и другие производительные силы действительно могли свободно, быстро и без существенных потерь перемещаться из одного места в другое и из одной отрасли промышленности в другую, а остающиеся предприятия могли развивать свою полную производительность. Затем не менее важно, чтобы в отраслях промышленности, подчиненных принципу конкуренции, отдельные предприниматели, несмотря на взаимную борьбу и поглощение одних предприятий другими, оставались все-таки в более или менее значительном числе, притом в таких условиях деятельности, которые затрудняли бы возможность соглашения между ними. Последнее лучше всего обеспечивается легкою возможностью появления новых конкурентов. Кроме этих двух главных условий, необходимых для обеспечения прочного и благотворного действия конкуренции на цены и производство, есть еще много разного рода обстоятельств законодательного, технического и и психологического свойства, под влиянием которых для каждой отрасли промышленности, для каждого народа и для каждой данной эпохи слагаются особые условия, определяющие степень напряженности конкуренции и ее влияние на общие интересы страны [2]).

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

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

Наиболее полное применение конкуренция находит в сфере банковских предприятий и на рынке ценных бумаг; затем она представляется господствующим началом также в оптовой торговле. Почти же повсюду в других областях хозяйственной деятельности она встречает более или менее значительные препятствия и ограничения. По мнению Неймана, полного совпадения всех условий, необходимых для проявления законов тяготения цен к известному уровню издержек производства и прибылей к одной средней норме в разных производствах, фактически никогда не бывает. В некоторых же отраслях промышленности условия для правильного действия конкуренции оказываются настолько неблагоприятными, что конкуренция в них—или вовсе прекращается, уступая место соглашениям и монополизации этой промышленности, или же, в тех случаях, когда она все-таки продолжает действовать, в результате ее применения получается не регулирование данной отрасли промышленности в общих интересах, а лишь расточение производительных сил и нарушение правильного хода народного хозяйства. Экономическое развитие новейшего времени приняло такое направление, при котором эти неблагоприятные для приложения принципа конкуренции условия постоянно более и более усиливаются и число отраслей промышленности, в которых действие этого принципа встречает сильные ограничения и препятствия или даже вовсе исключается, постепенно растет. Прежние юридические и естественные монополии действительно рушились под влиянием политического и экономического развития XIX века, но зато ныне постоянно возникают новые монополии—промышленные, в виде множества разного рода соглашений и союзов между предпринимателями одних и тех же отраслей промышленности и торговли, каковы ring'и, картели, синдикаты, тресты, получившие в новейшее время огромное распространение во всех промышленных странах. Это замечательное явление нашего времени стоит в непосредственной причинной связи, а отчасти даже является простым выражением могущественной тенденции современной экономической жизни к концентрации капиталов и централизации производительных сил. Широкое приложение к промышленности машинного производства и других технических усовершенствований, вместе с непосредственными огромными преимуществами крупных размеров производства сравнительно с малыми, привели к очень существенным изменениям в общем строе и характере промышленной жизни. Характерными чертами этих изменений являются сильный рост крупной промышленности, сокращение числа самостоятельных предприятий при увеличении общей суммы их производства, постоянно усиливающееся преобладание в составе предприятий основных капиталов над оборотными [1]) и, наконец, чрезвычайное усложнение

[1]) Весьма интересные по этому предмету фактические данные Мак-Куллоха, Маршаля и Шульце Гевернитца см. у Гобсона, Эволюция современного капитализма, русский пер. Спб., 1898, стр. 96—97. Эти же данные принимает Янжул—Промысл синдикаты, стр 8—9.

самого строя предприятий. Эти перемены существенным образом преобразовали условия экономической деятельности, основанной на началах личной предприимчивости и свободной конкуренции. Они чрезвычайно затруднили, а в значительной степени сделали и совершенно невозможным, перемещение капиталов и производительных сил из одних отраслей промышленности в другие и, таким образом, подорвали главное основание для благотворного и согласного с общими интересами действия начал личного интереса и свободной конкуренции [1]). Большая часть затрат современных предприятий заключается в основных капиталах, в сложных и дорого стоящих машинах и зданиях, назначение которых не может быть изменяемо по произволу. Такие предприятия с самого начала рассчитываются на прочное существование и на продолжительный период действия. Понижение цен под влиянием конкуренции ниже издержек производства отнюдь не может вызвать перемещения капиталов в другие промышленности, так как это было бы равносильно почти полному разорению. Для современных предприятий часто гораздо убыточнее вовсе прекратить свое производство, чем продолжать его с известными потерями, отказавшись от полного покрытия собственных издержек. Поэтому такие предприятия, в случае понижения рыночных цен, вместо того, чтобы сократить предложение своих продуктов или услуг, напротив того, напрягают все усилия, чтобы отстоять свое положение на рынке и чтобы получать хоть какой-нибудь доход на вложенные капиталы. Главное средство для этого—расширение производства и сбыта, к которому все необходимо обращаются, не только не облегчает, но лишь еще более затрудняет и ухудшает общее положение дела. Благодаря огромным преимуществам, которыми пользуются крупные предприятия как в отношении производства, так и в отношении конкуренции, предприятия более мелкие гибнут первыми в этой борьбе и число конкурентов постепенно сокращается. Но, по мере уменьшения числа соперников и роста сил каждого из них, конкуренция не только не ослабляется, но становится еще интенсивнее и разорительнее. „Уменьшение числа конкурентов на рынке ни на иоту не облегчает положения дел, так как эта борьба достигает своего максимума, когда два конкурирующих предприятия борются на жизнь и смерть“ (Гобсон, 130). „Промышленные предприятия, говорит проф. Янжул, более высоко организованные и снабженные наилучшими и наиболее дорогими машинами, отличаются, как правило, наибольшею решительностью в борьбе за рынок и готовностью нести за это всевозможные жертвы“ (Промысловые синдикаты, стр. 383). При таких условиях конкуренция неизбежно приводит цены на продукты к крайнему угнетению, а многие предприятия к разорению и банкротству, принимающим в отдельных случаях размеры настоящего бедствия в форме промыш-

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

ленных и торговых кризисов. С каким огромным расточением капиталов и производительных сил слагается, под влиянием принципа, конкуренции, организация и ход некоторых отраслей промышленности, можно видеть из следующего факта, обнаружившегося после образования в 1890 г. в Соединенных Штатах водочного треста. Из 80-ти водочных заводов, вошедших в состав этого треста, оказалось возможным закрыть 68, оставленные же в действии 12 заводов выработали в первый же год после образования треста, не меньшее количество алкоголя, чем прежде вырабатывали все 80 заводов, и дали удовлетворительный дивиденд на капиталы, вложенные во все 80 предприятий [1]).

Совершенно понятно, что такие последствия свободной конкуренция возбуждают в среде самих предпринимателей энергичные стремления к ограждению своих интересов. С уменьшением числа соперников эти стремления к ослаблению и даже к полному прекращению конкуренции еще более усиливаются. С одной стороны, чем интенсивнее и разорительнее борьба, тем более можно выиграть от примирения, а в то же время, чем меньше борцов, тем легче образовать соглашение и удержать его на продолжительное время. Этим и объясняется огромное распространение в новейшее время множества всякого рода соглашений и союзов между предпринимателями одних и тех же отраслей промышленности. Постоянно усиливающаяся концентрация капиталов и централизация производительных сил выражаются в образовании более и более крупных союзов и слиянии отдельных предприятий, уже и ранее достигавших в акционерной форме огромных размеров. Цель всех этих союзов и консолидаций—приобретение господствующего положения в данной отрасли промышленности, с тем, чтобы регулировать производство и цены продуктов согласно с интересами участников.

Естественно, что этот процесс монополизации промышленности вызывает в массе публики, потребителей, общее недовольство и опасения, так как, при отсутствии конкуренции, собственный интерес монопольного предприятия отнюдь не представляет достаточных гарантий, что размеры производства и цены продуктов будут отвечать действительным и справедливым интересам общества. Какую бы пользу ни приносили синдикаты и тресты для усовершенствования производства и организации промышленности, конечная цель их стремлений заключается, очевидно, не в служении интересам общества, а в достижении наибольших выгод для своих участников, и нет никаких объективных препятствий к тому, чтобы, по крайней мере, в некоторых случаях они не могли добиваться собственных выгод в ущерб интересам потребителей. Опасения, вызванные деятельностью синдика-

---

[1]) Cohn. System, III, стр. 152.

тов и трестов, доходят в иных случаях до полного сомнения в пригодности принципа свободной конкуренции, как организующего начала народного хозяйства вообще, и служат одним из поводов для требований коренной реформы самых оснований существующего хозяйственного строя в целом. Однако, эти крайние выводы нельзя не признать преждевременными. Процесс концентрации капиталов в руках крупных монопольных союзов, хотя и подвинулся уже далеко в некоторых отраслях промышленности, до сих пор встречает в других областях очень существенные препятствия. При этом одни союзы вступают в борьбу с другими, а чрезмерное повышение цен на продукты очень часто вызывает к жизни новые самостоятельные предприятия. Сами синдикаты и тресты, при всем своем временном могуществе, нередко оказываются далеко непрочными и легко распадаются, в особенности если не пользуются защитою со стороны закона. Словом, накопившиеся до сих пор факты из практического опыта в этой области, равно как и научный их анализ, отнюдь еще не дают оснований к общему выводу в том смысле, что союзы и слияния совершенно вытесняют начало конкуренции из хозяйственной жизни и что поэтому вся система последней должна быть построена на каком-либо другом принципе [1]). Эти факты действительно разрушают учение о всемогуществе конкуренции, вопрос о необходимых преобразованиях, о пределах и формах государственного вмешательства должен быть разрешаем особо в отношении каждой отдельной области народного хозяйства — на основании тщательного и всестороннего изучения ее особенных условий. Только после специального изучения подобного рода, говорит Гобсон, „мы можем научиться (что представляется делом первостепенной социальной важности) отличать те отрасли промышленности, которые, концентрируясь более и более, стремятся, в конце концов, к частной или общественной монополии, от тех, которые стремятся сохраниться в большом количестве конкурирующих форм и, наконец, отличать между последними те, в которых конкуренция может развиться в форму оздоровляющего соперничества—стимула к совершенству в производстве, от тех, в которых конкуренция вполне и в большой части приводит лишь к социальной растрате силы“ [2]). Само собою разумеется, что то, что является безусловно необходимым в одной области хозяйства, отнюдь не может быть признано по одному этому необходимым и для всей совокупности предприятий, составляющих народное хозяйство. Но опыт организации и регулирования одних отраслей крупной промышленности может дать полезные указания для соответственных мер и в других областях, уже выработавших аналогичные условия. В этом отношении

---

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

[2]) Гобсон Эволюция современного капитализма. Русский перевод, введение, стр. V.

нам представляется особенно важным имеющийся уже широкий опыт государственного вмешательства в железнодорожное дело. Тщательное и всестороннее выяснение его форм, целей и принципов может оказать существенное содействие правильной постановке и успешному разрешению тех крупных задач и вопросов, которые возникают перед современными государствами относительно необходимых мер для охраны общих интересов, в виду тех угрожающих последствий, которых можно ожидать от широкого развития монополистических тенденций в промышленности новейшего времени.

ГЛАВА II.

Экономические особенности железнодорожных предприятий а) весьма крупные размеры капиталов, б) преобладание основных капиталов над оборотными, в) преобладание постоянных или общих расходов над расходами специальными, г) прикрепленность сбыта железнодорожных услуг к определенным территориальным районам и д) неспособность производимых железнодорожными предприятиями ценностей (услуг) к какому-либо, хотя бы самому кратковременному, сбережению.—Значение перечисленных особенностей для действия конкуренции, как организующей и регулирующей силы народного хозяйства.—Подчинение влиянию конкуренции лишь одной части железнодорожного транспорта.—Существенное отличие результатов соперничества между железными дорогами сравнительно с результатами, получающимися от действия этого начала в других отраслях промышленности.

Железнодорожное дело безпорно занимает одно из первых мест в ряду тех областей народного хозяйства, в которых сила конкуренции встречает существенные ограничения и препятствия для своего проявления, и потому оказывается решительно неспособной создать надлежащую организацию и обеспечить правильный ход промышленности согласно с общими интересами страны. Благодаря особенным экономическим свойствам железнодорожных предприятий, обусловливаемых самою техникою рельсовых путей сообщения, основные черты крупной капиталистической промышленности и ее централистические тенденции достигают в области железнодорожной промышленности высшего развития и наиболее полного выражения, так что в современном хозяйстве железные дороги представляют крайнюю ступень развития капиталистического производства и являются самыми совершенными типами концентрации капитала, далеко превосходящими по своим размерам аналогичные образования в других отраслях промышленности. Главнейшие из этих экономических особенностей железнодорожных предприятий, вызывающие необходимость особенной, отвечающей им организации железнодорожного хозяйства, сводятся к следующим.

1. Прежде всего железнодорожные предприятия отличаются, сравнительно с огромным большинством других торгово-промышленных предприятий, очень крупными размерами основных и оборотных капиталов. Уже всякие исскуственные пути сообщения как сухопутные, так и водяные, требуют весьма значительного сосредоточения капитала. Железные же дороги еще далеко превосходят в этом отношении другие пути сообщения.

Сравнительно с грунтовыми дорогами и каналами, железные дороги представляют ту существенную особенность, что в них через посредство рельсовой колеи и парового двигателя полотно дороги соединяется в одно целое с подвижным составом, в котором производится перевозка. Высокая производительная сила современных рельсовых путей сообщения основывается именно на неразрывной связи и строгом единстве этих трех элементов. Каждый из них порознь негоден, как средство сообщения. Соединение же только двух из них, напр., подвижного состава с паровым двигателем, но без рельсовой колеи, или соединение последней с подвижным составом, но без паровой тяги, чрезвычайным образом понижает полезную работу всего механизма. Этот строй железнодорожного аппарата уже сам по себе обусловливает для всякого железнодорожного предприятия необходимость значительно большего сосредоточения капитальных средств, чем требуется для сооружения других сухопутных путей сообщения.

При этом указанные составные элементы железнодорожного транспорта превосходят по сложности и дороговизне соответственные части других видов сообщения. В среднем, сооружение железных дорог обходится в 10—20 раз дороже сравнительно с постройкою грунтовых и шоссейных дорог[1]). Но еще в большей степени, чем дороговизною сооружения, необходимость концентрации огромных капиталов в железнодорожном деле вызывается техникою эксплоатации рельсовых путей сообщения. Условия этой техники таковы, что скорость, безопасность, дешевизна и массовый характер железнодорожных перевозок, а вместе с ним развитие движения вообще и самая доходность железной дороги, достигается тем успешнее, чем большим единством проникнута вся система эксплоатации и чем более значительную часть всей сети страны она связывает в одно целое. Поэтому железнодорожные компании, обыкновенно уже при самом своем возникновении, стремятся строить и эксплоатировать возможно более значительные линии. Таким образом, технические условия сооружения и эксплоатации рельсовых путей сообщения приводят к тому, что железные дороги всегда являются очень крупными капиталистическими предприятиями.

„По размеру своих капиталов и оборотов, говорит проф. Пихно[2]), железнодорожные предприятия—настоящие гиганты современной промышленности; их колоссальные фигуры резко выделяются при сопоставлении даже с наиболее крупными представителями других отраслей производства, торговли, банкового и страхового дела и проч.“.

2. Вторая отличительная особенность железнодорожных предприятий заключается в чрезвычайном преобладании основных капиталов над оборотными, причем значительнейшая часть первых прикреплена к земле, имеет специальное назначение и потому не способна к утилиза-

[1]) Cohn. 798. E. Rank, Eisenbahntarifwesen. 1895. стр. 55.
[2]) Д. И. Пихно. Железнодорожные тарифы, стр. 32—33.

ции в какой-либо иной форме. Основные капиталы прусских государственных железных дорог составляли к концу 189⁵/₆ эксплоатационного года 6.980 миллионов марок, эксплоатационные же расходы их за 189⁵/₆ год равнялись 577 милл. марок. Таким образом, первые относятся ко вторым, как 12½ : 1, т. е. оборотный капитал равняется лишь 8% основного. В Великобритании и Ирландии основные капиталы железных дорог составляли к концу 1896 г. 1.029,5 милл. фунт. стерл., а эксплоатационные расходы в 1896 г. только 50 милл. фунт. стерл., что дает отношение 20 к 1 [1]). В России затрачено к концу 1912 года на устройство сети железных дорог (казенных и частных) 7.334 милл. рублей, общая сумма эксплоатационных расходов в 1912 году составляла 682 милл. руб.; отношение между ними равняется 10 : 1 [2]).

Значительную часть основных затрат жел. дорог составляют верхнее и нижнее строение полотна, мосты, туннели, виадуки, плотины, железнодорожные здания и мастерские. Все эти части железнодорожных капиталов имеют строго определенное специальное назначение и являются затратами абсолютно безвозвратными. Только остальная часть основного капитала, состоящая, главным образом, из подвижного состава и частью из некоторых машин и движимых принадлежностей, может быть переведена на другие линии или продана отдельно и при благоприятном стечении обстоятельств без больших убытков. Но эта часть составляет лишь малую долю в общей сумме основных капиталов. Стоимость подвижного состава, например, прусских государственных железных дорог, составляла 1.305 милл. марок, т. е. только 18,7% всего основного капитала этих дорог.

3. В ближайшей зависимости от преобладания основных капиталов над оборотными находится третья характеристическая особенность железнодорожных предприятий, заключающаяся в сильном пре-

[1]) Cohn. B. III, стр. 910—911.

[2]) „Статистический сборник министерства путей сообщения", выпуск 46, стр. VIII и IX. Там же (стр. LVII и LVIII) приведены следующие сведения об основных капиталах и эксплоатационных расходах европейских и американских жел. дорог за 1892—1895 г.г.

	Годы.	Россия.	Австро-Венгрия	Германия.	Франция.	Великобритания и Ирландия.	Соединен. Штаты Северной Америки.
Капитал, затраченный на устройство жел. дорог, к концу года, в милл. рублей.	1895 . .	3 690	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	8.931	20 196
Общая сумма эксплоатационных расходов, в милл. рублей.	1895. . .	226,1	149,9	381,0	—	452,9	1.415,2
	1894. .	214,0	138,3	363.1	258 6	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

Из этих данных можно видеть, что огромное преобладание основных капиталов над оборотными является характерною типическою чертою железнодорожного хозяйства во всех странах

обладании, так называемых постоянных или общих железнодорожных расходов, мало или вовсе не зависящих от размеров движения, над расходами специальными, находящимися в ближайшей связи с совершаемой перевозкой, изменяющимися в прямой зависимости от количества перевозок [1]). К первой категории относятся прежде всего расходы по платежу % и погашению основных железнодорожных капиталов. Е. Сакс, Ульрих и Кон принимают, что эта категория расходов составляет в среднем на европейских дорогах приблизительно 50% общей суммы всех железнодорожных расходов [2]). В Соединенных Штатах она ниже этой нормы, поглощая только 32—33%.

На русских железных дорогах ежегодные платежи процентов и погашения по капиталам сооружения составляли в среднем за трехлетие 1892—1894 гг. 40,6% общей суммы железнодорожных расходов [3]). К той же категории расходов, не изменяющихся в зависимости от размеров движения, относится значительная часть эксплоатационных расходов, принимаемая названными писателями приблизительно в половину общей суммы издержек эксплоатации. Таким образом, из всей совокупности железнодорожных расходов только одну четвертую часть составляют издержки, непосредственно связанные с движением и возрастающие или убывающие приблизительно в одинаковой пропорции с количеством перевозок. На русских дорогах эта категория издержек составляла в среднем за 1892—1893 г. 46% расходов по эксплоатации и 27,3% общей совокупности железнодорожных расходов.

Конечно, эта классификация издержек железных дорог в значительной степени отличается условным характером. Даже такие постоянные затраты, как на рельсы и шпалы, находятся в известной зависимости от размеров движения, тогда как, с другой стороны, по отношению к перевозке, так называемых, обратных грузов, даже значительная часть расхода на топливо, употребляемая при передвижении поезда, в который они погружены и который без них шел бы порожнем, должна

---

[1]) „Самая значительная доля расходов (сооружение, надзор, служба, ремонт), говорит Л. Чупров, остается почти одна и та же, будет ли проходить по дороге 1 милл. пудов грузов или 10 милл." (Железнодорожное хозяйство, т. I, стр. 243).

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

[3]) См. „Результаты эксплоатации русских железн. дорог и стоимость перевозок, по этим дорогам". Изд. министерства путей сообщ., стр. 96 и 97.

Годы.	Всего расходов по эксплоатации	Ежегодные платежи процентов и погашения (считая по 4% на негарантированные акции и на прочие затраты).
1892	193.336,755	135.399,153
1893	198.692,770	133.908,971
1894	213.967,325	144.222,650
В средн. за 3 года	201.998,950	137.843,658

быть признана имеющею характер постоянного расхода. Самое исчисление издержек, приходящихся на единицу грузового или пассажирского движения, встречает большие технические и принципиальные затруднения, которые еще более возрастают вследствие обратного воздействия размеров движения на стоимость перевозок. Несмотря, однако, на справедливость делаемых по этому предмету указаний [1]), практика вынуждена пользоваться хотя приблизительными данными, которые дает опыт, и можно думать, что эти данныя, принимаемые железными дорогами для руководства в конкретных случаях, более или менее приближаются к истине. Мы остановимся подробнее на вопросе об издержках железных дорог и собственной стоимости транспорта для них самих впоследствии, когда будем рассматривать вопрос о принятии собственных издержек железных дорог за основание для построения тарифов. Теперь же отметим только важное значение указанного состава железнодорожных расходов, как общего условия деятельности железнодорожных предприятий. Огромное преобладание постоянных расходов, не зависящих от движения, над издержками, непосредственно связанными с совершением перевозок, имеет следствием, что развитие движения на дороге уже само по себе приводит к понижению собственных издержек железных дорог, падающих на каждую отдельную единицу транспорта. „Каждый новый пассажир, каждый лишний пуд груза, говорит проф. Чупров, самым фактом своего появления удешевляет перевозку". Этот общий характер железнодорожных расходов вызывает постоянное стремление железных дорог к расширению своего движения путем привлечения возможно большего количества грузов и делает на практике почти невозможным прекращение операций железных дорог по их убыточности. Те предприятия, в которых общие расходы сравнительно не велики с расходами специальными, легко могут прекращать свою деятельность, как только цены их продуктов или услуги перестают покрывать собственные издержки производства. В таких предприятиях, вместе с прекращением или сокращением операций, соответственно уменьшаются и расходы предприятия; поэтому падение цен ниже издержек производства возможно лишь в узких сравнительно пределах, за которыми оно вызывает прекращение производства и сбыта. Для железных дорог эти пределы очень широки. Так как в среднем целых три четверти общей совокупности железнодорожных расходов

---

[1]) В нашей литературе вопрос об издержках железных дорог, с тарифной точки зрения, рассмотрен весьма подробно у *С. Ю. Витте*, „Принципы железнодорожных тарифов", изд. 2, стр. 103—129; у *Н. Е. Гиацинтова*, „Основания организации тарифного дела на железных дорогах", Москва, 1887, стр. 17—37 и *Д. И. Шихно*, „Железнодорожные тарифы", стр. 37—59. Кроме того, в упомянутом издании м-ва путей сообщения „Результаты эксплоатации и пр.", приведен обзор различных систем исчисления собственных издержек железных дорог. Из позднейших работ по этому вопросу заслуживают особого внимания работы *А. И. Фролова*: „Тарифы и собственная стоимость железнодорожных перевозок". 1908 г. и „К вопросу о себестоимости железнодорожных перевозок", 1909 г.

должны быть производимы независимо от размеров движения, то железной дороге менее убыточно согласиться, для сохранения своих перевозок, на всякое понижение тарифа, при котором получается хотя бы самый небольшой излишек сверх покрытия издержек, непосредственно вызываемых данной конкретной перевозкой, чем вовсе отказаться от этих перевозок. В среднем для всех грузов эти понижения тарифов могут поглотить сполна все проценты и погашение по основным капиталам; для отдельных категорий грузов тарифы могут быть с выгодою для дороги понижаемы почти до $^1/_4$ собственной стоимости перевозки, а в отдельных сообщениях, для грузов дополнительных и обратных, еще более, составляя лишь совершенно ничтожную величину, превышающую хотя бы очень немного добавочный расход, вызываемый помещением в обратный поезд сказанных грузов. Таким образом, железная дорога не может ни прекратить свои операции, потому что это равносильно потере огромной части основного капитала, ни сократить свои расходы ниже известного предела. „Поэтому железнодорожное предприятие, как говорит проф. Пихно, вынуждено работать даже на крайне тяжелых условиях, потому что выгоднее заработать что-нибудь и покрыть хотя часть убытков, нежели вовсе отказаться от работы [1])“.

4. Четвертая особенность железнодорожных предприятий обусловливается прикрепленностью рельсовых путей к известным территориальным районам. Вследствие этой особенности железные дороги ограничены в сбыте своих услуг довольно узкими пределами и должны довольствоваться тем, что дает им их район. Другие виды транспорта, как гужевой извоз, или морское пароходство могут обращаться с предложением своих услуг на те рынки, на которых в данный момент они наиболее спрашиваются. Другие отрасли промышленности, как фабрики и заводы, хотя также прикреплены к определенному месту, но могут отправлять свои продукты на самые разнообразные рынки. Железные же дороги лишены этой возможности и обречены всецело питаться лишь теми рынками, которые лежат в их районе. Отсюда естественное стремление каждой дороги привлекать к себе все грузы своего района и естественное сопротивление ее против всяких уступок в пользу каких-либо соперников, будь то гужевой извоз, водяной транспорт или другая железная дорога. Конечно, районы дорог не ограничиваются более или менее узкою полосою пространства по обеим сторонам рельсовой колеи, но простираются иногда очень далеко за эти пределы. Кроме местных грузов, перевозимых в пределах собственных линий, каждая дорога через посредство других железных дорог, каналов, рек и морских путей приходит в соприкосновение с очень разнообразными и отдаленными рынками, от которых иногда и получает значительные массы транзитных грузов. Но, очевидно, что отношения дороги к своим мест-

[1]) Ib., стр. 61.

ным рынках и условия работы ее в своем районе существенно иные, чем на рынках отдаленных, с которыми дорога не имеет непосредственных связей.

5. Последняя существенная особенность железнодорожных предприятий, сравнительно с большинством других видов промышленности добывающей и перерабатывающей, заключается в самом свойстве железнодорожных операций. Последние дают не какие-нибудь вещественные продукты, а определенные „ценные услуги, которые, являясь результатом непрерывно действующей силы, неразрывно связаны с действием этой силы [1])". „Весь железнодорожный механизм, требующий огромных ежедневных затрат, говорит проф. Пихно [2]), назначен на производство известной транспортной силы для перевозки пассажиров и товаров". Эта сила „непрерывно создается вновь каждый час, каждую минуту, но тотчас исчезает, если она не потребляется в момент своего возникновения". Накопление и сбережение совершенно невозможны в этой области. Не потребленный остаток транспортной силы железных дорог погибает непроизводительно и безвозвратно. Возможна отсрочка перевозки данного пассажира или данного груза, но невозможно отсрочить на завтра использование той производительной силы, которую создал железнодорожный аппарат сегодня. Хотя неспособность производимых ценностей к накоплению и сбережению встречается и в некоторых других предприятиях, но в железнодорожном хозяйстве она имеет особенно важное значение в виду того, что работа железной дороги,—равно как и расходы ее, не могут быть, как упомянуто выше, сокращаемы ниже известного довольно высокого предела.

Перечисленные особенности железнодорожных предприятий представляют крайне неблагоприятные условия для действия конкуренции, как организующей и регулирующей силы народного хозяйства. Они приводят к трояко рода последствиям. Во-первых, применение конкуренции в области железнодорожного хозяйства оказывается настолько затрудненным, что ее влияние никогда не может распространиться на всю совокупность железнодорожного транспорта, но всегда ограничивается, только некоторою частью железнодорожных перевозок; другая же часть их, обыкновенно гораздо более значительная, остается в монопольной власти железных дорог. Во-вторых, соперничество между железными дорогами, поскольку оно осуществляется в действительности, дает для самой железнодорожной промышленности и для всего народного хозяйства существенно иные результаты сравнительно с действием этого начала в других отраслях промышленности. В-третьих, вследствие трудности применения и неудовлетворительности результатов действия, соперничество между железными дорогами неизбежно с течением времени уступает место соглашениям и союзам между ними и даже полным

[1]) *А. И. Чупров.* Железнодорожное хозяйство, т. I, стр. 262.
[2]) *Д. И. Пихно*, стр. 59; его же: „Закон спроса и предложения", стр. 40.

слияниям отдельных железнодорожных предприятий; при этом в некоторых случаях устранение соперничества совершается по тем же мотивам путем прямого вмешательства государственной власти в железнодорожное дело. В виду важного значения этих обстоятельств для последующих выводов необходимо остановиться на подробном рассмотрении их.

Огромные размеры основных железнодорожных затрат, их специальное назначение и безвозвратный характер, а также прикрепленность рельсовых путей к определенным территориальным районам представляют весьма большие препятствия возникновению конкуренции в железнодорожном деле и очень сильно ограничивают число случаев ее проявления. Организация такого порядка железнодорожного транспорта, при котором вся его совокупность подчинялась бы влиянию конкуренции между железными дорогами, необходимо предполагает существование в каждом районе по крайней мере двух железнодорожных предприятий, причем каждое из них по своим размерам и производительной способности должно быть в состоянии самостоятельно удовлетворять всю потребность данного района в железнодорожных перевозках. При отсутствии последнего условия соперничество между железными дорогами не может существовать, так как недостаточность производительных сил отдельных предприятий порознь обеспечивает за каждым из них соответственные доли транспорта, и, следовательно, понижение провозных плат одною из дорог не может заставлять другую следовать ее примеру. Таким образом, для осуществления полной конкуренции в области железнодорожного транспорта, было бы необходимо сооружать два рельсовых пути рядом повсюду, где для удовлетворения данной потребности достаточно одного из них, и затрачивать двойной капитал там, где можно вполне обойтись с помощью одного [1]). Но конечно, и двух предприятий было бы недостаточно, чтобы обеспечить существование конкуренции, потому что в таком случае она очень легко была бы уничтожена путем соглашения относительно цен провоза. Необходима, следовательно, наличность в каждом районе такого числа железнодорожных предприятий, которое препятствовало бы образованию между ними соглашений и союзов, потому что одна возможность появления новых конкурентов, крайне мало вероятная в железнодорожном деле, не может заменить действительную конкуренцию в этой области. Осуществление этих условий представляется на практике решительно недопустимым. Если бы даже и нашлись частные капиталы для сооружения двух или нескольких железнодорожных линий в одних

[1]) См. *Sax* Die Verkehrsmittel in Volks-und Staatswirtschaft, B. I, стр. 67. Сакс распространяет это положение и на другие виды средств сообщения. По его мнению, организация удовлетворения потребности в средствах сношения на началах частной предприимчивости и конкуренции требовала бы устройства двух дорог, двух каналов, двух гаваней, двух телеграфных линий и т. п. во всех тех случаях, в которых для достижения цели достаточно одного из этих сооружений. См. также Шенберг, I, 524.

и тех же районах и направлениях, то это положительно противоречило бы общим интересам, потому что было бы равносильно огромному расточению капиталов и производительных сил страны и чрезвычайным образом увеличивало бы издержки народного хозяйства на удовлетворение его потребности в железнодорожном транспорте. Основной принцип всякой хозяйственной деятельности требует в применении к железнодорожному делу не раздробления вкладываемых в него капиталов между множеством отдельных частных предприятий, конкурирующих между собою, но возможно большего сосредоточения его в одних руках, а это правильнее всего достигается организацией железнодорожного хозяйства с самого начала, не на основе свободного действия частных экономических сил, а построением его по принципам монополии и государственного вмешательства. Если экономические условия и соотношения известных районов по производству, торговле и потреблению вызывают потребность в железнодорожных перевозках между ними в таких размерах, которые достаточны, чтобы признать целесообразным фиксирование огромных капиталов на соединение этих районов рельсовыми путями, то упомянутые перевозки во всей их совокупности должны быть обеспечены за данным железнодорожным сооружением, потому что в противном случае более или менее значительная часть вложенных в него капиталов окажется затраченной непроизводительно. При этом даже обеспечение за железною дорогою только минимума перевозок, покрывающего сделанные затраты, не может быть признано достаточным с экономической точки зрения. Выше мы уже отметили, что вследствие преобладания в составе железнодорожных предприятий основных капиталов над оборотными и общих расходов над издержками специальными, связанными с движением, стоимость перевозки для самих железных дорог понижается в очень значительной степени, вместе с возрастанием общего количества перевозок. Таким образом, всякое развитие транспорта на существующих железных дорогах до тех пределов, пока производительная сила их не будет исчерпана и не возникнет надобности в новых основных затратах, имеет следствием относительное сокращение издержек на совершение перевозок, или, иначе говоря, возвышает экономическую выгодность для народного хозяйства капиталов и труда, вложенных в железные дороги. В виду этого, общий интерес народного хозяйства, заключающийся в том, чтобы наличные производительные силы страны всегда утилизировались возможно лучшим и выгодным образом, приводит к требованию, чтобы для каждого данного района, предъявляющего спрос на железнодорожный транспорт в известных размерах, был сооружаем один только соответственный по своему оборудованию рельсовый путь и чтобы вся совокупность перевозок, которых можно ожидать от дальнейшего развития района, была обеспечена за этим рельсовым путем.

Как известно, все средства сношений и сообщения пользуются в своих районах фактической монополией в отношении менее совершенных средств того же рода. В силу этого общего закона, каждая железная дорога всегда исключает в пределах известного района конкуренцию менее совершенных путей сообщения, приобретая в этом районе монополию перевозки. Указанное основное условие хозяйственной целесообразности железнодорожных предприятий требует, чтобы к этой естественной монополии рельсового пути в отношении менее совершенных путей сообщения была присоединена еще и юридическая монополия железнодорожного предприятия на эксплоатацию данного района, т. е. исключительное право на сооружение рельсовых путей в его пределах. Только установлением такой монополии государство может обеспечить полную производительность вкладываемых в железные дороги капиталов, Таким образом, основные требования хозяйственности создают уже при самом сооружении железных дорог условия, неблагоприятные для действия конкуренции. В таком же направлении эти требования влияют и на всю постановку дела эксплоатации рельсовой сети. В этом отношении прежде всего необходимо обратить внимание на то обстоятельство, что частная предприимчивость с основными своими факторами— собственным интересом предпринимателей и конкуренциею между ними— оказывается решительно не в состоянии обеспечить ту планомерность и последовательный порядок в сооружении железных дорог, которые представляются безусловно необходимыми для возможно лучшей утилизации рельсовой сети в общих интересах народного хозяйства. Частные предприниматели, стремясь к получению возможно высшей прибыли на свои капиталы, обращают, конечно, свою предприимчивость преимущественно на те районы, которые уже достигли более или менее высокого экономического положения и отличаются широким развитием своих торгово-промышленных оборотов. Такие районы могут получить даже несколько конкурирующих и, следовательно, в более или менее значительной степени излишних железнодорожных линий, тогда как другие районы, отличающиеся слабым развитием и не обещающие немедленных и верных барышей, обречены надолго оставаться без железнодорожных сообщений. Эта случайность в деле железнодорожного строительства, совершенно не отвечающая общим интересам страны, легко устраняется, если вся рельсовая сеть рассматривается как одно целое. В таком случае становится выгодным и сооружение боковых рельсовых линий в областях, отличающихся слабым экономическим развитием, потому что хотя оно и не оплачивается непосредственно само по себе в течение более или менее долгого времени, но увеличивает общее товарное обращение, дает новые грузы железнодорожным линиям, примыкающим к главным торгово-промышленным и потребительным центрам, и нередко в конечном итоге настолько возвышает доходность всей сети, что вполне оправдывает затрату капиталов на сооружение этих железных дорог. Вообще

планомерность в сооружении рельсовой сети, при которой отдельные линии являются составными частями цельной системы путей сообщения, находящимися в надлежащем соответствии и взаимодействии друг с другом, представляется одним из важнейших условий для того, чтобы рельсовая сеть страны могла с успехом выполнять присущую ей функцию в общем ходе народного хозяйства. Так, для достижения экономии в расходах по эксплоатации железных дорог весьма важно, чтобы подвижной состав их мог свободно обращаться по всей рельсовой сети, а для этого необходимо соблюдение известных общих требований и норм в отношении строения полотна различных железнодорожных линий, прочности мостовых и других сооружений, одинаковость рельсовой колеи, известные технические условия в конструкции подвижного состава и проч. С другой стороны, удешевлению эксплоатационных расходов железных дорог и успешности их работы, в смысле быстроты, дешевизны, регулярности и безопасности перевозки, способствует в очень сильной степени строгая согласованность в действиях отдельных линий сети и установление общего порядка в исполнении ими всех транспортных операций. Все это, конечно, требует возможно большего применения к организации эксплоатационного дела железных дорог принципов централизации и однообразия, причем значение этих принципов для экономии железнодорожной эксплоатации становится тем важнее, чем более развивается рельсовая сеть и чем более растет железнодорожное движение. Таким образом, полное объединение всего железнодорожного дела страны в одно целое, как в отношении сооружения сети, так и в отношении эксплоатации ее представляется такой организацией, которая наиболее приспособлена для того, чтобы обеспечить возможно полное и широкое удовлетворение потребности страны в железнодорожном транспорте с помощью возможно меньших издержек для народного хозяйства.

Очевидно, что осуществление всех вышеприведенных требований несовместимо с широким и свободным развитием частной предприимчивости и конкуренции в железнодорожном деле. Наличность большого числа отдельных частных железнодорожных предприятий, преследующих свои особенные интересы и находящихся в конкуренции между собою, уже сама по себе часто служит источником непреодолимых препятствий установлению указанных выше условий в устройстве и эксплоатации рельсовой сети, представляющихся весьма выгодными и необходимыми с точки зрения общих интересов всего народного хозяйства. Различие интересов отдельных железных дорог, бесконечное разнообразие взглядов и характеров их администраций, влияние личных интересов, отношений и энергии отдельных железнодорожных деятелей—все это приводит к тому, что установление однообразных и отвечающих общим интересам условий сооружения и эксплоатации рельсовых путей сообщения, достигается путем свободных соглашений между частными железнодорожными предприятиями лишь в очень редких, сравнительно, случаях и далеко не

в той мере как этого требовала бы общая польза. Известны, напр., многие случаи упорного сопротивления железнодорожных кампаний против соединения их линий с путями других железнодорожных обществ. То же самое происходило и относительно пропуска чужого подвижного состава, при чем железные дороги пользовались всякими недомолвками в законодательных постановлениях, чтобы не допускать на свои линии вагоны и поезда других железнодорожных компаний. Подобных примеров можно привести очень много из истории железнодорожного дела.

Таким образом, допущение свободы частной предприимчивости в железнодорожном деле и раздробление сети между многими отдельными компаниями, являющиеся безусловно необходимыми для существования конкуренции в железнодорожном транспорте, приводят к огромным непроизводительным растратам народного труда и капитала при самом сооружении рельсовых путей, ухудшают общие условия эксплоатации железнодорожной сети и, следовательно, должны быть признаны вредными с точки зрения общих интересов народного хозяйства. Основной принцип экономической политики, заключающийся в требовании возможно высшего развития и наилучшей утилизации производительных сил страны, приводит к необходимости такого порядка и системы в железнодорожном хозяйстве, при которых влияние начал конкуренции было бы, по возможности, устранено как при сооружении рельсовой сети, так и в отношении установления общих условий ее эксплоатации. Эта точка зрения на значение конкуренции в железнодорожном деле почти всегда признавалась в практике железнодорожной политики государств европейского континента, которые при выдаче акционерным компаниям концессий на сооружение железных дорог, вместе с тем предоставляли им, во многих случаях, и юридическую монополию на эксплоатацию рельсового транспорта в известных районах. Но даже в тех случаях, когда монополия в принципе отвергалась, на практике она все-таки сохранялась за железными дорогами, между прочим, потому, что правительства, принимая участие в сооружении сети, были прямо заинтересованы в том, чтобы не понижать ее доходности, и потому лишь в редких случаях выдавали разрешения на сооружение конкурентных линий. Иная система была принята только в Англии и Соединенных Штатах Северной Америки, в которых частной предприимчивости и свободной конкуренции был предоставлен широкий простор в железнодорожном деле. Однако, как показал опыт, эта система дала весьма неблагоприятные для народного хозяйства последствия. Э. Сакс, называющий эти последствия „прямо экономическо-патологическими“ [1]), характеризует их следующим образом. „Повторяющиеся периоды спекуляции создали множество таких конкурентных линий между главными

[1]) Schönberg. Handbuch der politischen Oekonomie, 2 Aufl., B. I, S. 529.

пунктами и в главных направлениях движения, при которых рассчитывалось только на раздел транспорта, а нередко новые линии проектировались даже лишь для того, чтобы быть проданными существующим предприятиям, которым они угрожали. В результате получилось значительное расточение капитала на сооружение частью излишних, частью преждевременных линий с естественным следствием в виде понижения средней ренты и недостаточной доходности или совершенной бездоходности некоторой части сети; неправильное сооружение сети с решительным пренебрежением побочных пунктов; частый и большой вред для интересов отправителей вследствие односторонних низких тарифов в конкурентных сообщениях (так называемые дифференциальные тарифы) и тем более, повышенных тарифных ставок для промежуточных пунктов, далее уничтожение конкуренции путем соглашений между различными обществами: договоры о тарифах (картели), договоры о перевозках (Betriebsverträge), аренда линий, наконец, формальные слияния".

Указанные в приведенной цитате вредные последствия железнодорожной конкуренции в тарифном отношении, равно как и уничтожение конкуренции путем соглашений, ниже будут рассмотрены подробно. Теперь же необходимо отметить, что, даже независимо от союзов и стачек между железными дорогами, конкуренция никогда не может подчинить своему регулирующему влиянию всю совокупность железнодорожного движения, но всегда оставляет более или менее значительную часть его монопольной власти железных дорог. Вследствие указанных выше особенностей железнодорожных предприятий, основное условие полной конкуренции в области железнодорожного транспорта, наличность двух или нескольких рельсовых путей в одних и тех же районах на практике встречается крайне редко. В экономической литературе указывается собственно один только случай двух идущих рядом совершенно параллельных железнодорожных линий с тождественными районами. Это две дороги, соединяющие Ливерпуль и Манчестер, протяжением всего в 7 немецких миль [1]). Полная конкуренция относительно всех грузов только и возможна между такими железными дорогами. Если же две линии, соединяющие одни и те же конечные пункты, идут на некотором, хотя бы сравнительно и близком, расстоянии друг от друга, то в таком случае районы их уже не будут совершенно тождественны. Конкуренция между такими дорогами может даже возникать на всем их протяжении, но она не захватит всех грузов, потому что для некоторых, более отдаленных местностей, лежащих вне полосы, разделяющей обе линии, будет доступна только одна из дорог. Кроме того, даже для тех местностей, которые входят в район протяжения обоих путей, влияние конкуренции будет весьма неодинаково в зависимости от близости места происхождения грузов от той или другой

[1]) Cohn. I, 53–54, цит. у Пихно, стр. 137.

дороги. Но и подобных случаев расположения железнодорожных линий весьма мало даже в странах, обладающих весьма густою рельсовою сетью, потому что лишь весьма немногие местности и экономические центры обладают таким богатством, таким высоким развитием промышленных и торговых оборотов, чтобы быть в состоянии обеспечить питание грузами двух или большего числа параллельных железных дорог, проходящих одна вблизи другой. Обыкновенно же рельсовые пути сообщения идут на известном, более или менее значительном расстоянии, друг от друга и потому всегда имеют собственные определенные районы, в которых не встречают конкуренции других железных дорог. Даже в Англии парламент отказывал в выдаче концессий на линии, не имевшие собственных районов и проектировавшиеся исключительно, как конкурентные пути. В последнее время и в Америке начали отказывать в выдаче разрешений на сооружение конкурентных линий. Таким образом, каждая железная дорога имеет более или менее значительное количество грузов, в отношении которых она пользуется монополиею. Сюда относятся прежде всего почти все грузы так называемого местного сообщения, перевозимые между собственными станциями дороги. На эти грузы не может распространяться регулирующее влияние конкуренции между железными дорогами.

Что касается остальных грузов, т. е. грузов, отправляемых дорогою в чужие районы, или прибывающих на нее из других районов, а также грузов транзитных, то в отношении первой категории грузов железная дорога пользуется монополиею перевозки, если рынки, снабжаемые данною дорогою, не имеют других рельсовых путей, через посредство которых они могли бы получать однородные продукты из других районов, а грузы транзитные являются монопольными в тех случаях, когда они не могут достигнуть тех же рынков какими-либо другими транзитными путями. Но, действительно, в отношении грузов прямых сообщений и транзитных, соперничество между железными дорогами повсюду встречает гораздо более благоприятные условия, чем в отношении грузов местных. Для возникновения соперничества в области железнодорожного транспорта необходимо, как объяснено выше, чтобы в одних и тех же пунктах предлагали свои услуги две или несколько железных дорог. Это происходит—или в так называемых узловых пунктах, в которых железные дороги непосредственно соприкасаются друг с другом, или в таких местах производства или сбыта товаров, в которых данные дороги соприкасаются через посредство других железных дорог или даже других путей сообщения. Конечно, эти условия встречаются чаще для грузов, отправляемых за пределы данной дороги и перевозимых транзитом по нескольким дорогам, чем для тех грузов, которые отправляются со станций данной дороги на станции той же дороги. С постепенным развитием и уплотнением рельсовой сети число узловых железнодорожных пунктов постоянно увеличивается, торгово-

промышленные центры страны и различные производительные районы все сближаются все теснее и теснее и, таким образом, господство конкуренции над экономическими оборотами все более и более расширяется. Вместе с тем растет и та область железнодорожного транспорта, в отношении которой железные дороги должны вступать в конкуренцию друг с другом. Это естественное экономическое развитие, неизбежно наступающее с сооружением железнодорожной сети, должно, по мнению некоторых писателей, привести, с течением времени, к полному уничтожению монопольного характера железных дорог и к подчинению железнодорожного транспорта во всей его совокупности регулирующему действию свободной конкуренции. По толкованию наиболее видного представителя этого мнения Отто Михаэлиса, достижению этого результата способствует не только постепенное увеличение числа узловых пунктов и распространение конкуренции с этих пунктов на соседние станции, но также и тесная солидарность собственных интересов железных дорог с интересами торговли и промышленности прорезываемых ими районов. Крупные размеры железнодорожных предприятий создают для них настоятельную необходимость непрерывного сбыта своих услуг, вызывая, таким образом, „самоконкуренцию“ (по выражению О. Михаэлиса) вложенных в железные дороги огромных капиталов. А так как всякий транспорт составляет необходимое звено в хозяйственном разделении труда, являясь частью производственного процесса, то железные дороги становятся прямыми сотрудниками и участниками в торговле и промышленности своих районов и вместе с ними заинтересованы, чтобы всякая благоприятная конъюнктура была использована наилучшим образом. Вследствие этого железные дороги оказываются подчиненными общим условиям той же конкуренции, которая, путем воздействия на цены продуктов, управляет ходом всякого производства и, таким образом, весь железнодорожный транспорт в его совокупности подпадает в отношении установления тарифов руководящему действию общей торгово-промышленной конкуренции, даже во всех тех случаях, где железные дороги не встречаются и не имеют непосредственного соприкосновения друг с другом.

Эта теория О. Михаэлиса не принята экономической наукой. Наиболее авторитетные по железнодорожным вопросам писатели [1]), каковы Сакс, Кон, у нас Чупров, Пихно, отвергают ее самым решительным образом, признавая, что она построена на неправильных логических обобщениях и даже на чудовищных софизмах, как выражается Э. Сакс. Во-1-х, хотя с уплотнением рельсовой сети число узловых пунктов действительно растет, но в то же время еще в большей степени увеличивается число всех прочих железнодорожных станций, районы которых не имеют выбора между двумя или несколькими путями. Так,

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

например, в Англии только $^1/_4$ всех железнодорожных станций являются конкурентными, а в Соединенных Штатах Северной Америки из 33.697 станций только 2.778 станций обслуживаются более, чем одною линией [1]). На русской железнодорожной сети из общего числа 2.750 станций только 262 станции обслуживаются двумя или большим числом линий. Во-2-х, конкуренцию, в которую вступают железные дороги, с целью поддержать торговлю и промышленность своих районов, отнюдь нельзя отождествлять с той борьбою, которая возникает между непосредственно соприкасающимися железными дорогами из-за привлечения на свои линии одних и тех же грузов. Сам Михаэлис признает, что местных грузов у железной дороги не может отнять никакая конкуренция, и поэтому отношение железной дороги к этим грузам совершенно иное, чем к тем, которые имеют возможность уйти на другую железную дорогу. Пока район дороги выдерживает конкуренцию других районов, то дорога предоставляет ему вести эту конкуренцию на свой собственный счет, теряя ренту, прибыль и заработную плату, и выступает со своей поддержкой только в крайнем случае, когда без такой поддержки торговля и промышленность в районе дороги могут притти в полный упадок и угрожают оставить дорогу без грузов. Но даже и в подобных случаях для дороги бывает иногда выгоднее некоторое сокращение перевозок, чем понижение тарифов. Наконец, отождествление „самоконкуренции" капиталов, вложенных в какое-либо данное железнодорожное предприятие, с конкуренциею между различными самостоятельными торгово-промышленными предприятиями следует признать совершенно неправильным.

Мы не будем входить в подробное рассмотрение теории О. Михаэлиса; сказанного, по нашему мнению, достаточно, чтобы признать полную неудачу его попытки отрицать монопольный характер железнодорожных предприятий в отношении известной части их услуг. Но в действительности, эта часть железнодорожных услуг, отличающихся монопольным характером, может быть весьма различна в зависимости от условий места и времени. Размеры конкуренции, ее интенсивность и формы зависят от расположения сети и положения отдельных железных дорог, от расположения мест производства и сбыта, от величины пробега и характера грузов. При этом с уплотнением рельсовой сети и с общим развитием торговли и промышленности в стране область конкуренции между железными дорогами постепенно расширяется весьма значительным образом. Вследствие этого конкуренция действительно захватывает в некоторых странах и при известных условиях весьма значительную область железнодорожного транспорта. Например, такой знаток тарифов русских железных дорог, как С. Ю. Витте, в своем труде о железнодорожных тарифах, изданном в начале 80-х годов, утверждал [2]), что

[1]) *F. Ulrich.* Traité général des tarifs de chemins de fer. 1890. Стр. 10.
[2]) *С. Ю. Витте.* Принципы железнодорожных тарифов, 2 изд., стр. 20.

если пересмотреть все тарифы русских железных дорог, то окажется, что добрая половина их сложилась под явным влиянием конкуренции железных дорог с другими путями сообщения и друг с другом. В половине 80-х годов конкуренция между нашими железными дорогам из за хлебных грузов охватила [1]) почти всю нашу рельсовую сеть, хотя, конечно, не касалась всех хлебных грузов, и вызвала, наконец, решительное противодействие со стороны правительства. Мы думаем, что на дорогах Соединенных Штатов Северной Америки железнодорожная конкуренция принимала по временам еще более широкие размеры. Но на какое бы значительное количество грузов ни распространялась конкуренция, она никогда не регулирует всего железнодорожного движения и, следовательно, не может иметь значения постоянного и всеобъемлющего фактора в области железнодорожного транспорта. Это последнее обстоятельство вместе с другими существенными недостатками железнодорожной конкуренции, как регулятора в железнодорожном деле, приводит к тому, что отрицательные результаты ее действия далеко перевешивают положительные выгоды, которые могут быть получены от нее народным хозяйством. К рассмотрению этих недостатков нам и следует обратиться.

Соперничество в области железнодорожного транспорта представляет столь существенные отличия от обычной конкуренции в большинстве отраслей торговли и промышленности, что некоторые писатели решительным образом отвергают тождество обоих явлений по существу, признавая лишь внешнее сходство между ними и называя железнодорожную конкуренцию quasi-конкуренциею, или ложной, мнимой конкуренцией. С этим мнением нельзя не согласиться. Условия, определяющие возникновение, последовательный ход и прекращение борьбы между железнодорожными предприятиями, а также конечные результаты получающиеся от этой борьбы, как для самой железнодорожной промышленности, так и для всего народного хозяйства, действительно оказываются при ближайшем рассмотрении существенно иными сравнительно с действием соперничества в других хозяйственных областях.

Основная функция соперничества в общем ходе народного хозяйства заключается, как объяснено выше, в таком регулировании промышленности и торговли, при котором достигает наилучшая утилизация действующих в стране капиталов и производительных сил. Повышение цен под влиянием усилившегося спроса вызывает расширение производства старых предприятий и основание новых; напротив того, понижение цен, обусловливаемое усилением соперничества производителей, приводит к сокращению производства и перемещению капиталов в другие отрасли промышленности. В результате снабжение рынка остается за теми предприятиями, которые находятся в лучших условиях, и могут

[1]) См. „Русское Экономическое Обозрение 1896 г“., № 12, статью К. Загорского „Влияние транспортных расходов на понижение хлебных цен“.

поставлять данные продукты с наименьшими издержками производства. Таким образом, последовательное усиление и ослабление соперничества совершается в прямой зависимости от изменяющегося соотношения между ценами на продукты и издержками их производства, которые и ставят реальные пределы для действия конкуренции. Она сама собою ослабляется, как только цены приближаются к издержкам производства или падают ниже их, и наоборот, недостаточная напряженность ее неизбежно восполняется появлением новых конкурентов, как только цены начинают чрезмерно превышать необходимые издержки производства. Но, действуя в известных реальных пределах торгово-промышленная конкуренция действует в этих пределах непрерывно, так что снабжение рынка, хотя и распределенное между определенными данными предприятиями, совершается под постоянным влиянием соперничества—действительного и, так называемого, потенциального. Влияние последнего, т. е. возможность появления новых конкурентных предприятий, обеспечивается, между прочим, тем важным обстоятельством, что всякое новое предприятие в большинстве отраслей торговли и промышленности имеет основания рассчитывать на приобретение такой доли участия в снабжении рынка, при которой будет достигаться полная утилизация вложенных в предприятие капиталов и производительных сил.

В совершенно других условиях находится конкуренция между железными дорогами по привлечении грузов спорных районов. Прежде всего обращает на себя внимание то обстоятельство, что влияние железнодорожной конкуренции идет далеко не так глубоко, как влияние обычного торгово-промышленного соперничества. Борьба из-за грузов, усилие или ослабление этой борьбы отражается только на ценах железнодорожных услуг, т. е. на железнодорожных тарифах, но сами по себе они не влияют на изменение условий производства этих услуг, не вызывают ни сокращения, ни расширения в предложении их. Обыкновенно, каждая из конкурирующих железных дорог может одна своими собственными силами совершить перевозку спорных грузов, но в то же время ни одна из них решительно не в состоянии вытеснить своих конкурентов с рынка, заставить их отказаться от конкуренции. Выше мы уже объяснили, что, вследствие преобладания в составе железнодорожных предприятий основных капиталов и общих расходов над капиталами оборотными и расходами специальными для железных дорог, всегда выгоднее отказаться при установлении тарифов от покрытия половины своих расходов, чем лишиться старых грузов или отказаться от приобретения новых. Если же дело идет не о всей совокупности перевозок данной железной дороги, а только о грузах некоторых станций, то дорога может понижать свои тарифы еще значительнее, ограничиваясь лишь самым малым излишком сверх возмещения издержек, непосредственно связанных с данною перевозкою. Эти издержки, как известно, падают при некоторых условиях до со-

вершенно ничтожных размеров, и потому в борьбе из-за спорных грузов железные дороги доходят до чрезвычайно низких тарифных ставок. Однако, эти тарифные понижения, как бы они ни были значительны, мало помогают делу, так как они могут заставить отказаться от конкуренции только дороги очень кружных направлений, перевозка по которым сопряжена с весьма большими эксплоатационными расходами. Из конкурентных же линий приблизительно равных протяжений ни в каком случае одна не может вытеснить другую. Для железнодорожных предприятий нет возможности, под давлением чрезмерной конкуренции в одном районе, перенести свою деятельность в другое место, а тем менее переместить свои капиталы в другую отрасль промышленности. С другой стороны, ослабление конкуренции, или даже полное прекращение ее в каких-либо пунктах, и, как результат этого — повышение тарифов отнюдь не может вызвать само по себе появления в этих пунктах предложения транспортных услуг со стороны новых железнодорожных предприятий [1]). Конечно, проведение новых железнодорожных линий нередко разрушало существовавшие тарифные договоры между дорогами, возбуждало ожесточенные тарифные войны между ними и приводило иногда к весьма значительным понижениям провозных плат. Но следует не упускать из вида, что новые дороги обыкновенно сооружаются, как мы уже объяснили, для обслуживания своих самостоятельных районов, а не ради перевозки одних только конкурентных грузов, которых почти никогда не бывает так много, чтобы сделать экономически целесообразными огромные затраты на сооружение двух или нескольких конкурентных линий. Появлению исключительно конкурентных железнодорожных предприятий препятствует, между прочим, и то, что такие предприятия, в силу указанной невозможности для них всецело овладеть данным рынком, были бы заранее лишены имеющейся у всякого другого предпринимателя надежды использовать сполна свои производительные силы при наступлении благоприятных торговых конъюнктур.

Таким образом, действие железнодорожной конкуренции всецело ограничивается областью цен на железнодорожные услуги, но не регулирует самой железнодорожной промышленности, не изменяет размеров предложения ее услуг. Вследствие этого в результате конкуренции между железными дорогами всегда получается лишь простой раздел между ними определенного данного количества перевозок, которые, однако, каждая из конкурирующих дорог могла бы исполнить и самостоятельно, а затем, по окончании распределения транспорта, наступает монопольное обслуживание доставшейся каждому из конкурентов части движения. По той же причине действие железнодорожной

[1]) Этим, однако, мы не отрицаем, что крупные железнодорожные дивиденды могут в некоторых случаях вызывать сооружение новых линий. A. Hadley, Le transport etc. стр. 160.

конкуренции отличается вообще крайней неравномерностью и в пространстве, и во времени, при чем реальные пределы для колебания тарифов оказываются гораздо шире и вместе с тем неопределеннее, чем это имеет место при обычной торгово-промышленной конкуренции.

Указанные особенности железнодорожной конкуренции приводят к троякого рода последствиям: 1) к понижению доходности рельсовой сети, 2) к увеличению расходов, затрачиваемых страною на транспортное дело и 3) к постоянным и резким нарушениям правильного хода народного хозяйства. Первое из этих последствий само собою понятно, и, после всего сказанного, едва ли нуждается в дальнейших объяснениях. Ограничимся указанием двух конкретных примеров огромной разорительности железнодорожной конкуренции для самих железных дорог. Как известно, в Соединенных Штатах С. Америки свободному соперничеству частных экономических сил был предоставлен полный простор как в отношении сооружения железных дорог, так и в отношении управления ими. Учреждение в 1887 году федеральной железнодорожной комиссии практически почти не изменило этого отношения государственной власти к железным дрогам, и до сих пор вмешательство ее в железнодорожное дело направлено не на положительное упорядочение управления им, а на подавление стремлений железных дорог ограничить господство конкуренции. Таким образом, система конкуренции в железнодорожном хозяйстве имела полную возможность развить все свои результаты в Северо-Американских Соединенных Штатах. Однако, эти результаты оказываются весьма неблагоприятными не только для промышленности и торговли, но и для самих железных дорог. Ожесточенные тарифные войны поставили большинство северо-американских железных дорог в крайне тягостное финансовое положение, выражающееся в прекращении платежей, банкротствах и продажах с публичного торга целых огромных рельсовых сетей страны. Известный исследователь американских железных дорог А. Лейен приводит следующие факты, характеризующие финансовые результаты американского железнодорожного хозяйства [1]). За время с 1884 по 1894 г. поступили в конкурсное управление 347 железных дорог, с общим протяжением в 81.337 англ. миль и с основными капиталами (акционерным и облигационным) в 4.271.372.000 долларов. Из них действительно подверглись принудительной продаже 302 жел. дороги, протяжением в 37.783 англ. мили и с основными капиталами в 2.052.043.000 долларов. Доходность американских железнодорожных предприятий выражалась в указанное время в следующих цифрах. Из всей суммы их акционерного капитала оказалось:

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

	В 18[illegible] г	В 189[illegible] г	В 189[illegible] г	В 1894 г
	Проценты.			
Без дивиденда	63,76	59,09	60,60	61,24
С дивидендом:				
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

Размеры дивидендов, полученных акционерами, и платежей, полученных владельцами облигаций, а также средние провозные платы американских железных дорог можно видеть из нижеследующей таблицы [1]):

В годы.	Средний размер		Средние провозные платы	
	Платежей по облигациям.	Дивиденда на акции.	За тонно-милю	За пасса-жиро-милю
	В процентах		В центах.	
1882	4,73	2,91	1,296	2,447
1883	4,75	2,77	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	1,012	2,194
1887	4,71	2,18	1,134	2,276
1888	4,35	1,77	0,977	2,246
1889	1,40	1,81	0,970	2,169
1890	4,27	1,89	0,927	2,174
1891	4,25	1,85	0,929	2,124
1892	4,25	1,93	0,911	2,168
1893	4,30	1,86	0,893	2,069
1894	4,11	1,44	0,851	2,030

Таким образом, в течение всего периода с 1882 по 1894 год на американских железных дорогах наблюдается параллельное и почти непрерывное понижение средних провозных плат и доходности их акционерных и облигационных капиталов. Если понижение процентов по облигациям зависело от изменений в условиях денежного рынка, то причины понижения тарифов и дивидендов, несомненно, коренятся в соперничестве железнодорожных обществ как по сооружению новых линий, так и по привлечению грузов на старые линии. Poor's Manuel of railroads за 1894 год прямо указывает, как на причины понижения железнодорожных дивидендов, на строительную горячку с 1879 г., вследствие которой компании обременили себя большим числом бездоходных линий на издание законов, стеснивших свободу установления тарифов и заключения тарифных соглашений, и на конкуренцию, развившуюся между большим числом железных дорог.

Некоторые писатели считают доходность американских железных дорог вполне удовлетворительной, доказывая, что акционерный капитал

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

их, показываемый в отчетах, представляется на самом деле почти всецело фиктивным, вследствие чего, конечно, и отсутствие дивидендов утрачивает значение показателя неудовлетворительности их финансового положения. Платежи же процентов по облигациям производятся с достаточной исправностью. Нам нет надобности входить здесь по существу в разбор этого мнения, известной справедливости которого нельзя и отрицать, но мы считаем нужным указать, что оно отнюдь не опровергает высказанной нами мысли о неблагоприятном влиянии железнодорожной конкуренции на доходность американских железных дорог. Поддерживающий упомянутое мнение в нашей литературе Б. Ф. Брандт [1]) следующим образом выражается по интересующему нас вопросу: „необузданная конкуренция имела своим последствием затрату многих капиталов совершенно непроизводительно на постройку параллельных, никому ненужных линий и на ведение постоянной борьбы между ними, сопровождавшейся многочисленными потерями для обеих сторон и, в результате, приводившей к поглощению мелких предприятий более крупными и к образованию могущественных синдикатов".

Наше мнение о разорительности конкуренции для железных дорог подтверждается также всеобщим и повсеместными стремлениями к упорядочению и даже полному прекращению конкуренции со стороны самих железнодорожных обществ в тех странах, в которых доходность их не гарантирована государством, и со стороны правительственных властей там, где государственные финансы заинтересованы в нормальном положении железнодорожных доходов. Факты этого рода мы приведем ниже, а теперь укажем еще один конкретный пример разорительных последствий конкуренции в железнодорожном хозяйстве. Пример этот—наши русские железные дороги. В половине 80-х гг. между ними возгорелась ожесточенная тарифная борьба из-за хлебных грузов, которая, постепенно усиливаясь и расширяясь, охватила почти всю нашу рельсовую сеть [2]). Эта борьба, выражавшаяся во многих случаях в чрезвычайном понижении тарифов, сопровождалась крупным понижением доходности железных дорог и угрожала такими большими потерями государственному казначейству, гарантировавшему их доходность, что вызвало решительное вмешательство со стороны высшего правительства. По инициативе управлявшего тогда министерством финансов И. А. Вышнеградского, министр путей сообщения циркулярно [3]) потребовал от железных дорог, чтобы они не понижали тарифов на перевозку грузов к портам и станциям сухопутной границы, без предварительного испрошения на то его разрешения. Это распоряжение было впоследствии

---

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

[2]) Подробное обозрение этой тарифной войны сделано нами в статье „О влиянии транспортных расходов на понижение хлебных цен", помещенной в *Русско-Экономическом Обозрении*, 1897 г., № 12.

[3]) Циркуляр от 19 сентября 1887 г., за № 8499.

одобрено утвержденным 3 ноября 1887 г. положением комитета министров. В то же время обсуждение вопроса о необходимых изменениях в этих тарифах и выработка руководящих для этого начал была возложена на особое совещание из министров путей сообщения, финансов, государственных имуществ и государственного контролера, под председательством председателя департамента государственной экономии. Хотя эти предположения о переработке пониженных в 1887 г. хлебных тарифов по разным причинам и не осуществились, но с этого именно времени и начинается практическое осуществление правительственного надзора и руководительства тарифным делом наших железных дорог.

Дальнейшие из вышеупомянутых последствий железнодорожной конкуренции заключаются, как сказано, в возвышении расходов страны на дело железнодорожного транспорта, а также в постоянных и резких нарушениях правильного хода народного хозяйства. Эти недостатки железнодорожной конкуренции являются до известной степени общими недостатками всякого промышленного и торгового соперничества. Превышение предложения над спросом всегда означает, что на удовлетворение данной потребности затрачено больше средств, чем действительно было нужно по размерам этой потребности и что, следовательно, некоторая часть капиталов и труда затрачена непроизводительно. Это увеличение издержек создает и тенденцию к повышению цен соответственных продуктов. Кроме того, конкуренция, проявляясь с особенною силою в одних местах и в известные моменты, нарушает равенство потребителей, создает преимущества для одних из них и причиняет вред тем, по отношению к которым она оказывается слабее или вовсе бездействует. Эти отрицательные влияния конкуренции, которые в большинстве отраслей торговли и промышленности легко устраняются благодаря действительной возможности изменять место и назначение вложенных капиталов и производительных сил и притом далеко перевешиваются положительными результатами конкуренции, — в железнодорожном деле представляются столь могущественными, что вовсе лишают конкуренцию значения регулирующего начала.

С точки зрения общего принципа хозяйственности желательно очевидно, такое распределение грузов между конкурирующими железнодорожными направлениями, при котором перевозка их совершалась бы с наименьшими издержками. Между тем, поддержание постоянной возможности конкурентной перевозки всех спорных грузов по двум или нескольким железным дорогам неизбежно сопровождается излишними и непроизводительными затратами материальных средств и труда при эксплоатации этих дорог. Протяжения конкурирующих направлений бывают иногда весьма различны, и значительные массы пассажиров и грузов перевозятся лишние десятки и сотни верст, вместо того, чтобы следовать по направлениям кратчайшим. Каждое из направлений должно нести особые расходы на содержание станций в конкурентных пунктах.

каждое из них должно иметь свой комплект поездов, соответственный вагонный парк и т. п. [1]). А между тем утилизация подвижного состава неизбежно становится слабее. Все это увеличивает действительную стоимость транспорта и создает тенденцию к повышению тарифов: после прекращения конкуренции дороги стремятся вознаградить себя за потери и излишние расходы. По мнению Э. Сакса, раздел движения узловых пунктов между конкурирующими путями, т. е. организация его в таком направлении, чтобы достигались наименьшие эксплоатационные расходы, до такой степени соответствует самой экономической природе транспортного дела, что следует удивляться, как могли так долго сомневаться в необходимости железнодорожных картелей, имеющих целью упомянутое распределение движения [2]).

Таким образом, действие конкуренции в отношении железнодорожного транспорта приводит прямо к противоположному результату для народного хозяйства, сравнительно с приложением того же принципа в других сферах торговли и промышленности: получается не сокращение расходов по удовлетворению потребности в перемещении пассажиров и грузов по железным дорогам, но увеличение нормы издержек, с помощью которых можно было бы обойтись при известной планомерной организации перевозок. Этот непроизводительный излишек транспортных расходов, во всяком случае, составляет отрицательную величину в общей экономии народного хозяйства, падает ли он на владельцев самих железнодорожных предприятий (акционерные общества и государство), или же переносится последними на тех товароправителей, которые находятся в монопольной власти железных дорог. Мы полагаем, что в обоих случаях железнодорожная конкуренция отражается весьма вредными последствиями на общем ходе народного хозяйства, нарушая правильное и естественное соотношение в развитии различных экономических районов страны и различных отраслей ее торговли и промышленности. В конечном итоге непроизводительные затраты на железнодорожный транспорт вызывают в общем ходе народного хозяйства много более или менее значительных уклонений от нормального и наиболее выгодного для общих интересов страны направления в развитии торговли и промышленности отдельных пунктов и целых районов. К этой стороне вопроса мы еще возвратимся впоследствии, теперь же отметим ближайшие вредные влияния, которые железнодорожная конкуренция оказывает на народное хозяйство, создавая совершенно неправильную и неустойчивую систему железнодорожных тарифов.

Обычная торгово-промышленная конкуренция встречает при колебании товарных цен определенную естественную границу в издержках производства продуктов, от среднего уровня которых товарные цены

---

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

могут уклоняться обыкновенно лишь в незначительных размерах. Пределы для колебания железнодорожных тарифов представляются, как мы уже выяснили, несравненно шире. Арт. Гэдли полагает даже, что конкуренция между железными дорогами вовсе не встречает естественной границы в собственных издержках перевозки [1]). Это обстоятельство имеет огромное значение. Железнодорожная конкуренция, будучи лишенной реального экономического регулятора, оказывается во многих своих проявлениях не подчиненной общим законам экономического оборота, но находится в ближайшей зависимости от таких случайных для самого транспорта обстоятельств, как финансовое положение отдельных дорог, личная энергия и субъективные настроения различных железнодорожных деятелей, их взаимные отношения, а также связи железнодорожных администраций с теми или другими предприятиями обслуживаемых железными дорогами районов и т. п. Вследствие этого железнодорожная конкуренция отличается в значительной степени случайным и произвольным характером, ее возникновение, последовательное развитие, ослабление и полное прекращение в большинстве случаев отнюдь не объясняются какими либо действительными крупными изменениями в условиях производства, передвижения и потребления продуктов. Поэтому естественно, что и железнодорожные тарифы, которые устанавливаются в результате конкуренции между дорогами, также отличаются существенным образом от общего строя товарных цен, устанавливающихся под влиянием обычной торгово-промышленной конкуренции во всех тех хозяйственных сферах, в которых конкуренция предпринимателей является действительно организующим и регулирующим началом. Подчинение какой-либо отрасли торговли или промышленности широкой и деятельной конкуренции приводит к известной равномерности товарных цен во всех районах страны и для всех потребителей, создает более или менее прочную устойчивость их во времени и, наконец, дает постепенное общее понижение их, соответственно с прогрессом техники и сокращением издержек производства. Железнодорожная же конкуренция сопровождается прямо противоположными результатами. Прежде всего она создает резкие различия и неуравнительность тарифных ставок, совершенно не оправдываемые ни специальными условиями перевозки, ни местными экономическими особенностями. Те пункты и районы, из-за которых вступают в борьбу несколько железнодорожных обществ, получают чрезвычайно низкие провозные платы, хотя бы устройство железнодорожного транспорта в этих сообщениях даже требовало, в отношении сооружения пути и его эксплоатации, особо повышенных расходов. Иногда эти провозные платы не покрывают даже издержек, непосредственно связанных с движением. При этом отдельным крупным отправителям железные дороги обыкновенно предоставляют еще особые

[1]) A Hadley. Le transport par les chemins de fer, стр. 96.

более или менее значительные скидки с общих тарифов, чтобы привлечь их грузы на свои линии. Все эти понижения и льготы не только не распространяются на те пункты, в которых железным дорогам не угрожает конкуренция, но, напротив того, причиняя большие потери конкурирующим линиям, служат одним из мотивов к повышению провозных плат для таких пунктов. Конечно, железным дорогам не всегда удается перекладывать свои убытки от конкурентных перевозок на тех отправителей, которые находятся у них в монопольной власти, но несомненно, что такие случаи нередко действительно имеют место. Вследствие этого неуравнительность тарифов достигает чрезвычайных размеров и приводит к тому, что для отдельных пунктов, случайно пользующихся благами железнодорожной конкуренции, создаются исключительно благоприятные условия развития совершенно искусственно, за счет тех местностей и отправителей, которые имеют только одну железную дорогу, или за счет самих железнодорожных капиталов. Но эти благоприятные условия оказываются нередко крайне непрочными. Прекращение тарифной войны может сразу уничтожить их, равно как возникновение борьбы между другими железными дорогами, создавая такие же искусственно благоприятные условия для других местностей, может внезапно выдвинуть новых торговых и промышленных конкурентов. Крайняя неустойчивость тарифов, создаваемых самими железными дорогами под влиянием взаимной конкуренции, является общепризнанным и повсеместным фактом. Постоянные и резкие колебания провозных плат делают совершенно невозможными никакие правильные коммерческие расчеты, вносят полную неустойчивость в торговлю и промышленность и, следовательно, подрывают самые основы правильного хода народного хозяйства.

Бесконечные различия тарифных ставок и постоянные их изменения неизбежно приводят все тарифное дело в состояние такой сложности и запутанности, при которых не только публика, но нередко и сами железнодорожные агенты не в состоянии указать с полной уверенностью, какие именно тарифы действуют в каждый данный момент.

Таким образом, все результаты железнодорожной конкуренции оказываются положительно вредными с точки зрения общих интересов народного хозяйства. Некоторые писатели признают, однако, что вызываемое конкуренцией понижение тарифов является действительным благом, хотя и приобретаемым слишком дорогою ценою. Но, как мы видели, не может быть и речи о том, чтобы конкуренция между железными дорогами приводила к общему удешевлению стоимости железнодорожной перевозки по всей стране и для всех отправителей. Понижение тарифов всегда ограничивается лишь отдельными пунктами или отдельными районами и, конечно, представляется для них благоприятным обстоятельством. Но обусловливаемое этим развитие таких местностей

представляется искусственным, совершающимся за счет других местностей или за счет капиталов, вложенных в железные дороги и, следовательно, сопровождается прямыми потерями в общей экономии страны. Таким образом следует признать, что и в этом случае, как и во всех прочих отношениях, железнодорожная конкуренция приводит не к возможно высшему развитию и наилучшей утилизации производительных сил и капиталов страны, но, напротив того, отклоняет развитие народного хозяйства от этого единственно правильного пути и вызывает массу непроизводительных затрат и бесполезной работы.

ГЛАВА III.

Повсеместное постепенное ограничение и устранение соперничества между железными дорогами, благодаря объединению железнодорожного дела каждой страны. Роль в этом процессе государственного вмешательства, а также соглашений и союзов, заключаемых между железными дорогами, и консолидации железнодорожных предприятий.—Англия.—Франция.—Германия.—Россия.—Соединенные Штаты Северной Америки.

В предыдущей главе мы стремились выяснить, что раздробление рельсовой сети между многими самостоятельными предпринимателями и конкуренция между ними отнюдь не обеспечивают такого порядка в железнодорожном хозяйстве, который можно было бы признать отвечающим общим интересам народного хозяйства. Препятствуя правильному и успешному развитию торговли и промышленности, железнодорожная конкуренция в то же время существенным образом ухудшает утилизацию железных дорог, понижает их доходность и причиняет крупные потери государственным финансам, если государство гарантировало частным дорогам определенную норму дохода или имеет право на участие в их выручке. Упразднение конкуренции и возможно большее объединение рельсовой сети, дает, напротив того, весьма важные и осязательные выгоды с общей экономической точки зрения: оно сокращает общие расходы железнодорожного хозяйства, создает возможность наиболее интенсивной и правильной утилизации постоянных железнодорожных капиталов, возвышает их доходность и народнохозяйственную полезность и, наконец, вносит в управление железными дорогами то необходимое единство, при котором только и возможно достижение технического совершенства в исполнении железнодорожных услуг. Естественно, что при таких условиях, уже вскоре после сооружения первых железных дорог, повсюду возникает решительное сомнение в правильности первоначальной мысли о возможности организации железнодорожного хозяйства на принципе конкуренции. Прежде всего пришли к сознанию непригодности этого принципа самостоятельные не гарантированные железные дороги и правительства тех стран, в которых государство заинтересовано в благоприятных финансовых результатах железнодорожного хозяйства. Напротив того, дороги гарантированные, пользовавшиеся приплатами казны по гарантиям, всегда обнаруживали меньшую готовность вступать в соглашения и вели наиболее смелую и

разорительную конкуренцию, потому, что убытки от конкуренции падали на государство; таким же образом действий отличались, напр., в Америке обанкротившиеся компании, которым нечего было терять и щадить. С другой стороны, правительства, не заинтересованные в доходности железнодорожного хозяйства, как в Англии и в Соединенных Штатах, не только не способствовали заключению соглашений и слияниям железнодорожных предприятий, но даже стремились более или менее настойчиво поддерживать конкуренцию между железными дорогами. Кроме того, влияние государственной власти на то или другое регулирование соперничества между железными дорогами было весьма неодинаково в различных странах, в зависимости от тех прав, которые принадлежали ей в отношении надзора и руководительства тарифным делом железных дорог. Что касается самих железных дорог, которые могут бороться с неблагоприятными для себя последствиями взаимной конкуренции лишь посредством слияний и соглашений, то большая или меньшая легкость или трудность заключения соответственных договоров, а также прочность этих договоров, зависят от весьма многих условий. Главнейшие из них проф. Пихно сводит [1]) к следующим: 1) Большая или меньшая планомерность сооружения сети и количество мелких линий, не имеющих самостоятельного значения, и линий конкурентных. 2) Законченность или незаконченность рельсовой сети. 3) Большая или меньшая устойчивость и неизменность торгово-промышленного оборота в стране. 4) Характер железнодорожного движения, т. е. преобладание движения на малые или большие расстояния, количество экспортных, импортных и транзитных международных грузов. 5) Наличность конкуренции водных путей сообщения, которая затрудняет вообще заключение соглашений между железными дорогами и нередко расстраивает договоры, уже заключенные. 6) Примыкание железнодорожных линий к различным районам производства или различным рынкам сбыта, которые также ведут между собою конкуренцию. Понятно, что регулирование сложного соперничества промышленных районов, торговых пунктов, крупных портов и железных дорог представляет гораздо больше трудностей, чем регулирование конкуренции между одними железнодорожными предприятиями, особенно, если местные капиталисты того или другого торгового центра являются в то же время влиятельными участниками железнодорожных компаний. 7) Наконец, большая или меньшая трудность урегулирования конкуренции зависит от отношений, существующих между частными дорогами и государством, о чем уже выше упомянуто.

Несмотря на такое разнообразие условий и причин, влияющих в разных странах на большую или меньшую трудность устранения, или, хотя бы только урегулирования соперничества между железными доро-

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

гами, многолетний практический опыт столь очевидно выяснил несовместимость принципа железнодорожной конкуренции с основными условиями и особенностями железнодорожного дела, что повсюду вызвал самое решительное противодействие против предоставления железным дорогам свободы взаимного соперничества и настойчивые стремления к полному устранению, или, по крайней мере, к возможному упорядочению железнодорожной конкуренции. Эти усилия увенчались успешными результатами, и в настоящее время, как можно видеть из нижеследующего очерка, во всех европейских государствах влияние принципа свободной конкуренции на деятельность железных дорог уже низведено до самых ничтожных размеров. В Соединенных же Штатах Северной Америки соперничество между железными дорогами, хотя еще и до сих пор оказывает довольно широкое влияние на установление их тарифов, но и там, как уже можно предсказать с большою вероятностью, дальнейшее развитие и упрочение огромных железнодорожных союзов и консолидация железнодорожных предприятий в ближайшем времени приведут к ограничению роли конкуренции самыми узкими границами, при которых она утратит существенное значение.

В Англии, хотя сооружение железнодорожной сети и совершалось в силу предоставлявшихся парламентом концессий, однако, вследствие недостаточности опыта и правильного понимания роли централизации в железнодорожном деле, при выдаче концессий было допущено много ошибок. Определенного плана рельсовых путей, которые нужно построить, не было выработано заранее, вследствие чего парламент, хотя и не питал положительного доверия к принципу конкуренции, но и не имел нравственного мужества отказывать в выдаче концессий множеству спекулянтов, которые их домогались. Поэтому многие концессии выдавались совершенно случайно, разрешались мелкие линии, не имеющие самостоятельного значения или конкурентные, создавалось множество мелких самостоятельных железнодорожных компаний. Так, к концу 1843 года отдельных железных дорог было 71, со средним протяжением в 48 километров каждая. В 1844 г. эта средняя длина уменьшилась до 24 килом. С 1844 г. по 1847 г. было разрешено 637 самостоятельных линий, общим протяжением в 15.000 килом., т. е. около 24 килом. каждая [1]). Бессистемность и крайняя раздробленность рельсовой сети чрезвычайно затрудняли правильную организацию движения и открывали широкий простор конкуренции как в отношении сооружения железных дорог, так и в отношении их эксплоатации.

Государственные люди Англии очень рано поняли совершенную неприложимость конкуренции к железнодорожному делу. Уже в 1836 г. M. Morrison d'Inverness произнес в парламенте замечательную речь, в которой высказал следующие положения: железные дороги естественно

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

должны быть монополией: конкурентные линии войдут в соглашение или сольются; параллельные дороги представляют капитал, выброшенный за окно; максимальные нормы тарифов бесполезны [1]). К 30-м же годам относится и возникновение первых соглашений и слияний между английскими железными дорогами, но только к 1844 году они приобрели такие размеры, что привлекли общественное внимание. Одну из важнейших задач парламентской комиссии, назначенной в 1844 г., составлял именно вопрос о слияниях, ходатайства о разрешении которых поступили в значительном количестве в парламент. Железнодорожный кризис 1847 года окончательно разрушил веру английской публики в благотворную силу неограниченной железнодорожной конкуренции. С тех пор, несмотря на назначение новых парламентских комиссий и на издание различных законов, имевших целью регулировать железнодорожное движение, тарифные ставки, взаимные отношения между железными дорогами, а также между ними и публикой,—процесс концентрации железнодорожного дела продолжается непрерывно до тех пор, пока не приводит к началу 70-х годов, почти к полному устранению соперничества, что, впрочем, отнюдь не останавливает самого процесса объединения железных дорог, и слияния железнодорожных обществ продолжают совершаться и в последующее время. Следующие примеры наглядным образом иллюстрируют этот процесс концентрации [2]). Самая крупная железнодорожная компания London and North Western образовалась в 1846 г. из трех обществ и имела 379 миль рельсового пути; с того времени по 1871 г. она поглотила 57 дорог и достигла 1.507 миль. В 1875 г. протяжение ее линий равнялось 1.586 милям, а в 1895 г.—1.908 милям. Ее капиталы (акционерный и облигационный) увеличились с 61.589.000 ф. в 1875 г. до 116.554.000 ф. в 1895 г., т. е. в значительно большей пропорции, чем протяжение принадлежащей ей сети. Другая большая компания Great Western получила первоначальную концессию на 118 миль, а затем с 1844 по 1871 гг. поглотила 49 дорог и достигла 1.387 миль. В 1875 г. ее линии составляли уже 1.534 мили, а в 1895 г.—2.511 миль. За последние 20 лет ее капиталы увеличились с 49.892.000 ф. до 77.877.000 ф. North Eastern образовалась в 1854 г. из 17 обществ, затем поглотила еще 11 обществ и достигла 1.281 мили; в 1875 г. она имела уже 1.400 миль, а в 1895 г.—1.628 миль; за 20 лет капитал возрос с 48.130.000 ф. до 63.538.000 ф. Midland, составившаяся из 17 обществ, имела в 1875 г. 976 миль, а в 1895 г.—1.397 миль; капитал ее увеличился с 47.764.000 ф. в

---

[1]) Hadley, 217—218.

[2]) Пихно. Железнодорожные тарифы, стр. 178, Cohn. System der Nationalökonomie, III, стр. 862—893, Гиацинтов. Основания организации тарифного дела, стр. 121—123: Гиацинтов и Пихно заимствуют эти данные из Cohn'a—Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik, т. I, стр. 320—324.

1875 г. до 99.633.000 ф. в 1896 г. Great Eastern, составившаяся из 26 обществ, имела в 1875 г.—765 миль, в 1895 г.—1.104 мили; капитал ее увеличился с 30 до 47 милл. фунтов. Другие крупные компании расширили свои предприятия в следующих размерах:

Годы.	Протяжение английских миль		Капитал (акции и облигации).
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	814	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 протяжение железных дорог Соединенного Королевства равнялась в 1896 г. 21.277 англ. милям, представлявшим капитал 1.029.475.335 фунт. стерлингов. Перечисленным выше 10 железнодорожным обществам из общего числа 32 компаний принадлежало в 1895 году 12.422 мили, представлявших капитал в 634.271.000 ф., т. е., примерно, две трети всех капиталов, вложенных в железные дороги Соединенного Королевства.

Кроме этих полных слияний, между железными дорогами Великобритании было заключено множество разнообразных договоров и соглашений, имевших целью прекратить или, по крайней мере, точным образом регулировать взаимную конкуренцию. Почти полная законченность рельсовой сети и устойчивость торговых и промышленных дел в стране очень много способствовали прочности этих договоров. Таким образом, соперничество между английскими железными дорогами давно уже низведено до минимума, и по взаимным своим отношениям они представляют, как выразился один из экспертов в парламентской комиссии 1872 г., поистине счастливое семейство [1]). Такое мнение едва ли не слишком преувеличивало степень объединения английских дорог, достигнутую в то время. Не говоря уже о продолжавшихся еще в начале XX века слияниях разных компаний, которым в некоторых случаях парламент даже отказывал в своем согласии, нельзя не отметить, что в самое последнее время в Англии считалось 187 отдельных железнодорожных компаний. Парламент только после окончания мировой войны отказался от своей традиционной точки зрения на блатворное влияние железнодорожной конкуренции и 19 августа 1921 года издал закон о принудительном слиянии с 1 января 1923 года всех железнодорожных компаний на территории Англии, Шотландии и Уэльса в 4 объединенных

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

группы. Объединение это предпринято, как говорится в самом законе, „в целях реорганизации и более производительного и экономного ведения эксплоатации железнодорожной системы Великобритании".

Во Франции, как известно, монополия крупных железнодорожных компаний была организована самим правительством. Последнее, еще раньше, чем успела развиться конкуренция между железными дорогами, объединило их в известные группы с отдельными самостоятельными районами, разделив эти группы между 6-ью большими железнодорожными обществами. В нынешнем столетии дороги Западной компании были выкуплены в казну, а в 1921 г., т. е. тоже уже после войны, парламентом принят закон об объединении всех французских железных дорог, казенных и частных, в одно целое в финансовом отношении, путем образования общего фонда, а также установлено единство управления и общего направления политики всей французской сети.

В Германии [1]) государственная власть, вследствие недостатка в стране капиталов и частной предприимчивости в период возникновения железных дорог, вынуждена была первоначально принять на акции частных компаний, гарантируя их доходность или предоставляя строителям более или менее значительные выгоды (Саксония, Пруссия). В Баварии хотя первые линии и были построены акционерным обществом в 1837—1840 гг., но уже в 1844 г. эти линии перешли к государству, которое с тех пор в течении 10 лет, вследствие той же недостаточности акционерной предприимчивости, твердо держалось принципа государственных железных дорог. Однако, со второй половины 50-х годов этот характер железнодорожной политики германских государств существенным образом изменяется, с одной стороны, под влиянием широкого распространения в обществе и в правительственных кругах идей и принципов экономической свободы, а с другой стороны—благодаря большему успеху построенных ранее железных дорог. Возникает много новых акционерных обществ, при чем не только не принимается никаких мер к урегулированию конкуренции между ними, но, напротив того, этот принцип признается весьма важным положительным условием правильной постановки дела железнодорожного транспорта. Распространение и влияние идей и принципов учения об экономической свободе выразилось, между прочим, в ст. 41 германской конституции, которая, согласно с догмою свободной конкуренции, стремится обеспечить сооружение параллельных и конкурентных железных дорог тем, что отменяет для всей империи постановления прежнего законодательства, которыми существующим железнодорожным предприятиям было предоставлено право возражать против допущения конкурентных линий.

Однако, результаты, получившиеся на практике от применения этой системы вовсе не оправдали возлагавшихся на нее надежд. Допу-

[1]) Cohn III 871 и след.

щение конкуренции в железнодорожном деле дало в Германии такие же отрицательные последствия и для самой железнодорожной промышленности и для всего народного хозяйства, как и повсюду, а именно: расточение капиталов, раздробленность сети, чрезмерное развитие спекуляции, вызвавшее железнодорожный кризис, хаотическое состояние железнодорожных тарифов, их неравномерность, неустойчивость, большие затруднения при эксплоатации, наконец, понижение доходности рельсовой сети. Все эти обстоятельства очень рано вызвали в среде самих железных дорог настойчивые стремления к концентрации и объединению железнодорожного дела. Политическая раздробленность Германии являлась, однако, положительным препятствием для слияния отдельных железных дорог в целые большие сети. Поэтому образовывались особые железнодорожные союзы, которые вместо таких слияний устанавливали частичную общность между отдельными линиями, организовывая специальное заведывание общими интересами этих линий. Уже в 1847 г. из ранее образовавшихся мелких союзов составился союз германских железных дорог („Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen“ [1]). Союз этот занимался устройством, облегчением и развитием прямых сообщений преимущественно с технической и хозяйственной стороны. Что же касается вопросов об установлении тарифов, о распределении перевозок между различными железными дорогами, а также вопросов, вызывавшихся столкновениями и соперничеством между ними, то этими вопросами занимались другие мелкие специально тарифные железнодорожные союзы (Eisenbahn-Tarifverbande). Старейшим из таких тарифных союзов был северный немецкий тарифный союз, который организовал с 1848 г. прямое сообщение между Кельном, Гамбургом, Берлином, Лейпцигом и промежуточными станциями. Он послужил образцом для подобных же союзов, образовавшихся впоследствии на европейском континенте и, в особенности, в Германии [2]). С развитием и уплотнением германской железнодорожной сети постепенно возникла целая масса тарифных союзов. Эти союзы, облегчая и содействуя развитию прямых перевозок между крупными узловыми пунктами, принадлежащими к различным железным дорогам, первоначально вступали в конкуренцию из за этих пунктов, для которых и понижали существенным образом свои тарифы, оставляя без внимания тарифы местного сообщения. Понижения, допущенные одним союзом, вызывали еще более значительные понижения со стороны других союзов, и, таким образом, получились совершенно ненормальные разницы между тарифами союзных и местных сообщений, которые отражались весьма вредным образом на интересах промежуточных пунктов. Эта ошибка была исправлена самими железными до-

---

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

[2]) F. Ulrich, 203—204. Там же имеются указания на другие германские тарифные союзы.

рогами в собственных интересах. Чтобы предупредить взаимное сбивание провозных плат, они частью образовали более широкие союзы, охватившие по несколько прежних конкурентных союзов, частью же заключили специальные соглашения, регулировавшие распределение грузов спорных узловых пунктов между соединявшими их железнодорожными направлениями. Таким образом, конкурентные союзы, говорит Э. Сакс, превратились в картели[1]). Сакс утверждает в своем труде, изданном в 1879 г., что, благодаря этой системе союзов, конкуренция между железными дорогами уже в то время возникала только в отдельных случаях, притом большею частью только в тех сообщениях, в которых соперниками железных дорог являлись и другие пути сообщения. Впрочем, едва ли развитие союзов и соглашений между железными дорогами на той ступени, которой оно достигло ко второй половине 70-х годов, действительно было в состоянии устранить все многочисленные и крупные затруднения, обусловливавшиеся чрезвычайной раздробленностью германской железнодорожной сети между различными самостоятельными владельцами (акционерными обществами и правительствами отдельных немецких государств). Право veto, принадлежавшее каждой отдельной железнодорожной администрации, нередко затрудняло принятие общих мер; в то же время заключенные уже соглашения иногда нарушались, если железные дороги сталкивались по каким-либо крупным интересам[2]). Дальнейшее объединение дела железнодорожного транспорта в Германии совершается, благодаря сосредоточению большей части германских железных дорог в руках государственной власти, в особенности в Пруссии, которая соединила все важнейшие линии страны в одну цельную могущественную систему государственных железных дорог; последняя сумела, в свою очередь, привлечь к союзу с собою целый ряд государственных и частных железных дорог других немецких государств[3]). Мотивы, которые приводились в 1876 г. в пользу образования системы имперских железных дорог, а в 1879 г. послужили основанием для представленного в прусский ландтаг законопроекта о приобретении частных железных дорог в собственность государства, настолько характерны, что мы считаем необходимым привести их здесь. Бисмарк, в своей речи, сказанной 8 марта 1886 г., указывает на то обстоятельство, что германская железнодорожная сеть разделяется на 82 самостоятельных линии с 66 правлениями; в том числе прусские дороги, протяжением в 16,665 кил., распадаются на 63 отдельных линии с 50 правлениями, из них 49 частных железнодорожных предприятий с 40 правлениями. Такая значительная раздробленность сети, утверждает Бисмарк, имеет прямым

---

[1]) Sax, II 101—120.

[2]) См. по этому поводу у Ульрпха, стр. 206, мнение V. Mewissen'a, бывшего долгое время президентом рейнского общества.

[3]) Kaufmann, II, 751.

следствием возвышение расходов по эксплоатации и многообразие тарифов[1]). Записка по законопроекту 1879 г [2]) приходит к общему заключению, что потребность железнодорожной эксплоатации, равно как и экономического оборота (des Verkehrs), необходимо требуют соединения права собственности, эксплоатации и управления всеми железными дорогами страны в одних руках, притом непременно в руках государства. Единства требует уже самое сооружение железных дорог. Раздробление в этом деле есть расточение: многие постройки производятся с целью конкуренции или для борьбы с конкуренциею; это обостряет или даже вызывает спекулятивные кризисы. Между тем интересы экономического оборота могли бы быть удовлетворены лишь известной частью затраченных капиталов. Еще более значительные выгоды дает общее заведывание эксплоатациею железнодорожной сети. В Пруссии в 1877 году было 50 самостоятельных железнодорожных дирекций, рядом с которыми действовали еще 45 наблюдательных советов акционерных обществ; каждое из этих управлений имело в своей эксплоатации в среднем 359 километров, частные железные дороги только 247 кил., из них же 12 менее 100 кил. Ни одна из этих дорог не составляла замкнутой цельной системы с ограниченным районом; напротив того, отдельные линии взаимно перекрещивались в хаотическом беспорядке. Большое число железнодорожных администраций чрезвычайным образом затрудняло все управление (den Geschäftsverkehr). Переговоры относительно общих тарифных мер, относительно пользования вагонным парком, расписания поездов (Fahrpläne), объяснения по претензиям, возникавшим из перевозок в союзных сообщениях, и относительно операций на передаточных станциях,—все это требовало таких расходов и труда, которые отпадали при общности эксплоатации. В одной Пруссии было 175 передаточных станций, на которых служба исполнялась отдельными железнодорожными администрациями в большинстве случаев особо, притом даже в отдельных и удаленных друг от друга станционных помещениях, так что необходимы были отдельные складочные помещения, отдельные экспедиции для товаров, отдельные пассажирские залы, билетные кассы и т. п. Разумная утилизация вагонного парка встречала такие препятствия, что в 1877 году на прусских железных дорогах из 3.681 миллиона вагоно-осе-километров 1,343 миллиона сделаны без груза.

Учреждение одного общего вагонного парка позволяет, напротив того, регулировать распределение вагонов на возможно более широкой области соответственно потребности и, таким образом, развивать до высшей степени их утилизацию. Огромной расточительностью сопровождается и существование конкурентных перевозок на нескольких же-

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

лезных дорогах, так как перевозки, для которых было бы достаточно одной дороги, разделяются между двумя или более линиями; двойные расходы (Doppelbetrieb) являются одинаково неизбежными как в тех случаях, когда грузы из спорных пунктов перевозятся одновременно по всем конкурирующим линиям, или, поочередно, в известные сроки только по каждой из них. Зло усиливается еще тем, что кружные направления, превосходящие кратчайшие вдвое, также вступают в конкуренцию и требуют участия в перевозках.

На-ряду с этой отрицательной критикой записка к законопроекту указывает и положительные задачи государственной системы железных дорог. Таковыми являются: безопасность движения, интересы обороны страны, попечение о развитии торговли и промышленности, в особенности же управление тарифным делом. В последнем отношении выдвигаются, как особенно необходимые: возможно большее понижение тарифов, устойчивость их, равномерность, сообразование (die Berücksichtigung) с таможенной политикой, публичность и равенство тарифных ставок для всех заинтересованных (в противоположность практике рефакций и тайных льгот крупным отправителям, являющихся последствием системы частных железных дорог и конкуренции между ними).

Рассмотрением всех этих задач по существу мы займемся при выяснении конкретных целей управления железнодорожными тарифами. Теперь же отметим только, что записка к законопроекту о приобретении прусских железных дорог в собственность государства указывает, как на основные мотивы для принятия этой меры, именно на те условия и вредные последствия железнодорожной конкуренции, которые выше подробно нами выяснены.

Расширение сети государственных железных дорог в Пруссии совершалось очень быстро: за время 1880—1882 гг. она увеличилась с 6.198 до 15.305 километров. Протяжение акционерных дорог, имевших собственные управления, сократилось с 10.033 кил. до 3.850 кил., а находившихся в управлении государства с 3.525 до 2.142 километров. В 1896 г. сеть прусских государственных железных дорог составляла 27.260 километров. Мелкие немецкие государства последовали примеру Пруссии, хотя, впрочем, отчасти выкуп дорог в собственность государства совершился в них еще даже раньше, чем в Пруссии. К концу 1895—1896 эксплоатационного года всех широколейных железных дорог в Германской империи было 45.203 километра, из них 41.358 кил. государственных и 3.845 кил. частных железных дорог [1]).

При таком составе сети сколько-нибудь серьезная конкуренция может возникать лишь между дорогами, принадлежащими различным государствам. Но и в этом отношении управление прусскими государ-

[1]) Cohn, III, стр. 892, 896.

ственными железными дорогами настойчиво стремилось к объединению всего германского железнодорожного дела, заключая союзы с железными дорогами других государств и даже присоединяя к системе прусских государственных железных дорог линии, лежащие за пределами Пруссии. Так, в конце 1896 г. была присоединена гессенская дорога Людвига, протяжением в 720 килом., которая вела одно время интенсивную конкуренцию с прусскими государственными железными дорогами, причем заключенный между ними в 1885 году договор представлялся лишь временным перемирием в этой борьбе [1]).

В России железнодорожная сеть создана по инициативе и почти всецело на средства самого государства, а не частных предпринимателей, так что свободная предприимчивость и конкуренция вовсе не участвовали в сооружении наших железных дорог. В первый период их существования она не проявлялась и в отношении самого транспорта. Но это обусловливалось слишком еще недостаточным в то время развитием рельсовой сети, при котором интересы отдельных ее линий почти нигде не сталкивались, но отнюдь не какими-либо законодательными или административными ограничениями свободы железнодорожных обществ в отношении установления тарифов, или целесообразным распределением сети между отдельными компаниями. Свобода частных железных дорог в отношении назначения провозных плат была ограничена в уставах лишь, так называемыми, предельными тарифами, а концессии на сооружение новых линий выдавались без достаточно обдуманного плана и без особенных попечений о том, чтобы правильным распределением сети между определенными областями страны предупредить возникновение вредной конкуренции между частными железнодорожными обществами, которым притом казною была гарантирована определенная норма доходности. Поэтому, по мере развития и усложнения нашей железнодорожной сети, постепенно возникало и усиливалось соперничество между отдельными дорогами, целыми направлениями и группами их по привлечению грузов, преимущественно хлебных, долго составлявших главнейший предмет перевозки наших железных дорог. Последствия получились и у нас совершенно такие же, как и в других странах: потери самих дорог, крайняя неудовлетворительность и неустойчивость тарифов, колебание промышленных и торговых оборотов страны. Некоторою особенностью, сравнительно с другими странами, является то обстоятельство, что, при огромном участии казны в нашем железнодорожном деле, понижение доходности конкурирующих дорог падало тяжелым бременем на общегосударственные средства. Стремления к устранению соперничества проявились очень рано и выражались в заключении союзов для установления прямых сообщений, соглашений о тарифах в конкурирующих направлениях, о

[1]) Cohn, III, стр. 895.

разделе спорных грузов или чистой выручки от их перевозки; был даже один случай образования из конкурировавших дорог одного крупного общества, линии которого охватили целый обширный район [1]).

Первое применение у нас соглашений с целью урегулирования соперничества по перевозке грузов последовало в области международных сообщений, именно между дорогами, вошедшими в состав русско-германского железнодорожного союза, образованного еще в 1863 г. для организации прямого пассажирского и товарного сообщений между главнейшими станциями С.-Петербурго-Варшавской и восточно-прусской железных дорог. По мере увеличения в России железнодорожной сети и соединения ее непрерывным рельсовым путем с восточно-прусскою и другими прусскими железными дорогами, прямое сообщение с иностранными железными дорогами стало быстро развиваться, частью вследствие присоединения других дорог к установленным уже первоначальным прямым сообщениям, частью же вследствие установления новых прямых сообщений, притом как между линиями, сходящимися в Вержболове, так и между теми, которые примыкали к пограничным пунктам в Граеве, Александрове и Сосновицах. Таким образом, образовалось несколько конкурирующих направлений, каждое из которых стремилось привлечь к себе грузы других направлений. По значительному количеству привоза иностранных товаров Москва сразу приобрела весьма важное для этих сообщений значение. С открытием движения по всему протяжению Московско-Брестской и Ландварово-Роменской железных дорог для сообщения Москвы с заграничными дорогами получились четыре конкурирующих железнодорожных направления.

1) Вержболово—С.-Петербург—Москва.
2) Вержболово—Динабург—Смоленск—Москва.
3) Вержболово—Вильно—Минск—Москва.
4) Александрово—Брест—Москва.

Из них направление Вержболово-Минск-Москва, как кратчайшее, являлось наиболее благоприятным для товаров, идущих в Москву и из Москвы: но более длинное направление через Александрово-Брест оказывалось на $^3/_5$ своего протяжения принадлежащим одному и тому же обществу Московско-Брестской жел. дор., что давало возможность этому обществу, с одной стороны, держать в этом направлении весьма низкий тариф, а с другой—парализовать высокими тарифами на участках Москва-Смоленск и Москва-Минск деятельность направлений через Динабург и через Вильно. Очевидно, что увеличение числа конкури-

[1]) Образование в 1879 г. общества юго-западных железных дорог. Доклад департамента железнодорожных дел в совет по тарифным делам от 24 января 1890 г., за № 768 „О правилах относительно общих способов устранения соперничества железных дорог между собою по перевозке грузов“, стр. 32, прямо указывает на устранение вредной конкуренции, как на мотив образования этого общества.

рующих линий должно было вызывать усиленную тарифную борьбу. Для устранения этих затруднений в 1873 году, после переговоров между русскими и германскими дорогами, в Берлине были выработаны новые основания прямого сообщения между этими дорогами. Между прочим, было решено: установить одинаковую стоимость провоза между конечными пунктами по всем конкурирующим линиям; в тех случаях, где к известному пункту идут две и более конкурирующие линии, устанавливать очередное по ним направление таких грузов, направление перевозки которых не указано самим отправителем. Выработанный на этих основаниях тариф вступил в силу на союзных дорогах в разное время, между 1 апреля и 1 июня 1875 года.

В 1885 г. в русско-германском железнодорожном союзе принимали участие до 19 наших дорог и почти все германские дороги. Правления дорог обязывались не делать никаких рефакций в русско-германских прямых сообщениях под угрозою штрафа в три тысячи марок за каждый случай нарушения этого правила. Разделение всей чистой выручки между участвующими дорогами производилось, на основании принятых для распределения тарифной платы долей, или же на основании таких особых долей, которые, при урегулировании конкуренции, подлежали установлению для участвующих в доходах дорог.

В 1883 году дороги: Московско-Брестская, Юго Западные, и Привислинского края, не выходя из состава русско-германского железнодорожного союза, образовали на условиях, принятых в этом союзе, вместе с германскими дорогами, независимый от него новый союз под названием: „Средне-русско-германский железнодорожный союз“ для урегулирования перевозок в направлениях: через Проскен-Граево-Брест, Александрово-Варшаву-Брест и Сосновицы-Варшаву-Брест. По установленному этим союзом тарифу, для раздела грузов решено было направлять их в известные промежутки времени из различных районов Германии через Граево, Александрово и Сосновицы, причем указания отправителем направления перевозки не допускалось. К новому союзу вскоре присоединилось главное общество русских железных дорог.

На-ряду с русско-германским и средне-русско-германскими железнодорожными союзами действовал еще русско-венгерско-австрийский железнодорожный союз, в котором раздел грузов производился между направлениями через Сосновицы, Границу и Радзивилов.

28 февраля 1883 года был заключен договор между дорогами Юго-Западными, Привислинской, Восточно-прусской, Южной и Мариенбурго-млавской об урегулировании конкуренции между направлениями через Граево и Млаву по перевозке хлебных грузов. По этому договору было условлено: 1) что $^3/_4$ общего количества хлебных грузов, отправляемых со ст. Ковель и за ним расположенных станций Юго-Западных и Фастовской железных дорог к германским портам Балтийского моря, должно следовать по направлению Граево-Кенигсберг

(Пилау), а $^1/_4$ — по направлению Млава-Данциг (Нейфарвассер) и 2) что из хлебных грузов, отправляемых со станций Привислинской дороги, между Ковелем и Люблином лежащих, $^5/_6$ всего количества должно доставаться направлению Млава-Данциг, а $^1/_6$ — направлению Граево-Кенигсберг. Для осуществления такого раздела грузов в действительности было постановлено держать тарифы со станции Ковель и лежащих за нею станций Юго-Западных и Фастовской дорог до Данцига выше тарифов до Кенигсберга на 20 марок, а со станций, Ковель-Люблин, Привислинской дороги—на 10 марок, на вагон. Тарифы же до Пилау и Нейфарвассера рассчитывать с повышением, пропорциональным большему протяжению. Если, однако, при действии этих тарифов, грузы распределятся между конкурирующими направлениями как либо иначе, а не в пропорции, предусмотренной договором, то самые тарифы должны быть изменены, а линии, получившие лишние сверх договора грузы, должны уплатить потерпевшему направлению всю провозную плату за этот излишек, за вычетом эксплоатационных расходов по $^1/_{120}$ коп. с пуда и версты. Для хлебных грузов со станций Курско-Киевской дороги в Данциг тарифы должны превышать кенигсбергские не менее 10 рублей на вагон. Для хлебных грузов со станций дорог: Курско-Харьково-Азовской, Харьково-Николаевской, Московско-Курской и лежащих за ними дорог эта разность должна составлять 7,5 рубля на вагон.

Из соглашений, заключавшихся исключительно между одними русскими дорогами, можно прежде всего указать на соглашение между Либаво-Роменскою и Юго-Западными железными дорогами по разделу хлебных грузов центрального курского района, перевозимых в Кенигсберг и Либаву. Это соглашение, вступившее в силу с 15 февраля 1881 года, состоялось следующим образом. Министерство путей сообщения по инициативе одного из правлений железнодорожных обществ, созвало особое совещание и предложило ему изыскать меры к предупреждению уменьшения выручки, а следовательно и уменьшения приплат по гарантии, вследствие понижения тарифов. Представители названных железных дорог, признавая весь вред соперничества, пришли к соглашению на следующих главнейших основаниях. Прежде всего, за неимением других оснований для раздела грузов между тремя конкурирующими направлениями [1]), было признано, что каждое из них имеет одинаковое право на перевозку. Поэтому грузы Курско-Киевского района, следующие в Либаву и Кенигсберг, были разделены на три равные части, из которых одна была отдана направлению через Киев, а две—направлению через Бахмач, так что $^2/_3$ грузов Курско-Киевской дороги, вывозимых через Либаву и Кенигсберг, должны были следовать

[1]) В Либаву—через Бахмач-Вилейку Кошедары, а в Кенигсберг—через Бахмач-Вилейку-Эйдкунен и через Киев-Граево-Просткен.

по Либаво-Роменской дороге до Вилейки и затем делиться пополам. Для осуществления этого деления грузов обе дороги согласились на том, что перевозка Курско-Киевских грузов через Киев в Кенигсберг будет стоить на две копейки дороже, чем перевозка их через Бахмач в Либаву; но так как эта разница тарифов могла оказаться на опыте не соответствующею соглашенному делению грузов, то было постановлено, что направление, которое перевезло бы в течение четырех месяцев более значительное количество грузов, чем следует ему по соглашенной пропорции, обязано возвышать свой тариф, до тех пор, пока грузы, перевезенные по обоим направлениям от самого начала действия договора, не разделятся в пропорции $^2/_3$ для Либавы и $^1/_3$ для Кенигсберга. Впрочем, Либаво-Роменская дорога выговорила себе льготу, что если она найдет более удобным перевозить к Либаве Курско-Киевские грузы в количестве, превышающем $^2/_3$, то вместо возвышения тарифа на Либаву с целью привести перевозку туда к условленной норме, она может не возвышать тарифа, но обязана в таком случае за грузы, перевезенные свыше нормы $^2/_3$, уплатить Юго-Западным дорогам ту чистую прибыль, которую они имели бы, если бы получили этот избыток для перевозки в Кенигсберг, и которую положено было вычислять считая эксплоатационные расходы в $^1/_{100}$ коп. с пуда и версты. Кроме того, Юго-Западные дороги обязали Либаво-Роменскую дорогу не устанавливать тарифа на Кенигсберг через Вержболово в одинаковом или в меньшем размере против тарифа через Граево. В 1884 г. пропорция, в которой должны были делиться грузы между направлениями через Бахмач и через Киев была изменена в том смысле, что Либаво-Роменская дорога должна была получить 55%, а Юго-Западные 45%. На случай же недостижения раздела натурой, было решено вознаграждать направление, не довезшее своей доли груза, по среднему тарифу в Либаву, за вычетом на расходы по перевозке по $^1/_{120}$ коп. с пуда и версты. Кроме того, Либаво-Роменская дорога обязалась не возить в Петербург через Либаву или другие свои передаточные станции сахар, отправляемый со станций Фастовской и Юго-Западных железных дорог, а равно не устанавливать прямых тарифов на хлебные грузы в Либаву с Юго-Западных дорог.

Действие этого договора прекратилось 1 июля 1887 г., когда правление Либаво-Роменской дороги отказалось возобновить его, ссылаясь на невозможность производить раздел грузов натурою без значительной ломки тарифов. и взамен того предложило установить раздел выручки от перевозки грузов. Для этого оно проектировало повысить тарифы через Киев в таком размере, чтобы не менее $75^1/_0$ всего количества грузов направилось в Либаву, причем изъявило готовность обеспечить Юго-Западным дорогам 30% выручки. На состоявшемся с 23 июня по 3 июля 1887 г. совещании представителей участвовавших в договоре

железных дорог это предложение не было принято и заключение нового договора не состоялось.

31 августа 1885 года был заключен между дорогами Риго-Орловской линии и Либаво-Роменской договор, которым была установлена определенная (неодинаковая для различных станций отправления) пропорция раздела хлебных грузов между Ригой и Либавой. Условленное распределение грузов должно было производиться посредством соответственного регулирования тарифов по полугодиям, причем направление, получившее большее количество грузов, обязано было уплатить направлению, перевезшему меньшее количество, денежное вознаграждение в размере полученного им чистого дохода за излишнее количество пудов. Расходы по движению были определены в $8_{,38}$ коп. с пуда, что составляло для либавского направления $^1/_{152}$ к. с пуда и версты. Кроме того, заключившие договор дороги обязались: Орловско-Витебская и Динабурго-Витебская—вовсе не держать прямых тарифов на хлебные грузы от станций Харьково-Николаевской и Курско-Киевской дорог в Ригу, а равно не устанавливать тарифов нах лебные грузы от станций Московско-Курской и Курско-Харьково-Азовской дорог через Орел в Кенигсберг и Данциг ниже тех, которые будут объявлены в те же пункты и с тех же дорог через Бахмач и Киев; Либаво-Роменская дорога в свою очередь обязалась не держать тарифов на хлебные грузы со ст. Орел Московско-Курской дороги и станций, к северу от нее лежащих через Бахмач на Либаву, а, напротив того, составлять тариф от сих последних станций на Либаву исключительно через Орел.

Договор этот прекратился со вступлением южных направлений в борьбу из за грузов того же курского района.

В 1878 году между русскими железными дорогами были сделаны попытки к образованию железнодорожных картелей исключительно на началах раздела чистой прибыли от перевозки. Сюда относится договор об общем фонде между Юго-Западными, Варшавско-Терспольскою и Привислинскою железными дорогами в двух сомкнутых направлениях: Ковель-Брест-Варшава (Прага) Терспольская и Ковель-Люблин-Прага привислинская, для устранения понижения тарифов в этих направлениях. Тариф устанавливался по обоим направлениям в одинаковом размере и образовавшийся таким образом общий фонд распределялся между Юго-Западными, Варшавско-Терспольскою и Привислинскою железными дорогами по приложенной к договору особой таблице. В 1884 году Юго-Западные дороги и Варшавско-Терспольская отказались принимать дальнейшее участие в этой картели [1]).

---

[1]) Приведенные факты заключения договоров между русскими железными дорогами об урегулировании взаимного соперничества заимствованы из цитированного выше представления департамента железнодорожных дел в совет по тарифным делам от 24 января 1890 г., за № 768.

Кроме приведенных сложных и формальных договоров о разделе грузов и чистой выручки от их перевозки, между нашими железными дорогами практиковались также простые соглашения о высоте тарифных ставок по конкурирующим направлениям на основании принципа постановки конкурирующих путей в одинаковые условия [1]). Эти соглашения явились у нас, как естественное последствие того, что тарифы прямых сообщений уже тогда устанавливались на съездах представителей железных дорог с участием всех дорог, заинтересованных в конкурентных сообщениях. При таком порядке установления тарифов конкурирующие дороги имеют возможность следить за тарифами друг друга и, в случае предоставления каких-либо преимуществ одному сообщению, могут добиваться соответствующих изменений и в том сообщении, в котором они заинтересованы. Из приведенных в исследовании Н. Е. Гиацинтова вывозных тарифов дорог I и II групп на перевозку хлебных грузов до портов Балтийского моря видно, что путем установления соглашенных ставок была урегулирована двоякого рода конкуренция в сообщениях до балтийских портов: во 1-х, соперничество по снабжению одних и тех же портов из различных хлеботорговых пунктов и, во-2-х, соперничество по вывозу хлеба из данного внутреннего рынка в различные экспортные пункты. Так, пункты, которые по своему положению на рельсовой сети могут конкурировать между собою по снабжению известного порта, были поставлены приблизительно в одинаковые тарифные условия; напр., провозные платы от волжских пристаней: Батраков, Самары, Саратов и Царицина до Петербурга были уравнены настолько, что разницы между ними составляли только от 5 к. до 1 р. 6 к. на вагон в 610 пуд при разнице в расстояниях до 220 верст. Таким же образом были уравнены тарифы из Моршанска и Тамбова в Ригу, из Моршанска и Борисоглебска в Петербург; разница в тарифах от Козлова, Моршанска и Тамбова до Ревеля не превышала 3 р. 21 к. на вагон, а до Либавы 3 р. 79 к.

Точно также различные вывозные пункты были поставлены в равные условия; так, провозные платы из Саратова и Тамбова до Риги, Ревеля и Либавы были уравнены до копеек; разницы в провозных платах до тех же пунктов из Батраков не превышали 3 р. 74 к., а из Самары—6 р. 84 к.; сообщения Царицин-Ревель и Царицин-Либава, равные по расстояниям, пользовались почти одинаковыми тарифами, точно также и сообщения Царицин-Петербург и Царицын-Рига, несмотря на более значительную разницу в их расстояниях.

В подверждение, что такое построение тарифов не было случайностью, а являлось плодом специальных соглашений, Н. Е. Гианцинтов приводит [2]) весьма характерное для наших железнодорожных тарифов

[1]) Гиацинтов, „Основания организации тарифного дела на железных дорогах“, стр. 131—135.
[2]) Стр. 133—134.

того времени [1]) обстоятельство, что одне и те же дороги в разных сообщениях взимали за одинаковый пробег по ним грузов различные провозные платы в зависимости от того, с каких первоначальных станций отправления и в какие экспортные пункты эти грузы следовали. На основании всех этих примеров Н. Е. Гиацинтов приходит к убеждению уже относительно того времени, к которому относится его исследование, что „у нас фактически существуют соглашения между дорогами, хотя и не оформленные какими-либо актами, но достаточно действительные для прекращения соперничества там, где оно может нанести ущерб интересам дорог". „Соглашение, как способ прекращения и предупреждения соперпической борьбы, говорит Гиацинтов в другом месте, не менее известного у нас, чем за границею".

Едва ли, однако, можно считать, что уже в половине 80-х годов соглашения между нашими железными дорогами достигли такого широкого развития, что устраняли всякое серьезное тарифное соперничество между ними. Дело в том, что соглашения, на которые указывает Гиацинтов, т. е. „не облекаемые в договорную форму, но выражающиеся прямо в установленных тарифных ставках", составляют вообще только первую начальную ступень в том довольно длинном процессе урегулирования железнодорожной конкуренции, сосредоточения и объединения тарифного дела, который постепенно приводит к образованию все больших и больших железнодорожных союзов, к слияниям отдельных самостоятельных предприятий в крупные компании и железнодорожные тресты и в конце концов создает общую систему тарифов и общее заведывание ими в интересах всей рельсовой сети страны. Этот процесс в то время почти только еще начался у нас. При тогдашней раздробленности нашей рельсовой сети между многими акционерными компаниями, далеко не законченном даже доныне ее строе, при отсутствии устойчивой и твердой кристаллизации важнейших видов промышленности и торговли в различных районах страны, конкуренция между нашими железными дорогами со всеми ее вредными последствиями для народного хозяйства и огромными потерями для казны, гарантировавшей их доходность, наверное, продолжала бы еще долго проявляться, временами даже в очень широких размерах, если бы государственная власть не поспешила решительным образом вмешаться в тарифную борьбу железных дорог с целью упорядочения тарифного дела. Соглашения, не облекаемые в договорную форму, но выражающиеся лишь в установлении соответственных тарифных ставок, не имеют, конечно, обязательной юридической силы и потому соблюдается лишь до тех пор, пока не затрагивают сколько-нибудь существенных интересов железных дорог. На примеры нарушения таких соглашений указывает и сам Гиацинтов [1]). Вообще,

[1]) Средина 80-х годов.
[1]) Стр. 135.

прочное устранение или хотя бы только урегулирование железнодорожной конкуренции является на практике делом далеко не легким и требующим продолжительного времени. Даже формальные договоры между нашими железными дорогами, которые указаны выше, оказались в действительности еще весьма несовершенными попытками, которые далеко не достигали своей конечной цели, и многие из них по разным причинам прекращались после сравнительно не продолжительного действия. Регулирование перевозок между вступившими в соглашение железнодорожными направлениями встречало, между прочим, существенные препятствия в конкуренции таких портов, как Рига, Либава, Кенигсберг, Данциг, которые вовсе не считали нужным подчиняться железнодорожным соглашениям и ограничивать свое участие в нашей отпускной торговле тем процентным отношением, какое им было отмежевано железными дорогами. При весьма значительном разнообразии естественных и коммерческих особенностей различных портов и множестве тех средств соперничества, которыми располагает свободная торговая деятельность, тарифные мероприятия железных дорог нередко оказывались бессильными, чтобы достигнуть условленного в договорах распределения грузов между конкурентными железнодорожными направлениями, и дороги вынуждены были прибегать к дополнительному денежному уравнению чистой прибыли. Простое же установление соразмерных тарифов представляется еще менее совершенным способом урегулирования железнодорожного соперничества, так как в каждый данный момент достаточно появления нового конкурирующего направления или попытки одного из прежних конкурентов захватить помощью тарифного понижения большую часть груза, чтобы разрушить все достигнутые уже результаты и вновь возбудить общую тарифную войну.

Вообще положение тарифного дела в то время, о котором говорит Гиацинтов, еще сравнительно весьма слабо регулировалось соглашениями между железными дорогами и отличалось крайней неустойчивостью. Весьма характерной в этом отношении представляется широкая тарифная борьба, возгоревшаяся между нашими железными дорогами, именно в половине 80-х годов. Центральный земледельческий район с главными станциями: Курском, Орлом, Ливнами и Ельцом, издавна составлял спорную область для наших железных дорог; некоторые из вышеупомянутых договоров имели своим предметом раздел грузов именно этого района. Эти же грузы послужили и яблоком великого раздора между нашими дорогами в половине 80-х годов. Поводом к возникновению борьбы явилась попытка Лозово-Севастопольской железной дороги захватить часть грузов курского района. Эта дорога, довольствовавшаяся прежде хлебными грузами из собственного района и с ближайших станций Курско-Харьково-Азовской дороги, в 1884 году заявила претензию на грузы центрального района и произвела последовательно целый ряд понижений тарифа, доведя платы за провоз хлеба

от Курска до Севастополя с 18 до 14 к. с пуда. Эта попытка Лозово-Севастопольской дороги привлечь к Севастопольскому порту грузы, направлявшиеся с одной стороны в южные порты—Таганрог, Николаев и Одессу, а с другой—в северные—Либаву, Ригу, Кенигсберг, не могла, конечно, не вызвать соответственных мер со стороны других дорог, заинтересованных в движении хлебных грузов к названным портам. Прежде всего Либаво-Роменская дорога отвечала понижением тарифов на Либаву, а так как с этими тарифами были в связи тарифы, установленные для орловских грузов на Ригу, то понижение тарифов Либаво-Роменской дорогою немедленно привело к прекращению договора, заключенного этою дорогою с дорогами Риго-Орловского направления. Но с тарифами на грузы, отправляемые из района Орла, оказались в прямой связи тарифы елецкие и ливенские грузы, с этими последними—скопинские и ряжские и т. д.; поэтому постепенно в область тарифных понижений были вовлечены и направления на Москву, Ревель и Петербург с важнейшим по вывозу хлебов районом приволжских дорог [1]). С другой стороны, в ту же борьбу вступили дороги Юго-Западные и Харьково-Николаевская. Первые с прекращением в 1887 г. заключенного ими договора с Либаво-Роменскою дорогою, стали понижать свои тарифы для привлечения грузов центрального района в Кенигсберг, частью в Одессу. Харьково-Николаевская дорога стремилась привлечь грузы к николаевскому порту. Таким образом, возникшая в 1884 году тарифная борьба постепенно к 1887 г. охватила большую часть нашей железнодорожной сети и привела к общей ломке тарифов, причем наибольшему понижению подверглись провозные платы для хлеба, отправляемого из районов дорог: Курско-Киевской, Курско-Харьково-Азовской (от Курска до Харькова), Харьково-Николаевской (от Харькова до Ворожбы) и Московско-Курской (от Орла до Курска). Тарифы же некоторых дорог, лежащих за Москвою, как Московско-Рязанской, Рязанско-Козловской и др., оставались без изменения, что ставило районы этих дорог, сравнительно с прочими, в весьма невыгодное положение. Польза этих тарифных понижений, вызванных взаимною борьбою железных дорог, для нашего земледелия была весьма сомнительна. Обусловливаясь соперничеством, они определялись, главным образом, под влиянием фактического положения и сил различных железнодорожных обществ, но совершенно не были сообразованы с действительными нуждами сельскохозяйственной промышленности и торговли и, конечно, не представляли никаких гарантий наиболее успешного развития экономической жизни страны соответственно естественному распределению в ней производительных сил. При этом большая часть понижений провозных плат, вследствие внезапности их предоставления и совершенной неустойчивости и неопределен-

[1]) См. представление департамента железнодорожных дел в совет по тарифным делам от 24 января 1890 года, за № 768, стр. 23.

ности сроков действия, пошла в пользу комиссионеров и скупщиков. Поскольку же ими действительно воспользовались производители курского и ближайших к нему районов, в такой же мере они были вредны для сельского хозяйства других районов, так как нарушали сложившиеся тарифные соотношения, приурочивали различные районы то к одному, то к другому вывозному пункту по произволу дорог и, наконец, уничтожали равенство условий конкуренции. Вообще крайняя неуравнительность совершившегося к 1887 г. понижения хлебных тарифов, в связи с неустойчивостью и крайним разнообразием их, отражались самым неблагоприятным образом на общих условиях сельского хозяйства и порождали множество жалоб. Вместе с тем, это тарифное понижение существенным образом, уменьшало доходность железных дорог и угрожало большими потерями государственному казначейству, приплаты которого по гарантиям железнодорожных доходов неизбежно должны были при этом соответственно увеличиться. Такое ненормальное положение и вызвало в сентябре 1887 года вышеупомянутое правительственное запрещение железным дорогам понижать свои вывозные тарифы без предварительного испрошения на то разрешения министерства путей сообщения. В то же, приблизительно, время и было признано государственным советом в принципе право правительства на руководительство и надзор за действиями железных дорог по установлению тарифов, а в 1888 году был произведен, по требованию правительства, общий пересмотр вывозных хлебных тарифов. Хотя в этом пересмотре и принимали участие представители министерств путей сообщения и финансов, но он производился самими железными дорогами на общем съезде их представителей и существенным образом отличается от последующих пересмотров хлебных тарифов, как по условиям, при которых они происходили, так и по достигнутым результатам. Рассмотрение руководящих принципов, принятых для выработки вывозных тарифов на железнодорожном съезде 1888 года, показывает, что этот пересмотр, вызванный общей тарифной борьбой между нашими железными дорогами, явился в сущности лишь простым урегулированием соперничества между ними из-за хлебных грузов, отправляемых в вывозных сообщениях. Соперничество действительно было устранено, но в выработанной системе тарифов сохранились в значительной степени характерные черты прежнего порядка. Таков, впрочем, общий недостаток замены железнодорожной конкуренции установлением тарифов по взаимному соглашению самих железных дорог.

Задача, возложенная на упомянутый первый общий тарифный съезд, созванный на 10 мая 1888 года заключалась в том, чтобы „установить тарифные соотношения между вывозящими наш хлеб за границу железными дорогами разных направлений и определить общие провозные платы от каждого данного района до каждого из портов

и пограничных станций, а равно до Москвы и Варшавы“ [1]). Сам съезд, как видно из его протоколов, считал своей непосредственной практической целью „достижение общего между дорогами соглашения относительно тарифов, подлежащих установлению для перевозки хлебов урожая 1888 года, с наступающей осени“. Этой непосредственной практической цели и соответствует основной принцип, принятый съездом 1888 года при выработке вывозных хлебных тарифов. За главное основание при урегулировании хлебных тарифов съездом была признана общая стоимость доставки хлеба от мест производства до главного заграничного рынка—лондонского. Приняв Лондон за исходную точку, съезд проверил выясненные уже раньше специальною комиссиею размеры морских фрахтов и морского страхования от разных портов до Лондона, а также сумму накладных расходов в главных портах, через которые происходит вывоз русских хлебов за границу. В результате такого исследования явились цифры, на которые должны быть увеличены или уменьшены провозные платы железных дорог при следовании хлебных грузов от узловых грузораздельных пунктов в Лондон через различные порты. Разницы, выведенные для узловых пунктов, приняты в основание при установлении провозных плат и от прочих мест сети [2]).

Чупров и Мусницкий, из доклада которых в известную комиссию сенатора Плеве по поводу падения цен на сельскохозяйственные произведения и заимствована приведенная характеристика работ съезда 1888 г., прежде всего признают необходимым „отдать должную справедливость попытке съезда основать урегулирование тарифов на определенном принципе“. Эта попытка отличает его, по их мнению, от прежних железнодорожных съездов, на которых „обыкновенно установление провозных плат происходило по местным и случайным соображениям и частным соглашениям заинтересованных дорог“.. Затем Чупров и Мусницкий отмечают следующие „очевидные достоинства“ самого общего принципа. „Выравнивая различия, не зависящие от железнодорожной перевозки, съезд стремился поставить все русские железные дороги в одинаковые условия по отношению к заграничному вывозу и прекратить старинное соперничество между ними, которое, принося сомнительную пользу публике, причиняло несомненный вред самим дорогам и казне“. Дальнейшие выгоды пересмотра 1888 г. заключаются, по словам тех же авторов, во-1-х, в том что съезд желал, „для каждого района открыть все доступные порты и, следовательно, дать производителям или торговцам возможность направлять

[1]) См. приложение 3 к „заключению министра путей сообщения“ по соображениям министра финансов овоспособлении сельскохозяйственной промышленности через посредство железных дорог“. Стр. 33.

[2]) А. И. Чупров и М. И. Мусницкий. Упорядочение железнодорожных тарифов по перевозке хлебных грузов. 1890. Стр. 104.

свои грузы в тот пограничный пункт, где окажутся более выгодные цены", а, во-2-х, в том, что избранный общий принцип „стремится сохранить в силе все ныне существующие порты и торговые центры, тогда как при прежней неограниченной конкуренции, а еще более при частных соглашениях между железными дорогами, некоторым из этих пунктов грозила неизбежная гибель".

Не отрицая известных полезных результатов пересмотра вывозных хлебных тарифов 1888 года, нельзя, однако, не заметить, что указываемые Чупровым и Мусницким достоинства его могли иметь лишь очень относительное значение с точки зрения общих интересов народного хозяйства. Прежде всего, очевидно, что такие стремления съезда, как открытие каждому району всех доступных ему рынков и сохранение в силе всех существовавших тогда портов и торговых центров представляют, в сущности, ничто иное, как оборотную сторону основного стремления съезда к тому, чтобы „поставить все русские железные дороги в одинаковые условия по отношению к заграничному вывозу и прекратить старинное соперничество между ними". Осуществление этой основной практической задачи съезда, т.-е. соглашение между железными дорогами относительно раздела между ними перевозки хлеба, подлежащего экспорту на заграничные рынки, только и могло быть при существовавших в то время отношениях между железными дорогами и между последними и правительственной властью, достигнуто посредством урегулирования тарифов на основании так называемых портовых разниц (т. е. разниц в портовых расходах, морских фрахтах и страховых премиях для каждого порта) для главнейших производительных районов. Мы уже упоминали, что прежние попытки этой простейшей формы регулирования соперничества между отдельными дорогами и направлениями оказались на практике далеко несовершенными и недолговечными. В данном случае при более широком приложении того же принципа результаты получались еще менее удовлетворительные и прочные. „Не успели закончиться заседания съезда, говорят Чупров и Мусницкий, как морские фрахты поднялись более, чем вдвое и вызвали резкое нарушение выведенных соотношений" [1]). Но помимо шаткости и непригодности таких оснований для регулирования железнодорожной конкуренции, как портовые расходы, морские фрахты и страховые премии, самый принцип установления тарифов на этих основаниях получил в работах съезда далеко не полное применение. На съезде 1888 года железные дороги устанавливали тарифы самостоятельно и в собственных интересах, а потому, конечно, провозглашенная равноправность портов и производительных районов выражала в сущности лишь принципиальное признание равноправности обслуживающих их железных дорог и последние принимали упомянутый общий принцип

[1]) Ib., стр. 106.

лишь постольку, поскольку он отвечал их интересам или по условиям возможной конкуренции необходимо должен был быть допущен. Таким образом, на самом деле тарифы устанавливались главнейшим образом в зависимости от взглядов, понимания дела, личной энергии и ловкости представителей тех или других железных дорог, а вовсе не по соображению с какими-либо общими интересами народного хозяйства. Сами Чупров и Мусницкий говорят [1]), что главным стремлением съезда было противодействовать посредством тарифов движению хлеба к южным портам и способствовать привлечению его к портам Балтийского моря и с востока к западным пограничным пунктам. Что касается балтийских портов, то оказывается, напр., что целая группа железных дорог (Юго-Западные, Донецкая и Екатерининская) не включили в свои тарифные таблицы Либавы, а фиксировали ставки только на Кенигсберг. Названные дороги при сильном повышении тарифов с дорог Фастовской и Харьково-Николаевской на Николаев обеспечили непрерывное направление к Кенигсбергу от всех своих станций через Долинскую, Знаменку, Фастов и Граево,—„направление очень, по мнению цитируемых авторов, выгодное для линий, участвующих в нем, но, бесспорно, убыточное для многих районов страны". Такими же убыточными для различных местностей были многочисленные случаи тарифов, которыми создавались преимущества более отдаленных кружных направлений, сравнительно с направлениями кратчайшими. Таким образом, равноправность портов и районов осталась больше в области принципиальных пожеланий, но не перешла в сферу практического осуществления [2]). На самом деле в результате пересмотра 1888 года получилось на значительной части сети железных дорог повышение провозных плат и полнейшая их неравномерность для различных районов.

Действительными полезными результатами пересмотра хлебных тарифов в 1888 году были: развитие прямых сообщений, значительное упрощение тарифов и доступность пользования ими. Но и эти благоприятные результаты ограничивались только перевозками в вывозных сообщениях. Внутренние же тарифы на хлеб, которых вовсе не коснулась попытка общего урегулирования железнодорожного соперничества в 1888 г., продолжали оставаться в полном безконтрольном распоряжении отдельных железнодорожных администраций и продолжали подчиняться влиянию конкуренции и всех невыгод такого порядка. В том же положении находились и тарифы на все прочие грузы. Таким образом, даже еще в 1888 г., тарифное дело наших железных дорог далеко еще не было упрочено и освобождено от воздействий беспорядочной

[1]) Ib. стр. 108—121.

[2]) Считаем необходимым здесь же оговориться, что мы, с своей стороны, отнюдь не считаем правильным и возможным ставить целью тарификации достижение какой-то фантастической равноправности между портами и производительными районами. Ниже мы встретимся еще с этим вопросом.

конкуренции. Наверное понадобилась бы еще не одна ожесточенная тарифная война, пока, путем постепенного накопления практического опыта и перехода к более и более широким и совершенным по форме соглашениям и союзам, железные дороги успели бы самостоятельно выработать общепризнанную и устойчивую систему своих тарифов, устраняющую железнодорожную конкуренцию со всеми ее вредными последствиями для железнодорожного хозяйства. Этот длинный процесс постепенного объединения и концентрации всего железнодорожного дела совершается теперь в Соединенных Штатах Северной Америки, и хотя он близится уже к завершению, но и до сих пор железным дорогам еще не удалось преодолеть все препятствия. У нас естественный ход процесса был прерван вмешательством государственной власти, которая изданием законов 8 марта и 12 августа 1889 года вполне подчинила тарифное дело наших железных дорог своему контролю и руководительству. Одним из первых актов вновь созданных тарифных учреждений министерства финансов было издание 5 августа 1889 г. особых правил относительно способов устранения соперничества железных дорог между собою по перевозке грузов. На практике, впрочем, почти не пришлось и пользоваться этими правилами, потому что при непосредственном руководительстве со стороны министерства финансов тарифы наших дорог стали устанавливаться совершенно независимо от всякого влияния и воздействия конкурентных стремлений различных железнодорожных линий. С течением же времени при неоднократных пересмотрах тарифов на различные роды грузов не только не допускалось соперничество между железными дорогами при выработке тарифных схем и отдельных тарифов, но постепенно были устранены даже всякие следы и остатки прежнего влияния конкуренции на тарифное дело. Ныне следы этого влияния сохраняются только в тарифах тех сообщений, которые конкурируют с иностранными дорогами или с водными путями сообщения; но конкуренция между самими русскими железными дорогами ныне почти вовсе не отражается ни на общем строе наших железнодорожных тарифов, ни на размерах провозных плат, взимаемых в отдельных сообщениях.

Переходим к Соединенным Штатам Сев. Америки. История и настоящее положение железнодорожного дела в этой стране могут служить весьма ярким и поучительным примером того, до какой степени хозяйственная организация, основанная на принципах свободы и самостоятельности отдельных, взаимно между собою конкурирующих предпринимателей, не соответствует самой природе железнодорожной промышленности и до какой степени непреодолимо развивается в этой области процесс концентрации и слияния отдельных предприятий в более и более крупные единицы, пока, наконец, не достигается полное устранение влияния конкуренции на ход этой отрасли транспортной промышленности.

Свобода частной предприимчивости и соперничество в железнодорожном деле нигде не имели такого широкого применения и простора, как в Соединенных Штатах Северной Америки. Нигде и отрицательные последствия этих принципов не достигали таких огромных размеров, как здесь. Но вместо того, чтобы вызывать как в других странах, противодействие со стороны общественного мнения и правительственной власти, они вызывали в Соединенных Штатах, напротив того, противодействие со стороны последних стремлениям самих железных дорог к объединению железнодорожного транспорта и к освобождению его от гибельных влияний безпорядочной и необузданной конкуренции. При сооружении железных дорог в Соединенных Штатах не было и речи о создании определенной железнодорожной сети в смысле систематического и планомерного расположения рельсовых линий по различным районам страны. Дозволения на постройку дорог не ставились ни в какую зависимость от известного направления пути в тех или иных интересах страны. „Каждый, кто был в состоянии достать необходимые деньги, мог строить железную дорогу, где желал и как признавал это наилучшим [1])“. Сооружение железных дорог в Соединенных Штатах началось одновременно и самостоятельно в полудюжине пунктов [2]). Первая линия была проведена в Мэрилянде от Балтиморы до Огио, и первый ее участок, в 15 миль длиною, был открыт для публики в начале 1830 г. Первоначально были испробованы, как средства передвижения, лошади и даже паруса, и только к концу 1831 года окончательно остановились на применении пара, как движущей силы. К концу 1835 года линии дороги Балтимора—Огио с ветвью на Вашингтон достигли протяжения в 115 миль. В Пенсильвании железнодорожное строительство проявилось еще в более широких размерах: построенные здесь линии, предназначенные, главным образом, для перевозки угля, составляли 200 миль, т. е. четвертую часть всей рельсовой сети Соединенных Штатов в эту эпоху. В южной Каролине было 137 миль. Штаты: Массачусетс, Нью-Йорк и Нью-Джерсей имели каждый по 100 миль Остальные железнодорожные линии были открыты, главным образом, в Виргинии. Кризис 1837 г., поразивший спекуляцию по сооружению каналов, дал новый толчок железнодорожному строительству, так как вследствие отказа от системы каналов, как больших путей сообщения, необходимость железных дорог с каждым днем становилась более и более очевидной.

Однако, все железные дороги, сооруженные до 1842 года, были чисто местными линиями, рассчитанными исключительно на удовлетворение местных потребностей. Самые размеры их были сравнительно небольшими. Дорога от Карлстона до Гамбурга, открытая в 1833 году,

[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 след.

длиною в 137 м., была в то время самою большою железнодорожною сетью во всем мире, сосредоточенною в руках одной администрации. При этом отдельные железные дороги, даже более значительных протяжений, не примыкали друг к другу, питаясь грузами местными. Впервые дорога от Бостона до Албании, оконченная в 1842 году, явилась линией общего значения, магистральным путем, который при самом сооружении был рассчитан не только на местное движение, но и на крупные перевозки транзитных сообщений. Большинство же северо-американских железных дорог еще довольно долго сохраняли характер чисто местных предприятий; каждая местность самостоятельно сооружала и эксплоатировала свою рельсовую сеть. Только в 50-х годах, когда железнодорожное движение достигло весьма значительного развития, и возникла потребность в перевозке товаров на большие расстояния, обнаружилась экономическая разорительность такого порядка ведения железнодорожного дела. При чрезвычайной раздробленности сети между отдельными предприятиями, необходимость перегрузки товаров при передаче с одних дорог на другие, разделение ответственности между многими перевозчиками и отсутствие общей организации, управляющей движением по данной сети, представляющей собою более или менее замкнутое целое, вызывали множество лишних расходов, затруднений и неудобств для успешного хода дела железнодорожного транспорта. Эти условия сами по себе ранее еще, чем возникла конкуренция между отдельными железными дорогами, создали настоятельную необходимость в слияниях отдельных железных дорог в большие магистральные рельсовые пути по главным направлениям железнодорожного движения страны. Этот процесс первоначального слияния и объединения отдельных железных дорог в крупные рельсовые сети приходится на 50-е и 60-е годы. Он совершался в следующих четырех крупных группах железных дорог, в зависимости от особенностей географического расположения линий в каждой из этих групп. Первую группу составляют дороги, прорезывающие обширную область от Чикаго и Миссисипи на западе, до побережья Атлантического океана на востоке, и от рек Огио и Потомак на юге до системы Великих озер на севере. Характеристической чертой этой группы было слияние параллельных железных дорог, которое и привело к образованию пяти больших систем главных железнодорожных линий, так называемых trunk-lines. Одна из этих систем известна под названием системы Вандербильта. Основанием ее служит „New-York Central", образованная еще в 1853 году путем слияния 11 линий. В течение 1855—1858 гг. к ней были присоединены еще 5 линий. В 1869 году Вандербильт соединил ее в одно управление с Hudson River Railroad и Harlem'ской железной дорогой, а впоследствии с „Lakeshore" и канадскими дорогами между Чикаго и Нью-Йорком. Вся сеть достигла тогда более чем 6.400 километров. Образование этой сети является только одним при-

мером из множества подобных, замечает Гэдли [1]). Другая система trunk-lines была создана Томасом Скоттом, сумевшим соединить к 1880 году под контролем Pensilvania Railroad более 11.000 километров лучших железнодорожных линий Соединенных Штатов. Остальные три системы trunk-lines, развивавшиеся несколько медленнее, составляют: grand Trunk на севере, Erie в центре и Baltimore and Ohio на юге, соединившим под своим управлением от 3 до 5 тысяч километров железных дорог, идущих от долины р. Миссисипи до берега океана.

Вторую группу рельсовых путей составляют дороги, прорезывающие области к западу от С.-Луи и Чикаго. Конкурирующие линии этой группы идут не параллельно друг к другу, но в виде радиусов по отношению к общим центрам. Они расходятся во всех направлениях, чтобы собирать хлеб для крупных рынков запада. Слияние и объединение этих дорог в крупные рельсовые сети совершилось еще быстрее, чем образование trunk-lines [2]).

Третью группу составляют дороги, расположенные еще далее на запад за Миссури. Это параллельные линии трансконтинентальных железных дорог, которые вновь занимают место дорог радиональных.

Наконец, четвертую группу составляют дороги, прорезывающие штаты, расположенные к востоку от р. Огио и к югу от р. Потомак. По своему географическому характеру этот железнодорожный район представляется прямой противоположностью областям, тяготеющим к Чикаго и С.-Луи. Вместо линий, расходящихся радиусами от общего рынка к местам производства, в районе четвертой группы производительные местности находятся в центре, а рынки сбыта расположены на границах района—по берегу океана и Мексиканского залива, на рр. Миссисипи и Огио. Таким образом, здесь имеется радиональность дорог по отношению к центру района вместе радиональности по отношению к некоторым крайним пунктам района, как мы видели во второй железнодорожной группе.

По характеризованным четырем железнодорожным районам и совершался постепенный процесс концентрации железнодорожного дела. К концу 60-х годов в каждой из групп сложились свои особые могущественные железнодорожные системы, соединявшие по нескольку тысяч километров рельсовых путей в одном управлении. Кроме уже названных выше систем, заслуживают по своим огромным размерам особого упоминания: во II группе Nordwestern system с 8.000 километров, Chicago, Burlington and Quincy 6.400 килом., Missouri Pacific 9.600 кил., а вместе со своею союзницею Wabash system даже 15.000 килом., в IV группе Louisville and Nashville, которая вместе с союзными линиями составила систему в 5.000 километров.

---

[1]) Ib. стр. 109.
[2]) Ib. стр. 113.

Усилия, направленные к объединению железнодорожного транспорта в одном общем управлении, не ограничивались пределами линий, уже подвергшихся слиянию. Такое дальнейшее объединение являлось в особенности настойчиво необходимым в отношении транзитного движения пассажиров и грузов. Частые пересадки и перегрузки вызывали много затруднений и лишних расходов. С другой стороны, железные дороги подвергались опасности серьезных ущербов, если отпускали свой подвижной состав в обращение по чужим линиям без всякого надзора с своей стороны. Стремления устранить эти затруднения и организовать более успешным образом перевозку грузов прямых сообщений на больших протяжениях привели к образованию специальных, отдельных от железнодорожных предприятий, так называемых экспрессных компаний, а когда в деятельности этих компаний обнаружились очень крупные злоупотребления — к возникновению особых организаций между самыми железными дорогами под названием „coopérative fast freightline". Эта последняя система заключается в организации надзора за подвижным составом и в ведении некоторых специальных счетов. Каждая железнодорожная компания, принявшая участие в данной „coopérative line" отделяет часть своего подвижного состава для этой специальной службы, придает ему специальный цвет или накладывает особые марки, но продолжает оставаться его собственницею. Другие компании допускают этот подвижной состав к свободному обращению по своим линиям без перегрузок. Засим, каждая компания получает сполна в свою пользу провозную плату за пробег груза по ее линиям независимо от принадлежности подвижного состава ей или другим дорогам, но за то на нее начисляется определенная сумма (приблизительно $^3/_4$ цента с мили) за пользование чужими вагонами. Сведения о движении вагонов сообщаются в центральное бюро „coopérative line", которое ведет и все расчеты между отдельными дорогами. Эта система, не допуская обманов и злоупотреблений, сопряженных с деятельностью экспрессных компаний, дала возможность быстрой утилизации подвижного состава и, вместе с тем, предоставила крупные сбережения по надзору за ним в прямых перевозках на большие протяжения. Неудобства этой системы заключались в недостаточной ответственности дорог пред отправителями и в легкой возможности для самих дорог пользоваться агентами по надзору за подвижным составом в целях конкуренции для привлечения грузов на те направления, которые представляются для дорог более выгодными.

Все описанные явления концентрации в области железнодорожного транспортного дела, т. е. слияния мелких линий в крупные рельсовые сети, образование экспрессных компаний и организация „coopérative fast freightline", имевшие целью установить более тесную связь между примыкавшими друг к другу железными дорогами, оказали весьма существенное влияние на изменение общего характера и значения же-

лезнодорожной конкуренции, которая неизбежно стала возникать по мере уплотнения железнодорожной сети страны. Пока железные дороги были преимущественно местными предприятиями, получавшими свои грузы, главным образом, из отдельных более или менее ограниченных районов, соперничество между ними могло касаться сравнительно лишь небольшой части всего их движения и потому потери самих дорог от конкуренции ограничивались определенными довольно узкими пределами. Но когда тарифные войны стали охватывать целые тысячи километров рельсовых путей, подчиняя своему влиянию миллионы тонн перевозимых грузов и угрожая колоссальными убытками акционерам борющихся железных дорог, то сразу стало ясно, что такие войны не могут кончаться иначе, как дальнейшими слияниями железнодорожных предприятий, образованием еще более широких и могущественных железнодорожных систем, или заключением между ними соглашений и синдикатов с целью прекращения разорительной конкуренции. Таким образом, к первоначальным причинам, заключавшимся в особенных технических и экономических свойствах железнодорожного дела, которые обусловливали необходимость концентрации в области железнодорожной промышленности, присоединился новый могущественный фактор, действующий в том же направлении. Вместе с тем, вредные последствия железнодорожной конкуренции стали отражаться на очень широком круге торгово-промышленных оборотов страны, и самый вопрос о роли соперничества между железными дорогами в общем ходе народного хозяйства, об условиях его возникновения, прекращения или поддержания приобрел значение общего вопроса первостепенной важности для всей экономической жизни страны.

Первый синдикат, история которого представляет некоторое общее значение, был образован в 1870 г. [1]) тремя железнодорожными линиями, соединявшими города Омагу и Чикаго (Chicago-Omaha pool). Эти три линии имели почти одинаковое протяжение и располагали приблизительно одинаковыми финансовыми ресурсами, и так как при этом прямые перевозки их были весьма значительны, то они не могли итти в понижении своих тарифных ставок до крайних пределов беспощадной конкуренции. Необходимость равного раздела грузов была настолько очевидна, что именно такое положение и сохранялось без серьезных споров в течение многих лет, пока требовавшие его условия оставались те же самые. Другие железнодорожные линии последовательно присоединялись к синдикату; но когда составлявшие его железные дороги постепенно вышли за те пределы, в которых первоначальные правила могли быть применяемы, то синдикат в первоначальной своей форме распался. Это случилось в 1884 году, хотя, конечно, самый

[1]) Hadley, стр. 119 и след.

принцип отнюдь не был брошен, но, напротив того, с каждым годом получал более и более широкое применение.

В 70-х годах в том же железнодорожном районе к западу от Чикаго и Миссисипи образовались и другие железнодорожные союзы. Один из таких союзов был основан в 1873 г. на юго-западе из железных дорог, обслуживающих С.-Луи, а отчасти и Чикаго. Были образованы коалиции на северо-западе в Миннезоте и на юго-восток от Чикаго к Огио. Синдикаты же по ту сторону Миссури стремились сначала овладеть перевозками из Колорадо и других пунктов юго-запада, а затем и трансконтинентальным движением до самого берега Тихого океана.

В районе к югу от рр. Огио и Потомак синдикатские организации не были столь широкими по пространству своего действия, но зато отличались более полным и совершенным развитием. В некоторых округах этого района конкуренция между железными дорогами сопровождалась более, чем где-либо крайне разорительными последствиями и разного рода неожиданностями. Чтобы освободиться от такого тяжелого положения несколько железных дорог в Георгии образовали в 1873 г. союз, из которого развилась „Southern Railway and Steamship Association". Эта ассоциация, получившая с самого начала превосходную администрацию, вскоре поглотила целую систему южных железных дорог и большое число параллельных и конкурентных пароходных линий. В 1879 г. в состав ассоциации входили уже 36 обществ, расположенных в Каролине, Георгии, Кентукки и Тенесси. Сущность организации заключалась в том, что каждая линия получала право на определенную часть в общей сумме транспорта. Если же перевозки ее превосходили эту долю, то всю выручку за излишек грузов она уплачивала конкурентам, за вычетом расходов по эксплоатации, которые были определены заранее по весьма низким нормам, чтобы отнять у отдельных предприятий мотивы к привлечению грузов сверх предоставленного по общему соглашению количества. Кроме раздела конкурентных грузов, названная ассоциация имела целью также и облегчение перевозок на больших протяжениях. Этот результат был достигнут выработкою общих оснований классификации, прямых тарифов и, в особенности, устройством в 1875 году расчетной палаты для ведения счетов по перевозкам. Главным деятелем и организатором этой ассоциации был Альберт Финк, проявивший впоследствии еще более широкую деятельность на том же поприще при организации железнодорожных союзов в районе линий, связывающих Чикаго и пристани на р. Миссисипи с портами Атлантического океана.

Образовавшиеся в этом районе рельсовой сети Соединенных Штатов trunk-lines почувствовали необходимость в коалициях лишь в то время, когда началось развитие перевозок тяжеловесных и громоздких товаров. В течение долгого времени железнодорожное движение грузов этого

рода было незначительно, потому что перевозка их производилась по воде. На востоке система Великих Озер, канал Эри и р. Гудзон, а на юге р. Миссисипи не испытывали по отношению к этому транспорту никакой конкуренции со стороны других путей сообщения. Железные дороги могли бороться против каналов с заметным успехом только по привлечению грузов первых тарифных классов.

Совершившиеся к концу 60-х годов существенные усовершенствования в технике железнодорожного дела, равно как и в самой организации железнодорожного транспорта, резко изменили это положение. Железные дороги начали вступать в конкуренцию из за грузов повсюду, где только могли рассчитывать на получение провозных плат, достаточных для того, чтобы выдерживать конкуренцию. Тарифная война в широких размерах началась в 1869 году, когда дороги „New-Jork-Central“ и „Pensylvania“ получили право (virtuel) контроля за движением по линиям, соединявшим их с Чикаго. Война велась с таким ожесточением, что платы за провоз от Чикаго до Нью-Йорка, взимавшиеся в 1868 г. с грузов I класса в размере 9 фр. 40 сант. и с грузов IV класса в размере 4 фр. 10 сант. за 100 фунт., были понижены летом 1869 г. до 1 фр. 25 сант. за 100 фунт. одинаково для грузов всех классов. Однако, при существовавших тогда способах железнодорожной эксплоатации, такое понижение не могло удержаться, и в течение 1870—1874 гг. тарифы были повышены до 5—$7^1/_2$ фр. для I класса и до 3—4 фр.—для IV класса. Но уже в 1874 г. вновь возникла борьба. Линия Балтимора—Огио обеспечила себе сообщение с Чикаго и непосредственно вслед за этим Grand Trunk возбудил соперничество, устроив линию, соединившую Мильвуоки и Детроит с портами Атлантического океана. Все усилия центральной нью-иоркской и пенсильванской железных дорог удержать тарифы на разумном уровне были парализованы бесцеремонным и бессовестным образом действий со стороны Grand Trunk и балтимора-огийской линии; в то же время банкротство компании железной дороги Эри сделало почти невозможной консервативную тарифную политику. Во время возгоревшейся ожесточенной и дикой, по выражению Гэдли, войны между железными дорогами тарифы были понижены до 1 фр. 25 сант. для грузов I класса и до 0 фр. 80 сант. для грузов IV класса за 100 ф.

Последствия этой тарифной войны отразились далеко шире круга интересов акционеров железных дорог, доходы которых, конечно, быстро сократились. Каналы потеряли свои перевозки, и даже поспешное понижение ими своих фрахтов не могло предупредить эту потерю. Утрата же каналами своего важного значения привела к потере относительной важности Нью-Йорка, так как нью-иоркский порт пользовался своего рода монополией, пока канал являлся лучшим способом сообщения. Эта монополия была весьма тягостна для лиц, пользовавшихся нью-иоркским портом. Когда Балтимора, Филадельфия и Бостон получили возможность

вступить в конкуренцию с Нью-Йорком, то они остерегались накладывать такие же обременительные расходы и стеснения на торговлю. Таким образом, создались всевозможные облегчения для того, чтобы торговля могла дешево производиться во всех направлениях. Торговля Балтиморы, Филадельфии и Бостона получила быстрое развитие, и вследствие этого к железнодорожной войне присоединилась борьба между городами, придавшая первой еще большую горячность.

Война окончилась в 1877 году, но не потому, что удалось достигнуть какого-либо прочного положения, а по той причине, что силы борющихся сторон пришли к истощению. Между городами состоялся компромисс, по которому Филадельфия получила некоторые тарифные преимущества пред Нью-Йорком, а Балтимора—пред Филадельфией [1]). Эти преимущества были достигнуты путем уступок со стороны железных дорог, примыкающих к Нью-Йорку, но они далеко не соответствовали тем требованиям, из за которых Филадельфия и Балтимора начали борьбу.

Железные дороги, с своей стороны, не только прекратили борьбу, но и приняли меры к тому, чтобы помощью организации синдикатов предупредить на будущее время возможность возникновения таких войн. Переговоры между железными дорогами продолжались два года, и в результате им удалось образовать под именем: Joint Executive Committée", во главе с Альбертом Финком, ассоциацию, до известной степени аналогичную ассоциации южных железных дорог. В состав этой ассоциации вошли „trunk lines" и примкнувшие к ним некоторые другие линии. Но эта ассоциация никогда не могла достигнуть такого совершенства организации, с какой функционировала южная ассоциация.

В результате нового положения вещей получилось возрастание перевозок по водным путям сообщения — по каналам и по р. Миссисипи, и Нью-Йорк снова получил преимущественно выгодное положение сравнительно с другими портами, кроме Нового Орлеана. Но граждане Нью-Йорка не были удовлетворены, и недовольство их разделяли железные дороги, примыкающие к Нью-Йорку. В 1881 году нью-йоркская центральная железная дорога нарушила заключенные соглашения, и между железными дорогами вновь возгорелась ожесточенная тарифная война, продолжавшаяся 8 месяцев. Хотя, благодаря общему подъему и успешному ходу торгово-промышленных дел в стране, убытки железных дорог не были так велики, как случалось при прежних подобных войнах, но тарифы подверглись очень большим понижениям, даже более значительным, чем в 1876 году; каждый месяц войны обходился главным линиям (trunk-lines) около двух миллионов

---

[1]) Это и было началом установления определенных тарифных соотношений между портами Атлантического океана. Весьма характерным для тарифов северо-американских железных дорог является то обстоятельство, что установленные тогда тарифные соотношения сохраняются и до сих пор.

долларов [1]). Эта борьба закончилась в 1882 году возвратом к выработанному ранее общему урегулированию взаимных отношений всех заинтересованных сторон. В это именно время А. Финк своими работами выяснил, что соперничество между приморскими городами приняло особенно ожесточенный характер вследствие того, что они были в сущности простыми промежуточными пунктами по пути из Чикаго в Ливерпуль или на европейский континент. Железная дорога составляет лишь одну часть этого пути, другую же часть составляет Атлантический океан, и Финк показал, как морские фрахты регулировались по железнодорожным тарифам, так что общая стоимость доставки от Чикаго в Ливерпуль, слагающаяся из железнодорожного тарифа до берега океана и морского фрахта до Ливерпуля, являлась почти совершенно одинаковой в направлениях через Нью-Йорк и через Балтимору. При таких условиях торговля каждого порта регулируется удобствами его бассейнов, складочных помещений и т. п.

Заключенный в 1882 г. мир сохранялся еще менее продолжительное, время, чем предыдущий, а возникшая в 1884 г. война оказалась во многих отношениях еще серьезнее. Хотя она и ограничивалась железными дорогами, без участия городов, но ее усиливало то обстоятельство, что некоторые линии, принявшие в ней участие, были построены со спекулятивными целями. Получилось в некоторых отношениях повторение событий, происходивших за 10 лет до этого, с тою разницей, что дороги West Shore, Lackawanna Chesapeake and Ohio заняли место Grand Trunk, Erie и Balimore and Ohio.

На этом конфликте заканчивается у А. Гэдли, издавшего свою книгу в 1885 г., изложение исторического очерка конкуренции и коалиций между северо-американскими железными дорогами. Находя тогда преждевременным предсказывать конец конфликта, Гэдли, однако, замечает, что было бы простым трюизмом сказать, что эта война должна закончиться коалицией в какой-либо форме. „Очень хорошо при таких условиях говорить о свободной конкуренции, о переживании более сильного. Но постоянная конкуренция по присущим ей внутренним свойствам стоит вне вопроса“ [2]).

Проф. Пихно, у которого перечень фактов из истории железнодорожной конкуренции и железнодорожных союзов также заканчивается последней упомянутой войной 1884 года, находит [3]), напротив того, „трудным сказать что-либо относительно будущего американской железнодорожной конкуренции“. Из приведенных им фактов он делает вывод, „что американские дороги разработали в деталях картельную организацию для устранения конкуренции; но что эта организация (pooling system), которая служила образцом для подражания в Европе

[1]) Пихно, стр 184
[2]) Hadley, стр. 129
[3]) Пихно, стр. 185.

и, в частности, в России, оказалась бессильной установить постоянный мир между железными дорогами". Хотя организация в виде pooling system дала железным дорогам ту выгоду, что тарифные войны стали менее продолжительными, а соглашение легче восстановлялось, выливаясь в готовую уже формулу, но как только возникали новые спорные вопросы, союз не выдерживал и распадался. Будущее американской железнодорожной конкуренции представляется профессору Пихно тем более сомнительным, что с 1887 года присоединился новый фактор— юридический, в виде закона 4 февраля 1887 года, которым категорически воспрещены всякие соглашения и „pooling" и за каждый день их существования назначен штраф до 5.000 долларов. Хотя комиссии, которая назначена для наблюдения за исполнением нового закона, не удается предупредить тайные соглашения, но формальные воспрещения и высокий штраф во всяком случае затрудняют образование союзов и ослабляют их влияние и прочность [1]).

Последующее время не оправдало этого мнения проф. Пихно. Interstate Commerce Law 4 февраля 1887 года не только не остановил, но скорее даже способствовал дальнейшему объединению организации железнодорожного транспорта. Это наблюдается как в отношении железнодорожных тарифов, так и в отношении дальнейшего синдикатизирования железнодорожных предприятий. В отношении тарифов закон 1887 года в значительной степени облегчил осуществление стремлений железных дорог к общему упрощению и объединению товарной классификации, потому что созданная этим законом федеральная железнодорожная комиссия (Interstate Commerce Commission) по мере своих сил содействовала достижению этой цели [2]). Полученные совместными усилиями результаты нельзя не признать чрезвычайно значительными, если принять во внимание огромное протяжение рельсовой сети Соединенных Штатов. В прежнее время здесь действовало множество классификаций в различных районах страны. Одни из них имели силу для целых групп железных дорог, другие же применялись только отдельными дорогами. Во многих случаях на одной и той же дороге действовало по две или даже по несколько классификаций: одна—для движения грузов в одном направлении, другая—для направления обратного, третья—для сообщения с какими-либо отдельными районами и т. д. Напр., на системе железных дорог „Wabash" применялось в 1883 г. в различных сообщениях 73 товарных классификаций, в сообщениях же с портами Тихого океана и с мексиканскими железными дорогами не было вовсе никакой классификации, а применялись только тарифы для отдельных товаров. Дорога Чикаго—Альтона имела 3 классификации, С.-Луи—С.-Франциско 4 и т. д. Несмотря на все усилия упро-

[1]) Пихно, 186.

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

стить тарифы, на многих дорогах сохранялось по 3, 4, 5 различных рядом применявшихся классификаций. На главных дорогах (Trunk lines), в области между Миссисипи, Чикаго, системою озер, Атлантическим побережьем и рр. Огио и Потомак, действовало ко времени издания закона 4 февраля 1887 г. 6 классификаций: 1) для местного сообщения каждой дороги, 2) для транзитного сообщения в западном направлении, 3) для такого же сообщения в восточном направлении, 4) союзная классификация для сообщения с конкурентными станциями внутри страны, 5) для сообщений с центральными и западными штатами и 6) для сообщений отдельных местностей, расположенных в западных штатах, с пунктами к востоку от Миссисипи и с южными конкурентными станциями. Непосредственно вслед за изданием закона 1887 года главные дороги приняли решительные меры к упрощению этих классификаций и уже с 1 апреля того же года установили, по взаимному соглашению, одну общую классификацию для местного и транзитного движений всей области, обслуживаемой этими дорогами.

Примеру Trunk lines последовали другие железнодорожные союзы. Союз железных дорог, расположенных к западу от Чикаго (Western Freight Association), к которому принадлежало в половине 1888 года 69 линий, в том числе более крупных, уже обладавших общею классификациею, распространил свою классификацию на союз техасских железных дорог и на дороги трансконтинентальные. Таким образом, железные дороги всей обширной области, лежащей к западу от линии, проходящей от Нового Орлеана через Чикаго, озеро Мичиган и до пристани Маркет (на Верхнем Озере), установили для значительнейшей части своего движения согласованную общую классификацию, хотя наряду с нею остались в силе для местных перевозок отдельных дорог еще многие особые классификации и исключительные тарифы.

Железные дороги, расположенные в районе к югу от р. Огио и к востоку от Миссисипи и объединившиеся в один общий союз с пароходными обществами (Southern Railway and Steamship Association), выработали для себя также согласованную общую классификацию.

Таким образом, в Соединенных Штатах установилось собственно только три классификации: I) так называемая официальная классификация, принятая на главных линиях восточного района, II) классификация южного союза железных дорог и пароходных обществ и III) западная классификация дорог, лежащих к западу от линии Маркет—Чикаго—Сан-Луи—Нью-Орлеан. Федеральная железнодорожная комиссия в своих стремлениях к упрощению классификаций даже ставила конечной целью выработку одной общей товарной классификации для всех железных дорог Соединенных Штатов, но осуществить это до сих пор не удалось.

Что касается влияния закона 4 февраля 1887 года на дальнейшее образование железнодорожных союзов, то и в этом отношении

процесс концентрации и объединения железнодорожного дела в Соединенных Штатах едва ли был сколько-нибудь существенным образом задержан изданием упомянутого закона. Прежде всего следует обратить внимание на то обстоятельство, что по § 5 этого закона воспрещаются не всякие вообще союзы и соглашения между железными дорогами, а лишь те, которые имеют предметом раздел между конкурирующими линиями общих грузов (poolings), равно как и распределение между отдельными дорогами всего валового или чистого их дохода или известной их доли, притом лишь по перевозкам в сообщениях между различными штатами, а не в пределах отдельных штатов. Поэтому вслед за изданием закона 4 февраля 1887 г. некоторые из прежних pools превратились по внешней форме в простые ассоциации, другие как бы ограничили свои задачи урегулированием движения лишь внутри штатов, третьи же изменили свою организацию таким образом, чтобы она не противоречила букве закона, но в то же время сохраняла полную возможность стремиться к прежним целям. Об этой последней форме уклонения от закона 1887 года, получившей весьма широкое распространение, мы приведем сейчас более подробные данные, теперь же отметим еще одно важное последствие запрещения pools. Во всех тех случаях, в которых интересы железных дорог настоятельно требовали общего действия, это запрещение дало толчок к полной консолидации железнодорожных предприятий, так как этим путем железные дороги приобретали возможность устанавливать нужные им тарифы по своему усмотрению, освобождаясь от вмешательства федеральной железнодорожной комиссии. По свидетельству таких компетентных исследователей американских железных дорог, как Селигман и Гэдли, закон 1887 года вызвал только некоторые лишние расходы и затруднения организации синдикатов и, вместе с тем, ускорил и усилил процесс слияния железнодорожных линий [1]).

Столь же мало прямых практических результатов дал и изданный 2 июля 1890 года „Anti trust law“, который направлен вообще против всяких торговых и промышленных синдикатов, равно как и подобные же законы, изданные отдельными штатами. Все эти попытки борьбы законодательным путем против концентрации промышленности в форме синдикатов и трестов оказались положительно неудачными [2]).

В новейшей истории американских железнодорожных синдикатов представляет исключительный интерес образование двух по истине колоссальных железнодорожных союзов, которые далеко превосходят по размерам объединяемых капиталов какие бы то ни было иные торгово-промышленные союзы в мире. Эти оба железнодорожные синдиката по форме своей не противоречат закону 1887 года, но по существу своему

---

[1]) A. von der Leyen, стр. 136 И. Янжул. Промысловые синдикаты, стр. 192.
[2]) Подробные и многочисленные свидетельства, в этом смысле, различных исследователей американской жизни см. у Янжула, стр. 186—194.

являются дальнейшим крупным шагом в процессе объединения организации американских железных дорог. Гобсон [1]), очевидно, имея в виду именно эти союзы, говорит: „быстрота, с которой вся железнодорожная система (Америки) переходит в руки двух крупных монополистических синдикатов, и параллельное с этим, необходимое прекращение конкуренции, есть в некоторых отношениях самое важное современное экономическое явление".

Выше мы уже упомянули, что под давлением закона 4 февраля 1887 года железные дороги вынуждены были до известной степени видоизменить прежние формы союзной организации и вообще стали изыскивать новые способы для ограждения своих интересов от разорительных последствий беспорядочной конкуренции. При этом, вследствие запрещения соглашений о разделе спорных грузов или выручки от их перевозки, вновь возникавшие ассоциации ограничивались, главным образом, тем, что железные дороги, соединяющие два или несколько торговых или промышленных центров, вступая в соглашение, устанавливали одинаковый тариф для всех своих линий, имеющих приблизительно равное протяжение, а для линий соединяющих упомянутые центры в обходных направлениях, могли понижать тарифы в определенном размере (Differentials) [2]). Как на пример такого рода ассоциаций можно указать на ассоциацию „Transcontinenal Traffic Association", которая разрешила канадской тихо-океанской железной дороге при вступлении ее в эту ассоциацию понизить на 10% свои тарифы сравнительно с тарифами железных дорог Соединенных Штатов, соединяющих порты Тихого и Атлантического океанов. Однако, такие ассоциации, не пользуясь покровительством закона, в особенности после издания вышеупомянутого Anti-Trust-law 1890 г., мало способствовали упорядочению тарифов на северо-американских железных дорогах. Железнодорожные компании, вошедшие в состав той или другой ассоциации, нередко исполняли принятые на себя обязательства лишь до тех пор, пока это было для них выгодно, например, при изобилии грузов. Если же количество перевозок у них уменьшалось, то они не задумывались и открыто, и тайно понижать установленные по соглашению тарифы, вовсе не заботясь о тех убытках, которые причинял такой образ действий другим компаниям, состоявшим в ассоциации. Заставить судебным порядком исполнять заключенные договоры оказывалось невозможным, потому что суды отказывались от разбора

[1]) Гобсон, стр. 189

[2]) Следует заметить, что по выработавшейся на Северо-американских железных дорогах практике установление тарифов конкурентных сообщений в пределах каждого железнодорожного района вообще производится не на основании помильных расстояний конкурирующих направлений, но за основную единицу принимается все расстояние между двумя главнейшими руководящими центрами района, обслуживаемого конкурирующими линиями. Тарифы же других сообщений в пределах района устанавливаются посредством известных надбавок или скидок с тарифа основного сообщения.

предъявляемых им железными дорогами претензий по таким нарушениям. Между тем, финансовое положение железных дорог постоянно ухудшалось и привело, наконец, в 1893 г. к тяжкому кризису, вследствие которого в течение одного 1893 г. были объявлены несостоятельными и отданы в конкурсные управления 156 дорог, протяжением в 45.000 верст. Эти обстоятельства вызвали, с одной стороны, агитацию против § 5 закона 1887 г., а с другой—побудили 9 железнодорожных групп, в составе 30 обществ [1]), эксплоатировавших 50.000 верст рельсовых путей в районе между Великими Озерами, рр. Миссисипи и Огио и Атлантическим океаном, прибегнуть к новой форме соглашения, которая, ограждая интересы дорог, в то же время не противоречила бы закону 1887 г. и могла бы иметь юридическую силу. Соглашение, заключенное этими обществами с целью регулировать тарифы на перевозку пассажиров и грузов на основании требований закона 1887 года, ограничивается лишь перевозками между главнейшими торговыми и промышленными центрами сказанного района и не относится к грузам, идущим с юга, из штатов Флорида, Георгия, Северная и Южная Каролины и Виргиния; равным образом, оно не касается угля, кокса, каменноугольного мусора, железной руды, жернового и известкового камней и нефтяных продуктов. Главнейшие основания организации образованной по этому соглашению—Joint Traffic Association заключаются в следующем. 1) Дороги, вступившие в ассоциацию, отказываются от своего права назначать и отменять тарифы, которое передается всецело комитету управляющих дорог, подписавших соглашение—Board of Managers. Этот комитет состоит из 9 членов по числу железнодорожных групп, образовавших союз. 2) В случае необходимости изменить установленный комитетом управляющих тариф, подлежащая железная дорога должна войти в означенный комитет с особым ходатайством и объяснить мотивы, вызывающие необходимость просимого изменения тарифа; в случае отказа комитета управляющих, дорога может передать свое ходатайство в составленный из представителей правлений дорог-участниц ассоциации контрольный комитет (Board of Control), решения которого в тарифных делах считаются окончательными. 3) На комитет управляющих, кроме регулирования тарифов, возлагается еще обязанность принимать соответствующие меры для приведения в исполнение железными дорогами заключенного соглашения.

[1]) Главнейшие из них следующие Baltimore and Ohio R. R. C° с общею суммою акционерных и облигационных капиталов в 122 936.755 долл. Chesapeak and Ohio Rwy C° с капиталами в 127 063,738 долл., Erie R. R. C° с капиталами в 182.740,066 долл., New York Central and Hudson River R. R. C° с капиталами в 177.320,460 долл., Pensylvania R. R. C°—капитал 236.444,391 долл., Philadelphia and Reading R. R. C°—капитал 215.336,151 долл. Wabash R. R. C°—капитал 137.754,293 долл. Все 30 компаний имели, в сложности, акционерных и облигационных капиталов на огромную сумму в 2.212.189,962 доллара, что составляет в нашей валюте немного менее 4½ миллиардов рублей. См. доклад федеральной железнодорожной комиссии сенату Соединенных Штатов. Document № 39, стр. 28.

4) Если дорога-участница не согласна с решением комитета управляющих, каких бы предметов оно ни касалось, кроме, однако, тарифных ставок, то может обжаловать его в арбитражный комитет (Board of Arbitrators), состоящий из трех заинтересованных лиц; решения арбитражного комитета по таким вопросам признаются окончательными. 5) Нарушение соглашения подлежит наказанию штрафом, не превышающим 5.000 долларов, но если выгоды дороги, нарушившей соглашение, превысят 5.000 долларов, то такая дорога может быть присуждена к уплате большого штрафа, однако, не более валовой выручки, полученной от нарушения. Все штрафы, взысканные с дорог, идут на покрытие расходов по содержанию ассоциации.

Описанная грандиозная организация крупнейших железнодорожных компаний вступила в действие с 1 января 1896 года и вскоре вызвала тревогу в обществе и в печати, которые стали нападать на правительства и на федеральную железнодорожную комиссию, обвиняя их в допущении железнодорожной монополии Под давлением этих нападок и по почину федеральной железнодорожной комиссии, правительственный прокурор возбудил пред окружным федеральным судом в Нью-Йорке вопрос о признании Joint Traffic Association незаконным соглашением, нарушающим законы 1887 и 1890 годов. Однако, верховный федеральный суд, рассмотрев это дело, не согласился с правительственным прокурором и пришел к заключению, что это соглашение не относится к числу нарушений, предусмотренных законом 1890 г., который карает всякие незаконные стеснения и монополии в торговле между штатами. Это соглашение не имеет в виду ни уменьшения числа перевозчиков, ни сокращения их перевозочной способности, что действительно было бы запрещенным законом стеснением торговли. В то же время соглашение не имеет в виду и повышения провозных плат в размерах, не дозволенных законом 1887 г. По § 1 этого закона требуется лишь, чтобы провозные платы были разумны и справедливы (reasonable and just), но не запрещается вообще всякое повышение железнодорожных тарифов, и пока последнее является разумным и справедливым, оно не может быть признано стеснением промышленности или торговли. Относительно имеющегося в законе запрещения соглашений о разделе грузов и чистой или валовой выручки, суд нашел, что по смыслу соглашения, послужившего основанием Joint Traffic Association, каждая дорога этого союза перевозит свой собственный груз по установленным для нее провозным платам, и валовая или чистая выручка от этих перевозок не поступает в какой-либо раздел, но принадлежит исключительно ей одной. Кроме того, по мнению суда, вообще не может быть доказано, чтобы установление одинаковых и пропорциональных, или справедливых и пропорциональных провозных плат, или справедливого и пропорционального раздела грузов между транспортными предприятиями могло бы быть истолковано в смысле предусмот-

ренного законом вредного и стеснительного для торговли раздела грузов и валовой или чистой выручки.

Таким образом, Joint Traffic Association, известной также под названием Trunk lines Association, удалось добиться признания своей законности. В первое же время деятельность этого железнодорожного союза сопровождалась весьма успешными результатами, выражающимися в достижении большей упорядоченности тарифов, устранении из них неуравнительных ставок, тайных рефакций и незаконных льгот и в придании им значительной устойчивости. Вместе с тем прекращение беспорядочной конкуренции и чрезмерных понижений провозных плат, не сообразованных ни с какими действительными нуждами торговли и промышленности, не могло не отразиться благоприятным образом и на упрочении финансового положения железных дорог. Этот успех Joint Traffic Association не замедлил вызвать подражание со стороны железных дорог, обслуживающих производительные районы, лежащие к западу от Чикаго и р. Миссисипи. Действующие на этой территории 23 железнодорожных общества, эксплоатирующие, в сложности, 63 тысячи верст рельсовых путей вступили в конце 1896 года в союз Western Freight Association, при чем ожидалось присоединение к союзу и еще многих других железных дорог, прорезывающих Западные Штаты. Основной принцип организации этого союза тот же, что и ассоциации Trunk Lines, заключающийся в том, что все дороги, вступившие в союз, отказываются от своего права устанавливать грузовые тарифы по своим линиям иначе, как с общего согласия. В частности, задачи и организации союза состоят в следующем. Предметом деятельности союза является: а) все железнодорожные перевозки, имеющие пунктом отправления или назначения один из пунктов в штатах: Миннезота, Висконсин, северная часть Мичигана, Иова, Миссури, Канзас, Небраска, Чайоминг Монтана, Северная Дакота, Южная Дакота и Идаго и направляющиеся от, до или через одну из пристаней на р. Миссисипи от Миннеаполиса до Нового Орлеана, включая оба эти порта, а также грузы, импортируемые или экспортируемые через порты Атлантического океана или Мексиканского залива: б) все перевозки до или через пункты на р. Миссури от Сиу-Сити до Канзаса включительно, направляющиеся в или из штатов: Миссури, Иова, Миннезота, Северная и Южная Дакота; все перевозки до, от или через Сен-Поль, Миннеаполис, Дулут, Супериор, Миннезота Transfer, Западный Супериор и Атланд и г) все перевозки между Чикаго и Пеориею и еще некоторые другие. В отношении перечисленных перевозок Western Freight Association, в видах достижения согласного образа действий всех участвующих компаний и возможной экономии в управлении дорогами, приняла на себя обязанность установления и сохранения умеренных и справедливых тарифов, условий и правил перевозки, а также предупреждения несправедливого разнообразия и неуравнительности провозных плат (Discri-

mination). Заведывание делами союза возложено на комитеты: исполнительный (Executive Board) и административный (Board of Administration). При последнем действует тарифный комитет (Rat Committee). Исполнительный комитет составляется из председателей обществ, вошедших в состав союза, но для представительства в этом комитете могут быть назначены и другие агенты обществ, уполномоченные надлежащим образом. Для действительности постановлений исполнительного комитета требуется присутствие не менее двух третей числа его членов и единогласное принятие этих постановлений всеми присутствовавшими. Исполнительный комитет назначает членов административного комитета в числе 5 человек. Последние получают определенное содержание, посвящают все свое время союзу и должны собраться ежедневно, кроме воскресных и праздничных дней. Права и обязанности административного комитета заключаются в следующем: 1) он контролирует тарифы, правила и постановления по всем сообщениям, составляющим предмет деятельности союза; 2) принимает меры к обеспечению за каждой дорогой такой доли из общей массы перевозок, которые приходятся ей по справедливости; 3) устанавливает правила распределения провозных плат между участвующими в перевозке железнодорожными линиями; указывает образ действия по отношению к компаниям, не участвующим в союзе и отказавшимся применять его тарифы и правила, причем если от этого несправедливо страдают дороги, участницы союза, то последним должна быть оказана в пределах, дозволенных законом, необходимая поддержка. Чтобы облегчить административному комитету возможность действовать надлежащим образом относительно необходимых изменений в тарифах, правилах и условиях перевозки по линиям союза, учрежден тарифный комитет из представителей от компаний, входящих в состав союза. Постановления тарифного комитета подлежат одобрению административного комитета. На первой очереди в работах административного комитета должно стоять выслушивание и разбор жалоб на отступления от установленных тарифов и правил. Жалобы могут заявляться по телеграфу или иным путем и расследование их производится немедленно, причем председатель комитета может потребовать единовременной явки жалобщиков и ответчиков. Административный комитет может по собственному почину исправлять нарушения тарифов и правил и, во всяком случае, имея целью улучшение тарифных условий, должен идти в этом деле навстречу интересам участников союза. На действия административного комитета приносятся апелляционные жалобы в исполнительный комитет. Ни одно из железнодорожных обществ, вошедших в состав союза, не имеет права уклоняться от применения и исполнения предписанных союзом тарифов и правил перевозки, или изменять таковые; если же оно признает это необходимым, то должно, предварив об этом союзный административный комитет, обратиться в совет своих директоров. По-

становление этого совета должно быть представлено административному комитету союза и затем, только через 6 дней после рассмотрения и утверждения его административным комитетом, это постановление может быть исполнено. Комитет, с своей стороны, обязан немедленно принять меры к ограждению интересов всех членов союза, поскольку они затрагиваются постановлением совета директоров данной железнодорожной компании. Дорога, которая будет признана административным комитетом виновною в нарушении правил союза, приговаривается к уплате штрафа в размере 2.500 долларов за каждый отдельный случай нарушения.

Таким образом, в конце 1896 года из всей рельсовой сети Соединенных Штатов только железные дороги, прорезывающие территорию между рр. Огио и Потомак с ссвера, рекою Миссисипи с запада и Мексиканским заливом и Атлантическим океаном с юга и востока, не были еще объединены в один железнодорожный союз. Но уже и тогда можно было ожидать, что дороги этого района, под влиянием впечатления огромных убытков, причиненных им возгоревшеюся тогда ожесточенною тарифною войной между Southern RR Seaboard Air Line, также заключат в более или менее близком будущем союз с целью общего регулирования своих тарифов и устранения беспорядочного соперничества по привлечению грузов. В таком случае вся железнодорожная сеть Соединенных Штатов оказалось бы в руках только трех ассоциаций. Ходили даже слухи [1]) об объединении всех железнодорожных групп в один общий громадный союз под названием New Central Traffic Association. Объединение это, однако, не состоялось.

Заканчивая на этом очерк северо-американских железнодорожных синдикатов, нельзя не заметить, что хотя успехи этих организаций в железнодорожной промышленности Соединенных Штатов уже и в настоящее время представляются поистине огромными, все-таки процесс объединения железнодорожного дела и всей рельсовой сети в этой стране представляется еще до сих пор незаконченным; описанная же союзная организация железных дорог даже не приобрела еще необходимой устойчивости. Упомянутая выше ожесточенная тарифная война между Southern R. R. и Seabord Air Line, происходившая в 1896 году, представляла собою борьбу двоякого рода направлений по вывозу хлебных грузов в Европу—восточных через порты Атлантического океана и южных через порты Мексиканского и Чизапикского заливов. В этой борьбе принимали участие, кроме железных дорог, обслуживающих районы, прилегающие к этим двум вывозным границам, также и портовые города: Нью-Iорк, Новый Орлеан и другие. Таким образом, достигнутая железнодорожная организация, ограничивающаяся лишь пределами каждого из очерченных выше четырех крупных железнодорожных районов Северной Америки, не только не могла предупре-

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

дить борьбу между целыми районами, но даже, быть может, еще увеличила ее размеры. Кроме того, сравнительно короткий промежуток времени, в течение которого действуют описанные выше железнодорожные союзы, не позволяет еще утверждать, что и сами эти союзы успели уже настолько упрочиться, чтобы исключали в будущем возможность новых отдельных случаев широких проявлений беспорядочной железнодорожной конкуренции даже в пределах самих районов. Наконец, до сих пор даже законность и действительность соглашений, служащих основанием организованных союзов, еще продолжают подвергаться сомнениям и спорам.

Однако, несмотря на все это, история синдикатов и консолидации северо-американских железных дорог приводит к положительному убеждению, что условия и причины, вызывающие необходимость возможно большей концентрации железнодорожной промышленности, настолько сильны и неотразимы, что в конце концов, в более или менее ближайшем будущем, все препятствия и затруднения будут преодолены, и рельсовая сеть Соединенных Штатов во всей ее совокупности будет объединена одним общим руководством в форме ли новой высшей организации, которая свяжет в одно целое отдельные крупные железнодорожные союзы, или даже, чего также нельзя отрицать, под руководством государственной власти [1]).

Изложенным прогнозом будущего хода организации железнодорожного дела в С. Штатах мы закончили изложение истории этого предмета в 1-м издании настоящей книги. История последующих 20-ти лет не дает никаких поводов изменить что-либо в предыдущем изложении, так как развитие шло в течение всего этого времени в том же направлении. Процесс консолидации отдельных компаний в более и более крупные объединения подвинулся значительно вперед уже в первом десятилетии XX века. По данным, приводимым Кольсоном [2]), вся сеть С. Штатов, составлявшая в то время 355.000 кил., принадлежала 2200 компаниям, из которых только 900 имели самостоятельную эксплоатацию; компании, в числе 49, каждая с протяжением своих линий свыше 1600 кил., сосредоточивала в своих руках эксплоатацию 237.000 килом., т. е. значительно больше половины всей рельсовой сети страны. Концентрация железнодорожных капиталов пошла, однако, гораздо далее. Вследствие издания закона, запрещающего сосредоточение в руках одной компании акций различных

---

[1]) При составлении изложенного очерка железнодорожных союзов в Соединенных Штатах автор пользовался, кроме источников, на которые сделаны ссылки в примечаниях, также сведениями и документами, доставленными департаменту железнодорожных дел агентом министерства финансов в Нью-Йорке М. В. Рутковским. На основании этих же сведений, автором были составлены напечатанные в „Вестнике Финансов“ № 1 и 31 за 1896 г. и № 6 за 1897 г. статьи о тарифах и железнодорожных союзах в Соединенных Штатах Северной Америки.

[2]) Les travaux publics et les transports. Paris, 1907. стр. 305.

других компаний, в С. Штатах сложилась система личных уний целых групп отдельных предприятий под руководством известных финансовых магнатов. По данным Кольсона, в начале столетия было 6—7 таких крупных железнодорожных систем, каждая из которых охватывала 25.000—30.000 кил. Эти системы называются по именам стоящих во главе их известных финансовых деятелей, каковы: Вандербильт, Гиль-Морган, Гульд-Рокфелер, Гарриман и др. Эм. Сакс считает, что в руках 10 таких систем ныне сосредотачивается $^2/_3$ всей сети [1]), которая в 1914 году достигла 410.918 километров. Кроме того, имеется несколько мелких групп. Главных же групп, в которые объединяются все жел. дороги, в настоящее время всего только три.

Государственная власть С. Штатов продолжает стоять на своей прежней точке зрения необходимости поддерживать конкуренцию между жел. дорогами, но в последнее время изменила свое отношение к консолидации жел. дорог. По акту 28 февраля 1920 года, вся сеть страны, взятая во время войны в управление правительства, была возвращена прежним владельцам, с тем, чтобы все железные дороги были объединены в 19 отдельных групп, при чем, однако, отдельные жел. дороги должны быть распределены между этими группами таким образом, чтобы сохранилась возможность свободной конкуренции между ними.

---

[1]) Die Verkehrsmittel in Volks-und Staatswirtschaft. 2 Auflage. III Band. стр. 515.

ГЛАВА IV.

Зависимость практических задач управления железнодорожными тарифами от основной функции железнодорожного транспорта в общем ходе народного хозяйства. Выяснение роли и значения рельсовых путей сообщения в современной экономической жизни. Удешевление перевозки, скорость, возможность массового транспорта, срочность перевозки, безопасность и приспособление условий транспорта к особенным свойствам перевозимых грузов. Влияние этих свойств железнодорожного транспорта на промышленность добывающую и перерабатывающую, на торговлю, на потребление и вообще на государственную и общественную жизнь. Сооружение и эксплоатация железных дорог, предназначаемых для целей государственного управления (военного и гражданского) и для целей и потребностей экономического оборота. Положение железных дорог в общей совокупности народного и финансового хозяйства современных народов.

Как видно из приведенных в предыдущих главах соображений и фактических данных, многолетний опыт всех цивилизованных стран убедительно свидетельствует, что система хозяйственной организации, основанная на началах личной инициативы и личного интереса отдельных свободно конкурирующих между собою предпринимателей, несовместима с основными техническими и экономическими особенностями железнодорожного дела. Тот порядок управления отдельными предприятиями и установления цен, который в большинстве отраслей торговли и промышленности действительно дает нормальный доход предпринимателям и вместе с тем, приводит к возможно высшему развитию и наилучшей утилизации производительных сил народного хозяйства, будучи применен в области железнодорожной промышленности, дает крайне неблагоприятные результаты для всего народного хозяйства, выражающиеся в создании опасных железнодорожных монополий, в разорении самих железных дорог и в постоянных нарушениях необходимых условий нормального развития экономической жизни населения. Неизбежным последствием этого положения и явилось повсеместное объединение железнодорожного дела, как в отношении условий и организации самого транспорта, так и в отношении назначения плат и сборов за оказываемые железными дорогами услуги по перевозке пассажиров и грузов. Это общее заведывание железнодорожным делом, как оно сложилось в настоящее время, нигде не предоставлено всецело свободному усмотрению самих железнодорожных организаций. Даже в Соединенных Штатах и в Англии существуют специальные законы и специальные учреждения, имеющие целью оказывать такое воздействие

на железные дороги, которое обеспечивало бы действительное осуществление этими усовершенствованными путями сообщения присущей им функции в общем ходе народного хозяйства. Таким образом, как показывает анализ условий деятельности железных дорог и многочисленные факты из истории их организации в различных странах, необходимость объединения железнодорожного дела и общественного воздействия на него объясняется не тем обстоятельством, что железные дороги, в отличие от других важнейших родов торгово-промышленных предприятий, имеющих будто бы исключительно частнохозяйственное значение, затрагивают крупные общегосударственные интересы, но вызывается наличностью особенных технических и экономических условий железнодорожного дела, вследствие которых принципы личной предприимчивости и свободной конкуренции оказываются решительно неспособными обеспечить правильную работу рельсовых путей сообщения в общих интересах народного хозяйства.

Мы остановились с такою подробностью на выяснении причин, исключающих допустимость системы свободы промышленности в применении к железнодорожному делу, в виду того, что выяснение этих причин может, как мы уже высказали ранее, в значительной степени содействовать правильному разрешению поставленного в начале настоящего исследования основного для тарифной теории вопроса о том, какие конкретные задачи и принципы тарификации должны быть признаны обязательными для практического применения при установлении железнодорожных тарифов. Действительно, если система тарифной свободы и конкуренции отдельных железнодорожных предприятий отвергается и практикой, и теорией вследствие неспособности этой системы обеспечить правильное функционирование железных дорог в общем ходе народного хозяйства, то отсюда никак нельзя вывести заключения, что самые цели и задачи железнодорожного транспорта должны быть изменены. Факт замены свободной, частно-коммерческой системы тарификации системою общего заведывания тарифами всей рельсовой сети самим государством или под его контролем железнодорожными союзами ни в чем не изменяет основного назначения железных дорог в экономической жизни страны, и новая система железнодорожной тарификации может оправдываться единственно лишь тем, что она действительно дает более полное и лучшее осуществление конечной цели железнодорожного транспорта в экономической жизни страны. Таким образом, мы приходим к заключению, что и при подчинении железнодорожных тарифов одной общей организации и высшему руководительству государственной власти железные дороги продолжают сохранять свой основной экономический характер промышленных предприятий, входящих, наравне со всеми другими видами хозяйственной деятельности человека, в общий состав народного хозяйства, и, следовательно, должны подчиняться всем основным законам последнего. Основной же руководящий принцип всякой

хозяйственной деятельности человека—стремление к возможно более полному и широкому удовлетворению потребностей с помощью возможно меньших затрат труда и материальных средств—приводит в области железнодорожной политики к общему требованию такой постановки железнодорожного дела во всей его совокупности и управления железнодорожными тарифами в частности, при которой огромные капиталы и производительные силы, представляемые железными дорогами, утилизировались бы наиболее целесообразным и наиболее полным образом для удовлетворения многочисленных и разнообразных потребностей экономической жизни в железнодорожном транспорте.

Это общее положение железнодорожной политики, представляющее простой логический вывод из основного руководящего принципа всей экономической политики, заключающегося в требовании возможно высшего развития и наилучшей утилизации производительных сил страны,—вполне подтверждается и непосредственным анализом тех изменений и усовершенствований, которые вводятся в транспортное дело железными дорогами и которыми собственно и обуславливается как общая роль и значение железнодорожного транспорта в современном народном хозяйстве, так и огромное влияние его на всю культурную, общественную и государственную жизнь цивилизованного мира. Огромное улучшение и облегчение транспортного дела, создаваемое железными дорогами, выражается, как известно,—1) в дешевизне перевозки, 2) скорости ея, 3) в возможности массового транспорта, 4) в срочности, 5) безопасности и 6) в приспособлении условий перевозки к особенным свойствам перевозимого груза. Среди этих особенностей железнодорожного транспорта первое место по своему значению занимает удешевление перевозки, которое, по сравнению с прежними способами сухопутных сообщений, представляется по истине громадным. Уже в самое первое время после своего сооружения железные дороги дают народному хозяйству очень крупное сбережение в затратах капиталов и рабочих сил, употребляемых на перемещение людей и грузов. С дальнейшим же развитием и усовершенствованием как техники, так и коммерческой части железнодорожного дела, стоимость перевозки по железным дорогам понижается еще в весьма значительной степени, сравнительно со стоимостью гужевой перевозки по грунтовым дорогам. Мы не будем приводить многочисленных цифровых данных по этому предмету, содержащихся как в специальных трудах по железнодорожному и тарифному делу, так и в общих курсах по народному хозяйству [1]). Ограничимся лишь некоторыми общими замечаниями, которые могут быть извлечены из этих данных. Платы за проезд пассажиров на первых же железных дорогах стали взиматься

[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.

в размере на 50—75% ниже, чем взимались в то время в дилижансах. С течением же времени, когда железнодорожные пассажирские тарифы были вообще понижены и, кроме того, введены вагоны III и IV классов, а также установлены тарифы абонементные, обратные и т. п., разница в стоимости проезда по железным дорогам и на лошадях стала еще значительнее. Так, например, в Англии в 1834 г., перед открытием больших железнодорожных линий, в почтовых дилижансах за английскую милю (1,6 кил.) взимали—в I кл. 50 пф. и во II кл.—33 пф., в 80-х же годах средняя плата за пасажиркилометр на английских железных дорогах составляла во II кл. 8,32 пф. и в III кл. 4,96 пф. Таким образом, сводя те и другие платы к одной километрической единице протяжения, получим что, за проезд пассажира в дилижансах взималось в прежнее время вчетверо дороже, чем ныне по железным дорогам. Приблизительно к тем же выводам приводят упомянутые данныя о стоимости проезда на лошадях и по железным дорогам и в других странах [1]) Что касается перевозки грузов, то удешевление ее стоимости, совершившееся с переходом от гужа к железнодорожному транспорту, было в общем также весьма значительно, хотя и не одинаково для различных категорий грузов. Для грузов ценных и требующих особенной тщательности в перевозке, оно менее значительно, для грузов же малоценных и громоздких оно представляется огромным. Максимальные тарифные ставки железных дорог в 1/10, 1/12, 1/15 коп. с пуда и версты, применяемые лишь к наиболее ценным товарам, составляющим грузы I, II и III классов, все-таки ниже плат, взимаемых за гужевую доставку тех же предметов. Тарифы же для массовых грузов, каковы: каменный уголь, руда, соль, нефть и т. п., дают ставки в 1/65, 1/75 1/100 коп. и ниже т. е. такие ставки, которые совершенно невозможны при гужевой перевозке. Густав Кон и Фр. Ульрих [2]) приводят, например, следующие цифры стоимости перевозки каменного угля. В Рейнской Вестфалии гужевая перевозка его в то время, когда проектировались первые железные дороги, обходилась в 40 пф. с тонны и километра, что составляет приблизительно 1/3,3 коп. с пуда и версты. Первоначальный тариф железных дорог был уста-

[1]) В 53 выпуске „Статистического Сборника“ м-ва п. с., изд. 1898 г. и в „Статистическом Обзоре жел. дорог и внутр. водн. путей в России“, изд. 1900 г. приводятся следующие сведения о средней валовой выручке железных дорог в разных странах по пассажирскому движению на 1 пассажироверсту в кред. копейках (стр. LXVII):

Годы.	Россия.	Австро-Венгрия.	Германия.	Франция.	Англия.	Сев.-Амер. С. 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

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

новлен в размере 13—14 пф., в настоящее же время средняя ставка с тонны и километра равняется лишь $2,_{2}$ пф., а исключительные тарифы дают ставку еще ниже, именно $1,_{25}$ пф., с тонны и километра, или $^{1}/_{107}$ коп. с пуда и версты. Таким же образом, стоимость перевозки железа и хлеба постепенно понизилась с 40 пф. с тонны и километра до $2,_{2}$ пф.,—по общим тарифам и до $1,_{7}$ пф. по тарифам исключительным. Проф. Лаунгардт принимает, что стоимость перевозки по железным дорогам составляет в среднем $^{1}/_{6}$ стоимости перевозки по грунтовым дорогам [1]). Для Франции A. de Foville определяет стоимость гужевой перевозки в период сооружения первых железных дорог в 25 сант. с тонны и километра, что составляет приблизительно $^{1}/_{6}$—$^{1}/_{7}$ коп. с пуда и версты. Между тем, средний тариф французских железных дорог составляет в 1835 г. $12,_{60}$ сант., в 1855 г. $7,_{63}$ сант., а в 1888 г. $5,_{66}$ сант. [2]). В Англии, где перевозка тяжестей на лошадях отличается особенною дороговизною, Portes определяет ее стоимость в 13 пенсов за тонно-милю (английскую), что составляет около $^{1}/_{3}$ мет. коп. за пудо-версту; по железным дорогам средний тариф за тонно-милю=$1,_{3}$ пенса, т. е. в 10 раз дешевле. В России переход от гужевой перевозки к железнодорожному транспорту также сопровождался на первых же порах крупным сбережением в расходах по передвижению грузов, хотя и у нас, как заграницею, тарифы железных дорог в ближайшее время после их сооружения устанавливались в весьма высоких размерах. Определить среднюю стоимость гужевой перевозки у нас в более отдаленное время едва ли возможно [3]). Впрочем, для сравнения со стоимостью железнодорожной перевозки, могут иметь значение собственно лишь сведения, относящиеся уже к 60-м годам, в которые наша рельсовая сеть впервые достигла таких размеров, что получила некоторое общее значение для всей русской экономической жизни. По имеющимся сведениям, гужевая перевозка хлеба к южным портам в конце 60-х годов обходилась в среднем по $^{1}/_{10}$ коп. с пуда и версты [4]). С проведением железных дорог она в

[1]) См Schreiber, 18.

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

[3]) Впрочем, имеются, напр., следующие сведения, относящиеся к 1846 году, заимствованные И. С. Блиохом из записки графа Киселева „о причинах, препятствующих распространению улучшенного сельского хозяйства, и о мерах к отвращению сих неудобств". См. т. II составленного Императорским русским техническим обществом „Очерка сети русских железн. дорог", отд. V, гл. II, стр. 6. По свидетельству графа Киселева, в 1846 г. цена за перевозку хлеба из Орловской губернии в Псковскую на протяжении 600 в. простиралась свыше 4 р. сер. с четверти. За доставку хлеба из Балты в Одессу, за 188 в., брали 1 р 75 к., а из Березовки за 80 в. 1 р. сер. с четверти. Из Никополя на расстоянии 320 в. нельзя было найти возчиков за 3 р.50 к с четверти. *Н. А. Кисинский*, см. „Наша железнодорожная политика по данным архива Комитета министров". СПБ. 1902, т. I, стр 50, сообщает, что перевозка 1 пуда груза от Москвы до Петербурга обходилась в 1834 г. на извощичьих подводах, смотря по времени года, от 1 р. 20 к. до 2 р. 40 коп., с открытием же жел. дороги перевозка товаров между теми же городами стала стоить лишь от 15 до 40 коп. с пуда, смотря по роду товара.

[4]) Ю. Янсон. Статистическое исследование о хлебной торговле в Одесском районе. 1870, стр. 40. 61, 230 и др.

некоторых районах не только не подешевела, но даже повысилась, например, в одесском районе до 1/5 коп. с пуда и версты [1]). На значительных расстояниях гужевая перевозка всегда обходится дешевле. Например, гужевая доставка хлеба к Бердянску на 140 верстах обходится, смотря по времени года и по состоянию грунтовых дорог, от 1/8 до 1/12 коп. [2]) Проф. Пихно полагает, что средние платы за гужевую доставку у нас могут быть приняты в 1/10—1/15 коп. с пудоверсты [3]). Однако, по новейшим данным, собранным департаментом железнодорожных дел к общему пересмотру хлебных тарифов в 1893 году [4]), средняя стоимость гужевой перевозки оказывается выше, составляя на коротких расстояниях 1/5, 1/4 и даже 1/3 коп., а на более отдаленных 1/6, 1/7, 1/8 коп., сравнительно редко 1/10 коп. и только в районах восточных, преимущественно заволжские дорог, понижаясь до 1/16 и менее копеек с пуда и версты. Но все эти ставки являются для наших железных дорог максимальными, которые применяются только при перевозке с большою скоростью, или, начиная с 1/10 коп.,—к перевозке самых дорогих грузов; для остальных же грузов, составляющих главную массу движения, железнодорожные тарифы гораздо ниже. Так, предельные нормы для массовых и малоценных грузов установлены в размере 1/24 коп. для хлеба в зерне, 1/65 коп. для каменного угля, руды, землеудобрительных туков и т. п. Но платы по этим предельным нормам взимались железными дорогами лишь в первое время, а впоследствии они значительно понизились. В настоящее время средние пудоверстные ставки наших железных дорог составляют: по перевозке хлебных грузов 1/50 коп., каменного угля 1/64 к., руды 1/91 к., соли 1/80 к. По всему же товарному движению валовая выручка русской рельсовой сети за 1897 г. равняется 1/44 коп. с пуда. Из нижеследующей таблицы можно видеть настоящий размер и постепенное понижение средней валовой выручки железных дорог в разных странах за время с 1892 года по 1897 год [5]):

Годы.	Россия.	Австро-Венгрия.	Германия.	Франция,	Англия.	Соедин. Штаты.
			Кредитные копейки.			
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

[1]) Доклад председателя комиссии по поводу падения хлебных цен в 1883—1887 г., стр. 59.

[2]) См. статистико-экономическое описание южного района казенных жел. дорог, сост. П. П. Червинским, стр. 6.

[3]) Стр. 81.

[4]) См. выпуск V „Материалов по пересмотру хлебных тарифов в 1893 г.", в котором содержатся весьма многочисленные данныя о стоимости подвоза хлеба на лошадях ко всем почти станциям нашей рельсовой сети.

[5]) „Статистический Сборник" м-ва п. с., вып. LIII, стр. LXVIII, и „Стат. Обзор ж.-д. и вод. путей России", изд. 1900 г. стр. 106.

В виду этих данных, мы думаем, что если стоимость железнодорожной перевозки считать в 4—6 раз ниже стоимости гужевой перевозки по грунтовым и шоссейным дорогам, то мы скорее преуменьшим, но никак не преувеличим сокращение транспортных расходов, доставляемое железными дорогами сравнительно с перевозкою на лошадях [1]). Пользуясь приведенными данными, можно сделать приблизительный подсчет общих итогов сбережения капитала и труда, которое достигается усовершенствованием механизма передвижения вследствие применения железнодорожного транспорта. Для этого необходимо подсчитать те расходы, которые потребовались бы для передвижения, с помощью прежних способов перевозки, всей той массы пассажиров и грузов, которые передвигаются в настоящее время по железным дорогам. В прежнее время экономисты очень охотно занимались такими подсчетами, и так как, несмотря на значительную произвольность, шаткость и совершенно приблизительный их характер, эти подсчеты представляют, по нашему мнению, существенный интерес для правильной оценки действительной роли железных дорог в современном экономическом развитии, то мы считаем полезным привести их здесь. Пердонне вычисляет, что во Франции уменьшение расходов по передвижению пассажиров и грузов в 1864 году, совершившееся благодаря железным дорогам, равнялось в круглой цифре 500 милл. франков, что составляет проценты на капитал в 10 миллиардов франков, между тем как основной капитал эксплоатировавшихся тогда французских железных дорог едва ли превышал только 4 миллиарда. В подсчеты свои Пердонне ввел не только разницу в стоимости перевозки по каналам и железным дорогам, но еще и понижение стоимости водной перевозки, обусловленное железнодорожной конкуренцией, а также и ценность рабочего времени, которое выигралось пассажирами, благодаря скорости переезда [2]). Энгель сделал [3]) для Германии два подсчета. В первом он принимает, что перевозка на лошадях обходится в $26,_{66}$ пф. с тонны и километра для грузов и в $5,_{33}$ пф. с километра для пассажиров. Засим, рассчитав, сколько стоила бы по этим ценам перевозка всех пассажиров и грузов, перевезенных прусскими железными дорогами со времени их сооружения до 1878 года включительно, он вычитает из этой суммы общий итог

---

[1]) В экономической литературе имеется следующее любопытное сопоставление стоимости перевозки на старых и новых путях сообщения. Ценность 100 килограммов пшеницы, равная 12 маркам, поглощается издержками транспорта на следующих расстояниях: 100 километров при перевозке по старым грунтовым дорогам, в 400 километров по новым искусственным дорогам, в 1500 километров при перевозке по тарифам первых железных дорог, в 4500 километров при применении новейших тарифных ставок и, наконец, в 25000 километров при фрахтах океанского транспорта. См. Prof. Dr. Walter Lotz. Verkehrsentwickelung in Deutschland 1800—1900, стр. 129. Там же (стр. 121), проф Лотц принимает, что, благодаря железным дорогам, стоимость перевозки понизилась до $^1/_4$—$^1/_{10}$, а в некоторых случаях до $^1/_{20}$ части стоимости гужевой доставки.

[2]) E. Sax, II, 15.

[3]) Fr. Ulrich, Traitè général des tarifs de chemins de fer, стр. 136.

выручки прусских железных дорог за то же время и получает сумму сбережения по перевозке грузов в 18.561.389,798 марок и по перевозке пассажиров 800.319,384 марки. Кроме того, оценивая в 10 пф. каждый час, сбереженный пассажирами, благодаря ускорению переездов, Энгель прибавляет к приведенным суммам еще 955.355,005 марок. Признавая, однако, что экономическая выгодность железных дорог является весьма неодинаковой, в зависимости от размеров движения и от собственных их расходов, не всегда даже покрываемых валовою выручкою, Энгель делает другой подсчет, в котором он пытается вычислить коефициент общественно-хозяйственной полезности железных дорог, т. е. то число, на которое надо умножить валовую железнодорожную выручку от грузового или пассажирского движения, чтобы определить общий итог сбережения в транспортных расходах, достигнутого благодаря совершению перевозки посредством железных дорог. Основываясь на средних данных для периода 1871—1878 гг. и включая в состав собственных расходов железных дорог 5% на капитал сооружения, он определяет этот коефициент для германских железных дорог в совокупности числом $2{,}_{35}$ и получает, что экономическая полезность произведенных железными дорогами операций равнялась в 1877 году 62.399 маркам на километр, т. е. 24% на капитал сооружения.

Проф. Лаунгардт из Ганновера следующим образом, подсчитывает экономическую полезность железных дорог. Расходы на перевозку по железной дороге одной тонны груза или одного пассажира он считает одинаково в 2 пф. с километра, расходы же перевозки по простым дорогам он принимает, считая ремонт дорог и потерю времени вследствие медленности перевозки, в 30 пф. с тонны груза и километра и в 14 пф. с пассажира и километра. Таким образом, железнодорожная перевозка дает сбережение в 28 пф. с километрической тонны и 12 пф. с пассажиро-километра. Однако, с точки зрения Лаунгардта, эту экономию нельзя считать со всей совокупности грузов, перевезенных железными дорогами в каждый данный момент, но следует ограничивать лишь теми перевозками, которые были бы произведены до их сооружения, иначе говоря—теми грузами, которые могли бы быть перевезены на соответственные расстояния. Что же касается прочих железнодорожных перевозок, то экономия в упомянутом размере должна быть исчисляема только с того расстояния перевозки, на котором могли соответственные товары перемещаться в прежнее время по простым дорогам. До этого предела взималась высшая плата, которая может быть извлечена из перевозки товара, затем же, при дальнейших расстояниях, экономическая полезность перевозки равняется лишь разнице между железнодорожным тарифом и высшей предельной провозной платой, которую может вынести перевозимый товар, и Лаунгардт исчисляет ее в среднем с тонны и километра в размере половины тарифа. Кроме того, к экономической продуктивности железных дорог Лаунгардт причисляет и доход по эксплоа-

гации их, получающийся из разницы между тарифом и эксплоатационными расходами. Исходя из этих оснований и применяя их также к пассажирскому движению, Лаунгардт исчисляет, что в 1880 г. германская рельсовая сеть принесла доход в 12%, а за вычетом 5% на капитал сооружения, экономическая ее выгодность определялась в 7%. [1]).

Как можно видеть из приведенного изложения подсчетов Пердонне, Энгеля и Лаунгардта, все они имеют свои существенные особенности и приводят к весьма различным выводам относительно размеров экономической продуктивности железных дорог в общей совокупности народного хозяйства. Это различие выводов, конечно, неизбежно в виду чрезвычайной сложности самого вопроса и совершенной невозможности точных и объективных подсчетов тех сбережений, которые народное хозяйство делает в расходах на транспортное дело, благодаря переходу к железным дорогам от прежних способов перевозки. В самом деле, стоимость гужевой перевозки, которая должна служить главнейшим элементом в этих подсчетах, является не только величиной чрезвычайно колеблющейся по временам года и по отдельным районам каждой страны, но в то же время и не подвергавшейся никогда систематическим и полным исследованиям, которые могли бы дать действительно прочные основания для подсчетов. То же самое, хотя и в несколько меньшей степени, относится к стоимости перевозки по рекам, озерам и каналам в тот более отдаленный период, когда началось сооружение железных дорог. Поэтому всякие принимаемые в основание подсчетов данные о стоимости гужевой и водной доставки, в особенности в прежнее время, неизбежно и в значительной степени отличаются произвольным и субъективным характером. Таким же характером должны по необходимости отличаться и всякие предположения о том, какая часть грузов из общей суммы железнодорожного движения избрала бы, при отсутствии железных дорог, гужевой способ перевозки, какая направилась бы на водные пути сообщения и каковы были бы протяжения перевозки тем или другим способом; еще труднее вопрос о том, какая часть товаров, перевозимых в настоящее время по железным дорогам, вовсе не могла бы вынести издержек транспорта и потому должна была бы быть произведена на местах, ближайших к потребительным пунктам, при менее благоприятных условиях и, следовательно, с более значительными затратами капитала и труда, чем в настоящее время. В виду всего этого никакие подсчеты общественно-хозяйственной продуктивности железных дорог не могут претендовать на значение хотя бы приблизительно точной экономической оценки работы этого могущественного фактора в общем ходе современного народного хозяйства. Поэтому мы считаем излишним делать какие-либо самостоятельные подсчеты экономических

[1]) Fr. Ulrich, стр. 137—138.

результатов работы нашей рельсовой сети, но не можем не заметить, что применение даже самых неблагоприятных для такой оценки методов приводит к убеждению, что эти результаты действительно громадны. Так, если отказаться от учета всех выгод, проистекающих от ускорения пассажирского и товарного движения, от его срочности, безопасности и приспособления к особенным свойствам перевозимых грузов, и принять, что железные дороги сократили транспортные расходы только вдвое с небольшим сравнительно с прежними способами перевозки, то и в таком случае чистая польза, принесенная нашей рельсовой сетью, определится, по данным 1896 года, приблизительно в 500 милл. рублей. Приблизительно тот же результат получится, если, для определения экономической полезности нашей сети, принять вычисленный Лаунгардтом по данным 1880 года $^0/_0$ полезности германской сети, и он возрастет до 800—900 миллионов, если применить вычисленный Энгелем по данным 70-х годов средний для различных стран коэфициент общественно-хозяйственной полезности железных дорог. Впрочем, эти оба результата следует признать значительно ниже действительных, потому что в то время, к которому относятся данные обоих названных лиц, движение по железным дорогам было несомненно слабее, а следовательно и экономическая продуктивность этих путей была ниже, чем в настоящее время. Кроме того, следует заметить, что количество пудоверст, приходящееся на версту рельсовых путей, у нас выше, чем в Германии, Австро-Венгрии, Франции и Соединенных Штатах, и уступает только Англии [1]). И. С. Блиох, в цитированной выше статье, следующим образом определяет сбережения, доставленные стране нашими железными дорогами. За время с 1866 по 1888 г. нашими дорогами сделано 12,285 миллиардов пудоверст, за которые при перевозке на лошадях пришлось бы заплатить, считая по $0,_{159}$ с пуда и версты (т. е. менее $^1/_6$ коп.), 19,533 миллиона рублей. Уплачено же железным дорогам 3,718 милл. руб. Следовательно, сбережение, достигнутое на провозе, составляет 15,815 милл. руб., т. е. в $6^1/_2$ раз более израсходованного капитала, в сумме 2,833 милл. руб., на постройку тех железных дорог, к которым относится приведенное исчисление. Признавая, однако, что указанная сумма в 15,815 милл. руб., не может считаться во всем объеме действительным сбережением, И. С. Блиох находит возможным, следуя мнению французских инженеров Фрейсине,

---

[1]) См. „Статический Сборник" м-ва п. с., вып. III, стр. LXV, и „Стат. Обзор" изд. 1900 г. стр. 104, в которых приведены следующие сведения о количествах пудоверст на 1 версту железных дорог в разных странах (в миллионах):

Годы.	Россия.	Австро-Венгрия.	Германия.	Франция.	Англия	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

Дюпюи и Лейга, принять, что размеры денежных сбережений, действительно доставляемых стране железными дорогами, равняются валовому доходу железных дорог, увеличенному в 2—4 раза, и на этом основании приходит к заключению, что в 1890 году русские железные дороги доставили стране сбережение в сумме от 579 до 1,158 милл. руб. Если принять этот метод, то сумма сбережения за 1896 год, в которой валовой доход нашей сети составлял 420.873.000 руб., выразится цифрою от 841 до 1,683 милл. рублей.

В ближайшей связи с дешевизною перевозки, как важнейшею особенностью железнодорожного транспорта, стоит другая характеристическая черта его, выражающаяся в массовом характере перевозок. Значение этой черты железнодорожного транспорта для народного хозяйства проявляется в двух отношениях в зависимости от технических и экономических особенностей железных дорог. С одной стороны, совместное влияние особенных свойств рельсового пути и парового двигателя приводит к созданию такой массы транспортных услуг, которые при настоящих громадных размерах перевозок вообще не могли бы быть выполнены с помощью приложения животных сил [1]). С другой стороны, экономические особенности самого строя железнодорожных предприятий, в силу которых возрастание железнодорожного движения само собою уже понижает транспортные расходы, падающие на каждую единицу перевозимого груза, создают экономическую необходимость транспорта крупных масс товаров. Таким образом, значение удешевления перевозки, создаваемого железными дорогами, усиливается в огромной степени.

Уменьшение транспортных расходов, т. е. сокращение затрат капиталов и рабочих сил, употребляемых на перемещение людей и грузов, представляется основной услугой, оказываемой железными дорогами народному хозяйству. Издержки на перевозку входят в большей или меньшей степени в стоимость производства не только тех продуктов, которые доставляются на места потребления, но и в состав издержек производства всех вообще продуктов народного хозяйства. Подвоз сырых материалов, орудий и машин, доставка продовольствия для лиц, занятых в производстве, перевозка готовых продуктов, необходимые личные разъезды, сопряженные в настоящее время почти со всеми видами промышленности и торговли и т. д.,—все это необходимые составные части общего процесса изготовления предметов потребления во всей его совокупности. „Передвижение вещей и людей, говорит проф.

[1]) G. Cohn, стр. 751, и E. Sax, 7, объясняют массовый характер железнодорожного транспорта следующими двумя обстоятельствами: во-1-х, тем естественным фактом, что одна и та же сила тяги приводит в движение по гладким рельсам значительно большее количество груза, чем по хорошей грунтовой дороге, а именно при горизонтальном положении пути в 12 раз, при подъеме в 1 : 300 в 6 раз и при подъеме в 1 : 30 все таки вдвое, и во-2-х, тем свойством механического двигателя, по которому фактическая работа одной паровой лошади замещает работу трех живых лошадей.

Д. И. Пихно, есть необходимая составная часть производственного и менового процесса" [1]). Естественно поэтому, что всякое сокращение транспортных расходов не может не отражаться самым глубоким образом на всей хозяйственной жизни страны. Выражая собою ни что иное, как сокращение издержек производства народного хозяйства, оно является шагом вперед в деле развития его производительных сил и лучшей их утилизации и, в силу этого, ведет к общему росту производства страны. Прежде всего, удешевление перевозки и сокращение издержек производства, во 1-х, вызывает понижение цен продуктов и этим путем приводит к расширению потребления в прежних районах сбыта этих продуктов. Во 2-х, возможность более отдаленных перевозок открывает более широкий круг сбыта тем производителям, которые в состоянии изготовлять данные продукты с наименьшими издержками и, следовательно, пользуются преимущественным положением с однородными промышленниками других районов. При этом, вследствие столкновения на одних и тех же рынках более отдаленных и многочисленных производителей, конкуренция возрастает в своей интенсивности, что, в свою очередь, является новым фактором, способствующим понижению цен и росту производства. В 3-х, усовершенствования в средствах сообщения приводят к относительному уменьшению затрат труда и капитала на транспортное дело, что равносильно соответственному сбережению производительных сил для других целей. Конечно, усовершенствованные пути сообщения представляют фиксирование огромных капиталов, поглощают значительные земельные пространства и требуют деятельности многих рабочих сил. Но, если сооружение их было экономически-целесообразным предприятием, то фиксированные в них капиталы оказывают свои полезные услуги с значительно пониженными издержками по каждой из них, и, таким образом, известная часть рабочих сил и капиталов, которых требовал транспорт при прежних условиях, становится свободной для производства.

В этом же направлении сбережения капиталов и рабочих сил, лучшей утилизации и развития всех производительных сил страны действуют и другие вышеуказанные особенности железнодорожного транспорта. Увеличенная скорость перевозки пассажиров освобождает много времени для производительной деятельности, а скорость перевозки товаров увеличивает быстроту оборота капиталов и для некоторых продуктов впервые создает возможность сбыта на более или менее отдаленных рынках. Благодаря этим обстоятельствам, повышается производительность прежних предприятий и создается возможность основания предприятий совершенно новых. Большая безопасность и приспособление транспорта к особенностям перевозимого груза уменьшают риск его порчи и гибели и, следовательно, ведут к сбережению народного бо-

[1]) Пихно, стр. 16.

гатства. Улучшения в способах переезда людей и в передаче почтовой корреспонденции также отражаются во многих отношениях более или менее значительными сбережениями в затратах труда и капитала.

Таким образом, сооружение в стране железных дорог, как, впрочем, и всякое усовершенствование способов перемещения людей и товаров, имеет прямым следствием относительное уменьшение затрачиваемых на это дело рабочих сил и капиталов, вследствие чего, конечно, получается усиление этих обоих факторов хозяйства и, как естественный результат этого, общий рост производства страны. Это основное действие железных дорог, заключающееся в повышении производительности народного труда и капитала, является источником и всех других влияний и воздействий этих усовершенствованных путей сообщения как на всю экономическую жизнь страны в целом, так и на отдельные ее стороны. Так, прежде всего, этой особенностью железнодорожного транспорта обусловливается то замечательное воздействие железных дорог на общий строй экономической жизни страны, которое выражается в. так называемом, территориальном разделении труда, в специализации различных отраслей народного хозяйства по отдельным районам. При несовершенных средствах перевозки, обмен между более отдаленными областями, насколько он вообще возможен, необходимо ограничивается лишь теми продуктами, которые исключительно свойственны каждой из этих областей в силу естественных или культурных ее особенностей. Огромное же большинство продуктов может иметь сбыт лишь на местах производства в пределах ограниченных районов. Каждая местность вынуждена стремиться к удовлетворению возможно большего числа своих потребностей с помощью тех сырых материалов, которые находятся в ее распоряжении на месте. Вследствие этого, производство большей части предметов, необходимых для каждой данной местности, оказывается, при отсутствии дешевых и удобных путей сообщения, прикрепленным к ней. Таким образом, все отрасли промышленности необходимо рассеиваются по всей стране [1]), отнюдь не сосредоточиваясь в тех районах, в которых имеются наиболее благоприятные и выгодные для них условия. С развитием и усовершенствованием путей сообщения такое положение прекращается. Возникает постоянно расширяющаяся и усиливающаяся конкуренция между различными районами по производству и сбыту таких продуктов, которые в прежнее время могли находить лишь местное потребление. Благодаря усовершенствованным путям сообщения создается возможность в широкой мере утилизировать всякие местные особенности страны, благоприятные для различных производств. Всякое конкретное преимущество каждого данного района приобретает общее значение, так как этот район, пользуясь свойственными ему специальными благоприятными условиями, может производить

---

[1]) См. Гобсон, стр. 25 и след.

данные продукты с меньшими издержками, чем все другие местности в пределах сбыта этих продуктов, и, следовательно, может снабжать соответственный рынок наиболее дешево. Напротив того, все другие предметы, производство которых лучше или дешевле в других областях, этот район должен получать путем обмена. Однако, при этом безусловно необходимо известное соотношение между стоимостью транспорта и выгодами от специальных преимуществ различных местностей [1]). Если издержки перевозки не превышают выгод, получаемых от специальных преимуществ каждого производительного района, то такой обмен выгоден для обеих сторон и вполне отвечает общим интересам народного хозяйства. В этой именно выгодности и коренится экономическая необходимость и целесообразность территориального разделения труда и специализации различных отраслей промышленности по отдельным районам страны. Если же производство каких-либо продуктов в данной местности, несмотря на ее естественные и экономические преимущества (например, условия пользования капиталом, трудом и т. под.), требует в общем итоге, вместе с перевозкою этих продуктов до места потребления, затраты более значительных количеств труда и капитала, чем производство тех же предметов на месте их потребления, то разделение труда между этими местностями, а вместе с тем и транспорт между ними утрачивают всякую целесообразность. В таком случае общий принцип хозяйственной жизни—требование наилучшей утилизации производительных сил—требует не специализации промышленности по различным местностям, а, напротив того, ограничения производства и сбыта ближайшим районам, т. е., следовательно, возможного уклонения от транспорта и сопряженных с ним расходов. „Общий закон нормального хозяйственного процесса, говорит проф. Л. В. Ходский, состоит в производстве большей суммы ценностей, сравнительно с теми, которые уничтожаются во время этого процесса“ [2]). Поэтому если развитие перевозок в каком-либо направлении дает не облегчение и удешевление снабжения различных потребностей, но приводит к расточению капитала и производительных сил, то правильная экономическая политика требует, конечно, не содействия таким перевозкам, а прекращения их, притом—в силу того же своего общего принципа, по которому развитие транспорта и территориальное перераспределение различных отраслей промышленности должно быть поощряемо только в виду того, что, в конце концов, оно повышает полезный результат приложения произ-

[1]) Ср. Emil Rank. Das Eisenbahntarifwesen in seiner Beziehung zu Volkswirtschaft und Verwaltung. Wien. 1895, стр. 5—6, также 50—51. „Даже в том случае, если польза для потребителя от устранения препятствий к перемещению представляется доказанной, следует стремиться к этому лишь в той мере, насколько необходимые для этой цели жертвы находятся в правильном отношении к ожидаемой пользе, соблюдение этого правила тем важнее, что соответственные издержки должны быть, в конце концов, почерпнуты также из дохода потребителей“.

[2]) Л. В. Ходский Политическая экономия в связи с финансами. Изд. 3. Вып. I, стр. 33.

водительных сил страны, хотя при этом, быть может, и страдают интересы отдельных местностей и отдельных производителей. Мы обращаем особенное внимание на эти ограничительные положения, потому что нам придется еще возвратиться к ним при разборе весьма популярного мнения о безусловной полезности всякого облегчения и удешевления транспорта, совершенно независимо от того, каких затрат он требует на самом деле от народного хозяйства.

Из сказанного об основном влиянии железных дорог, посредством удешевления транспорта, на общий рост производства страны и на размещение различных отраслей промышленной деятельности по отдельным районам, вытекают и все дальнейшие последствия широкого развития рельсовых путей сообщения для экономической жизни современного цивилизованного мира. Благотворное воздействие железных дорог на земледелие и на другие виды добывающей промышленности в одних районах и странах и угнетающее влияние их на такие же отрасли промышленности в других местностях, могущественное влияние их на развитие промышленности перерабатывающей, на весь строй торговли и, наконец, на общее расширение потребления и возвышение жизненного уровня современного человечества—все это обусловливается огромным сокращением тех затрат труда и капитала, которые народное хозяйство вынуждено было до сооружения рельсовых путей сообщения употреблять на перемещение людей и грузов. Со введением парового транспорта впервые возникла возможность перевозки в больших размерах предметов малоценных, громоздких и тяжеловесных, каковы: хлеб, каменный уголь, руда, камень и т. п., которые почти не выдерживали огромных расходов прежних способов перевозки, а теперь заняли первое место в общей массе грузового движения всех стран. Это огромное расширение круга экономических оборотов привело к полному перевороту в условиях основных отраслей народного хозяйства. С одной стороны, оно уничтожило прикрепленность земледелия и других видов добывающей промышленности к местам потребления их продуктов, а с другой—освободило перерабатывающую промышленность от такой же прикрепленности к местам добычи сырых материалов и топлива. В результате получилось огромное расширение площади производства и районов сбыта. В прежнее время характер и система земледельческой культуры определялись, главным образом, в зависимости от положения данной местности в отношении рынков сбыта. С развитием же парового железнодорожного транспорта географическая близость к рынку утратила большую часть своего значения. Взаимные отношения земледельческих районов совершенно изменились, и в настоящее время преобладание на рынках сбыта имеют те районы, в которых земледельческая культура находит наиболее благоприятные естественные условия, почти независимо от близости или отдаленности этих районов от пунктов потребления. Человечеству открылись целые новые территории для посе-

тения и для получения продовольственных средств. В этом отношении железные дороги в чрезвычайной степени облегчили человеку осуществление одного из самых основных и постоянных его стремлений,— стремление к самосохранению, которое побуждает его преодолевать пространство и возможно шире раздвигать сферу своей хозяйственной деятельности, вступать в обмен с наиболее отдаленными странами и даже переносить туда всю свою жизнь [1]).

Влияние железных дорог на обрабатывающую промышленность выразилось в двояком направлении. Во-первых, расширение района сбыта усилило тенденцию ее к крупным размерам. Во-вторых, благодаря более или менее значительному уменьшению прежнего значения географической близости к месту получения сырых и вспомогательных материалов, все другие преимущества производства, каковы рабочие силы, капиталы, условия кредита и проч., соответственно приобрели гораздо большее влияние. Последствием нового положения явилась концентрация обрабатывающей промышленности в крупных городах. Конечно, различные отрасли промышленности подчиняются этому процессу далеко не в одинаковой степени, в зависимости от того, какую долю в цене фабрикантов составляет стоимость сырых материалов. Но тому же процессу концентрации способствует еще и то обстоятельство, что для весьма многих фабрикатов, вследствие незначительности транспортных расходов по отношению к их ценам, расстояние перевозки сделалось почти безразличным пред другими моментами, определяющими сбыт, так что уже самые малые преимущества в ценах или качестве произведений какого-нибудь предприятия обеспечивают за ним превосходство над конкурентами на самых отдаленных рынках. Это отражается самым глубоким образом не только на соотношениях между различными промышленными округами одной и той же страны, но и на соотношениях промышленностей целых стран. Развившаяся, благодаря современным способам сношения и перевозки, мировая конкуренция заставляет каждую местность обращать свои производительные силы специально и исключительно на те отрасли промышленности, в которых она пользуется в силу самых разнообразных обстоятельств и условий наибольшими преимуществами производства. Все это, конечно, ведет к общему удешевлению стоимости производства, понижению цен готовых продуктов и, следовательно, в конце концов облегчает достижение конечной цели народного хозяйства —возможно широкого удовлетворения потребностей населения при возможно меньших затратах капитала и труда.

Той же цели способствует и влияние железных дорог на торговлю. Сопряженное с железнодорожным транспортом уменьшение риска, ускорение оборотов, расширение их на больший круг местностей, сокра-

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

щение посредничества, замена ярмарок биржами, возможность использования наиболее подходящих торговых конъюнктур, изменение самых путей торговли (Суэцкий канал, трансконтинентальные дороги, великий сибирский путь, Панамский канал)—все это приводит к сокращению затрат труда и капитала, употребляемых народным хозяйством на торговый механизм, т. е. на перемещение продуктов от производителей к потребителям, и составляет целую эпоху в экономической истории человечества.

Наконец, влияние железных дорог на культурную, общественную и государственную жизнь современных обществ обусловливается теми же свойствами железнодорожного транспорта—его дешевизною и скоростью, которые послужили источником указанных глубоких перемен во всех областях народного хозяйства. Население становится все более и более подвижным, все большая и большая часть его отрешается от прикрепленности к определенному месту и получает возможность передвигаться на более и более отдаленные расстояния—для приискания заработков, основания новых предприятий, получения образования, для излечения, для удовлетворения потребности во взаимном общении и обмене мыслей. Этим путем железные дороги способствуют, по справедливому замечанию Г. Кона, более интенсивному и концентрированному действию совокупных сил всего общества и предоставляют возможность более широкого участия в общественной жизни. Значение железных дорог для осуществления стратегических и политических задач государства понятно само собою. Военные и административные силы государства получили, благодаря железным дорогам, такое огромное развитие, какое было просто немыслимо при прежних путях сообщения. Удешевление стоимости перевозки, ее массовой характер и скорость, созданные железными дорогами, привели в этих областях к достижению таких задач, самая постановка которых была невозможна в прежнее время. Однако, мы не будем входить в рассмотрение вопроса о значении и задачах железных дорог для целей военных и национально-политических, при достижении которых экономические соображения по необходимости отступают на второй план. Предмет нашего изучения—те принципы, которым должна следовать государственная власть в отношении железных дорог, как фактора экономической жизни страны, и, следовательно, для выводов наших может иметь значение лишь экономическая роль железных дорог, их влияние и способы воздействия на общий ход и развитие народного хозяйства. А в этом отношении изложенные выше соображения убеждают нас, что все благотворное воздействие рельсовых путей сообщения на народное хозяйство, на рост производительных сил и национального богатства страны вытекает из указанных основных особенностей этих путей, приводящих в своей совокупности к крупному сокращению затрат труда и капитала, необходимых на перемещение людей и грузов. Отсюда прямой вывод отно-

сительно руководящей цели железнодорожной политики вообще и тарифной в частности. Очевидно, эта цель должна заключаться в создании таких условий железнодорожного дела в стране, при которых вкладываемые в железнодорожные предприятия капиталы и труд были бы возможно более производительными в общем ходе народного хозяйства, т. е. исполняли бы возможно большую и наиболее нужную работу в общей системе экономической деятельности страны и, таким образом, способствовали бы наиболее успешному осуществлению основных функций рельсовых путей сообщения.

Для предупреждения возможных возражений против правильности этого основного положения; как общего руководящего принципа железнодорожной политики, мы должны оговориться, что требование наибольшей экономической производительности не может по самому существу дела относиться к тем рельсовым путям сообщения, главные мотивы сооружения которых заключаются не в предоставлении облегчения торгово-промышленным оборотам народного хозяйства, но коренятся в соображениях государственной необходимости, в целях и нуждах военного и гражданского управления страны. Как известно, соображения и мотивы этого последнего рода играли в прежнее время и продолжают до сих пор играть весьма важную роль в истории не только железных дорог, но и всяких вообще средств сношения и сообщения (шоссе, каналы, почты, телеграфы). Еще в Римской империи дорожное и почтовое дело было доведено сравнительно до высокой степени совершенства под давлением настоятельных потребностей военной защиты и государственного управления, причем некоторые линии устраивались даже исключительно для надобностей государства с устранением частных лиц от пользования ими. Подобным же образом и в новейшее время в европейских государствах при проведении многих железных дорог, каналов и телеграфов решающее значение имели также стратегические и политические, а не экономические соображения. Мотивы стратегического и политического свойства играют особенно важную роль при устройстве всяких путей и способов сношения в областях и странах, в которых недостаточность культурного развития ставит важные препятствия успешному осуществлению задач военного и гражданского управления. Так, главным мотивом к сооружению рельсовой сети в Пруссии с 1842 года послужила потребность связать между собою главнейшие пункты страны и отдаленные провинции с центром. То же самое имело место и у нас в 50 и 60-х гг., а и в известной степени и до сих пор наша железнодорожная сеть расширяется нередко под влиянием мотивов стратегических и политических, а не только чисто хозяйственных (великий сибирский путь, среднеазиатские дороги). Во всех таких случаях при проектировании новых железных дорог вопрос о соотношении между издержками сооружения дороги и ожидаемыми от нее экономическими выгодами по необходимости отступает на задний

план. Экономическое значение новых линий и их доходность принимаются в соображение лишь как побочное обстоятельство, имеющее совершенно второстепенное значение. По существу же вопрос разрешается в зависимости от степени настоятельности данной государственной потребности и от размеров общих финансовых средств, которыми располагает государство в данное время. Здесь выступают на первый план интересы высшего порядка, а не экономические выгоды, вовсе даже не являющиеся мотивом к возбуждению вопроса о необходимости тех или других военных и политических железных дорог, и поэтому самое решение таких вопросов исходит не от учреждений, ведающих хозяйственную и финансовую жизнь народа и обязанных лишь изыскать необходимые финансовые средства, но дается теми установлениями, на которых возложено попечение о высших военных и политических интересах страны. Это и вполне понятно, потому что сооружение новых стратегических дорог, как замечает Густ. Коп, стоит наравне с постройкою новых судов, новых крепостей, военных гаваней, увеличением численности армии или заменою устаревшего вооружения новым.

Таким образом, покрытие расходов по сооружению железных дорог, предназначаемых не для удовлетворения потребностей народного хозяйства, а для целей собственно государственного управления, неизбежно предполагает материальные пожертвования из общегосударственных средств. То же самое следует сказать и относительно пользования существующими уже рельсовыми путями для целей военной защиты или гражданского управления. Здесь не может быть и речи о том, чтобы издержки, сопряженные с пользованием дорогою, возмещались экономическими результатами перевозок. Эти издержки относятся или на общие средства казны в форме уплаты за каждую перевозку по определенным тарифам, или покрываются самими железными дорогами на основании особых условий концессии.

Совершенно иначе ставится вопрос о сооружении и эксплоатации железных дорог, предназначаемых для служения потребностям экономического оборота. По самому существу своему железные дороги этого рода должны приносить народному хозяйству такие выгоды, которые превышали бы затраты труда и капитала, необходимые для их сооружения, притом в более значительной степени, чем те выгоды, которые могли бы быть достигнуты обращением тех же затрат на обыкновенные грунтовые и шоссированные дороги, на водные пути сообщения или непосредственно в торгово-промышленные предприятия страны. Если какая-либо железная дорога не дает таких результатов, то очевидно, она не отвечает своему назначению, является убыточной для народного хозяйства, и следовательно самое сооружение ее должно быть признано нецелесообразным с общей экономической точки зрения. Неудачные предприятия всегда, конечно, отражаются неблагоприятным образом на

общих интересах экономической жизни страны, каких бы отраслей промышленности они не касались; но последствия их особенно тяжелы, когда они имеют место в железнодорожном деле с его огромными основными капиталами и безвозвратным характером большей части основных затрат. В виду важных технических и экономических особенностей железнодорожного транспорта, на которые мы неоднократно уже указывали в предыдущем изложении, становится необходимым для надлежащего обеспечения общих интересов, чтобы при всяком проектировании новой железной дороги был предварительно выясняем самым тщательным образом вопрос о соотношении между расходами, потребными для сооружения данной дороги, и теми экономическими выгодами, которые она может дать народному хозяйству.

Вышеприведенный анализ основных функций железных дорог в общем ходе и развитии экономической жизни страны показывает, что, во-первых, они сокращают транспортные расходы народного хозяйства по существующим уже пассажирскому и товарному движениям, развившимся еще при прежних путях сообщения, и во-вторых, что они создают новые условия для приложения и развития производительных сил страны, вызывая к жизни новые районы производства и открывая новые рынки сбыта. В том и другом случае действительное осуществление железною дорогою этих задач выражается в размерах ее товарного и пассажирского движений, которое в первом случае появляется почти непосредственно вслед за открытием действий дороги, а во втором—через некоторый период времени, необходимый для соответственного изменения и приспособления народного хозяйства к новым условиям транспорта. Поэтому, если установившиеся на какой-либо железной дороге грузовое и пассажирское движения ни по своим размерам, ни по своему свойству не соответствуют вложенным в нее затратам, то, значит, эта дорога не осуществляет с достаточной успешностью вышеуказанных задач рельсовых путей сообщения. Это может обусловливаться—или тем обстоятельством, что при самом проектировании дороги размеры движения, на которое было рассчитано ее сооружение, определены были преувеличенным образом, или же тем обстоятельством, что удешевление транспорта, предоставляемое новой дорогой, не на столько значительно, чтобы привлечь грузы с прежних путей сообщения или чтобы создать новые перевозки, т. е. видоизменить распределение различных производств в стране и увеличить общее потребление. Выяснение всех этих обстоятельств, путем всестороннего исследования условий и размеров существующего производства и товарного обращения в районе тяготения проектируемой линии и возможного развития их в будущем, необходимо должно, конечно, предшествовать осуществлению всякого проекта новой железнодорожной линии, и если результаты такого исследования приводят к заключению о невероятности развития перевозок на проектируемой линии до таких размеров, при

которых необходимые затраты возмещались бы ожидаемыми выгодами, то проект сооружения подобной линии должен быть безусловно отвергнут с точки зрения общих интересов народного хозяйства.

Все эти соображения о необходимых условиях, при которых сооружение новых дорог, предназначаемых для служения потребностям экономического оборота, может быть признано целесообразным, относятся, конечно, и к их эксплоатации. Экономические выгоды, достигаемые железными дорогами, должны покрывать всю совокупность железнодорожных расходов, а не только тех, которые употреблены собственно на сооружение рельсовых путей. Каждая перевозка, совершаемая для целей торгово-промышленных оборотов, должна давать в общей экономии народного хозяйства некоторый излишек, хотя бы даже самый малый, против тех специальным издержек, которые вызываются ею самой. Если этого нет, если экономические результаты перевозок ниже обусловливаемых ими затрат, то это означает, что работа железной дороги является не улучшением в формах и способах утилизации производительных сил страны, а представляет собою непроизводительное расточение народного труда и капитала. То же самое следует сказать и об эксплоатации стратегических и политических железных дорог в интересах торгово-промышленной жизни страны. Как только дороги этого рода начинают служить целям экономическим, они должны подчиняться и общим законам экономического оборота и потому должны быть поставлены в этом отношении в одинаковые условия с железными дорогами, рассчитанными при самом сооружении своем на служение интересам народного хозяйства. Приложение к ним общего принципа наилучшей утилизации раз затраченных капиталов и производительных сил в такой же мере обязательно с точки зрения общих интересов экономического развития страны, как и во всех других отраслях экономической деятельности.

Итак, мы приходим к следующему заключению: для того, чтобы железные дороги, как фактор экономической жизни страны, могли осуществлять с успехом свою основную функцию, которою и обусловлена их всемирно-историческая роль в жизни современных цивилизованных народов, необходимо, чтобы — как сооружение рельсовой сети, так и эксплоатация ее, т. е. все железнодорожное дело в целом — было поставлено в такие условия, при которых обеспечивается возможно высшая производительность огромных капиталов и наилучшая утилизация производительных сил страны, вложенных в рельсовые пути сообщения и непрерывно затрачиваемых на поддержание их в действии.

Это общее положение объединяет оба момента железнодорожного дела, составляющие две отдельные сферы железнодорожного хозяйства: сооружение новых железных дорог и эксплоатацию существующей уже рельсовой сети. Но хотя обе эти сферы и связаны единством конечной цели и общего руководящего принципа, каждое из них имеет свой

особый предмет, подчиняется своим законам и потому практическая политика должна выработать для каждой из них свои определенные конкретные требования. Предмет нашего изучения—железнодорожные тарифы—относится ко второй из указанных сфер—к эксплоатации существующей рельсовой сети и составляет лишь одну из ее отраслей—коммерческую. Эта частная отрасль железнодорожного хозяйства имеет свою специальную цель, хотя и вытекающую непосредственно из приведенной общей цели железнодорожной политики, но ограниченную более узким кругом практических задач. Многие вопросы, предварительная разработка которых безусловно необходима при рассмотрении всяких проектов новых железнодорожных линий, здесь вовсе не должны иметь места. Пока еще только идет речь о сооружении новых железных дорог, то, конечно, прежде всего требуют разрешения вопросы о том,—действительно ли потребности народного хозяйства вызывают необходимость перехода от грунтовых дорог и водной перевозки к усовершенствованным железнодорожным путям сообщения, следует ли, с точки зрения общего блага, вносить в экономическую жизнь страны этот новый могущественный фактор развития, соответствует ли общим интересам народного хозяйства фиксирование огромных капиталов и производительных сил страны в железнодорожные предприятия и т. п. Но, когда рельсовые пути сообщения уже построены, и, таким образом, известная часть национального богатства и производительных сил страны безвозвратно получила определенное назначение, приведенные вопросы, как окончательно решенные, устраняются и дают место новым задачам. Тогда уже не время рассуждать о том, полезно ли вообще или нет привлечение грузов с гужевых и водяных сообщений на железные дороги, следует или нет допускать конкуренцию различных земледельческих и промышленных районов между собою, соответствуют ли общим интересам народного хозяйства изменения в организации торговли, обусловливаемые переходом к железнодорожному транспорту, словом, не время возбуждать все те вопросы которые в принципе уже решены признанием необходимости для страны усовершенствованных железнодорожных путей сообщения. По отношению к сооруженной уже рельсовой сети задачи железнодорожной политики всецело сводятся к такой постановке дела эксплоатации, при которой достигалась бы наилучшая утилизация ее производительных сил, так как только этим путем могут быть получены действительно наиболее полезные результаты для общих интересов народного хозяйства. Все приведенные вопросы о влиянии железнодорожного транспорта на различные стороны экономической жизни могут получить правильное разрешение единственно лишь в зависимости от условий достижения основной цели железнодорожного хозяйства. Отвлечение грузов с грунтовых и водяных путей на железные дороги, развитие новых районов производства, изменение установившихся отношений между различными промышленными, торговыми и потребительными центрами и т. д., и т. д.—

все это действительно отвечает общим интересам народного хозяйства и содействует развитию его производительных сил лишь в том случае и в той лишь мере, поскольку оно является результатом наилучшей утилизации железнодорожной сети. Только при этом условии изменения в экономической жизни страны, вызываемые внесением в народное хозяйство такого могущественного фактора, как железные дороги, могут быть признаны действительно естественными, вытекающими из общих законов экономического развития, а не из произвольного усмотрения лиц и учреждений, распоряжающихся — эксплоатацией рельсовой сети.

Итак, основным руководящим законом управления железнодорожным хозяйством во всей его совокупности должно быть поставлено требование, чтобы железнодорожная сеть страны исполняла возможно большую и наиболее нужную работу по перемещению людей и грузов с возможно меньшими издержками для народного хозяйства. А для этого, как видно из всего предыдущего изложения, необходима такая постановка всех отраслей железнодорожного хозяйства, при которой достигается наилучшее и всестороннее использование капиталов и производительных сил представляемых железными дорогами. При колоссальных размерах этих капиталов и производительных сил не только всякое нецелесообразное пользование услугами железных дорог, но даже просто недостаточное использование рабочих сил железнодорожного аппарата неизбежно сопровождается крупными потерями в общей экономии страны. Чтобы составить себе хотя приблизительное конкретное представление о степени этого вреда, достаточно обратить внимание на размеры основных и текущих затрат на железнодорожное дело в различных странах и сравнить эти затраты с государственными бюджетами, а также с капиталами и производительностью других важнейших отраслей народного хозяйства в тех же странах.

Эмиль Ранк принимает, что сооружение первоклассных железных дорог, в среднем, обходится, по крайней мере, в 15 раз дороже, чем сооружение первоклассных гужевых путей сообщения и, по крайней мере, в 3 раза дороже каналов [1]). Густав Кон считает, что постройка железных дорог требует в 10—20 раз больше затрат, чем грунтовые или шоссированные дороги, и замечает по этому поводу, что всякая расточительность и неправильность в железнодорожных сооружениях в 10—20 раз вреднее, чем если она имеет место в отношении обыкновенных гужевых дорог [2]).

Капиталы, затраченные на устройство железных дорог к концу 1896 года в главнейших государствах Европы и Соединенных Штатах

[1]) E. Rank, 55.
[2]) G. Cohn, III, S. 788.

Сев. Америки и валовая выручка, полученная железными дорогами в тех же странах, составляли в миллионах кредитных рублей [1]):

	Капитал сооружения	Валовая выручка
В России	3.801	420,2
„ Австр-Венгрии	2.948	296,4
„ Германии	5.126	722 „
„ Франции [2])	5 889	473 „
„ Англии	9 739	852 „
„ Соединенных Штатах . . .	21 145	2,242,3
Итого . . .	48 948	5,008,7

Складочный капитал всех акционерных предприятий в России (за исключением железных дорог) составлял в 1895 году 890 милл. рублей. Общий итог производительности русской промышленности М. Федоров [3]) определяет в 2.300 милл. рублей, а сельского хозяйства в 2.930 милл. рублей. Оспаривая эти данные, Л. Тихомиров с своей стороны, дает следующие цифры: для обрабатывающей (крупной и кустарной) 1,062 м. р. и для промышленности добывающей (сельское хозяйство, рыболовство, звероводство и горный промысел) 3,390 м. р. [4].

В Соединенных Штатах, по данным за 1890 г., капиталы, вложенные в промышленность и сельское хозяйство, и годовая их производительность, составляли в миллионах рублей:

	Капиталы	Производительность
Промышленность . .	12,700	18,200
Сельское хозяйство . .	31,700	4,700

О соотношении размеров государственного и железнодорожного хозяйств можно судить по нижеследующим данным об итогах государственных расходов (включая местные) в 1892 году и валовой выручки железных дорог за 1893 год:

	Государственные расходы	Валовая выручка железных дорог
	Тысячи рублей	
Россия	978,167 [6])	328,200
Франция	1.124,214 [5])	451,700
Великобритания и Ирландия	972,005 [5])	762,800
Германия	1.359,091 [6])	513,189
Австрия	642,503 [5])	156,883
С.-А. Соед. Штаты .	687,175 [5])	2.380,500

Уже этих немногих и отрывочных данных достаточно, чтобы видеть, какой огромный элемент в общей совокупности хозяйства современных

---

[1]) „Статистический Сборник" м-ва п. с. вып 53, стр. LXV.
[2]) Данныя относительно Франции относятся к концу 1895 г.
[3]) „Русское Экономическое Обозрение" 1898 г. № 11, стр. 5.
[4]) Л. Тихомиров. Земля и фабрика. 1899 стр. 29.
[5]) Л. Ходский. Основы государственного хозяйства 1894 г., стр. 26.
[6]) За $18^{89}/_{90}$ г. E. Rank, стр. 57.
[7]) Валовая выручка нашей сети в 1899 г. составила 508 миллионов рублей.

народов составляют железные дороги. Валовая выручка нашей рельсовой сети за 1897 год [1]), достигла приблизительно 437,4 милл. рублей, причем чистый доход на затраченные капиталы равнялся $4^1/_2 - 5\%$; следовательно, всю эту валовую выручку и следует признать едва достаточной для покрытия всей стоимости услуг сети в том же году. Таким образом, наша сеть поглощает ежедневно $1^1/_4$ милл. руб. Само собою понятно, что при таких огромных ежедневных расходах всякое непроизводительное или недостаточное использование работы нашего железнодорожного аппарата равнозначительно огромным потерям в общей экономии страны и поэтому не может быть допускаемо при рациональной постановке железнодорожного хозяйства.

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

ГЛАВА V.

Различные системы пользования услугами железных дорог и способов возмещения основных и оборотных расходов железнодорожного хозяйства.—Практические задачи управления железнодорожными тарифами.—Предоставление железнодорожных услуг во всеобщее безвозмездное пользование.—Установление тарифов по средним нормам для главных категорий железнодорожных услуг с целью возмещения лишь одной части железнодорожных расходов и с отнесением другой части их на общегосударственные средства.

При выяснении конкретных целей управления железнодорожными тарифами можно исходить из двух точек зрения на задачи деятельности железных дорог. С одной точки зрения задача этой деятельности заключается в предоставлении стране усовершенствованного транспорта, т. е. в возможно лучшем и полном удовлетворении потребности ее в пространственном перемещении людей и грузов. Согласно этой точке зрения железнодорожная промышленность совершенно однородна по своим конкретным задачам с другими отраслями промышленности добывающей и перерабатывающей, которые все направлены к возможно лучшему и полному удовлетворению определенных потребностей с возможно меньшими затратами труда и капитала. Так, например, не возникает никаких сомнений в том, что задача каменоугольной промышленности сводится к удовлетворению потребности в топливе, задача промышленности машиностроительной состоит в снабжении всех производств и промыслов машинами, задача различных видов переработки жизненных продуктов и материалов—в возможно лучшем и дешевом удовлетворении разнообразных потребностей человека в питательных веществах и т. д. и т. д. Никакая другая точка зрения на задачи всех этих отраслей промышленности никем не выставляется, да едва ли она и возможна по самому существу дела. Кроме того, в отношении всех указанных видов народной производительности само собою разумеется, что цены за изготовляемые ими продукты должны сполна покрывать издержки производства и давать соответственную условиям каждого предприятия прибыль. В отношении же задач железнодорожной промышленности и способов покрытия ее издержек существует, кроме вышеупомянутого, еще и совершенно другой взгляд, который выделяет эту промышленность из ряда других отраслей народного хозяйства и создает для нее совершенно особое положение. Согласно этому взгляду, удовлетворение потребности страны в усовершенствованном транспорте

не может служить само по себе задачею железных дорог. Деятельность последних так глубоко затрагивает все народное хозяйство, равно как и все стороны общественной и государственной жизни, что при определении тех условий, на которых должно быть предоставляемо пользование железнодорожным транспортом, невозможно ограничиться условиями и задачами самой железнодорожной промышленности, но необходимо считаться с более широкими задачами всей экономической и общей политики государства. С этой точки зрения на железные дороги, предоставление их транспортных операций обращается в способ воздействия на экономическую жизнь страны в тех или иных направлениях, или даже в средство удовлетворения тех или иных общественных и государственных потребностей. При этом, само собою разумеется, что вопрос не только о прибылях на железнодорожные капиталы, но и о простом возмещении расходов железнодорожного хозяйства отступает на второй план. Становится возможным такое положение, при котором отпадают какие бы то ни было доходы железных дорог и вся совокупность расходов последних должна быть покрываема из каких-либо особых от самых железнодорожных предприятий источников. Таким образом оказывается, что вопрос о ближайших практических задачах управления железнодорожными тарифами, являющийся в сущности лишь частью более широкого общего вопроса об условиях, на которых должно быть предоставляемо публике пользование услугами железных дорог, находится в теснейшей непосредственной связи с основным вопросом железнодорожного хозяйства об источниках для покрытия затрат по сооружению и эксплоатации железных дорог. То или иное решение вопроса об условиях пользования железными дорогами глубоко затрагивает всю систему железнодорожного хозяйства и не только определяет общий характер и конечные результаты деятельности железных дорог, но в значительной степени влияет и на размеры железнодорожных расходов. Самая возможность преследовать те или иные задачи посредством установления соответственных железнодорожных тарифов уже предполагает определенные способы и источники покрытия издержек железнодорожного хозяйства, равно как и обратно, выбор известных источников для получения средств на эти расходы уже заранее исключает возможность ставить железнодорожной тарификации произвольные практические цели и предрешает вопрос относительно этих целей в данном определенном смысле. Таким образом, обе стороны поставленного выше вопроса—определение условий пользования железными дорогами—с одной стороны и установление способов для покрытия расходов по сооружению и эксплоатации их—с другой так тесно соприкасается друг с другом, что самое рассмотрение задач управления железнодорожными тарифами представляется положительно невозможным без одновременного разрешения вопроса о тех источниках, на которые

должны быть относимы основные и текущие расходы железнодорожного хозяйства.

Возмещение и оплата основных капиталов и эксплоатационных расходов железных дорог может производиться или из доходов, выручаемых самими железными дорогами, или из общегосударственных средств, получаемых посредством налогов со всего населения страны. Возможно также соединение этих обоих источников, т. е. покрытие одной части затрат из железнодорожных доходов, а другой—из общегосударственных рессурсов. Третий же мыслимый способ покрытия этих расходов—именно за счет акционерных обществ или отдельных частных лиц, вложивших свои капиталы в железнодорожные предприятия, представляется совершенно исключительным и не может иметь сколько-нибудь серьезного практического значения. Само собою понятно, что частные лица не дадут своих капиталов сознательно и добровольно на такое дело, которое не обещает возмещения необходимых затрат с известной прибылью, если и не по данному специальному предприятию, то хотя бы по другим предприятиям, сосредоточенным в руках тех же лиц. Покрытие железнодорожных расходов за счет владельцев железных дорог имеет место на практике собственно лишь в случаях неудачного сооружения линий, по которым убытки необходимо падают на самих предпринимателей. О принудительном же возложении расходов по производству железнодорожных услуг на тех, кто взял на себя производство этих услуг, не может быть и речи. Его нельзя было бы оправдать ни с юридической, ни с экономической точки зрения. При первых же попытках применения этой системы на практике стало бы немыслимым ни дальнейшее развитие железнодорожной сети, ни нормальное функционирование существующих железных дорог. Таким образом, постоянными действительными источниками для получения необходимых средств на покрытие расходов железнодорожного хозяйства могут служить только доходы самих железных дорог и общегосударственные ресурсы. Принятие того или иного положения выражается в установлении известных условий пользования железными дорогами, которое может быть или безвозмездным для всех желающих, или же может быть предоставляемо не иначе как под условием уплаты известных сборов. Первый случай, т. е. предоставление услуг железных дорог во всеобщее безвозмездное пользование, устраняет самую идею железнодорожных тарифов, а вместе с тем и какого бы то ни было управления ими. В этом случае, очевидно, не может быть и речи о каких либо доходах железных дорог и, следовательно, вся совокупность расходов железнодорожного хозяйства, как по доставлению и возмещению основных капиталов, затраченных на сооружение рельсовых путей, так и текущих расходов по их эксплоатации, должна производиться за счет общегосударственных средств. Только во втором случае, когда признана необходимость и целесообразность взимания

особых сборов за оказываемые железными дорогами услуги, впервые возникает вопрос о системе управления железнодорожными тарифами, о тех задачах и принципах, которые должны быть приследуемы при их установлении, и также только в этом случае впервые создается возможность покрытия расходов железнодорожного хозяйства не из общегосударственных средств, но из доходов самих железных дорог. Но ограничиться рассмотрением одного лишь этого второго случая мы находим положительно невозможным, как потому, во 1-х, что едва ли было бы логически правильно приступать к анализу и оценке разного рода возможных практических задач и целей управления железнодорожными тарифами ранее, чем доказана экономическая необходимость и целесообразность самого взимания особых сборов за железнодорожные услуги, так и в виду того, во 2-х, что те обстоятельства и соображения, которые выясняют сущность и значение системы предоставления железных дорог во всеобщее безвозмездное пользование, в то же время представляются существенно важными и для правильной оценки различных систем управления железнодорожными тарифами, как совокупности задач и принципов их построения. Таким образом, поставленный нами сравнительно более узкий вопрос собственно о практических задачах железнодорожной тарификации, по необходимости, тесно связывается и даже входит как простая составная часть в более широкие вопросы об условиях пользования железнодорожным транспортом вообще и об источниках и способах покрытия расходов железнодорожного хозяйства.

В отношении условий пользования услугами железных дорог и способов возмещения основных и оборотных расходов железнодорожного хозяйства теоретически представляются, по нашему мнению, возможными следующие системы:

1) предоставление железнодорожных услуг во всеобщее безвозмездное пользование с принятием всей совокупности расходов железнодорожного хозяйства на общегосударственные средства;

2) установление сборов за операции железных дорог по принципам, принятым для установления государственных пошлин (principe de redevence, Gebührenprinzip), т. е. по немногим средним нормам для главных категорий железнодорожных услуг, в таком размере, чтобы достигалось покрытие лишь одной какой-либо части железнодорожных расходов, с отнесением другой части этих расходов на общегосударственные средства;

3) назначение железнодорожных сборов в таких размерах и с таким расчетом, чтобы достигалось не только покрытие всех расходов железнодорожного хозяйства (как по оплате % и погашению железнодорожных капиталов, так и по эксплоатации), но и получалась еще: или а) средняя в стране прибыль на эти капиталы, или б) возможно высшая на них прибыль;

4) управление железнодорожными тарифами, как простым орудием общей экономической политики государства, т. е. установление их вне всякой зависимости и отношения к необходимости возмещения расходов железнодорожного хозяйства из того или другого источника, но единственно с целью воздействия на ход и развитие экономической жизни страны в тех направлениях, какие представляются желательными в каждый данный момент по соображениям общей экономической политики государства;

5) установление железнодорожных тарифов, не считаясь, как и в предыдущем случае, с доходностью железных дорог и с необходимостью возмещения расходов по их сооружению и эксплоатации, в таких размерах и с таким расчетом, чтобы возможно более облегчить удовлетворение разного рода народных и государственных потребностей, в широком смысле слова, и достижение всякого рода культурных и государственных задач (напр., народное здравие, продовольствие, образование, сооружение общественных зданий—церквей, школ, домов призрения и т. п., поддержание различных групп населения, тех или других областей государства и т. д., и т. д.); наконец,

6) управление железнодорожными тарифами может не ограничиваться какою-либо одною из перечисленных задач, но, смотря по обстоятельствам и по собственному усмотрению, свободно избирать ту или иную из этих целей и назначать тарифные ставки в таких размерах и с таким расчетом, чтобы обеспечить достижение именно этой цели.

Каждая из этих систем пользования железнодорожным транспортом и возмещения вызванных им расходов не только затрагивает самыя основания железнодорожного хозяйства и влияет на все его направление, но, вместе с тем, глубоко отражается также на интересах всего народного хозяйства, определяя размеры и продуктивность его затрат на железнодорожное дело.

В предыдущих главах мы выяснили основной руководящий закон железнодорожного хозяйства, соблюдение которого безусловно необходимо, чтобы железные дороги могли успешно выполнять присущую им функцию в общей системе народного хозяйства, заключающуюся в содействии возможно высшему развитию и наилучшей утилизации капиталов и производительных сил страны. В силу этого закона железнодорожное хозяйство должно быть организовано таким образом, чтобы удовлетворение потребности страны в железнодорожном транспорте производилось с возможно меньшими для народного хозяйства затратами капиталов и рабочих сил. Только такая постановка железнодорожного дела, при которой обеспечено строгое соблюдение этих требований, действительно соответствует общим экономическим интересам всего государства, а не служит односторонним и всегда, до известнай степени, случайным поощрением особенных интересов каких-либо отдельных

местностей или отдельных отраслей торговли и промышленности. С этой точки зрения и надлежит рассмотреть все перечисленные системы пользования железнодорожным транспортом и выяснить отношение каждой из них к основным руководящим принципам, как самого железнодорожного хозяйства, так и всего народного хозяйства страны вообще. Тогда сами собою определятся и те конкретные практические задачи железнодорожной тарификации, осуществление которых должно быть возложено на учреждения и органы, управляющие железнодорожными тарифами, как их прямая и непосредственная обязанность:

1. Предоставление железных дорог во всеобщее безвозмездное пользование.

Мысль о предоставлении железнодорожных услуг во всеобщее безвозмездное пользование весьма популярна в публике и в особенности во многих заинтересованных кругах, наиболее пользующихся железнодорожным транспортом. Многим представляется весьма соблазнительной аналогия гужевых и водных путей сообщения с железными дорогами и кажется, что последние принесут наибольшую „общественно-хозяйственную“ пользу, если будет установлена бесплатность железнодорожного транспорта. Правда, эта идея редко выражается открыто и в форме положительного последовательно проводимого требования, но в скрытой форме, в виде молчаливо признаваемого убеждения в полной ее справедливости и целесообразности, она несомненно присуща очень многим рассуждениям и взглядам, высказываемым по тарифным вопросам. Именно эта идея, как мы увидим ниже, и является единственным логическим основанием для огромного большинства требований, предъявляемых публикой относительно понижения железнодорожных тарифов. Та же идея, но только с некоторым ограничением, именно в форме частичной возмездности железнодорожных услуг, являющаяся обыкновенно в виде так называемого „принципа пошлин“ (Gebührenprinzip, principe de redevence), пользуется уже совершенно открытым сочувствием в весьма широких кругах публики. Только такою распространенностью мысли о желательности бесплатного железнодорожного транспорта и можно, как нам кажется, объяснить то странное на первый взгляд обстоятельство, что система всеобщего безвозмездного пользования услугами рельсовых путей сообщения, на практике никогда и нигде не допускавшаяся и теоретически решительно отвергаемая всеми авторитетными экономистами и специальными писателями по железнодорожным вопросам, тем не менее во всех почти трактатах по железнодорожным тарифам подвергается более или менее подробному и серьезному анализу.

Следует, впрочем, оговориться, что требование полной и даже частичной безвозмездности железнодорожных услуг весьма редко предъ-

является к частным железнодорожным предприятиям. Всякому сама собой очевидна полная несообразность подобного требования в отношении частных капиталов и частных предпринимателей, от которых можно требовать безвозмездности лишь некоторых заранее определенных услуг, напр., по перевозке почты, должностных лиц и т. п., но никак не отказа от всякой доходности вообще. Идея бесплатности связывается собственно только с теми услугами по сношениям и сообщениям, которые оказываются общественными учреждениями этого рода; таковы: общественные гужевые пути сообщения, судоходные реки, каналы, государственная почта, телеграф, государственные железные дороги. Поэтому, чем более рельсовая сеть сосредоточивается в руках государства, тем более основательным и справедливым становится, по мнению многих, требование установления бесплатности железнодорожного транспорта. Мы можем привести целый ряд ходатайств о различных понижениях тарифов, в которых просители прямо указывают на переход дороги в руки казны, как на главное основание своих домогательств, поясняя, что если частное общество не могло из „своекорыстных интересов" сделать им ту или иную уступку, то государство, задача которого заключается в содействии „общим интересам", не должно и не имеет нужды стремиться непременно к получению дохода от принадлежащих ему дорог. Не только частные лица, но и земские собрания возбуждают совершенно аналогичные ходатайства [1]). Любопытно, что то же самое явление имело место и в Пруссии. Как свидетельствует H. Schwabe, член королевской железнодорожной дирекции в Бреславле, после перехода в руки государства прусских железных дорог к правительству стали поступать ежегодно из всех частей государства от самых разнообразных заинтересованных кругов многочисленные ходатайства об общем понижении тарифов, как на произведения сельского хозяйства, так и на прочие массовые грузы [2]), каковы: железная руда, каменный уголь, кокс, известняк, удобрительные вещества и т. п. Судя по тому, что почти все эти многочисленные ходатайства неизменно были отклоняемы прусским управлением государственных железных дорог из опасения крупного ущерба в доход-

---

[1]) См. „Нужды сельского хозяйства и меры их удовлетворения по отзывам земских собраний". Изд. министерства земледелия и государственных имуществ. Спб. 1899. Стр. 169 и след. Особенно характерен отзыв бессарабского земства, которое прямо высказывает, что железные дороги „должны придти на помощь производителям и, не думая о барышах, дать сельскому хозяйству возможность существовать и при самых низких ценах, брать даже на себя часть убытков". „С переходом всех жел. дорог в руки правительства, понижение тарифа на перевозку хлебных грузов и других сельскохозяйственных продуктов к внутренним и портовым рынкам сбыта весьма облегчится, так как правительство, по мнению бессарабского земства, имея в виду пользу всего государства, понизит тарифы, и тем самым даст возможность успешно конкурировать со странами, доставляющими на мировой рынок хлеб" (стр. 171—172).

[2]) H. Schwabe, „Uber die Ermässigung der Gütertarife auf den Preussischen, taatsbahnen" Berlin 1889. Стр. 4—5.

ности железных дорог, можно думать, что мотивы самих ходатайств были аналогичны выше упомянутым.

Впрочем, вообще идея бесплатности или, по крайней, мере, возможно большей дешевизны железнодорожного транспорта настолько тесно связывается в сознании большой публики с государственными железными дорогами, что в большинстве случаев главным основанием для изъятия железных дорог из рук акционерных компаний и передачи их государству служит не мысль о том, что государственное управление рельсовыми путями сообщения приводит к лучшей утилизации их в общих интересах народного хозяйства и всей страны, но предполагаемая при этом возможность легко установить самые низкие провозные платы, а в некоторых случаях допустить даже полную безвозмездность железнодорожного транспорта.

Так, проф. В. Лотц [1]) сообщает, что в Пруссии сторонники перехода железных дорог в руки государства ожидали от принятия этой меры полной реформы тарифного дела. Они надеялись, что частнохозяйственное управление железнодорожными тарифами уступит место общественно-хозяйственным принципам и что на будущее время получит решающее значение эта „общественно-хозяйственная (gemeiwirtschaftliche)“ точка зрения, а не стремление к получению возможно высокого дохода. В числе аргументов, которые приводились в пользу необходимости перехода железных дорог в собственность государства, играла весьма видную роль мысль о том, что государство, как железнодорожный предприниматель, будет совершать транспорт на основании общественно-хозяйственных принципов и соображений, отказываясь от значительных излишков в доходах, а не как частные железные дороги, руководящиеся соображениями о своих дивидендах. Эта мысль воодушевляла многих сторонников системы государственных железных дорог, но совершенно не достоверно, чтобы эта же мысль имела решающее значение также для лиц, действительно руководивших железнодорожною реформою. В конце концов на практике, после перехода железных дорог в руки государства, все эти надежды не получили осуществления.

Такую широкую распространенность убеждения в экономической целесообразности и справедливости возможно больших тарифных понижений и даже полной бесплатности услуг железных дорог Г. Кон и Вейкс-Глон объясняют следующими причинами.

Прежде всего этому способствует, говорит Г. Кон [2]), такая же неясность понятий в отношении железных дорог, какая имеет место и в популярных идеях о естественной безвозмездности земли. Отвлеченные представления об известном естественном состоянии перено-

---

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

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

сятся в мир действительности, в котором такого естественного состояния более не существует.

Представление о свободной дороге, об открытом течении реки, которые природа предоставляет каждому в свободное пользование, ставится на место тех сухопутных и водных путей сообщения, которые в своем современном искусственном виде никогда не были продуктом природы, но сделались тем, чем они являются в настоящее время, лишь благодаря трудной и дорогой технихе. В том же направлении влияют традиции патриархального государства: население, привыкшее к постоянной опеке и заботливости со стороны высшей власти, продолжает взирать на нее с усиленной надеждой и ожиданиями и в настоящее время, когда государство давно уже утратило свой прежний патриархальный характер. Возник разлад между правами и обязанностями, потому что народ еще недостаточно созрел для тех нравственных требований, которые предъявляются к нему современным государством, основанным на всеобщем участии в нем граждан и на всеобщих правах по отношению к нему. Новые права в государстве развили и распространили привычку предъявлять к государству требования, чувство же ответственности по обязанностям, вытекающим из этих прав, осталось в своем развитии позади. Это обнаруживается с наибольшей яркостью в сфере тех отношений граждан к государству, которые имеют финансовое значение. Каждый требует финансовых жертв от государства, не сознавая того, что казна патриархального властителя прошедших веков, но никак не финансовое существо современного государства, может приносить подобные жертвы, не задаваясь вопросом о связи их с теми целями, ради которых оне приносятся, и со средствами их возмещения.

Наконец, в-третьих, той же тенденции к предъявлению преувеличенных требований по отношению к средствам сношения вообще и к железным дорогам в частности способствует и выработавшееся воззрение, что действительно одною из крупных задач современного государства является принесение односторонних жертв в пользу некоторых частей общества, конечно, при условии, что за это говорят соображения о материальной недостаточности последних. Примерами могут служит безвозмездность обучения в народных школах, помощь отдельным группам населения во время кризисов и народных бедствий; подобным же образом действуют и сами учреждения по сношениям и перевозке (Verkehrs—anstalten), из публичного характера управления которых совершенно правильно вытекает известная широта образа действий (gewisse Grossartigkeit) в отдельных случаях, принятие во внимание интересов недостаточных элементов общества или запущенных (vernachlässigte) областей страны, наконец, более далекий взгляд на будущее, не ограничивающийся узким кругом обстоятельств данного момента. Однако, этот характер крупных предприятий и общественных учреждений, в

руках которых по необходимости сосредоточивается управление важнейшими средствами сношений, легко приводит в наш демократический век к требованию, чтобы эти учреждения, предоставляя свои услуги обществу, пренебрегали теми счетными границами, которые могут сделать более узким круг пользующихся этими услугами. Новейшие государственные железные дороги, почты, телеграфы и телефоны тем скорее приобретали популярность, чем более сопровождались мнением, что услуги их предоставляются всему обществу безразлично, с полным игнорированием всяких соображений об экономии.

Г. Кон следующим образом резюмирует источники и причины могущественных предрассудков и ложных воздействий в области разсматриваемых вопросов: борьба просвещения против старого государства и против фискальности его управления, привычка к безответственной оппозиции, которая всегда говорит о правах народа и никогда о его обязанностях; воззрение на народ, как на однородную массу индивидуумов, а не как на множество противоположных интересов, смешение характера общественных учреждений по сношениям и перевозке с характером элементарных государственных установлений, агитаторская ловкость, с которою сильное представительство крупных интересов умеет в новейшее время облекать свои желания в форму элементарных государственных задач, наконец, близорукость радикальных партий, которые не понимая истинного существа представляемых ими интересов, дают ослеплять себя этой внешней формой.

Еще более резко выражается по тому же поводу Фр. Вейхс-Глон [1]). По его мнению, чрезвычайная популярность принципа „общественно-хозяйственного“ (gemeinwirtschaftlichen) управления средствами сношений основывается на том, что требования этого принципа являются призывами к карману каждого частного лица. Но, вместе с тем, в существующей в этой области шаткости и неопределенности руководящих идей и принципов виновата, по его мнению, в значительной степени и наука, которая слишком долго смотрела на дело организации и управления средствами сообщений через очки устаревшей финансовой теории, чрезмерно выдвигала на первый план и преувеличивала значение момента общеполезности, не умела в достаточной степени освободиться от популярного оптимизма, который сопровождает все успехи в технической области, и через это создала тот распространенный недостаток чувства ответственности, который сказывается в требованиях, повсюду предъявляемых к средствам сообщения, в смысле упомянутой фальшивой общеполезности. Стремление науки обособлять и разделять для целей анализа неразрывно связанные между собою элементы народного хозяйства привело к тому, что образовалась пропасть, часто непереходимая, с одной стороны между теми требованиями,

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

которые считают себя в праве предъявлять к средствам сообщения, как к общеполезным учреждениям, и для которых не так скоро можно найти границы, потому что они коренятся в своекорыстных стремлениях единичных хозяйств, а с другой стороны теми требованиями, которые действительно было бы правильно предъявить к средствам сообщения, как к составному элементу государственного хозяйственного организма. По господствующему воззрению, под именем „народного хозяйства“ разумеют простую совокупность индивидуальных хозяйств, сумму их, оставляя без внимания принадлежность их к высшим хозяйственным и общественным единицам и, следовательно, не принимая в соображение их положение и задачи по отношению к этим высшим единицам. В таком воззрении лежит крупная принципиальная ошибка. На самом деле не существует подобной бессвязной неорганизованной массы отдельных хозяйств, вся деятельность которых, согласно самому понятию „хозяйства“, была бы направлена на покрытие потребностей в имущественных благах (auf die Deckung des Güterbedarfes); это противоречит самой природе человеческого общества. „Народное хозяйство“, в смысле указанного собирательного понятия суммы, не есть органическое целое. Поэтому, стремление рассматривать вопрос о природе, положении и задачах средств сообщения по отношению их к „народному хозяйству“ в этом смысле привело на самом деле к тому, что отношения между каждым данным единичным хозяйством или отдельным индивидуумом, с одной стороны, и средствами сообщений — с другой, были признаны типичными для соотношения между последними и совокупностью всех отдельных хозяйств, т. е. „народным хозяйством“, и стали исходным основанием для всяких исследований и рассуждений. Отсюда само собою должно было получиться положение, что выгоды, извлекаемые отдельными хозяйствами из пользования средствами сообщений, тем значительнее, чем с меньшими пожертвованиями это пользование связано. Этот вывод впоследствии был обобщен и получил полное развитие в очень распространенной доктрине, по которой „народно-хозяйственная польза средств сообщения тем выше, чем ниже платы, взимаемые за их услуги“. Таким образом, этот так называемый „народнохозяйственный“ момент получил в науке, литературе и частью даже на практике (по отношению к государственным средствам сообщения) решительное преобладание над „финансовым“ или „фискальным“ и сделался руководящим принципом при суждениях об экономическом значении и задачах средств сообщения. Этому помогли еще два обстоятельства. С одной стороны, ошибочная тарифная политика частных железных дорог и неправильное применение ими принципов, которые сами по себе совершенно верны. Стремясь к наибольшей чистой выручке, они ошибочно держали нередко слишком высокие тарифы, сковывавшие обороты, и отказывались, если их не принуждала к тому конкуренция, от удовлетворения самых разумных и справедливых

требований. С другой стороны, тому же способствовала ссылка на принципы, принятые государствами для управления другими родами средств сообщения, каковы почта и телеграф; в эти принципы верили как в аксиомы, и они служили удобным подтверждением положения, что так называемое „общественно-хозяйственное“ управление средствами сообщений, вообще, в том числе и железными дорогами, одно только соответствует интересам общего блага и одно только оно и может быть допущено. В конце концов принципы „народнохозяйственного“ и „общественнохозяйственного“ управления приобрели чрезвычайно широкую популярность, утратив всякую строго научную определенность и обратившись в очень удобные агитационные лозунги, которыми легко мог пользоваться каждый заинтересованный и которые немало способствовали принятию ошибочных и вредных мер. В настоящее время терминами: „народно-хозяйственный“ и „общественно-хозяйственный“ одинаково пользуются как для того, чтобы характеризовать значение, напр., такого грандиозного учреждения, обнимающего целый земной шар, как всемирный почтовый союз, так и для того, чтобы защитить и поддержать интересы какого-либо отдельного предприятия, напр., добиться льгот и тарифных понижений для какой-либо фабрики.

А между тем, всякое сомнение в целесообразности принципа „общественно-хозяйственного“ управления средствами сообщения, всякое возражение против этой системы, всякая попытка противодействовать применению ее на практике вызывают, говорит Вейкс-Глон, в ответ сострадательное пожимание плечами, пренебрежение и даже упрек в узком отстаивании фискальных интересов. В этом сейчас же усматривают бюрократизм, который решительно неспособен к действительному пониманию истинных потребностей, крупных экономических вопросов и широкого разрешения их.

Таковы взгляды Густава Кона и Вейкс-Глона на причины, обусловливающие широкую популярность идей и принципов, требующих полной бесплатности или возможно большей дешевизны услуг, оказываемых публике различными родами средств сношения и сообщения. Эти взгляды можно с полною справедливостью применить и к нам, в особенности, по отношению к железным дорогам. Бесплатность железнодорожных услуг и всевозможные тарифные понижения пользуются у нас никак не меньшим, а скорее еще большим сочувствием, чем в западно-европейской публике. В огромном большинстве нашей публики, притом не только заинтересованной непосредственно в том, чтобы платить возможно меньше за услуги железных дорог, но и не имеющей прямого или ближайшего отношения к железнодорожному транспорту, существует просто какая-то непобедимая симпатия ко всяким: „народнохозяйственным“, „общественно-хозяйственным“, „государственным“ и всяким иным системам управления железнодорожными тарифами, если только эти системы так или иначе могут обещать какую-либо поддержку

требованиям бесплатности или дешевизны железнодорожного транспорта во что бы то ни стало. И вызывается это у нас теми же причинами, на которые указывают Густав Кон и Вейкс-Глон и которые у нас проявляются с еще большею силою, чем на западе. Неопределенность и шаткость понятий и недостаток чувства ответственности за те требования, которые можно предъявлять к железнодорожным тарифам, доходит у нас до крайней степени. Иногда кажется, что имеешь дело с принципиальным отрицанием каких бы то ни было имущественных прав акционерных компаний на принадлежащие им линии или со взглядом на государственные железные дороги—это колоссальное общее достояние всего народа—как на какую то res nullius, которую всякий желающий в праве захватить в свою исключительную пользу. Все это заставляет нас остановиться на рассмотрении принципа безвозмездности железнодорожного транспорта и подробно выяснить, насколько система управления железнодорожными тарифами, руководящаяся этим принципом, действительно соответствует общему началу справедливости и в какой мере она может быть оправдана с точки зрения экономической целесообразности.

С точки зрения справедливости, основанием для этой системы служит убеждение в том, что блага современного железнодорожного транспорта, по крайней мере приблизительно, распространяются равномерным образом на все классы и группы населения страны, не ограничиваясь теми хозяйствами и лицами, которые непосредственно пользуются услугами железных дорог, но принося через их посредство соответственную косвенную выгоду всему народному хозяйству и всему населению страны. Эта всеобщность и равномерность распределения выгод, создаваемых современными средствами сношения, достигаются согласно рассматриваемому мнению тем полнее и успешнее, чем ниже платы, взимаемые за их услуги. Поэтому то принятие части или даже всех расходов по устройству и содержанию различных усовершенствованных средств сношения на общегосударственный счет и объявляется совершенно справедливым и согласным с общими интересами всего населения страны.

Это популярное оптимистическое воззрение на условия и результаты пользования почтою. телеграфом и железными дорогами не разделяется, как мы уже упоминали, ни одним из таких авторитетных писателей-экономистов по вопросам о современных средствах сношения и сообщения, каковы Густав Кон, Эмиль Сакс, Вейкс-Глон и друг. Это, впрочем, вполне понятно в виду того, что приведенное мнение при ближайшем анализе научной критики оказывается совершенно лишенным каких-либо серьезных оснований.

Прежде всего нельзя не заметить, что на самом деле существует лишь теоретическая возможность равномерного и всеобщего пользования современными средствами сношения, но на практике эта возможность

осуществляется отдельными лицами неизбежно в соответствии с экономическим и жизненным положением каждого из них, а, следовательно, не только неодинаково, хотя бы самым приблизительным образом, но с бесконечным разнообразием. Известен подсчет французского писателя Маркфуа, который нашел, что во Франции половина отправляемых телеграмм подается в биржевые часы. И хотя, как замечает Вейкс-Глон, не существует статистики, которая показывала бы размеры пользования почтою и телеграфом со стороны различных хозяйственных и социальных групп, но само собою очевидно, что представители деловых сфер, торговых и промышленных, равно как и просто богатые люди, обращаются к услугам этих учреждений несравненно чаще, чем рабочие, ремесленники, крестьяне. Условия жизни и материальное положение этих социальных групп настолько различны, что даже при полной безвозмездности услуг почты и телеграфа не может быть и речи, чтобы оне пользовались сколько-нибудь равномерно выгодами этих усовершенствованных средств сношения. Установление мнимо-общеполезных расточительных тарифов не только не способствует действительно всеобщему распространению этих выгод, но, напротив того, приводит, как справедливо утверждает Вейкс-Глон, к крайне несправедливому и неравномерному распределению их, притом во вред огромному большинству населения. Последнее даже при самых низких тарифах по необходимости мало пользуется услугами почты и телеграфа, а, между тем, эти тарифы развивают в среде достаточных классов совершенно расточительное пользование этими средствами сношения, которое на самом деле не дает никаких действительно общеполезных результатов; таким образом, пониженные тарифы, сокращая государственные доходы, вместе с тем увеличивают расходы эксплоатации и, следовательно, в конце концов, приводят к усилению податного бремени главной массы населения.

В отношении железных дорог еще менее, чем в отношении почт и телеграфов, можно говорить о равномерном распределении их выгод на все отдельные хозяйства страны или на все классы и группы населения. Тогда как сеть почтовых учреждений захватывает не только все крупнейшие населенные или промышленные пункты, но даже огромное множество мелких сел и деревень, местности, которые могут обращаться к услугам железных дорог, ограничиваются более или менее узкою полосою по сторонам рельсового пути, так что целые огромные производительные районы вынуждены пользоваться исключительно гужевыми и водяными путями сообщения. Но даже в пределах районов железных дорог только те лица пользуются услугами этих путей сообщения для перевозки грузов, которые вообще имеют надобность в отправке товаров; для тех же, кто не имеет товаров для отправки, железная дорога не может дать никаких прямых выгод, хотя бы пользование ею было даже совершенно безвозмездно. Что касается личного передвижения по железной дороге, то таковое, независимое от доро-

говизны или дешевизны пассажирского тарифа, требует еще затраты времени и разного рода побочных расходов и уже по одной этой причине пользование рельсовыми путями для целей личного передвижения является бесконечно разнообразным для различных групп населения. Таким образом, предоставление железных дорог во всеобщее безвозмездное пользование с принятием расходов по их сооружению и эксплоатации на общегосударственные средства отнюдь не может быть оправдываемо несуществующею равномерностью распределения выгод железнодорожного транспорта между различными группами и классами населения. Но рассматриваемая система могла бы быть признана все-таки справедливою, если бы было доказано, что пользование выгодами железнодорожного тратспорта, хотя не равномерное и не всеобщее, тем не менее соответствует распределению между различными группами и классами населения податных тягостей, которые они несут для пополнения общегосударственных средств. Однако, и это предположение является совершенно неправильным. При дифференцировании современного общества, как в отношении финансовых сил, так и в отношении потребностей и профессиональных интересов, а равно при принадлежности заинтересованных лиц к самым разнообразным крупным и мелким союзам, представляется, говорит Густав Кон [1]), в высокой степени невероятным, чтобы упомянутые жертвы и выгоды покрывали друг друга, чтобы круг финансовой связи и общности совпадал с кругом экономических интересов, притом не только в смысле внешней принадлежности к одному и тому же союзу, но и по степени действительного участия в пользовании доставляемыми им благами. На самом деле, железные дороги приносят одним местностям страны или группам населения непосредственную огромную пользу, другим — сравнительно гораздо меньшую, для многих же эта польза не может быть доказана в какой-либо определенной степени [2]).

Едва ли, таким образом, можно сомневаться в том, что прямые непосредственные выгоды железнодорожного транспорта распределяются между населением каждой страны, между различными его группами и классами, равно как и между различными местностями весьма неравномерным образом. Менее очевидной представляется ошибочность мнения, по которому распределение благ железнодорожного транспорта является всеобщим и равномерным в силу той косвенной пользы, которую получает от железных дорог все население страны чрез посредство тех отдельных лиц, хозяйств, местностей или групп населения, которые непосредственно пользуются услугами железных дорог. Эта косвенная польза собственно и разумеется, когда говорят о так называемой народно-хозяйственной или общественно-хозяйственной пользе железных

---

[1]) G. Cohn, III, 798.
[2]) E. Rank Das Eisenbahntarifwesen etc. стр. 60.

дорог. Это понятие и служит самым главным основанием рассматриваемой системы, а потому необходимо ближе выяснить возможное его содержание и рассмотреть, насколько ссылка на него действительно могла бы оправдывать, в отношении управления железнодорожными тарифами, отказ от общих принципов хозяйственности.

Выше мы подробно рассмотрели существенные особенности железнодорожного транспорта, каковы: дешевизна, массовый характер перевозок, скорость, регулярность, безопасность, наконец, приспособление перевозки к особенным свойствам перевозимого груза, и пришли к заключению, что экономическое значение всех этих особенностей сводится к огромному сокращению тех затрат труда и капитала, которые при прежних способах перевозки были вообще необходимы для перемещения людей и грузов. В этом отношении роль железных дорог в общем ходе и развитии народного хозяйства совершенно аналогична с ролью всяких вообще машин, технических усовершенствований и изобретений. Еще Книс высказал, что вопрос о влиянии железных дорог на народное хозяйство сводится к определению тех экономических последствий применения к делу транспорта машинной работы с механическим двигателем, которое и в этой области дает такие же по количеству и качеству выгоды, какие получались в области промышленной фабрикации повсюду, где человеческая и животная рабочая сила могли быть заменены работою машин [1]). Действительно, все огромное влияние железных дорог не только на экономическую жизнь современных народов, на рост их производительных сил и национального богатства, но также и на все стороны их культурного, общественного и государственного бытия, сводится в конце концов к указанной основной экономической функции их—к уменьшению необходимых для удовлетворения потребностей народного хозяйства в транспорте затрат труда и капитала Только эта экономическая функция железных дорог и может служить источников их народно-хозяйственного или общественно-хозяйственного значения в истинном смысле слова. Это значение железных дорог обусловливается как тем, что указанная их функция создает новую прибавку в общей экономии народного хозяйства и вызывает новое развитие его производительных сил, так равно и тем, что достигаемые, благодаря железным дорогам, сбережения капитала и труда не остаются всецело в руках тех, кто пользуется непосредственно их услугами, но путем понижения цен на перевозимые грузы переходят через посредство этих лиц к другим классам и группам населения, пока не достигают действительных потребителей, и таким образом, в конце концов, доставляют облегчение удовлетворению потребностей более или менее широких кругов населения. В этом, собственно, заключается и

---

[1]) E. Sax, B. II, стр. 3.

этим же исчерпывается все народно-хозяйственное значение железных дорог.

Однако, как бы ни было огромно значение указанной основной функции железных дорог и многоразлично воздействие ее на все стороны народного хозяйства, не следует преувеличивать общей роли железных дорог и приписывать им, сверх того, еще и такие функции, которые свойственны собственно лишь основным государственным установлениям, каковы: охрана внутренней и внешней безопасности, отправление правосудия, народное просвещение и т. п. Существенное отличие этих отраслей государственного управления от различных видов экономической деятельности, хотя бы последняя исходила даже не от частных лиц и предприятий, но от самого государства, заключается в том, что первые имеют своею целью общие интересы целого, тогда как всякая экономическая деятельность направлена на удовлетворение частных интересов, отдельных потребностей, хотя бы и неопределенного множества лиц. Важнейшим результатом деятельности элементарных государственных установлений является создание необходимых условий для общей жизни всей нации; рассчитать и определить, какие выгоды и в каком размере получаются отдельными лицами в каждом данном случае проявления высшей государственной деятельности представляется положительно невозможным. Эти выгоды входят, как говорит Густав Кон, невидимо и нераздельно в состав атмосферы общей жизни нации. Это обстоятельство, вместе с огромными расходами, вызываемыми исполнением основных государственных функций, совершенно исключает не только справедливость, но даже и самую возможность достижения точного соответствия между выгодами, получаемыми непосредственно заинтересованными лицами, и теми издержками, которые несет государство в каждом отдельном случае исполнения сказанных функций. Это представляется совершенно очевидным в отношении действий армии и флота. выступающим иногда на защиту, повидимому, совершенно частных интересов отдельных лиц, находящихся вдали от родины где-либо среди полудиких племен. Однако, в таких случаях не может быть и речи о том, чтобы требовать от этих частных лиц возмещения издержек, понесенных государством при вмешательстве в их пользу. Это было бы и несправедливо, потому что действительным мотивом таких действий армии и флота служит поддержание престижа государства и расширение сферы общих экономических или политических интересов нации, и в то же время неосуществимо, потому что принятие соответственных огромных издержек частными лицами на свой счет, если бы даже и было по их средствами, то не оправдывалось бы их непосредственными частными выгодами. Поэтому все вообще издержки по содержанию армии и флота целиком принимаются на общегосударственный счет. Несколько иным характером отличается финансовый принцип, лежащий в основании организации отправления правосудия, хотя

по основной своей задаче эта отрасль государственного управления принципиально совершенно одинакова с охраною внешней безопасности государства. При отправлении правосудия государство прежде всего стремится к установлению общей прочности личных и имущественных прав, к созданию, как принято выражаться, атмосферы правового порядка, которая необходима для самого существования государственного общения и которая в отношении отдельных лиц наиболее полезна именно тем, кто наименее сознает ее присутствие. Однако, на-ряду с этими невидимыми и неосязаемыми благодеяниями государственного союза, деятельность судебных установлений по охране и восстановлению прав отдельных лиц приносит этим последним еще особенную пользу, за которую справедливо взимать с них и особенную пошлину. Такие пошлины повсюду служат для возмещения одной части общих издержек государства по отправлению правосудия, другая же часть этих издержек покрывается путем обыкновенных налогов, уплачиваемых всем обществом за получаемое им коллективное благо правового порядка. В пользу установления особенных судебных пошлин говорят и соображения целесообразности, так как необходимость уплаты таких пошлин предупреждает возбуждение неосновательных и пустожных претензий и, таким образом, удерживает судебную деятельность государства, а, следовательно, и сопряженные с нею расходы в пределах разумной потребности.

Совершенно иным характером, сравнительно с этими элементарными государственными функциями, отличаются услуги, оказываемые населению различными учреждениями и предприятиями, служащими для сношения и сообщения. Существенное отличие последних заключается в том, что своею деятельностью оне не создают, как справедливо замечает Густав Кон, ничего подобного невидимой атмосфере, которая служит всем нераздельно, как одному целому. Когда полиция безопасности предупреждает нарушение чьих-либо личных или имущественных прав, или суд своим приговором восстановляет нарушенные права, то этим приносится такая же или даже еще большая польза и всем прочим членам общества, совместная жизнь и деятельность которых были бы прямо невозможны при отсутствии уверенности в обеспеченности личных и имущественных прав каждого. Совершенно иначе действуют железные дороги, почты, телеграфы и т. п. Все, что они делают, может быть разложено на отдельные штуки, части, центнеры, мили и т. п. и соответственно оплачено [1]). При этом услуги средств сношения, напр., железной дороги по доставке сырого материала или топлива какой-либо данной фабрике непосредственно ни в каком отношении не обеспечивают и не облегчают правильного хода других однородных фабричных предприятий. Конечно, учреждения, служащие для

[1]) Cohn III. 801.

сношений и сообщений, имеют задачею оказывать услуги государственному управлению, как военному, так и гражданскому. Иногда, как выше было упомянуто, задачи этого рода являются в такой степени настоятельными, что государство даже сооружает железные дороги, почты и телеграфы специально для своих надобностей, устраняя частный оборот от пользования ими. Но и в этих случаях нет никаких, ни принципиальных, ни практических препятствий к тому, чтобы каждая услуга почты, телеграфа, железных дорог и т. п., оказанная управлению гражданскому или военному, была рассчитана и оплачена таким же образом, как и соответственные услуги интересам частного оборота. Фактически это и делается в широких размерах, и чем больше проводится этот принцип, тем большая точность достигается во взаимных отношениях и услугах между различными отраслями государственного управления. Конечно, этот принцип еще более приложим к услугам, оказываемым частному обороту, частным интересам. Здесь всякое перемещение товара, передвижение людей, передача известия должна быть оплачена покупателем услуги, как вообще в народном хозяйстве оплачивается все, что делается для производительных или потребительных целей. Правда, нельзя оспаривать, что всякое удешевление сказанных улуг, а тем более безвозмездное предоставление их может через посредство потребителей этих улуг пойти на пользу и другим лицам. Но это же самое имеет место и в отношении многих других предметов, служащих для удовлетворения нужд производства или потребления, и, однако, отнюдь не служит основанием для того, чтобы все или часть стоимости этих предметов, напр., угля, хлеба и т. п., была принимаема на общегосударственные средства, хотя возможно и даже вероятно, что удешевление этих предметов перемещается от тех, кому оно непосредственно достается, к следующим лицам, к которым эти предметы переходят. Однако, остроумно замечает Густав Кон, настойчивость и усердие, с которыми непосредственно заинтересованные группы обыкновенно домогаются такого удешевления, не позволяют, в виду обычных мотивов человеческого образа действий, заключать о том, что требуемых уступок желают с единственною только целью, чтобы передать их далее, другим заинтересованным группам. Поэтому представляется весьма сомнительным, с точки зрения справедливости, жертвовать общими средствами в пользу интересов какой-либо одной группы населения, на основании шаткого и неверного представления, что эти пожертвования впоследствии снова пойдут на пользу всему обществу. Гораздо верное удерживать за обществом то, что ему принадлежит [1]).

Таким образом, предположение о всеобщности и равномерности распределения между всеми классами и группами населения тех выгод,— прямых или косвенных, которые создаются современными средствами

[1]) Cohn. III. 802.

сношения, при ближайшем рассмотрении оказывается совершенно произвольным. На самом деле пользование услугами почт, телеграфов и в особенности железных дорог неизбежно останется весьма неодинаковым для различных классов и групп населения, даже при совершенно безвозмездном предоставлении этих услуг всем желающим. Всеобщность участия в выгодах современных средств сношения отнюдь не достигается и перемещением этих выгод от хозяйств и предприятий, которые получают их непосредственно, к другим кругам населения. Но даже поскольку это действительно достигается, то и такая косвенная польза почты, телеграфов и железных дорог, которая как и польза непосредственная, распределяется отнюдь не равномерно между всеми классами и группами населения, ни в каком случае отнюдь не может служить основанием для принятия всех или части основных и эксплоатационных расходов по устройству и содержанию этих средств сношения и сообщения на общегосударственные средства и для принятия системы безвозмездности их услуг для всех желающих.

Обратимся теперь к рассмотрению вопроса о допустимости этой системы с точки зрения целесообразности ее для общих интересов народного хозяйства, ограничиваясь, однако, лишь вопросом об одних железных дорогах.

Для суждения о степени целесообразности системы безвозмездности железнодорожного транспорта необходимо выяснить, какое влияние должна оказать эта система на расходы железнодорожного хозяйства и на общий ход экономической жизни страны. Выше мы уже подробно выяснили то основное условие, соблюдение которого представляется, по нашему мнению, безусловно необходимым, чтобы развитие железнодорожного транспорта в стране являлось действительно благоприятным фактором в общем ходе народного хозяйства. Это условие заключается в известном соотношении между теми издержками, которые несет народное хозяйство на сооружение и содержание железных дорог, и теми реальными выгодами, которые для него получаются от пользования железнодорожными услугами. С точки зрения общих интересов народного хозяйства не может быть желательным ни искусственное чрезмерное развитие перевозок, ни искусственное же затруднение и ограничение количества их. Общие интересы требуют, чтобы потребление удовлетворялось привозными продуктами во всех тех случаях, когда производство этих продуктов на месте потребления требует таких затрат труда и капитала, которые в сумме превосходят издержки, необходимые для производства их в другом месте и для доставки на место потребления. Напротив того, если преимущества какого-либо пункта в отношении издержек производства не настолько значительны, чтобы возместить народному хозяйству с некоторым излишком те расходы, которые оно несет при совершении транспорта, то в таком случае общие интересы требуют, чтобы потребление удовлетворялось про-

дуктами местного производства, так как развитие перевозок при таких условиях означало бы не лучшее использование капиталов и производительных сил страны, но непроизводительное расточение некоторой части их. Истинная задача железнодорожной тарификации и заключается в создании такого положения, при котором перевозились бы именно такие предметы и в таких сообщениях, которые дают наибольшие выгоды народному хозяйству. Поэтому отвечающей общим интересам народного хозяйства может быть признана только такая система пользования услугами железных дорог, которая действительно обеспечивает указанное соотношение между расходами, падающими на народное хозяйство по удовлетворению потребностей страны в железнодорожном транспорте и теми реальными выгодами, которые получаются от передвижения пассажиров и грузов. Всякое нарушение указанного соотношения есть ни что иное, как простой минус в общей экономии страны и неизбежно отражается в большей или меньшей степени извращением правильного хода и успешного развития народного хозяйства. Если взглянуть с этой точки зрения на систему безвозмездного предоставления железных дорог во всеобщее пользование, то нельзя не видеть, что эта система не только не обеспечивает, но по самому существу своему даже прямо противоположна возможности установления необходимого соотношения между издержками и стоимостью железнодорожных перевозок, с одной стороны, и ожидаемыми от них полезными результатами—с другой. В самом деле, это соотношение может быть достигнуто только тем, что как отправители, так и сами железные дороги будут поставлены в такия условия, при которых, первые, в силу собственных интересов, будут требовать, а вторые, по тем же мотивам или в силу обстоятельст, наложенных на них государством, будут совершать более полезные в общих интересах народного хозяйства перевозки. Между тем, при системе безвозмездности железнодорожного транспорта, лицо, заинтересованное в перевозке и требующее ее совершения, освобождается от какого бы то ни было отношения к сопряженным с нею издержкам и потому, при расчете ожидаемых выгод, вовсе не имеет надобности считаться с этими издержками. С другой стороны, железные дороги обязаны предоставлять свои услуги всем и каждому на одинаковых условиях, не имея никакой возможности делать какое-либо различие между отдельными категориями перевозок, в зависимости от их значения в общей совокупности операций железнодорожного хозяйства. Последствия такого положения очевидны. Прежде всего в результате отмены провозных плат получилось бы огромное увеличение перевозок, и размеры этого роста железнодорожного движения, в особенности товарного, нельзя определить наперед даже самым приблизительным образом. В настоящее время, при необходимости возмещать железным дорогам в виде провозных плат, расходы передвижения груза, существуют определенные естественно-экономиче-

ские границы для развития перевозок; последние производятся лишь в тех случаях, в которых разницы в издержках производства, в качестве товара или в ценах на него, в разных местах настолько значительны, что действительно покрывают стоимость транспорта. При допущении же безвозмездности пользования железными дорогам, самые незначительные различия в издержках производства, качестве или цене, которые, при системе взимания провозных плат вовсе не могут оправдать никакого транспорта или разве достаточны для покрытия расходов перевозки лишь на ничтожных расстояниях, будут совершенно достаточны для того, чтобы эти товары привозились из самых отдаленных мест производства, хотя бы. конечно, получаемые при этом выгоды совершенно не соответствовали ни основным, ни текущим затратам на железнодорожный транспорт, необходимо вызываемый системою безвозмездности железнодорожных услуг. Затем, при этой системе, риск, неизбежно связанный со всяким передвижением товара из одного места в другое, уменьшается в очень значительной степени, потому что обратное возвращение товара, или дальнейшая переотправка его, требовала бы лишь незначительных побочных издержек, но была бы свободна от главного расхода—на оплату самого транспорта, Несомненно, что, вследствие этого, увеличилось бы во много раз число отправок всякого рода товаров без предварительной продажи их, даже при отсутствии какого-либо определенного спроса на них, словом, совершенно наудачу. В виду различных фактов нынешней практики железнодорожных сборов за простой вагонов, можно с полным основанием опасаться, что, при безвозмездности перевозок, явилось бы очень много случаев переотправки грузов, обратного возвращения их или изменения их назначения во время следования, с единственною целью воспользоваться бесплатным хранением груза в вагонах железных дорог в течение некоторого времени, нужного для того, чтобы выждать лучшей рыночной конъюнктуры. Таким образом, система безвозмездности в очень большой степени ослабляет у товароотправителей мотивы к такому образу действий, который обеспечивал бы возможно более хозяйственное пользование железнодорожным транспортом. В этом отношении нельзя упускать из вида весьма существенную разницу между железными дорогами, с одной стороны и гужевыми и водными путями сообщения—с другой. Три составные элемента всякого транспорта—путь, подвижной состав и движущая сила—в железнодорожном деле представляются, в силу особенных условий эксплоатации рельсовых путей сообщения, неразрывно связанными друг с другом и в настоящее время повсеместно в огромнейшем большинстве случаев соединяются в одних руках—акционерной компании или государства. В гужевом и водяном транспорте, напротив того, путь почти всегда принадлежит государству (или местному общественному союзу), а подвижной состав и движущая сила обязательно доставляются самими товарохозяевами за свой собственный счет. По-

этому—тогда как в отношении гужевого и водного транспорта применение принципа безвозмездности ограничивается предоставлением во всеобщее бесплатное пользование одного только пути,—применение этого же принципа к железнодорожному транспорту необходимо должно было бы выразиться в принятии на общегосударственный счет расходов не только по сооружению и ремонту пути, но также и всех издержек на подвижной состав и движущую силу. Благодаря этому, система безвозмездности пользования, не вызывающая на гужевых и водных путях сообщения развития перевозок, не оправдывающихся с экономической точки зрения, угрожает создать на железных дорогах в самом скором времени такое огромное новое движение, для осуществления которого нынешнее оборудование железных дорог оказалось бы совершенно недостаточным. Неизбежно явится необходимость прокладки новых пар рельсов, сооружения новых запасных путей, разъездов, расширения станционных помещений, усиления подвижного состава, личного персонала и т. д., и т. д., словом, в самом скором времени, после отмены провозных плат, наступило бы весьма крупное увеличение, как основных затрат, так и текущих расходов железнодорожного хозяйства. Это обстоятельство, в связи с тем, что отказ от провозных плат сам по себе уже равносилен сокращению государственных доходов приблизительно на 30% [1]), неизбежно приводит к необходимости огромного увеличения государственных налогов. Ясно, что, при современном и без того уже крайнем напряжении платежных сил населения во всех почти европейских государствах и постоянном росте их государственных потребностей, практическое осуществление рассматриваемой системы встретило бы чрезвычайные финансовые затруднения и представлялось бы весьма рискованным. Эти трудности и риск усиливаются еще вследствие того, что применение принципа безвозмездности к железнодорожному транспорту, приводя к возрастанию податного бремени населения, в то же время не только не может усилить его платежной способности, но, напротив того, должно в конце концов ослабить ее, потому что эта система по самому существу своему нарушает правильный ход народного хозяйства и подрывает его производительные силы. В этом и заключается, по нашему мнению, главная причина, по которой система безвозмездного предоставления железнодорожных услуг во всеобщее пользование должна быть отвергнута самым решительным образом. По господствующему же в большой публике мнению, отмена провозных плат, напротив того, непременно должна привести к общему крупному понижению цен всех товаров, перевозимых по железным дорогам, к расширению потребления и производства их, а следовательно, и к общему подъему экономической жизни страны.

---

[1]) См. вышеприведенные сравнительные данные о государственных и железнодорожных бюджетах.

В виду весьма значительной распространенности этого мнения, необходимо остановиться на нем и хотя в кратких чертах выяснить ошибочность его оснований.

Главное основание этого мнения заключается, как нам кажется, в том предположении, что всякий отказ от провозной платы,—частичный или полный,— тождествен и вполне равносилен с действительным уменьшением или устранением физических препятствий к пространственному перемещению людей и грузов, т. е. с действительным сокращением тех затрат труда и капитала, которые страна должна нести на транспортное дело. На самом же деле, такое отождествление представляется крайне грубой ошибкой, основанной на простом смешении частных интересов отдельных отправителей с общими интересами народного хозяйства. Конечно, для каждого отдельного грузохозяина имеет прямое и непосредственное значение лишь размер провозной платы, которую он должен уплатить за перевозку своего товара, причем для него совершенно безразлично, является ли уменьшение этого размера простой потерей для железной дороги, или же оно связано с действительным уменьшением транспортных расходов. Впрочем последнее обстоятельство, даже при обсуждении тарифных вопросов в печати и незаинтересованных кругах, в огромном большинстве случаев вовсе не обращает на себя никакого внимания, а потери железных дорог, каковы бы они вообще ни были по своему свойству, признаются совершенно справедливым и законным пожертвованием „односторонними и своекорыстными выгодами“ железных дорог в пользу общих интересов. Так называемая „общественно-хозяйственная точка зрения“ в тарифном деле нередко, в сущности, целиком сводится к этому взгляду, по которому частный интерес всякого отдельного отправителя признается выражением общего интереса всего народного хозяйства, а такой же частный интерес железнодорожного предприятия объявляется, напротив того, односторонним и вредным своекорыстием, если железная дорога принадлежит акционерной компании, или узким интересом фиска, если дорога принадлежит государству, причем, само собою подразумевается, что интересы железных дорог, являются ли они интересами акционеров или интересами казны, всегда должны уступать частным интересам представителей всех других отраслей промышленности и торговли страны. Но, конечно, такой взгляд не может быть признан правильным с точки зрения общих интересов народного и государственного хозяйства. С этой точки зрения первостепенное основное значение имеют не те суммы, которые уплачиваются транспортным предприятиям отдельными частными хозяйствами за совершаемые в их интересах перевозки, но действительные расходы, которые должно нести народное хозяйство на удовлетворение своих потребностей в транспорте. Ясно, что ни понижение провозных плат, ни совершенный отказ от них, сами по себе, непосредственно не могут оказать никакого влияния на действительные издержки пе-

ревозки и потому могут явиться полезными и желательными с точки зрения общих интересов народного хозяйства лишь в том случае, если, по своим дальнейшим последствиям они оказываются способствующими лучшему использованию капиталов и производительных сил народного хозяйства и, следовательно, в конце концов, приводят к возвышению производительности народного труда. Если же изменение провозных плат или полная их отмена не дают такого результата, то они безусловно не могут быть признаны вызывающимися общегосударственными интересами, как бы они ни были выгодны для тех отправителей, которые ими воспользуются, и как бы не было велико число таких отправителей. Мы решительно отрицаем, чтобы покровительство односторонним интересам различных отраслей торговли и промышленности, хотя бы даже имеющих первостепенное значение в экономической деятельности населения страны, путем простой уступки в их пользу части или всех доходов железнодорожной промышленности, могло бы действительно способствовать общему развитию народного хозяйства. Численность лиц, занятых и заинтересованных в той или иной отрасли промышленности, не может иметь при этом существенного и решающего значения.

Указанная точка зрения на действительное значение отказа от взимания провозных плат представляется нам весьма важной для правильной оценки системы безвозмездности железнодорожного транспорта в общей экономии народного хозяйства. Только с этой точки зрения и может быть правильно выяснено влияние системы безвозмездности на ход производства страны, на товарные цены и в конце концов, на потребление.

Изложенные соображения показывают, что отказ от взимания плат за провоз по железным дорогам не только не может освободить из транспортного дела никаких капиталов и производительных сил, которые могли бы быть обращены на другие виды производительной деятельности, но напротив того, неизбежно потребует от народного хозяйства затраты новых средств на усиление существующих и на сооружение новых железных дорог. В то же время отказ от взимания провозных плат, конечно, не может вызвать ни возникновение новых потребностей, ни расширения прежних. Но если два указанных основных фактора, определяющих размеры национальной производительности, не увеличиваются вследствие отмены провозных плат, то очевидно, что и размеры самого производства не могут увеличиться. Однако, без всякого влияния на производство введение безвозмездности железнодорожных услуг, конечно, не останется. Напротив того, эта мера необходимо вызывает огромные перемещения различных отраслей промышленности из одних районов производства в другие, при чем в конечном результате этих перемещений, вместе с ростом транспортных расходов, получится не лучшая утилизация имеющихся в стране капиталов и рабочих сил, но

лишь расточение их, которое неизбежно приведет к общему понижению народной производительности и, следовательно, отразится на сокращении размеров производства.

Сказанным, сам собою, разрешается и вопрос о влиянии системы безвозмездности железнодорожных услуг на товарные цены и на потребление населения. Товарные цены должны подняться, а потребление сократиться. Вместо общего обогащения, получится лишь общий упадок благосостояния, общее понижение экономического уровня страны.

В сущности, главным основанием для популярности идеи бесплатного железнодорожного транспорта служит простое проведение аналогии рельсовых путей сообщения с простыми грунтовыми дорогами. Предполагается, что те же мотивы, по которым в настоящее время повсюду грунтовые дороги, как шоссированные, так и обыкновенные, предоставлены во всеобщее безвозмездное пользование, вполне применяются и к железным дорогам. Однако, ближайшее рассмотрение дела совершенно не подтверждает этой мысли. Не говоря уже об указанном выше существенном отличии грунтовых путей сообщения от железных дорог в отношении пользования на тех и других подвижным составом и движущею силою, необходимо заметить, что экономическое и финансовое отношение плательщиков налогов к этим обоим видам путей сообщения совершенно неодинаково. Сеть грунтовых дорог уже достигла во всех культурных странах такой степени густоты и законченности, при которых пользование ею действительно является приблизительно в равной мере доступным для всех, и только благодаря этому грунтовые дороги и стали в настоящее время объектом безвозмездного общего пользования, с отнесением расходов по их сооружению и поддержанию на общие податные средства: дорог первостепенного значения—на государственные средства, а дорог проселочных—на средства местных общественных союзов (городов, земств, сельских обществ). Такая система управления грунтовыми дорогами представляется вполне правильной с общей точки зрения справедливости, потому что при достигнутой уже густоте их и законченности, пользование ими для каждого отдельного лица определяется его общим хозяйственным положением, его хозяйственной деятельностью и оборотами, стоящими в ближайшей и теснейшей связи с его платежными силами, на которых построена существующая в стране система налогов. При таком положении, отнесение дорожных расходов на податные средства дает для каждого отдельного лица приблизительно те же финансовые результаты, какие получились бы для него и при системе взимания особых плат за каждый отдельный акт пользования грунтовыми дорогами, а между тем, эта последняя система, при густоте сети дорог и при сильной интенсивности движения, оказывается сопряженной с большими издержками и крупными практическими затруднениями и неудобствами для грузового и пассажирского движения. Только при наличности этих условий система до-

рожных сборов утрачивает свои реальные основания и перестает быть целесообразной. Повсюду, с возникновением оживленного и интенсивного движения, система дорожных застав падает. До тех же пор, пока сеть дорог покрывает страну неравномерно и отличается значительными пробелами, является весьма несправедливым возлагать на все население бремя расходов, произведенных в интересах лишь отдельных его частей. Выставлять как аксиому, вне условий места и времени, принцип, что дороги должны быть свободными, что они должны служить объектом всеобщего пользования, представляется весьма поверхностным, говорит Эмиль Сакс [1]).

2. Установление железнодорожных тарифов по принципам государственных пошлин.

В отношении сущности этой системы тарифов в научной литературе нет единогласия. Эмиль Ранк считает ее основным принципом установление провозных плат в таком размере, чтобы взиманием их приблизительно покрывалась общая сумма расходов по эксплоатации и содержанию железных дорог, возмещение же издержек по сооружению их должно производиться из общих податных источников [2]). Другого мнения держится Л. Штейн, признающий, что сущность всяких пошлин заключается в том, чтобы не превышать расходов, сопряженных с оказываемыми услугами, и известной доли погашения, между тем как размеры частно-хозяйственных цен определяются лишь отношением спроса и предложения. Поэтому, тариф государственных железных дорог отличается от тарифа частных дорог тем, что он является тарифом пошлин, рассчитанных на основании строительного капитала и эксплоатационных расходов, между тем как тариф частной железной дороги принципиально должен быть абсолютно свободным и, самое большее, может быть ограничен известным максимумом [3]).

Э. Сакс [4]) разумеет под именем „пошлины (Gebühr)“ такое вознаграждение за общественно-хозяйственные услуги (т. е. за услуги, оказываемые публичными учреждениями), которое не соизмеряется ни с ценностью оказываемой услуги для получающего ее лица, ни с издержками по каждой отдельной услуге, но устанавливается в таких размерах, чтобы взимаемые сборы давали в итоге известную сумму, которая предназначается на покрытие общей суммы расходов, вызываемых производством данных услуг. Если установленный сбор дает в результате превышение этого предела, то излишек является налогом, если же пошлина не дает суммы, необходимой на покрытие издержек,

---

[1]) B. I., S. 131.
[2]) E Rank. Eisenbahntarifwesen etc. S 12.
[3]) L. v Stein. Handbuch der Verwaltungslehre, zweite Auflage 1876, S. 422.
[4]) E. Sax B. I, S. 80—81.

то получается случай смешанной системы управления, именно—сочетание принципа пошлины с принципом предоставления услуг в общее безвозмездное пользование. Характеризуя принцип публичного предприятия (öffentliche Unternehmung в отличие от öffentliche Anstalt,—публичного учреждения, следующего принципу пошлины), Сакс говорит, что, согласно этому принципу, требуемое вознаграждение определяется по хозяйственной ценности отдельной услуги для покупателя, причем имеется в виду не только покрытие собственных издержек, но и достижение излишка, размеры которого определяются превышением стоимости услуг над сопряженными с ними расходами и степенью утилизации предприятия. Из этого можно заключить, что Сакс считает существенным признаком системы пошлин отказ от получения всякого излишка над собственными издержками предприятия. В другом месте [1]) Сакс высказывается с полною определенностью, что применение принципа пошлины должно иметь место там, где оказывается необходимым, чтобы особенные услуги, оказываемые государством обществу, имели своим основанием, вместе с налогами, и индивидуальное возмещение. Последнее и является в форме пошлин и покрывает, таким образом, только часть издержек по производству услуг. В частности, в применении к железнодорожным тарифам, Э. Сакс следующим образом характеризует различие систем управления по принципу публичного предприятия (öffentliche Unternehmung) и по принципу публичного учреждения (öffentliche Anstalt). Две основные категории железнодорожных расходов: специальные (т. е. связанные с каждой отдельной перевозкой) и общие (по платежу процентов на капитал и общие эксплоатационные расходы) дают основание для двух составных элементов железнодорожных тарифов: постоянного и переменного. Отношение между этими двумя составными элементами тарифов весьма различно при каждой из обеих упомянутых систем управления. При системе управления по принципу пошлины отпадает начисление процентов на капитал и входят в счет только расходы эксплоатации. В таком случае тариф слагается, кроме специальных издержек, еще только из соответственной доли общих расходов, при системе же управления по принципу предприятия (Unternehmungsprincip) сюда присоединяется еще известная доля процентов или прибыли на капитал [2]).

Ф. Ульрих [3]) считает вышеприведенный взгляд Л. Штейна на принцип пошлины слишком узким. По его мнению, этот принцип отнюдь не устраняет возможности получения известного излишка сверх собственных расходов по производству услуг, включая как расходы по эксплоатации, так и платеж процентов и погашение. Сущность установления тарифов по принципу пошлины, в отличие от установления их по принципам частного хозяйства, заключается в том, что получение

[1]) Schönberg, Handbuch etc., B. I, стр. 532, § 30.
[2]) E. Sax Die Verkehrsmittel etc, B. II, 405.
[3]) Fr. Ulrich, Traité général des tarifs de chemins de fer, стр. 16, 118—119.

наибольшего дохода не служит главною целью тарификации, и что тарифы назначаются не по экономической ценности каждой отдельной услуги для того, кто ее получает, и не по тем издержкам, которые сопряжены с каждой данной услугой, но по средним нормам для целых категорий однородных услуг. Излишек сверх собственных издержек является налогом; в случае же недостачи, покрываемой из общегосударственных средств, получается частичное применение принципа безвозмездности.

Вейкс-Глон [1]), решительно отвергающий допустимость установления железнодорожных тарифов по принципам государственных пошлин, следующим образом характеризует эту систему. В ней собирание доходов должно служить только для покрытия расходов эксплоатации и, самое большее, для получения маленького излишка с целью образования резервного фонда, на возобновление дела и т. п. Предварительное погашение основного капитала является при этом необходимым условием, а получение чистого дохода от вложенных в дело капиталов исключается. Самое установление пошлин, подлежащих взиманию, может происходить только на основании собственных издержек по производству транспортных услуг. Размеры пошлин определяются по средним общим нормам, причем различия в отдельных родах транспортных услуг должны быть принимаемы в расчет лишь в той мере, в какой они обусловливают известные различия в собственных издержках транспортных учреждений.

Как можно видеть из приведенных мнений, система установления железнодорожных тарифов по принципам государственных пошлин содержит в себе два положения. Первое из них требует известного ограничения доходов от железных дорог; при этом, по мнению Ранка и Вейкс-Глона, рассматриваемая система требует лишь возмещения расходов эксплоатации, но отвергает получение прибыли, равно как и покрытие процентов и погашение железнодорожных капиталов,—по мнению же Л. Штейна, Ульриха и Сакса, эта система исключает лишь получение прибыли на затраченные капиталы, но вполне допускает возможность установления пошлин в таких размерах, при которых получалось бы возмещение не только расходов по эксплоатации, но также и расходов по платежу % и погашению капиталов. Второе из положений рассматриваемой системы касается уже не определения цели установления пошлин в отношении доходности железных дорог, но самого способа их установления в тех или иных размерах. В этом отношении все названные писатели, вполне согласно друг с другом, считают, что система государственных пошлин требует, чтобы железнодорожные тарифы были устанавливаемы для целых категорий однородных железнодорожных услуг по общим для них средним нормам,

[1]) Стр. 57—59.

исчисляемым на основании собственных издержек железных дорог. Первое из этих положений касается условий, на которых должно быть предоставляемо пользование услугами железных дорог, и входит, следовательно, в состав общего вопроса о задачах и целях управления железнодорожными тарифами. Второе же касается уже самых способов построения железнодорожных тарифов, т. е. тех принципов, по которым должны быть определяемы размеры устанавливаемых провозных плат. Согласно намеченному плану настоящей работы мы ограничимся здесь лишь первым положением; второе же будет рассмотрено нами в одной из следующих глав при последовательном обзоре различных, практикующихся и предлагаемых принципов установления железнодорожных тарифов.

Несмотря на указанное выше различие во взглядах отдельных писателей на сущность принципа государственных пошлин, несомненно, что установление железнодорожных тарифов по этому принципу предполагает обязательный отказ от некоторой части возможной доходности железных дорог в пользу грузохозяев и пассажиров, и, следовательно, является системой частичной безвозмездности железнодорожных услуг. Таким образом, эта система совпадает до известной степени с системою предоставления железных дорог во всеобщее бесплатное пользование и поэтому отличается, хотя и в меньшей мере, теми же существенными недостатками. Отказ от части стоимости железнодорожных услуг, так же как и полная безвозмездность их, решительно не оправдывается ни с общей точки зрения отвлеченной справедливости, ни с точки зрения практической целесообразности этой меры для народного хозяйства. В этом отношении все вышеприведенные соображения против бесплатности железнодорожного транспорта сохраняют полную силу и в отношении системы установления железнодорожных тарифов по принципу государственных пошлин. Установление железнодорожных тарифов по этому последнему принципу, в конце концов, неизбежно приводит к тем же результатам, как и установление полной бесплатности железнодорожного транспорта, а именно—во 1-х, к усилению податного бремени классов менее достаточных—для доставления лишних выгод и удобств классам более обеспеченным и обладающим большею платежною способностью, и во 2-х, к извращению естественного, гармонического и наиболее выгодного для общих интересов развития различных отраслей промышленности и различных районов страны. Поэтому мы не будем входить в рассмотрение этой системы по существу и ограничимся лишь разбором мнения, по которому эта система, не допустимая в настоящее время, должна оказаться наиболее подходящею в более или менее отдаленном будущем, с наступлением некоторых перемен—с одной стороны в фактическом состоянии рельсовой сети и в условиях и характере железнодорожного движения, а с другой—в финансовом положении железных дорог.

Э. Сакс и Ф. Ульрих, рассматривая различные системы управления средствами сношений (безвозмездное пользование ими, по принципу государственных пошлин и, наконец, по принципу частно-хозяйственному или коммерческому), ставят выбор той или иной системы в зависимость от того, в какой степени пользование соответствующими учреждениями и распределение получающихся от этого выгод оказывается равномерным или неравномерным между подданными данного государства. По мнению Сакса [1]), при неравномерном распределении сети на территории государства, а также в тех случаях, если она преимущественно служит интересам хозяйственного развития только отдельных классов, или отдельным отраслям промышленности, должен применяться принцип публичного предприятия. Применение принципа публичного учреждения (принципа пошлины) предполагает необходимым предварительным условиям уже наступившую известную равномерность в распределении пользы во всем населении государства, для чего, в свою очередь, необходима равномерность в самом сооружении сети. При этом, однако, достаточно, чтобы эта равномерность отчасти осуществлялась даже только косвенным путем, посредством дальнейшего переложения выгод от непосредственно заинтересованных и чтобы она заключалась только в предоставлении объективной возможности равного пользования, хотя бы субъективно последнее и не осуществлялось вполне. Принцип же общего бесплатного пользования может иметь почву впервые лишь там, где на самом деле может быть констатировано совершенное равенство пользования со стороны всех заинтересованных, или существование в этом отношении лишь таких различий, которые лишены всякого практического значения. Сакс считает даже возможным формулировать общий закон исторического развития систем управления всякими средствами сношения и сообщения, по каковому закону, с увеличивающеюся плотностью сети, или, что то же самое, с возрастающею интенсивностью народного хозяйства и средств сношения, в стране намечается переход от принципа публичного предприятия к принципу публичного учреждения.

Ф. Ульрих [2]), примыкая по существу к тем же взглядам, говорит, что если сеть находится еще в периоде образования, если страна еще не изрезана повсюду железными дорогами, то применение коммерческого принципа представляется вполне на своем месте: те, кто имеет надобность в железных дорогах, должны оплатить сполна всю стоимость тех операций, из которых они извлекают выгоды. В противном случае районы, не имеющие железнодорожных линий, несли бы двойной ущерб: во-1-х, вследствие отсутствия железных дорог они уже лишены связанных с ними прямых и косвенных выгод, которые преимущественно

---

[1]) E. Sax, B. I, S 82—83.
[2]) F. Ulrich. Traité général des tarifs de chemins de fer, p. 18—19.

пред ними имеют местности, прорезанные рельсовыми путями, а во-2-х—система пользования железными дорогами на основании принципа безвозмездности или по принципу фискальному, в особенности первая, заставили бы их нести расходы по предоставлению удобств тем районам, которые снабжены железными дорогами и конкурируют с ними в производстве продуктов. Первый период истории железных дорог можно назвать периодом частного хозяйства; он длится, по крайней мере, до совершенного окончания сооружения главных линий страны. В этот период не только частные дороги, но и государственные, управляются или должны управляться всецело по принципам частно-хозяйственным. Только по мере сооружения сети и, в частности, лишь когда будет окончена постройка главных линий, наступает время для перехода от частно-хозяйственной системы к системе пошлин по отношению к дорогам государственным, начиная во всяком случае тем, чтобы взимаемыми сборами покрывались проценты и погашение капитала сооружения, а там, где будет оказываться излишек, употребляя этот излишек на сооружение второстепенных линий. Когда сооружение сети закончено, второстепенные линии построены и все районы обладают рельсовыми путями, тогда только представляется возможным совершенно оставить принцип частно-хозяйственного управления. Но и тогда применение к пользованию железными дорогами принципа безвозмездности было бы крайне опасным. Необходимые для допущения этого принципа условия (равномерность пользования услугами железных дорог и равномерность распределения налогов, предназначаемых на покрытие расходов железнодорожного хозяйства, а также обеспечение против непроизводительного пользования железнодорожным транспортом), никогда, по мнению Ф. Ульриха, насколько можно предвидеть, не осуществятся в отношении железных дорог.

Таковы взгляды Э. Сакса и Ф. Ульриха по вопросу об условиях применения принципа государственных пошлин к установлению железнодорожных тарифов. Мы привели их, однако, с такою подробностью не для того, чтобы входить в рассмотрение их по существу, но лишь с тою целью, чтобы показать, что серьезные и авторитетные писатели, относящиеся в принципе с сочувствием к применению системы государственных пошлин к управлению железнодорожными тарифами, признают безусловно необходимым ставить практическое осуществление этой системы в зависимость от конкретного положения железнодорожного дела в стране в каждый данный момент. Мы, с своей стороны, полагаем, на основании приведенных в предыдущей главе соображений, что принцип пошлины по самому существу своему неприменим к железнодорожному делу и что последнее никогда не может представить таких условий, которые, по мнению Э. Сакса и Ф. Ульриха, оправдывали бы его допущение в этой области. Но, даже, оставаясь на точке зрения этих авторов, мы должны самым решительным образом отверг-

путь применение принципа государственных пошлин к установлению железнодорожных тарифов у нас в России. Едва ли кто-нибудь может сомневаться в том, что сооружение у нас сети магистральных и второстепенных железных дорог представляется в настоящее время далеко еще незаконченным, что пользование железнодорожным транспортом распределяется у нас до сих пор еще крайне неравномерно между различными районами, между различными классами населения и различными отраслями отечественной промышленности и торговли. А пока все это у нас на-лицо до тех пор отказ от возмещения, путем железнодорожных сборов, хотя бы самой малой части расходов железнодорожного хозяйства, с отнесением ее на общегосударственные средства, был бы положительно вреден для общих интересов народного хозяйства и крайне несправедлив с точки зрения общей справедливости.

Нам остается сказать несколько слов по поводу также довольно распространенного в публике мнения, по которому применение к установлению железнодорожных тарифов принципа государственных пошлин в смысле отказа от той части железнодорожных сборов, которая предназначается на возмещение расходов по платежу процентов и погашению основных железнодорожных капиталов, должно сделаться обязательным после того, когда вложенные в железные дороги основные капиталы окажутся погашенными благодаря соответственным списываниям со счетов, или благодаря окончанию сроков концессий акционерных обществ на владение этими дорогами. Для выяснения правильности этого мнения необходимо, прежде всего, дать себе ясный отчет в том, что собственно разумеют под именем погашения капиталов. Если этим термином обозначать возмещение тех частей основных капиталов, которые неизбежно и постоянно уничтожаются под влиянием времени, стихийных сил и, наконец, от каждого акта пользования ими, то очевидно, что погашение в этом смысле, как обусловливаемое самым существом всякой материи и неразрывно связанное с природою всяких материальных вещей, никогда не может закончиться, но всегда остается необходимым, так как, в случае прекращения его, неизбежно, рано или поздно, сооружения данного предприятия постепенно придут в состояние негодности. Но под именем погашения обыкновенно разумеют, кроме отчисления из валовой выручки известной доли на постоянное возобновление всех сооружений и принадлежностей предприятия, также еще особыя отчисления из чистой прибыли на составление к известному сроку специального капитала, равного капиталам, затраченным в данное предприятие. В концессиях на железные дороги, размер этого отчисления определяется в зависимости от срока концессий, т. е. с таким расчетом, чтобы акционеры имели к тому времени, когда сооруженная ими железная дорога поступит в собственность государства, эквивалент затраченных ими основных капиталов. Таким образом, погашение в этом смысле представляет собою процесс,

по существу совершенно тождественный со всяким накоплением новых капиталов из чистых прибылей, даваемых существующими предприятиями. Но так как накопление новых капиталов ни в чем не изменяет ни юридической и экономической природы созданных ранее капиталов, ни их функции в общем ходе народного хозяйства, то ясно, что и наступившее в каком-нибудь предприятии погашение основных капиталов в этом смысле ни в каком отношении не должно влиять на частно-хозяйственную природу прежних капиталов предприятия, лишая их права на получение некоторой доли прибылей. Предприятие, погасившее свой основной капитал, будет отличаться от предприятия, еще не сделавшего этого, только тем, что, благодаря совершившемуся уже погашению, оно оказывается лучше оборудованным в финансовом отношении, следовательно, более способным к борьбе с соперниками, более подготовленным ко всякого рода экономическим потрясениям или к переменам в техническом строе производства. Оно может вести дело шире, более смело, может выдержать долее необходимые потери и т. д. и т. д., но для него нет никаких разумных экономических оснований отказываться от какой-либо, хотя бы самой малой, доли соответствующей его специальным условиям прибыли на все свои капиталы—старые или вновь накопленные—безразлично. Да в действительности, конечно, этого и не бывает никогда. Всякое частное предприятие стремится к получению наибольшего чистого дохода, совершенно независимо от того, погашены ли его основные капиталы, или нет. И можно быть уверенным, что это обстоятельство не окажет никакого влияния и на установление железнодорожных тарифов. То финансовое положение, которого ожидают для железных дорог еще только в будущем времени, с наступлением погашения их основных капиталов, уже теперь существует в отношении многих государственных имуществ или в отношении почтовых учреждений. Однако, никто даже не возбуждает вопроса о том, погашены ли капиталы, ими представляемые, и какое влияние должно иметь это обстоятельство на систему управления сказанными имуществами или учреждениями. И если получаемые в некоторых странах крупные почтовые доходы находят полное оправдание, то, конечно, без всякого отношения к вопросу о погашении капиталов, но всецело по соображениям финансового свойства. Этот доход падает, главным образом, на достаточные классы, обладающие большой платежной способностью. Как в этом отношении, так и по легкости взимания, он отвечает требованиям справедливости и целесообразности в такой большой степени, как немногие другие категории современных государственных доходов.

Доходы, получаемые государством от железных дорог, весьма сходны в последнем отношении с доходами почтовыми. Мы уже не раз отмечали, что железные дороги служат, главнейшим образом, интересам достаточных классов, и поэтому, пока разделение общества на классы и пользование с их стороны железными дорогами останутся

те же, как и в настоящее время, до тех пор всякое существенное удешевление стоимости железнодорожных услуг, прежде всего явится облегчением для имущих классов. При этом не может иметь решительно никакого значения то обстоятельство, состоялось ли погашение вложенных в железные дороги капиталов, или нет, сооружены ли дороги самим государством, или они перешли к нему безвозмездно от частных обществ, за окончанием срока концессии. Еще меньше эти обстоятельства могут в каком-либо отношении изменить влияние принятых тарифных ставок на производство товаров, их передвижение и потребление, а следовательно, отказ в пользу отправителей данной дороги от той части железнодорожной выручки, которая обращалась на составление запасного капитала, неизбежно нарушит равновесие и гармонию в общем ходе экономической жизни страны.

ГЛАВА VI.

3. Установление железнодорожных тарифов с коммерческою целью.

Условия, необходимые для правильного функционирования железных дорог в общей системе народного хозяйства, не исчерпываются требованием, чтобы платы, взимаемые за железнодорожные услуги, возмещали расходы по эксплоатации, по платежу % и погашению основных капиталов железнодорожного хозяйства. Возникает вопрос о получении чистой прибыли на эти капиталы. Правильно ли с точки зрения общих интересов народного хозяйства стремиться к установлению железнодорожных тарифов в таких размерах, при которых, кроме покрытия всех упомянутых расходов, получалась бы еще чистая прибыль на капиталы, вложенные в железные дороги? Этот вопрос отнюдь не следует смешивать с общим вопросом о справедливости и целесообразности такой системы экономического устройства общества, при котором работающие в народном хозяйстве капиталы приносят вообще своим владельцам известную прибыль. Мы ставим вышеприведенный вопрос о прибыли на железнодорожные капиталы в пределах настоящего экономического порядка вещей и считаем нужным отвечать на него лишь с точки зрения тех принципов и законов, которые лежат в основании этого порядка. Такое ограничение вопроса о прибыли на железнодорожные капиталы представляется нам тем более правильным, что требования о предоставлении этой прибыли потребителям железнодорожных услуг путем соответственных тарифных понижений, хотя и поддерживаются некоторыми представителями враждебных существующему строю направлений, но исходят, главным образом, от экономических групп и классов, интересы и самое существование которых тесно связаны и даже основаны на сохранении существующего общественно-экономического порядка.

Разрешение вопроса с этой точки зрения представляется нам гораздо менее сложным, чем разрешение его с точки зрения справедливости получения прибыли на капиталы вообще.

В экономической системе, покоящейся на началах частной собственности, личной предприимчивости и свободной конкуренции, основным моментом в механизме, регулирующем общий ход народного хозяйства

и входящих в его состав различных отраслей промышленности, является, как мы старались подробно выяснить в начале настоящей работы, получение прибыли и ее размеры. Именно чрез посредство этого момента приходят в соприкосновение и взаимодействие реальные потребности общества с одной стороны и производительная его деятельность с другой,—и совершается соответственное с нуждами страны распределение имеющихся в ней капиталов между различными отраслями промышленности. Здесь субъективные мотивы отдельных предпринимателей, подвергаясь существенному ограничению и регулированию в сфере рыночных конъюнктур, дают основание объективным законам, по которым движется современная экономическая жизнь. Все предприниматели стремятся выручить в цене своих продуктов не только собственные издержки производства, но еще и некоторую прибыль на затраченный капитал. Никто, конечно, не станет строить фабрику, сооружать железную дорогу, вообще не предпримет никакого дела ни в сфере обрабатывающей, ни в сфере добывающей промышленности, если он в состоянии будет рассчитывать только на возврат своих собственных издержек, но не на получение еще и определенного излишка сверх этих издержек. Понижение прибыли в какой-либо отрасли производства неизбежно приводит к сокращению его размеров, а полное исчезновение прибыли всегда имеет необходимым последствием совершенное удаление капиталов из данной отрасли промышленности и прекращение ее существования. Эти мотивы и тенденции действуют неотразимо в современной экономической жизни и приводят к весьма важным положениям. Прибыль на затраченный капитал обязательно должна входить в цены продуктов всех отраслей промышленности. Получение прибыли на капитал становится экономическою необходимостью, вытекающею из самой природы и основных элементов и условий человеческого хозяйства в его современной организации. Рынок, определяя цены всех поступающих на него товаров, а, следовательно, и размеры прибыли соответственных отраслей промышленности, устанавливает этим путем сравнительную важность каждого производства в общей системе народного хозяйства и дает необходимые указания для правильного направления предпринимательской деятельности. Таким образом, благодаря тому, что в состав всех товарных цен входит, или, по крайней мере должна входить, в тех или иных размерах, прибыль на затраченные капиталы, создается в народном хозяйстве стремление к известному соответствию и равновесию между различными отраслями промышленности. Если этот элемент будет вполне или отчасти устранен каким-либо искусственным образом из процесса образования цен в данной отрасли промышленности, то ясно, что ее собственный ход, а равно и влияние ее на движение связанных с нею других отраслей промышленности, ее функции в общем ходе всего народного хозяйства—перестанут регулироваться общими законами экономического оборота. Если капиталы, помещенные в этой

отрасли промышленности, являются капиталами частными, то само собою разумеется, что лишение их способности приносить прибыль не замедлит вызвать уход их из этой отрасли промышленности, т. е. прекращение дальнейшего ее существования. Фактически это возможно только по отношению к капиталам, принадлежащим государству или иным общественным союзам. Но не следует думать, что и государство может вести в условиях современной системы народного хозяйства (или хотя бы даже в условиях системы государственного капитализма) с действительным успехом такое крупное экономическое дело, как жел. дороги, при отсутствии важнейшего критерия целесообразности всего предприятия, каким является получение прибыли. Капиталы, помещенные в этой отрасли промышленности, не будут утилизироваться столь же хорошо, как капиталы, действующие в других отраслях промышленности, и, следовательно, дальнейшее существование и развитие сказанной отрасли промышленности, а также и других производств, пользующихся ее продуктами, перестанет соответствовать основному требованию общих интересов, заключающемуся в возможно высшей и лучшей утилизации капиталов и производительных сил страны.

Изложенные положения в отношении капитала и прибыли на капиталы представляются, по нашему мнению, безусловными требованиями современной экономической системы. Они должны применяться ко всем видам капиталов и ко всем отраслям промышленности. Всякие искусственно создаваемые исключения в этом отношении, всякое искусственное упразднение и даже ограничение прибыли имеет неизбежным следствием нарушение частноправовой природы капитала, присущих ему частных прав—с одной стороны, а с другой—более или менее значительную пертурбацию в нормальном развитии народного хозяйства, более или менее значительное отклонение его хода от того направления, которое требуется возможно лучшей утилизацией капиталов и производительных сил и которое единственно является согласным с общими интересами страны.

Капиталы, помещенные в современные средства сношения и в особенности, в железнодорожные предприятия, не составляют и не могут составлять никакого исключения из приведенных общих положений. Они не занимают и не должны занимать никакого исключительного положения в общей системе народного хозяйства, но подчиняются тем же законам и требованиям, как и всякий производительный капитал. Последнее, впрочем, никем почти и не оспаривается в отношении средств сношения, находящихся в частных руках. При самых ожесточенных нападках на железные дороги в очень многолюдных совещаниях из заинтересованных лиц нам почти не приходилось слышать, чтобы представители сельского хозяйства, торговли или каких-либо отраслей добывающей и перерабатывающей промышленности принципиально отрицали право частных железных дорог на получение прибыли. Такое отрицание

прав железнодорожных капиталов на получение прибыли возникает впервые собственно лишь в отношении государственных средств сношений. Конечно, для этого нет никаких оснований, лежащих в самом существе дела, так как в экономической природе средств сообщений не происходит никаких существенных изменений вследствие перемены владельца. Причина различия во взглядах на частные права акционерных и государственных железнодорожных капиталов заключается, по справедливому объяснению Вейкс-Глона [1]), в том, что с переходом железных дорог в руки государства возникает возможность отказа от получения процентов на основные капиталы, потому что в распоряжении государства имеются и другие рессурсы и доходы, на счет которых оно может покрыть убыль этих процентов. Частные же предприятия не располагают никакими годными для этого источниками доходов. Таким образом, мотивы к оспариванию экономического права государства на получение процентов с основных капиталов, вложенных в принадлежащие ему средства сношения, вытекают не из существа дела, но коренятся в односторонних интересах и своекорыстии деловых сфер. Вейкс-Глон замечает, что подобное же отношение со стороны этих сфер замечается по отношению ко всяким государственным предприятиям, которые затрагивает не общие, а специальные интересы отдельных групп. Так, напр., всякому ясно, что государство, при монопольной фабрикации зажигательных спичек, должно держаться принципов частной промышленности. В этом случае никто не протестует. Потребление спичек приблизительно одинаково во всех классах населения и никто не чувствует себя обремененным расходами по этой статье более другого. Совершенно иначе стоит дело, напр., в отношении казенной добычи и продажи соли. Бедные классы потребляют и абсолютно и относительно больше соли, чем классы богатые; затем сельское хозяйство имеет особенно настоятельную потребность в соли для корма скота. Таким образом, в отношении соли существуют особенные, специально в ней заинтересованные группы, и эти-то группы предъявляют „во имя и в интересах общества“ требования на возможно большую дешевизну соли, т. е. на полный или хотя бы частичный отказ государства от получения процентов и прибыли в этом деле. Таких требований не возникает там, где добывание соли является делом частной предприимчивости. Подобными, именно, мотивами объясняются и рассматриваемые требования в отношении железных дорог, почты и телеграфа. Так как этими средствами сношений пользуются, главнейшим образом, торгово-промышленные сферы, то представители последних и предъявляют во имя общих интересов такие требования к государственным средствам сношения, каких они ни в каком случае не предъявили бы к частным

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

предприятиям, в особенности в тех случаях, если они сами состоят акционерами этих предприятий. Для возникновения подобных требований решительно невозможно подыскать сколько-нибудь уважительных оснований, между прочим, уже в виду того, что все отрасли промышленности, продавая свои продукты железным дорогам, безусловно стремятся к тому, чтобы выручить в ценах этих продуктов возможно высшую прибыль на свои капиталы, и железные дороги, выступая покупателями, беспрекословно подчиняются этим требованиям, отнюдь не отрицая их полной справедливости в принципе.

Как мы уже сказали, переход железных дорог из рук акционерных предприятий в собственность государства не вносит никаких существенных изменений в их экономическую природу. Частные права вложенных в железные дороги капиталов, равно как и общественная функция этих путей сообщений в общем ходе народного хозяйства, остаются прежние. Государство становится лишь хозяином и охранителем этого огромного коллективного достояния всех граждан. В качестве такового, на государство падает обязанность стремиться к возможно лучшему использованию этого достояния в общих интересах, т. е. к тому, чтобы железные дороги исполняли возможно большую и притом наиболее ценную для народного хозяйства работу. Отсюда следует, во-1-х, что общие интересы не могут требовать, чтобы государство ограничивало количество тех услуг, которые могут произвести железные дороги при данном их оборудовании, и, во-2-х, что государство не должно назначать за эти услуги меньшие цены, чем какие возможны без сокращения того общего количества услуг, которое дает наиболее благоприятное с финансовой точки зрения использование существующих сооружений. Действуя не согласно с этими положениями, государственная власть оказалась бы, по замечанию Вейкс-Глона, в отношении вверенных ей колоссальных железнодорожных имуществ виновной в нерациональном и противозаконном образе действий. Относительно размера прибыли на железнодорожные капиталы существует мнение, что эта прибыль должна быть в законодательном порядке ограничена известными нормами, во всяком случае, не должна, по мнению некоторых, превышать среднего размера прибыли, получаемой в стране на капиталы вообще. Согласно этому мнению, стремление к получению на железнодорожные капиталы возможно высшей прибыли является решительно противоречащим общественному характеру железных дорог, как усовершенствованных средств сообщения.

Мы, с своей стороны, признаем вполне правильным во многих случаях ограничение прибыли акционеров железнодорожных компаний известным участием государства в доходах железных дорог. Железнодорожные предприятия, как в отношении их основания, так и по условиям дальнейшего существования и доходности, настолько существенным образом отличаются от торгово-промышленных предприятий других

категорий, что действительно является излишним и несправедливым предоставление предпринимателям всей возможной выручки от железнодорожного движения. Последняя в такой мере зависит от общих условий народного хозяйства и настолько ускользает от влияния и энергии железнодорожных деятелей, что государство, являясь представителем общих интересов, по всей справедливости имеет право на известную долю в общей выручке железных дорог. Но ограничение этого рода касается собственно лишь дохода акционеров, но отнюдь не доходности самих железных дорог, как известных коммерческих предприятий, потребовавших затраты огромных денежных капиталов. Вопрос об ограничении доходности самих железных дорог определенною нормою разрешается совершенно иначе. Такое ограничение представляется, по нашему мнению неправильным в принципе и неосуществимым на практике. Если же, несмотря на это, будет установлена определенная норма железнодорожной прибыли, то меры, принимаемые для осуществления этой нормы, не приводя к цели, неизбежно будут колебать основания деятельности железных дорог, а вместе с тем, вносить более или менее значительные пертурбации в обычный ход промышленности.

Установление в законодательном или в административном порядке заранее на какой-либо период времени определенной нормы прибыли для той или другой железнодорожной линии мы считаем неправильным по существу самого дела. Прежде всего несколько слов о средней норме, получаемой в стране прибыли. Эта норма на самом деле является отнюдь не реальной величиной, а лишь простой средней статистической из целого ряда чрезвычайно различных прибылей, полученных во множестве отдельных предприятий самых разнообразных отраслей промышленности. Само собою понятно, что в каждом отдельном случае размер прибыли определяется специальными условиями этого случая и должен соответствовать степени риска, размерам затрат, искусству и энергии предпринимателя, умению руководить делом и т. д. и т. д., а также значению данной отрасли промышленности вообще и данного конкретного предприятия в частности для удовлетворения потребностей страны, именно в данный период времени. Это соответствие размера прибыли с особыми условиями каждого отдельного случая с общим ходом народного хозяйства и делает его справедливым, рациональным и целесообразным в общем ходе современной экономической системы. Попытка обратить среднюю статистическую норму прибыли в реальную величину, т. е. попытка уравнять прибыли во всех отраслях промышленности, во всех отдельных предприятиях страны, вызвала бы крайне резкое нарушение существующего равновесия экономических отношений и интересов и не только задержала бы дальнейшее экономическое развитие страны, но привела бы некоторые отрасли промышленности к совершенному разорению а также, что самое главное, лишило бы этот важнейший элемент современной экономической системы всего его

значения, как регулирующего фактора в общем ходе народного хозяйства, сведя его исключительно к роли нетрудового дохода привиллегированного класса капиталистов собственников. Но именно такое значение для железнодорожной промышленности и для связанных с нею районов и производств может иметь распространение на нее какой-либо средней нормы процента или прибыли, выведенной из сопоставления ряда данных о доходности предприятий и производств, различающихся по самому существу своему от железнодорожных предприятий и находящихся сравнительно с последними в совершенно иных условиях. Выведенная таким путем средняя норма торгово-промышленной прибыли в стране только случайным образом может оказаться соответствующею условиям железнодорожного дела в этой стране вообще и особенным условиям данной линии в частности. Мы полагаем, что в большинстве случаев прибыль железнодорожных предприятий должна быть ниже средней нормы общей торгово-промышленной прибыли в стране, и в виду этого, по нашему мнению, было бы несогласно с общими интересами страны привлекать капиталы к железнодорожному делу свыше необходимой меры путем искусственного возвышения прибыли, получаемой в этой области.

Но если отказаться от распространения на железнодорожную промышленность средней нормы, которая в отношении прошедшего времени действительно может быть исчислена, хотя приблизительно правильно, то возможно ли определить вперед на будущее время тот индивидуальный размер прибыли, который соответствовал бы условиям деятельности и положению каждого данного железнодорожного предприятия? Мы решительно отрицаем это. Прежде всего, доходность всякой железной дороги зависит от целой совокупности таких факторов, каковы: конкуренция других путей сообщения, состояние промышленности района, урожаи и т. д., которые не только крайне трудно поддаются точной качественной и количественной оценке, но притом находятся отчасти или даже всецело вне всякой зависимости и воздействия со стороны железнодорожного управления. Что же касается тех из этих факторов, которые поддаются влиянию железнодорожной администрации и даже заключаются в ней самой, в ее энергии, умении, предприимчивости, то действительная сила и взаимоотношение этих факторов может выясниться никак не путем кабинетных подсчетов, но единственно лишь в реальной борьбе производителей и потребителей как всех товаров вообще, так и железнодорожных услуг в частности, в результате действительного столкновения экономических сил и интересов. Когда наличность прибыли и размеры ее в какой-либо отрасли промышленности или предприятий определяются этим путем, то получающаяся, таким образом, оценка сравнительной важности различных отраслей промышленности или действительной солидности отдельных предприятий может быть признана оценкою со стороны самой жизни.

Поэтому и почерпаемые из такой оценки предпринимателями указания для своей деятельности на самом деле в общем приводят к развитию различных производств в направлениях, требуемых общими интересами народного хозяйства. Такого значения никак не могут иметь выводы относительно необходимых размеров прибыли предприятия, полученные путем кабинетных подсчетов, и закрепление этих выводов законодательным или административным порядком, в случае своей осуществимости, всегда отражалось бы вредным образом на свободном и естественном ходе экономической жизни. Но эта осуществимость представляется в высшей степени сомнительной. Как мы сказали, факторы, определяющие в конце концов прибыльность предприятия, поддаются воздействию администрации предприятия лишь до известной степени. В то же время конечные результаты тех мер, которые принимаются администрацией, также не могут быть определены наперед сколько-нибудь точным образом. Вследствие этих обстоятельств прибыль, полученная в конце операционного периода, всегда может оказаться выше или ниже преднамеченной заранее нормы. Принятие каких-либо мер к тому, чтобы избежать на будущее время превышения назначенной нормы, легко может привести к большому дефициту, хотя иногда, как, напр., при понижении железнодорожных тарифов, и к дальнейшему возрастанию прибыли, т. е. еще к большему нарушению установленной нормы. Таким образом, всякое стремление к ограничению прибыли предприятия заранее определенной нормой непременно приводит к нарушению частноправовой природы затраченного капитала и к извращению его общественно-регулирующей функции в ходе народного хозяйства. Из этого следует, что понятию правильной хозяйственной деятельности, равно как и требованию общего принципа хозяйственности, может соответствовать лишь стремление к получению при всяких обстоятельствах и условиях возможно высшей прибыли. Это стремление возрастает с увеличением размеров вложенных капиталов и потому в особенности должно иметь место в применении к железнодорожным предприятиям с их исключительно огромными основными и оборотными капиталами.

Само собой разумеется, что стремление железных дорог к получению наибольшего чистого дохода отнюдь не ведет к установлению возможно более высоких тарифов. Онасение таких тарифов является самым сильным препятствием к принятию защищаемого нами мнения. Объясняется это, как нам кажется, тем, что до сих пор еще в среде публики недостаточно ясно сознание, что с одной стороны, железные дороги отнюдь не заинтересованы в абсолютно высоких тарифах, а с другой—ни интересы публики, ни общие интересы народного хозяйства отнюдь не требуют ни даровой перевозки, ни абсолютно низких тарифов. Как совершенно справедливо говорит С. Ю. Витте [1]), „про-

[1]) С. Ю. Витте. Принципы железнодорожных тарифов, 2 изд. Стр. 30.

возная цена по железной дороге представляет собою лишь элемент, в числе многочисленных других элементов, влияющих на определение рыночной ценности товара, а потому, очевидно, нет особой причины, чтобы именно этот элемент уничтожился преимущественно пред каким-либо другим. Таким образом, общественный интерес заключается не в том, чтобы железные дороги возили даром, а лишь в том, чтобы провозные цены не превышали размеров, которые ставят этот элемент рыночной ценности товаров в рациональное отношение к совокупности всех прочих элементов". Это весьма глубокое замечание резюмирует, по нашему мнению одно, из самых основных положений истинного теоретического понимания железнодорожных тарифов. Достижение рационального соотношения провозных цен, как одного из элементов рыночной ценности товаров, к совокупности всех прочих элементов этой ценности должно служить основной задачей при установлении железнодорожных тарифов. А это правильное соотношение достигается установлением тарифов лишь в таких размерах, при которых чистый доход от каждой отдельной перевозки, помноженный на все количество перевозок, даст в итоге максимальную общую сумму чистого дохода всего предприятия. Поэтому, чрезмерно высокие тарифы могут в такой же степени противоречить интересам и железных дорог, и всего народного хозяйства, как и чрезмерно низкие провозные цены. Тарифы, удовлетворяющие вышеприведенному основному требованию относительно наибольшей доходности, вытекают из самого существа железных дорог, соответствуют их истинному положению в общей системе человеческого хозяйства и не могут вредить никакой части последнего [1]).

Изложенные положения одинаково относятся как к частным, так и к государственным железным дорогам. Как те, так и другие должны стремиться к возможно более широкому развитию своей деятельности при условии, однако, достижения наибольшей доходности. Различие между частными и государственными железными дорогами в этом отношении заключается лишь в том, что вторые могут шире вести дело, принимать больше мер к развитию своих районов, оставаясь при этом без получения соответственной прибыли в течение более продолжительного времени, чем это возможно для акционерных компаний [2]). Но государственные железные дороги в такой же мере, как и частные, должны иметь конечною целью получение возможно высшего дохода на затраченные капиталы, так как в противном случае их функция в общем ходе народного хозяйства будет извращена. Уменьшение доходности железных дорог может быть достигнуто или понижением тарифов на такие грузы, перевозка которых от такого удешевления не

---

[1]) 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.

[2]) О различии частных и публичных предприятий см. Fr. Ulrich Traité général des tarifs de chemins de fer., стр. 16—18.

может увеличиться, или увеличится не на столько, чтобы возместить потерю чистого дохода дороги, или же повышением тарифов на такие товары, поступление которых на железные дороги при вздорожании стоимости железнодорожной доставки обязательно должно сократиться. Ясно, что в первом случае выиграют только частные интересы отправителей данной категории грузов и потребителей соответственных продуктов, но не расширится ни потребление, ни производство страны: следовательно, произойдет лишь перемещение некоторой части железнодорожного дохода в руки одной или нескольких частных групп без всякой пользы для общих интересов народного хозяйства. Во втором случае, т. е. при повышении тарифов, сопровождающемся сокращением перевозок, мы имеем простое ограничение и ухудшение утилизации железнодорожного аппарата—этого громадного общего достояния, извлечение из которого наибольшей пользы должно быть предметом постоянной заботы государственной власти.

Мы высказываемся против всякого ограничения прибыли железнодорожных предприятий еще и в виду того, что признаем положительно несправедливым отдавать отдельным группам отправителей тех или иных грузов хотя какую-либо часть дохода, приносимого коллективным имуществом и потому подлежащего употреблению на общие нужды. Наиболее правильным представляется нам рассматривать железнодорожную прибыль и ее размеры как показатель того, насколько удовлетворена потребность страны в железнодорожном транспорте. В этой области, как и во всех других отраслях промышленности, получение крупных прибылей должно служить основанием к привлечению новых капиталов и к дальнейшему развитию железнодорожного дела в стране. Принятие такого принципа могло бы иметь весьма полезное влияние для нормального развития рельсовой сети в стране, соразмерно с действительным ростом потребности в железнодорожном транспорте. Сооружение новых железных дорог на излишки прибылей, полученных от старых линий, ни в каком случае не могло бы привести к каким-либо излишествам и увлечениям в области железнодорожного строительства, а в то же время оно обеспечивало бы народное хозяйство и от всякого значительного замедления в оборудовании страны необходимыми ей рельсовыми путями сообщения.

Наконец, ограничение прибыли железных дорог определенною нормой неизбежно оказывает вредное влияние на хозяйство предприятия приближающегося к тому состоянию, при котором ему начинает угрожать правительственное вмешательство: оно лишает хозяев предприятия всякой побудительной причины для бережливости в расходах, так как лишает их возможности воспользоваться плодами сбережений [1]).

---

[1]) Об этом, равно как о крайней трудности для правительства осуществить с пользою для общества предоставляемое ему право требовать соразмерного понижения или повышения тарифов см. Гиацинтов, Основания организации тарифного дела, стр. 186—195.

В заключение мы считаем полезным привести мнения, высказанные различными авторитетными экономистами по вопросу о получении прибыли на железнодорожные капиталы.

Мнение Вейкс-Глона мы уже привели выше. Он высказывается за безусловную необходимость стремиться при эксплоатации железных дорог к получению возможно высшей прибыли, притом совершенно независимо от того, достигнуто ли уже погашение железнодорожных капиталов или еще нет [1]).

Рейтценштейн [2]) высказывается по занимающему нас вопросу следующим образом. Стремление к возможно высшему доходу, тенденция к получению возможно большего излишка при тех же или даже меньших собственных издержках является главным мотивом и причиною всего хозяйственного развития. Это положение имеет силу и в отношении железных дорог, и никак нельзя утверждать, будто существует экономический закон, по которому провозные платы должны определяться по издержкам перевозки на том основании, что равенство собственных расходов требует равенства провозных ставок. Железная дорога, рассматриваемая как коммерческое учреждение, является в общей системе хозяйства одним из факторов производства, но фактором вполне равноправным; поэтому железные дороги, как и все прочие факторы, принимающие участие в производстве, имеют право и обязаны стремиться к возможно более высокому участию в распределении общей суммы чистого дохода от производства и в тех случаях, в которых имеется на лицо более значительный чистый доход, требовать на свою долю больше, в других же случаях ограничиваться меньшими требованиями.

Эмиль Ранк [3]) полагает, что вопрос о размере дохода, к получению которого должны стремиться государственные железные дороги не может быть разрешен одинаковым образом для всякого времени и для всех стран. Ответ на этот вопрос зависит от особенных условий каждой данной страны в каждый данный момент. Так как польза, получаемая от широкого устранения препятствий к перемене места и распределение ее между отдельными хозяйствами изменяются в пространстве и во времени, то жертвы, которых требует такое устранение препятствий, и обременение ими отдельных хозяйств не могут быть одинаковыми повсюду. Но одно требование можно высказать с совершенной определенностью. Оно заключается в том, что пока основной капитал, вложенный в железные дороги, не погашен, нужно стремиться к получению по крайней мере такого дохода, который не только покрывал бы текущие расходы по эксплоатации и поддержанию всего дела, но и давал бы еще излишек для покрытия расходов по платежу

---

[1]) Weichs-Glon, ib. 75

[2]) Eduard Reitzenstein, Die Gutertarife der Eisenbahnen. S. 7—9.

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

процентов и погашению основных капиталов. Требование об ограничении дохода лишь „обычной в стране“ нормой процента очевидно слишком узко. Возможно, что хотя эта норма опустилась в данную минуту до 4%, но государство обязано платить прежним акционерам перешедших в его собственность железных дорог по 5% на их капиталы [2]). Но если этот размер дохода достигнут, то допустим ли и должен ли быть получаем еще и сверх того, излишек, представляющийся уже прямо как бы налогом на экономический оборот, и притом в каких размерах? Этот вопрос равным образом не может быть разрешен одинаково для всех стран и периодов их развития. Решение этого вопроса в каждом данном случае должно зависеть от его особенных условий, а именно от отношения существующих налогов к платежной способности населения.

Ад. Вагнер [3]) высказывает следующее мнение по рассматриваемому вопросу. Государственные учреждения для сношений и сообщений, говорит он, могут быть управляемы или по принципу пошлины, или по частно-хозяйственному принципу. Какой из этих принципов следует избрать, а также в какой мере должно стремиться при выборе принципа пошлины к полному или только к частичному покрытию расхода и при выборе частно-хозяйственного принципа к достижению возможно высшего дохода,—это зависит: а) от степени общеполезности каждого данного учреждения и его транспортных услуг, б) от высоты расходов учреждения, в) от источников и способов, служащих государству для покрытия этих расходов (заем, обыкновенные доходы, в особенности налоги) и г) от того обстоятельства, погашены ли уже издержки (долги). Согласно с этим в настоящее время почта, за исключением перевозки пассажиров и посылок, и телеграф должны управляться по принципу пошлины; вновь же сооруженные каналы, железные дороги и срочное судоходство, равно как почтовая перевозка пассажиров и посылок подлежат управлению по частно-хозяйственному принципу. Железные дороги, как и каналы, должны быть прежде всего управляемы по частно-хозяйственному принципу, пока еще нужно уплачивать проценты и погашение по вложенным в них крупным капиталам. Они даже должны быть доведены до возможно большей доходности, поскольку таковая является не результатом монопольной эксплоатации, устранения справедливой конкуренции других линий и т. под., но достигается свободным развитием обращения, так что увеличенный доход является не налогом, а промышленной прибылью, как у частных железных дорог. Стремление к более высокой доходности представляется тем менее сомнительным, если оно достигается, в особенности в отношении товарного обращения путем тарифных понижений, которые часто служат наилучшим сред-

---

[2]) Последнее замечание Ранк заимствует у Сакса.
[3]) Ad. Wagner Finanzwissenschaft. Dritte Auflage. I Theil, S. 657 ff.

ством для этого. Преднамеренный отказ от возможного излишка, осуществляемый посредством чрезмерных понижений тарифов, является напротив того, вообще ненужным и может быть целесообразным впервые только после окончания сооружения, по крайней мере, главных линий рельсовой сети. Лишь после того, когда строительные капиталы погашены вполне или в большей своей части и железные дороги возможно более равномерно распространены на всю территорию государства, становится допустимым принцип пошлины. Но даже и тогда применение этого принципа отнюдь не является безусловно необходимым, и напротив того стремление к получению дальнейших излишков в доходах может быть при известных обстоятельствах вполне допустимо и даже целесообразно. Кроме того Вагнер, признавая вполне справедливым, что государство все более и более покрывает свои финансовые потребности, посредством налогов, высказывает, что излишки от лесного хозяйства, железных дорог и других принадлежащих государству учреждений по сношениям, и сообщениям, остаются и в настоящее время одною из важных статей государственных доходов.

О мнении Эмиля Сакса по вопросу о прибыли на железнодорожные капиталы можно заключить уже по ранее цитированным взглядам его на системы управления железными дорогами по принципам пошлины и предоставления их услуг во всеобщее даровое пользование. Поэтому здесь мы ограничимся лишь нижеследующими его заявлениями. Пока еще нужно уплачивать проценты на основные капиталы, говорит Сакс [1]), то как государственные, так и частные железные дороги одинаково заинтересованы в установлении таких тарифов, чтобы развитием возможно большего движения грузов достигнуть возможного максимума выручки. Кроме того, государственные и частные железные дороги также одинаково заинтересованы в сказанном построении тарифов, поскольку идет дело о том, чтобы покрыть недовыручку за менее удачные периоды или по малодоходным линиям. Естественно, что частные дороги идут в своем стремлении к прибыли еще далее.

Лейен [2]) признает финансовою задачею всех железных дорог извлечение из эксплоатации их таких доходов, которые не только покрывали бы все расходы эксплоатации, но еще и давали бы обычный в стране процент прибыли на вложенные в железные дороги основные капиталы. Ротер идет в своих требованиях дальше. Если бы, говорит он [2]), на самом деле наилучшим тарифом был тот, который дает только обычный в стране процент и необходимое погашение затраченного капитала, потому что при таком тарифе достигается наивозможно большее число перевозок, которые по общему правилу приносят пользу как отправителю, так и получателю, — то во всяком случае такой беспри-

[1]) E. Sax, B. II. S. 180.
[2]) E. Rank, Das Eisenbahntarifwesen, S. 110.

бильный тариф невероятен на частных дорогах, а на казенных — целесообразен по своей идее лишь при идеальной системе налогов.

Ф. Ульрих [1]) различает вообще три принципа управления: 1) бесплатное предоставление услуг во всеобщее пользование, 2) принцип пошлины и 3) принцип частно-хозяйственный или коммерческий, по которому взимаемое за услугу вознаграждение основывается на ценности каждой отдельной услуги для лиц, получающих ее, причем всегда должно стремиться к достижению не только покрытия произведенных расходов, но и возможно большего излишка чистой выручки. Первые два принципа могут быть, по мнению Ульриха, применяемы только в публичном управлении, последний же—как в частных предприятиях, так в некоторых случаях и в публичном управлении. Частные железные дороги должны быть управляемы на основании принципа частно-хозяйственного (коммерческого); для них в этом отношении нет выбора. В государственном же управлении железными дорогами могут быть применяемы все три упомянутые принципа. Выбор той или иной системы зависит от степени развития железнодорожной сети. Если сеть находится еще в периоде образования, если страна еще не изрезана повсюду железными дорогами, то применение коммерческого принципа представляется вполне на своем месте: те, кто имеет надобность в железных дорогах, должны оплатить сполна всю стоимость тех операций, из которых они извлекают выгоды. В этот период не только частные дороги, но и государственные, управляются или должны управляться всецело по принципам частно-хозяйственным.

Густав Кон, мнение которого по настоящему вопросу уже видно из ранее сделанных нами ссылок, категорически выражается [2]), что услуги, оказываемые средствами сношений частному обороту по перемещению пассажиров, грузов или по передаче известий, должны быть оплачены покупателем услуги точно так же, как и все вообще, что делается или продается в народном хозяйстве ради производительных или потребительных целей. Указание на то, что удешевление цены услуги косвенно приносит пользу и другим группам лиц, кроме непосредственных покупателей услуги, не может служить основанием для каких-либо пожертвований со стороны общества. Железные дороги существенным образом отличаются от шоссированных путей и от мостов, безвозмездность пользования которыми оправдывается фактом приблизительной общности и равенства пользования ими со стороны всего населения, сравнительной ничтожностью вознаграждения, которое пришлось бы взимать за каждый отдельный акт пользования, наконец, крупными расходами и затруднениями, которые неизбежно сопряжены с таким взиманием и для государства, и для заинтересованных лиц.

---

[1]) F. Ulrich, Traité général des tarits de chemins de fer, стр. 15 и след.
[2]) Cohn, System der nationalokonomie B. III, S. 802, 803 и след.

Железная дорога представляет несравненно более значительный капитал, чем шоссе; вместе с колеей она соединяет и весь движущий аппарат, чем отличается от всех других видов путей сообщения; она дифференцирует свои услуги в такой высокой степени, как никакое другое учреждение по сношениям, а вместе с этим дифференцированием услуг связано и дифференцирование потребностей, которые имеют в услугах железных дорог различные слои населения. К этому присоединяется то обстоятельство, что важнейшее обстоятельство этого дифференцирования заключается в достаточности некоторых общественных классов и что именно эти положительно достаточные общественные классы далеко преобладающим образом пользуются услугами железных дорог. Высказываясь поэтому против всяких пожертвований со стороны общества в отношении услуг железных дорог и почты, Кох признает необходимым, чтобы получалось полное покрытие всех расходов по устройству и содержанию общественных средств сношения и сообщения. „Государство, замечает он в другом месте [1]), имеет свое хозяйство, оно также ощущает всякий ущерб в своих доходах, хотя и не от лица акционеров, но как представитель миллионов своих граждан, и оно обязано в каждом отдельном случае взвешивать, не является ли цена ниже того, что за нее предоставляется".

Обратимся теперь к выяснению взглядов двух русских писателей по вопросу о тарифах — Н. Е. Гиацинтова и Д. И. Пихно, на труды которых мы неоднократно ссылались. Оба эти автора первоначально производят впечатление, будто они признают, что установление тарифов с целью получения возможно высшей прибыли на железнодорожные капиталы (сверх покрытия расходов по эксплоатации, а также по платежу процентов и погашению) решительно несовместимо с общими интересами. Так, Н. Е. Гиацинтов, указывая, что у С. Ю. Витте преобладает взгляд на железные дороги, как на коммерческое предприятие, заявляет, что его точка зрения иная: „я смотрю, говорит он, на железные дороги, как на учреждение государственное, призванное прежде всего служить интересам общим, отсюда и мерилом достоинства тарифов я принимаю не столько выгодность их для железных дорог, сколько соответствие их с нуждами государства и тех лиц, которые пользуются железными дорогами. Такая точка зрения оправдывается тем соображением, что в настоящее время по преимуществу на железных дорогах лежит удовлетворение общественной потребности в передвижении, и что железные дороги, таким образом, являются главным, а во многих случаях и исключительным средством сообщения, каким в былое время были большие проезжие дороги. Значение государственного учреждения за этими последними никогда не подвергалось сомнению: еще Адам

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

Смит считал сооружение и содержание дорог обязанностью государства наравне с заботой об учреждениях для обороны страны, для отправления правосудия, для просвещения населения, поэтому и железные дороги, как пути сообщения, неоспоримо должны быть признаваемы учреждением государственным" [1]). Уже одно это сопоставление железных дорог с такими основными государственными функциями, как оборона страны и отправление правосудия, совершенно исключает мысль о необходимости возмещения всех издержек железнодорожного хозяйства и получения, сверх того, еще и прибыли на затраченные капиталы. При таком отношении к железным дорогам покрытие расходов и прибыль могут быть лишь побочным результатом, подобно доходу от судебных пошлин, которые возмещают только часть текущих расходов по отправлению правосудия, но отнюдь не могут иметь целью получение какой бы то ни было прибыли. Далее Н. Е. Гиацинтов выражается еще более определенным образом. „Если предприниматель при установлении тарифов будет руководствоваться исключительно стремлением к наибольшей чистой прибыли, то легко видеть, говорит Н. Е. Гиацинтов, что такой порядок установления тарифов может причинить ущерб народному хозяйству. Если даже допустить на каждой железной дороге и в каждой местности существование предпринимателей, всецело преданных заботе о пользах своего дела [2]) и своей местности, то и в этом случае нельзя будет рассчитывать на то, чтобы интересы всех частей населения известной страны были равномерно удовлетворены тарифами, устанавливаемыми по соображениям личной выгоды предпринимателей,—так как эта личная выгода нередко будет заставлять распорядителей тарифного дела принимать не те меры, которые в данном случае являются наиболее соответствующими их желаниям, а те, которые они должны принять, чтобы не возбудить тарифной войны".

В дополнение к этим заявлениям Н. Е. Гиацинтова, приведем еще нижеследующие [3]). „Заведывая тарифами, государство будет необходимо оказывать вмешательство в хозяйство страны, и если оно в своей экономической политике преследует какие-либо определенные цели, оно в железнодорожных тарифах будет иметь могущественное орудие для осуществления своих предначертаний и достижения своих целей". Находя невозможным входить в рассмотрение вопроса о том, насколько такое вмешательство государства оправдывается с экономической точки зрения и в какой мере оно должно быть допущено в хозяйственной жизни народа, Н. Е. Гиацинтов высказывает, между прочим, что железные дороги во всяком случае и всегда будут действовать так же, как таможни: они необходимо будут или закрывать, или открывать

[1]) Н. Е. Гиацинтов. Основания организации тарифного дела, стр. 10—11, 165, 169, 179.
[2]) Что далеко не всегда имеет место в акционерных предприятиях.
[3]) Ib. стр. 236—237.

известный рынок для данных продуктов,—или облегчать им доступ туда, где их спрашивают или наоборот, но при системе частных хозяйств оне будут действовать в том или другом направлении в зависимости от желания и выгоды частных лиц, а при казенной эксплоатации — от намерений правительства".

Все эти мысли и соображения почтенного автора легко могут вызвать у читателя представление, что железнодорожные тарифы должны служить лишь простым орудием экономической политики государства, что установление их, не считаясь с доходностью рельсовой сети, должно иметь целью лишь воздействие на экономическую жизнь страны в тех направлениях, какие в каждый данный момент признаются желательными по общегосударственным соображениям. На самом деле, однако, Н. Е. Гиацинтов вовсе не держится такого мнения, и все цитированные выше соображения приводятся им лишь для доказательства несогласия с общими интересами народного хозяйства такого порядка железнодорожного дела, при котором установление тарифов в стране оказывается раздробленным между множеством самостоятельно действующих отдельных железнодорожных администраций, стремящихся каждая порознь к получению возможно высшей прибыли и при этом свободно конкурирующих между собой. Что же касается собственно получения прибыли на железнодорожные капиталы, то Н. Е. Гиацинтов [1]) совершенно определенно высказывает, что „в течение довольно значительного периода времени отношение государства к железным дорогам, как к коммерческому предприятию, можно признать для него обязательным: пока не закончена постройка сети и рельсовые пути еще неравномерно распределены по стране, пока не погашен затраченный на них капитал и не покрыты убытки первоначальной эксплоатации, государство должно заботиться о получении от своих дорог возможной прибыли для уплаты из нее процентов и погашения на капитал сооружения, для возмещения понесенных убытков, для постройки сети. Но если даже допустить, что все эти условия, делающия коммерческую эксплоатацию обязательной, исчезнут, то и тогда весьма вероятно, что государство будет по-прежнему эксплоатировать свои дороги на коммерческом основании, как удобный источник для получения средств на покрытие лежащих на нем расходов".

За основание для установления тарифов Н. Е. Гиацинтов предлагает принять платежную способность грузов и с нею соразмерять высоту провозной платы. Как защитники этого принципа, напр., С. Ю. Витте, так и противники его совершенно основательно полагают, что установление тарифов по платежной способности перевозимых грузов ведет к получению железными дорогами возможно высшего чистого дохода на затраченные капиталы, так как при этом берется возможная

[1]) Ib., стр. 228, а также 42—45.

предельная плата, какую груз способен уплатить. Рассматривая это возражение, Н. Е. Гиацинтов высказывает, что прибыль в частной железнодорожной промышленности имеет то же оправдание, какое имеет прибыль предпринимателя во всех других предприятиях: она является вознаграждением за ту услугу, которую предприниматель оказал обществу тем, что соединил и употребил за свой счет и риск для сооружения и поддержания железной дороги известные производительные средства. Пока не все необходимые для страны дороги сооружены, прибыль необходима еще и для того, чтобы „привлечь к сооружению дорог новые капиталы и новые силы, что, очевидно, не будет возможно, если существующие предприятия будут возмещать только издержки производства и за вычетом их не будут давать никаких барышей". Если железные дороги находятся в руках государства, то излишек дохода против расходов может иметь то же оправдание, как и в отношении частных дорог, именно необходимость сооружения новых дорог и покрытия убытков, обыкновенно бывающих в первое время эксплоатации дорог. Но и когда сеть закончена и убытки покрыты, то и тогда „против получения дохода от железных дорог не может быть сделано возражений, так как этот способ приобретения средств на покрытие нужд государства, как по принципу, принимаемому для разложения тяжести на лиц, вносящих платежи, так и по способу взимания, не требующему никаких дополнительных расходов, является одним из наиболее совершенных". Н. Е. Гиацинтов оправдывает, наконец, и по нашему мнению совершенно справедливо, также случаи получения железными дорогами более значительной прибыли, чем в каком-либо другом предприятии. Разница между прибылью железнодорожного предприятия и среднею прибылью, существующею в других отраслях промышленности, имеет в таких случаях характер ренты. Но и против такого дохода железной дороги, по мнению Н. Е. Гиацинтова, возражать нельзя. „Если бы дорога и отказалась от этого излишка прибыли, то он с таким же характером приобретения, не оправдываемого сделанными пожертвованиями и усилиями, достался бы или какому-либо классу промышленников, или известному классу потребителей. Ничем нельзя доказать, что в руках этого класса потребителей или производителей полученный доход оказался бы употребленным с большею пользой, чем в руках лиц, заинтересованных в железнодорожном предприятии, потому и нет основания требовать изъятия этого дохода от железной дороги. При государственной эксплоатации можно даже, напротив, признать, что всего целесообразнее дать этот доход именно дороге, так как в этом случае, поступая в распоряжение государства, он может послужить к облегчению податной тягости населения" (стр. 46).

Как видно из приведенных цитат, Н. Е. Гиацинтов допускает и вполне оправдывает самую высокую чистую доходность железных дорог, в особенности, казенных. Всякое ограничение прибыли железнодорож-

ных предприятий, как способ обеспечения правильной постановки тарифного дела на железных дорогах, он отвергает [1]).

Мнения профессора Пихно по вопросу о доходности железнодорожных предприятий сводятся, как нам кажется, в практическом применении к тем же положениям, которые защищаются и нами. Однако, в труде проф. Пихно мы встречаем еще более, чем у Гиацинтова, недостаточно определенно формулированных возражений и протестов против односторонних личных интересов предпринимателей, против свободной коммерческой системы тарифов и т. п.; в то же время он до такой степени выдвигает на первый план необходимость удовлетворения путем железнодорожных тарифов народных и государственных потребностей в самом общем и широком смысле этого слова, что у читателя непременно получается такое первоначальное впечатление, что с точки зрения общих интересов народного хозяйства, им вовсе отвергается правомерность и целесообразность прибыли на железнодорожные капиталы. Прежде всего в труде проф. Пихно о железнодорожных тарифах обращает на себя внимание в этом отношении глава X-ая о „влиянии коммерческого интереса железных дорог при назначении провозной платы". В этой главе проф. Пихно доказывает, что установление тарифов под влиянием одностороннего коммерческого интереса частного предприятия, во-1-х, не обеспечивает необходимой в общественных интересах дешевизны железнодорожной перевозки, во-2-х, не содействует правильному ходу народного хозяйства и, в-3-х, не удовлетворяет наиболее существенные нужды страны [2]). В следующей главе [3]) проф. Пихно следующим образом характеризует коммерческую или частно-хозяйственную систему тарифов. По его словам, эта система „признает единственный руководящий принцип — получение возможно большой прибыли. Все тарифы должны быть направлены к тому, чтобы из каждой отдельной перевозки и из всех их в совокупности выручить самый высокий чистый доход. Эта цель, говорят сторонники коммерческой системы, будет достигнута, если железная дорога, сообразно условиям спроса и предложения, взимает с каждого груза столько, сколько можно с него взять". Сделав такую характеристику коммерческой системы и подвергнув ее подробному разбору, проф. Пихно приходит к следующему заключению [4]). „Свободная коммерческая система должна быть признана не только не наиболее целесообразною с точки зрения интересов народного хозяйства, но вредною и опасною. При господстве ее могущественная сила рельсовых путей, оказывающая глубокое влияние на весь ход народного хозяйства и вообще на все стороны общественной жизни и государственной деятельности, отдается в распоря-

---

[1]) Ib. стр. 195.
[2]) Д. П. Пихно, Железнодорожные тарифы, стр. 201—209.
[3]) Ib. стр. 211.
[4]) Ib. стр. 227.

жение огромных коммерческих компаний, вооруженных монополией и не подчиненных иному регулятору, кроме одностороннего коммерческого интереса, а иногда и благоусмотрения управляющих этими компаниями частных лиц, если коммерческий интерес ослаблен. Эти компании, то преследующие свои коммерческие интересы всеми силами присущей им монополии, то сталкивающиеся во взаимной случайной борьбе, то вступающие в союзы и стачки, своими односторонними определениями и хаотическими колебаниями провозных плат, вызывают постоянные потрясения в частных и народном хозяйствах, значительно уменьшая ту пользу, которую должны приносить рельсовые пути".

Это заключительное резюме возражений почтенного профессора против коммерческой системы тарифов весьма характерно в том отношение, что в нем не содержится никакого указания на вредное влиянио огромных прибылей, к которым стремятся железные дороги при действии коммерческой системы, и как источники вредного влияния, отмечаются такие моменты системы, как свобода отдельных дорог в установлении тарифов, отсутствие надлежащих регуляторов в деятельности управляющих железнодорожными компаниями, случайный характер и соперничества, и союзов между отдельными предприятиями, наконец, обусловливаемые этими обстоятельствами хаотические колебания провозных плат. Вообще критика проф. Пихно направлена к доказательству двух положений: 1) что свободная система тарификации прежде всего не оправдывается коммерческим интересом железнодорожных предприятий и 2) что интересы железных дорог не совпадают с интересами общественными. Что касается первого положения, то „прибыльность коммерческой системы тарифов для целой рельсовой сети подлежит, по мнению Д. И. Пихно, почти такому же сомнению, как и выгодность постройки рельсовой сети по частной инициативе, сравнительно с сетью, сооруженной по общему государственному плану. Во всяком случае, можно признать бесспорным фактом, что в Западной Европе, Северной Америке и в России конкуренция между железными дорогами причиняла им огромные убытки..." „Существование общего плана (для установления тарифов всей рельсовой сети) даже с точки зрения комерческого интереса железных дорог оказывается гораздо важнее, нежели свобода действий каждого отдельного предприятия". Таким образом, оказывается, что „единственный руководящий принцип", который, по словам Пихно, признает коммерческая система тарифов, а именно „получение возможно большей прибыли",—на самом деле ею вовсе не осуществляется. Уже из одного этого мы в праве заключить, что, по объяснениям самого проф. Пихно, „получение железными дорогами возможно большей прибыли" отнюдь не может являться причиною многообразных вредных последствий той тарифной системы, которую он называет коммерческой или частно-хозяйственной. Впрочем, в других местах своего труда проф. Пихно совершенно иначе характе-

ризует коммерческую систему тарифов. Напр., он говорит так [1]): „основной принцип коммерческой системы состоит в том, что тарифы должны сообразоваться с разнообразными и изменчивыми условиями коммерческого оборота, вследствие чего существенными ее принадлежностями являются разнообразие и изменчивость тарифов", откуда неизбежно вытекают сложность, запутанность и неустойчивость провозных плат. Вместе с тем, он полагает, что от железнодорожных тарифов, которые отвечали бы потребностям народного хозяйства, требуются следующие качества: публичность, равенство для всех, пользующихся железнодорожными услугами, простота, устойчивость и дешевизна. В приведенной новой характеристике комерческой системы, равно как тех качеств тарифов, которые представляются необходимыми и в общественных интересах, также не содержится никаких требований об отказе железных дорог от своего дохода в пользу тех или других отраслей промышленности. Такие же качества тарифов, как публичность, равенство (мы считали бы правильнее сказать — уравнительность), устойчивость и дешевизна не только не требуют никаких ограничений в доходности железных дорог, но напротив того, являются необходимыми условиям, чтобы рельсовая сеть страны в целом могла развить наибольшую массу наиболее нужной для пародного хозяйства работы, а вместе с тем и достигнуть максимального чистого дохода. Мы рассмотрим вопрос о перечисленных формальных принципах применения (а не построения) тарифов в последнем отделе нашего труда и там приведем соответственные доказательства высказанной мысли о согласии этих принципов с максимальной доходностью железных дорог. Здесь же для дальнейшего выяснения взглядов проф. Пихно по рассматриваемому вопросу остановимся на том, как он понимает такое качество тарифов, как дешевизна. „Дешевизна тарифов, говорит он, есть понятие условное; но в общем она характеризуется возможно большим приближением провозной платы к издержкам эксплоатации рельсовых путей со включением умеренного процента на капитал. Вопрос о том, должна ли дешевизна тарифов равномерно или неравномерно распространяться на все грузы, вызывает много споров; но с народно-хозяйственной точки зрения нельзя не отдать предпочтения такой системе провозных плат, которая наиболее содействует развитию всех отраслей промышленности, сообразуясь с их платежными силами, выражающимися в платежной способности перевозимых грузов". Из этих слов проф. Пихно видно, во-1-х, что дешевизна тарифов отнюдь не должна исключать умеренного процента на капитал, а во-2-х, что тарифы должны строиться по платежной силе различных отраслей промышленности и по платежной способности перевозимых грузов. Те же положения проф. Пихно повторяет и в других местах своего труда с еще большею оп-

[1]) Ib., стр. 236.

ределенностью. Напр., на стр. 203 он прямо говорит, „что общественные интересы требуют, во-1-х, возможно низких провозных плат, соответствующих расходам эксплоатации с прибавкой известной прибыли на железнодорожный капитал“. Таким образом, прибавка известной (т. е. соответствующей условиям железнодорожной промышленности) прибыли является даже требованием общественных интересов. На стр. 245 читаем: „цена железнодорожных услуг в государственном тарифе должна определяться условиями спроса на эти услуги и условиями предложения их,„ но не для отдельных случаев и не для отдельных дорог, а в виде средних норм для целой страны“. Высказываясь за так называемую историческую систему тарифов, т. е. за установление тарифов по платежной способности перевозимых грузов, проф. Пихно видит существенное преимущество этой системы в том, „что она дает возможность железным дорогам более полно удовлетворять потребностям народного хозяйства, а вместе с тем обеспечивает дорогам более значительный доход“.

Из всех этих выписок можно видеть, что Пихно не только не отрицает вообще необходимости „известной“ или „умеренной“ прибыли на железнодорожный капитал, но в то же время выставляет такой принцип для построения тарифов как „спрос и предложение“ или „платежная способность перевозимых грузов“, между тем как этот принцип, по совершенно справедливым разъяснениям С. Ю. Витте [1]), обеспечивает железным дорогам наибольший чистый доход.

Таким образом, взгляды проф. Пихно по рассматриваемому вопросу сводятся к защищаемому нами положению, что работа рельсовой сети страны наиболее отвечает общим интересам народного хозяйства, наиболее содействует его нормальному и успешному развитию в том случае, когда тарифы сети построены таким образом, чтобы приносить всей сети страны наибольший чистый доход. Но этот конечный и, так сказать, реально-практический вывод из положений проф. Пихно чрезвычайно затемняется заявлениями до того противоположного характера, что иногда они едва ли даже согласны с приведенным конечным выводом. Так, говоря о возможных в различное время и при различных экономических и финансовых условиях целях железнодорожной политики, он высказывает, что государство, между прочим, „может отказаться не только от чистого финансового дохода, но и от покрытия процентов на затраченный капитал, имея в виду облегчение и развитие торгово-промышленной деятельности народа дешевым транспортом“ [2]). Такое заявление почтенного профессора еще менее, как нам кажется, чем

---

[1]) С. Витте, Принципы железнодорожных тарифов, изд. 2, стр. 33—39.

[2]) Ib. стр. 234. Оставаясь последовательным Пихно должен был бы, по нашему мнению, допустить возможность отказа не только от чистого финансового дохода и процентов на капитал, но и от возмещения расходов по эксплоатации: в таком случае облегчение и развитие торгово-промышленной деятельности посредством дешевого транспорта могло бы только выиграть.

приведенные выше другие заявления его в том же роде, совместимо с его совершенно справедливыми разъяснениями о положительной невозможности для государственных контрольных учреждений сообразовываться в своей деятельности с растяжимым и неопределенным понятием общественной пользы, а в особенности, о недопустимости дискреционной власти правительственных органов, в руках которых было бы сосредоточено тарифное дело, самостоятельно влиять своими тарифными распоряжениями на ход экономической жизни (стр. 231 и 238).

На основании приведенного обзора высказанных в экономической литературе взглядов по вопросу о прибыли железнодорожных предприятий, мы считаем себя в праве утверждать, что защищаемый нами взгляд по этому вопросу должен быть признан в значительнейшей своей части общепринятым.

В настоящее время, когда повсюду железные дороги стали в большей или меньшей мере дефицитными и когда повсюду государственная власть принимает самые энергичные меры к улучшению их финансового положения, все споры и возражения против получения ими чистой прибыли утрачивают практическое, актуальное значение. У нас, напр., вся задача настоящего момента сводится даже не к тому, чтобы сбалансировать расходы по эксплоатации с выручкой жел. дорог, не говоря о платежах по основным капиталам; дело идет лишь о том, чтобы огромный дефицит нашего железнодорожного хозяйства, падающий на казну, покрываемый исключительно за счет эмиссии, ввести в какие-либо определенные рамки, ограничить какими-либо пределами и лишь в будущем намечается задача сокращения этого дефицита. Вопрос об ограничении прибыли жел. дорог известными нормами сохраняет и в настоящее время свое крупное теоретическое значение, но то или иное решение его может иметь лишь косвенное и условное значение в современных практических условиях, когда о какой либо прибыли возможно только мечтать. Чтобы закончить характеристику защищаемого взгляда на доходность железнодорожного хозяйства, не могу не отметить, что я считаю его выражающим лишь принцип управления существующими железнодорожными предприятиями, но отнюдь не утверждаю, что он является вместе с тем основным руководящим началом всей железнодорожной политики, особенно же в применении к разрешению вопросов о сооружении новых жел. дорог. Отказываться от развития сети на том основании, что сооружение новых линий может привести к понижению доходности существующих жел. дорог, можно лишь в том случае, если этот доход настолько незначителен, что не покрывает ни основных, ни текущих затрат. Но если рельсовая сеть страны покрывает не только все свои расходы, но еще и дает значительную чистую прибыль казне, как это было у нас в последние пред войною годы, то при таких условиях препятствовать сооружению новых дорог, чтобы не понизить доходности существующих, и тем самым заставлять население продол-

жать пользоваться прежними несовершенными путями и способами сообщения, значило бы превращать принадлежащее государству исключительное право сооружения жел. дорог в стране в фискальную монополию, осуществлять это право не в общих интересах развития производительных сил страны, но в чисто фискальных целях более интенсивного извлечения средств от населения в пользу казны.

ГЛАВА VII.

4. Железнодорожные тарифы, как орудие общей экономической политики государства и как средство удовлетворения железными дорогами всяких народных и государственных потребностей вообще.

Если железнодорожные тарифы рассматривать лишь как простое орудие общей экономической политики государства, или, даже еще более широко, как средство для удовлетворения всяких вообще народных и государственных потребностей, то установление тарифов должно происходить вне всякой зависимости и отношения к необходимости возмещения расходов железнодорожного хозяйства из того или другого источника. Вопрос о получении какой-либо чистой прибыли на вложенные в железные дороги капиталы совершенно отпадает; не только получение такой прибыли, но даже извлечение вообще какого бы то ни было дохода для покрытия расходов по эксплоатации, а также по платежу процентов и погашению капиталов, становится совершенно побочным результатом, который не должен ни в какой мере влиять на выбор тех или иных размеров тарифных ставок при назначении провозных плат. Построение тарифов должно производиться единственно по соображениям общей экономической политики государства, а самое взимание железнодорожных сборов должно служить лишь для воздействия на ход и развитие экономической жизни страны в тех направлениях, какие представляются желательными по общегосударственным соображениям. Для этой цели могут служить как понижения, так и повышения тарифов; что же касается удовлетворения различных народных и государственных потребностей (каковы: народное продовольствие, народное здравие, содействие переселениям, перевозка почты, воинских грузов и тому подобное), то для этой цели служит, главным образом, понижение провозных плат или даже предоставление даровой перевозки.

Этот взгляд на железнодорожные тарифы, как на орудие общей экономической политики государства стал распространяться в нашем обществе, главным образом, в последние годы. До подчинения железнодорожных тарифов руководительству и надзору правительства обвинения против тарификации акционерных железнодорожных обществ направлены были собственно против хаоса, беспорядка и различного рода

злоупотреблений в этой области, а предъявлявшиеся во имя общественных интересов положительные требования сводились, главным образом, к необходимости таких принципов, как публичность тарифов, их устойчивость, уравнительность, однообразие, простота, равенство для всех отправителей. Мы видели, что к строгому соблюдению этих формальных принципов применения тарифов проф. Шихно сводит сущность всей государственной тарификации. Гиацинтов [1]) эти же качества железнодорожных тарифов выставляет как главнейшие преимущества, так называемого им, казенного заведывания тарифами. Во имя этих конкретных положительных требований и велась предшествовавшая изданию закона 8 марта 1889 года борьба за право государственной власти на руководительство и надзор за действиями частных железнодорожных обществ по установлению тарифов. Но, когда после нескольких лет деятельности созданных в 1889 г. правительственных тарифных учреждений общее упорядочение железнодорожных тарифов оказалось достигнутым и такие недостатки их, как чрезвычайная сложность и запутанность, неустойчивость, неравномерность, отсутствие публичности в значительнейшей части своей были устранены, то постепенно стала выдвигаться все более на первый план идея о необходимости непосредственного воздействия на народное хозяйство посредством железнодорожных тарифов, идея о необходимости оказывать этим путем прямую помощь и поддержку различным отраслям промышленности и различным районам, вообще путем тарифных мероприятий руководить ходом экономической жизни страны.

Такое же явление наблюдалось и в Германии, где таможенно-покровительственное значение железнодорожных тарифов стало выдвигаться также лишь после того, как было достигнуто их общее упорядочение осуществлением, так называемого, реформированного тарифа 1877 года, и когда большая часть железных дорог перешла в собственность государства. В практическом применения эта тенденция выразилась в предоставлении исключительных тарифных понижений с целью покровительства национальному производству; так, были предоставлены, однако, в размере не ниже собственных издержек перевозки, некоторые поощрения для вывоза хлеба, угля и т. п. Затем, посредством особенных тарифных понижений, стремились направлять вывоз, ввоз и транзит на германские порты. В отношении хлопчатобумажной промышленности стремились облегчить снабжение ее хлопком, в отношении же сельского хозяйства, напротив того, старались тарифными мерами оградить его от ввоза иностранных продуктов, отменяя действовавшие для них прежде исключительные тарифы. В дальнейшем своем развитии эта мысль о национально-покровительственном значении железнодорожных тарифов привела к требованию, чтобы тарифы желез-

[1]) Основания организации тарифного дела, стр. 234—236.

ных дорог играли такую же роль и внутри страны, ограждая германских производителей не только от иностранной, но и от внутренней конкуренции других производительных районов. На практике это требование не могло получить сколько-нибудь широкого применения, потому что оно стоит в прямом противоречии с финансовыми интересами железных дорог в отношении развития их доходности. Однако, еще в 1898 г. прусский министр финансов горячо жаловался на то, что некоторые тарифные понижения, весьма желательные в интересах самих железных дорог, встречают упорное сопротивление со стороны заинтересованных промышленников, не соглашающихся ни на какое изменение в условиях сбыта, которое могло бы облегчить их конкурентам доступ на рынок [1]). Этот „страх пред развитием обращения", как выражается проф. Лотц, является главным мотивом и в протестах аграриев против усовершенствований водных путей сообщения.

Мы не знаем ни одной научной или публицистической работы, в которой рассматриваемое таможенно-покровительственное воззрение на железнодорожные тарифы было бы систематическим образом формулировано и мотивировано. Но мы думаем, что люди, близко стоящие к железнодорожному тарифному делу в России и внимательно следящие за ним, согласятся с нами, что характеризованное нами воззрение на тарифы имеет место не только в текущей прессе, в среде сельских хозяев и в торгово-промышленных кругах, но даже далеко не вполне чуждо и самим правительственным тарифным учреждениям. В виду этого мы признаем необходимым остановиться на упомянутом воззрении и хотя вкратце разобрать его.

Согласно рассматриваемому мнению, учреждения по управлению железнодорожными тарифами, устанавливая те или другие тарифные ставки, должны иметь целью оказывать воздействие на развитие экономической жизни страны в тех направлениях, которые в каждое данное время представляются, по их мнению, желательными по общегосударственным соображениям. При осуществлении этой задачи тарифные учреждения необходимо должны решать принципиально, а затем посредством тарифных повышений и понижений осуществлять свои решения на практике по таким вопросам общей государственной экономической политики, как вопросы о наилучшем распределении капиталов и производительных сил страны между различными отраслями промышленности и торговли, между различными производительными районами и торгово-промышленными центрами, входить в разрешение споров между этими районами и центрами и регулировать условия конкуренции между ними, разрешать вопросы о том, каким районам заниматься земледелием, каким — скотоводством, каким—добывающею или перерабатывающею промышленностью, каким видам и формам промышленности надлежит

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

развиваться, а какие отжили свой век, какие пути и направления представляются наиболее выгодными для торговых сношений страны и так далее, и так далее. Таким образом, согласно рассматриваемому мнению, управление железнодорожными тарифами есть ни что иное, как руководительство всей торгово-промышленной жизнью страны, всем народным хозяйством в его совокупности.

Мы полагаем, что предоставление правительственным органам, на которые возложено управление железнодорожн. тарифами, такой огромной дискреционной власти по вмешательству в экономическую жизнь страны является, прежде всего, крайне опасным с точки зрения общих интересов. При такой постановке дела управление железнодорожными тарифами не будет иметь никакой твердой почвы, никаких определенных руководящих начал ни для разрешения множества постоянно возникающих в экономической жизни вопросов, ни для разрешения столкновений между различными противоположными интересами; в этих случаях оно может руководствоваться лишь крайне неопределенным и эластичным понятием общегосударственных польз и нужд. Уже одно это будет иметь неизбежным последствием неустойчивость самых оснований железнодорожной тарификации и должно привести к крайне опасным колебаниям и искажениям нормального и естественного хода торговли и промышленности. А если мы прибавим к этому чрезвычайную трудность для правительственных органов точного выяснения в каждый данный момент существующих конъюнктур во всех отраслях промышленности и торговли, равно как и определения меры необходимой тарифной помощи в каждом отдельном случае, то станет совершенно очевидной крайняя рискованность обращать железнодорожные тарифы в орудие всестороннего и непрестанного воздействия на торговлю и промышленность страны.

Совершенно справедливо замечает проф. Пихно [1]), что железнодорожная тарифная политика захватывает хозяйственную жизнь гораздо шире и глубже, чем покровительственная таможенная политика. Последняя имеет в виду только некоторые производства; влияние ее на промышленность по самому существу равномернее, потому что она воздействует не на то или иное предприятие в частности, а предоставляет всем предприятиям известной отрасли производства более или менее одинаковые условия, удерживая на известной высоте цену иностранных продуктов; наконец, покровительственная таможенная политика не устраняет влияния на цены внутренней конкуренции и не гонится за тем, чтобы изменять пошлины сообразно каждому изменению в промышленности и торговле. И, однако, несмотря на эту кажущуюся простоту задачи и способов действия, прибавляет почтенный

[1]) Пихно, „Железнодорожные тарифы“, стр. 239.

профессор, таможенное покровительство на практике оказывается чрезвычайно трудным делом, и история гораздо более богата ошибками, нежели удачными таможенными мерами. Покровительство железнодорожными тарифами гораздо сложнее и труднее. „Железными дорогами пользуются все отрасли производства и торговли и все классы населения; цена перевозки может влиять не только на ту или иную отрасль промышленности, но на каждую местность, на каждого отдельного производителя, определяя условия его деятельности“. При концентрировании всего тарифного дела в руках государственной власти влияние последней на все экономические отношения и на весь ход народного хозяйства становится огромным. „Конечно, эта сила может принести в известных случаях значительную пользу, но где гарантия, что она не причинит еще более значительного вреда? Можно предположить, что правительственные органы будут руководиться исключительно благими целями, но не существует никакого ручательства, что они не наделают ошибок и не дадут промышленности ложного направления“.

Но если таможенное покровительство представляется делом весьма трудным и история знает в этой области больше ошибок, чем удачных мер, то покровительство торговле и промышленности посредством железнодорожных тарифов оказывается настолько затруднительнее, что мы положительно отрицаем возможность полного, систематического и последовательного осуществления этой системы на практике. В таможенном покровительстве прежде всего ясна цель, к которой оно должно стремиться, а затем и средства (запрещение ввоза, установление пошлин, экспортные премии) сравнительно просты и самое применение их гораздо легче. При покровительственной же системе железнодорожной тарификации в огромном большинстве случаев самые цели покровительства представляются совершенно неясными и выбор их способен вызвать бесконечные споры, при разрешении которых неизбежно возникают вопросы, далеко превосходящие компетенцию тарифных учреждений. Таможенная политика имеет целью оградить отечественное производство от иностранной конкуренции, удерживая цену привозных товаров на известном уровне. Управление железнодорожными тарифами также может иметь целью поддержание отечественной промышленности в ее борьбе с иностранной конкуренцией, но это сравнительно лишь в небольшом числе случаев, в которых притом повышение таможенных пошлин или установление экспортных премий всегда будет несравненно действительнее и справедливее, чем возможные повышения, или понижения провозных плат. Но в огромном большинстве случаев железнодорожное покровительство должно выражаться: или в поддержке тех или иных отраслей промышленности и даже отдельных предприятий путем понижения тарифов, или же в урегулировании условий конкуренции между различными торговыми и промышленными районами, или между различными отраслями промышленности, продукты которых служат для удо-

влетворения одних и тех же потребностей. Первая категория случаев представляет собою ни что иное, как систему денежных воспособлений и премий, которые выдаются через железнодорожные кассы. Но, если полная несостоятельность этой системы в явной форме давно уже признана и теорией, и практикой и повсеместно отвергнута, как общее правило, то мы не видим решительно никаких причин, вследствие которых она стала бы целесообразной, явившись в замаскированной форме тарифных уступок и понижений. Несомненно, что этот вид вмешательства и воспособления проявил бы в высокой степени ту важную невыгоду непосредственного правительственного вмешательства, на которую обратил внимание еще Ж. Б. Сэ, и заключающуюся в том, что те преимущества, поощрения и льготы, которыми располагает государство, предоставляются почти всегда не тем, кто действительно способен их заслужить, но тем, кто умеет выпросить их. Государство должно ограничиваться обеспечением общих условий, необходимых для развития торговли и промышленности. Если же оно захочет путем тарифных уступок и льгот специализировать свое содействие и влияние на народное хозяйство сообразно торговым и промышленным конъюнктурам каждого данного случая и каждого данного момента, то оно, во 1-х, имеет крайне мало шансов на удачный исход, своего вмешательства, и, во 2-х, встречает почти неодолимые затруднения, как в отыскании каких-либо руководящих начал для примирения сталкивающихся разнообразных и нередко прямо противоположных интересов, так и для отпора тем домогательствам и требованиям о тарифных понижениях и льготах, которые неизбежно в массе предъявляются со всех сторон к тарифным учреждениям. Остановимся на каждом из этих положений.

Для того, чтобы составить себе правильное суждение о действительной необходимости и последствиях тарифной помощи в том или другом отдельном случае, нужно такое множество самых разнообразных данных, которыми управление железнодорожных тарифов может располагать лишь в виде исключения. Эмиль Ранк [1]) прямо утверждает, что, при множестве отдельных предприятий, действующих в каждой отрасли торговли и промышленности, при множестве родов товаров, с которыми железным дорогам приходится иметь дело, при бесконечном разнообразии условий производства и сбыта, при постоянных изменениях последних, при том важном значении для успеха в конкуренции, какое имеют род и качество продуктов, оказывается решительно невозможным достижение полного знания всех относящихся сюда условий и обстоятельств даже лицу, занимающемуся хотя бы только одним из этих родов продуктов. Хотя каждый отдельный промышленник и хорошо знает условия собственной деятельности, но условия своих

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

соперников он знает уже не настолько хорошо, как это нужно для составления верного понятия об обстоятельствах, обусловливающих сбыт; во многих случаях он вынужден довольствоваться предположениями. Эти затруднения чувствуются несравненно сильнее, если дело идет не об отдельном предприятии, а о множестве предприятий, которые притом совершенно далеки от собственного дела данной администрации. Можно с полною уверенностью утверждать, что знание железных дорог об условиях производства и сбыта такого множества отдельных предприятий может быть только ограниченным, неполным, весьма часто ошибочным, и что суждения их, основанные на таком знании, могут быть только суждениями профанов. Или железнодорожное управление судит на основании общеизвестных признаков, фактов и т. п., то в таком случае уже наперед весьма вероятно, что оно заблуждается; или же оно старается ознакомиться, путем опроса промышленников, с ближайшими обстоятельствами дела, то в этом случае, кроме возможных ошибок со стороны самих промышленников, оно подвергается большой опасности получить односторонние данные, имеющие специальную цель оградить и поддержать особенные интересы этих промышленников. Вероятность, что железная дорога не ошибается, всегда будет очень мала. Известный австрийский железнодорожный деятель, впоследствии министр путей сообщения в Австро-Венгрии, Билинский, говорит [1]): «если бы дирекция состояла из настоящих торговых гениев и самых лучших экономистов, то и тогда она не была бы в состоянии составить себе правильное суждение о возможных конъюнктурах в каждой отрасли торговли, чтобы, на основании его, производить в тарифах изменения, равно благоприятные для железной дороги и для публики». Э. Ранк приводит еще следующую весьма любопытную цитату из австрийской тарифной анкеты 1883 г.: «торговец железом редко знает условия торговли колониальными товарами, а владелец каменноугольной копи—положение сельского хозяйства, но директор железной дороги должен обладать этим универсальным гением».

Все эти обстоятельства и соображения приводят к убеждению, что даже сами железные дороги не в состоянии, при установлении своих тарифов, руководствоваться всеми разнообразными и изменчивыми условиями коммерческого оборота, всеми колебаниями торгово-промышленных конъюнктур. Во сколько же раз представляется более трудною такая же задача для центрального правительственного учреждения, заведывающего тарифами всей рельсовой сети страны. Источниками познания для такого учреждения являются печатные материалы и показания представителей тех интересов, которые затрагиваются каждым данным тарифным вопросом. Полагаться на эти показания для правительственных учреждений еще опаснее, чем для железных дорог, потому что

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

они не находятся в непосредственных деловых отношениях ни с какими торгово-промышленными сферами. Мы могли бы привести много примеров крайней пристрастности и неправильности показаний и объяснений заинтересованных сторон, нередко расходящихся чрезвычайно далеко друг от друга. За неимением собственных данных, правительственным органам приходится брать золотую середину, о которой, однако, вовсе неизвестно, к чему она ближе—к правде или к заблуждению. Наконец, чем должно руководствоваться управление тарифами, оказывая преимущественную поддержку данной отрасли промышленности, данному району производства и т. д.? Некоторые лица утверждают, что тарифы должны оказывать равномерную поддержку всем отраслям промышленности, всем местностям и т. под. Но это мнение страдает, во 1-х, неясностью, так как решительно не дает никаких указаний на то, что именно следует разуметь под именем равномерности, а во 2-х, и совершенно неверно, так как при естественном и успешном ходе и развитии экономической жизни всегда одне отрасли промышленности и торговли, одни местности и центры выдвигаются на первый план, развиваются интенсивнее, тогда как другие сокращаются и даже совершенно исчезают, но народное хозяйство во всей своей совокупности только выигрывает от этого, так как при таком ходе развития его разнообразные потребности удовлетворяются наиболее успешным образом. Невозможно возлагать на государство, а тем менее на управление железнодорожными тарифами, чтобы оно назначением тех или иных провозных плат стремилось во что бы то ни стало оградить данный состав народного хозяйства от всяких изменений, чтобы оно остановило и держало в застое всю экономическую жизнь страны. Но если, следовательно, необходимо допустить, что управление железнодорожными тарифами должно поощрять развитие и даже возникновение одних отраслей промышленности, отказывая в своей помощи другим, что оно должно примирять, или, по крайней мере, ставить в известное соотношение между собою различные районы и различные центры, то какими конкретными принципами оно должно руководствоваться при этом? Очевидно, что идея общей пользы, общегосударственных нужд и интересов не дает таких принципов, но открывает полный простор субъективным воззрениям и настроениям лиц, стоящих в данный момент у власти. Если разрешать тарифные вопросы с общегосударственной точки зрения, то управлению железнодорожными тарифами неизбежно придется постоянно заниматься самыми разнообразными вопросами самой высшей государственной политики. Но возможно ли возлагать на тарифные учреждения обязанность заниматься вопросами высшей государственной политики, входящими повсюду в компетенцию самых высших государственных учреждений, действующих по непосредственным указаниям или с одобрения верховной власти? Если мы возьмем даже не столь резкие примеры, как вопрос

о хлебных тарифах, а другие, в которых высшая политика никакой роли обыкновенно не играет, то и в таких случаях мы наталкиваемся на огромные затруднения. Как, напр., примирить и согласовать, в какие соотношения между собою поставить различные наши районы по добыче соли, каменного угля, по выплавке чугуна и выделке железа, по производству мануфактуры, цемента и проч., как примирить интересы производителей и потребителей, интересы различных портов, различных торговых центров и т. д. Нам неизвестно ни одной теоретической попытки, хотя бы приблизительным образом, наметить какие-либо определенные принципы для разрешения упомянутых вопросов. На практике же действуют по самым разнообразным мотивам и соображениям. Наши тарифные учреждения руководствовались, главным образом, стремлением к объединению и упорядочению тарифов, так что и разрешение упомянутых вопросов и споров принималось обыкновенно такое, которое наиболее соответствовало этой основной цели. Затем мы можем встретить целый ряд таких мотивов, как необходимость щадить сложившиеся интересы и отношения, избегая всякого резкого их потрясения, необходимость поощрения вывоза в интересах достижения благоприятного для нас торгового баланса, поощрение мелкой промышленности и сельскохозяйственных производств и т. д.; бывают случаи, в которых, при рассмотрении тарифа, принимаются во внимание также соображения санитарные, торговой полиции (напр., повышенная ставка на какой-либо продукт мотивируется тем, что данный продукт вреден для здоровья, служит для фальсификации, опасен в строительном отношении и т. п.), народного продовольствия, просвещения, далее в одних случаях указывается на желательность облегчить потребителей (напр., топлива), в других—на желательность помочь производителям (напр., хлеба) и т. д. Уже одного этого, совершенно беглого перечня конкретных задач и мотивов, которые имеют место в отдельных случаях управления железнодорожными тарифами, достаточно, чтобы видеть решительную невозможность придавать тарифам общее значение какого-то универсального средства удовлетворения народных и государственных потребностей. При таком взгляде на тарифы, тарифные учреждения должны будут постоянно вторгаться чуть не во все отрасли государственного управления, в которых они вовсе не компетентны и систематическое заведывание которыми возложено на специальные государственные органы. Поэтому тарифные учреждения должны будут или всецело отказаться от самостоятельности в своих распоряжениях и подчиниться указаниям подлежащих установлений, или входить с последними в столкновения, подвергаясь большой опасности впадать в грубые и вредные ошибки. А ошибки эти могут сопровождаться огромными вредными последствиями: тарифные учреждения, устанавливая железнодорожные сборы, располагают всею доходною частью железнодорожного бюджета, превзошедшего, напр., у нас в 1913 г. 1000 мил-

лионов руб.; но, кроме поддержки, которую они могут оказать одним отраслям промышленности и районам уступками из этой огромной суммы, они могут в то же время еще и затруднить свободное развитие других конкурирующих отраслей промышленности и производительных районов, закрывая им посредством повышения тарифов, доступ на рынки. Таким образом, тарифные учреждения, при малейшей произвольности и субъективности в руководящих началах своей деятельности, легко могут расстроить железнодорожное хозяйство, обременив огромною тягостью государственный бюджет, и в то же время вызвать крупные и вредные потрясения во всем народным хозяйстве.

К этому надо прибавить, что хотя железнодорожные тарифы и являются вообще одним из могущественнейших факторов в экономической жизни страны, но, как орудие воздействия, при ближайшем рассмотрении они оказываются, по своей природе и по свойственной им технике, средством, решительно не пригодным для последовательного, всестороннего и планомерного воздействия на ход народного хозяйства. При оценке того влияния, которое можно оказать на экономическую жизнь страны посредством тарифных мероприятий, следует прежде всего обратить внимание на то, что в каждой почти стране имеются целые отрасли промышленности и целые производительные районы, которые не имеют железных дорог и не пользуются их услугами ни для подвоза необходимых им сырых материалов или полуфабрикатов, ни для сбыта собственных произведений. Ограничиваясь лишь водными путями сообщения и гужевой перевозкой, они поэтому могут подвергаться лишь косвенному влиянию тарифных мероприятий в тех случаях, в которых произведенные в тарифах изменения облегчают или затрудняют их конкурентов. Но и в таких случаях не может быть речи о том, чтобы мера такого тарифного воздействия могла быть заранее рассчитана хотя бы самым приблизительным образом. В большинстве же случаев местности и производства, не пользующиеся услугами железных дорог вовсе, стоят вне сферы какого-либо воздействия со стороны учреждений, заведывающих железнодорожными тарифами.

Затем, крупным недостатком железнодорожных тарифов, как орудия экономической политики, является чрезвычайная неравномерность воздействия тарифных мероприятий на различные местности и отдельные предприятия в зависимости от удаленности их от рынков сбыта. Так как в огромнейшем большинстве случаев и при всех системах тарифов провозные платы возрастают с увеличением расстояния, то всякое изменение тарифной ставки дает наибольшее облегчение или, напротив того, устанавливает наибольшую пошлину в отношении предприятий, наиболее удаленных от рынка. Производители же, ближайшие к потребительным пунктам, имеют возможность воспользоваться благами тарифного покровительства лишь в самой незначительной мере. В этом отношении таможенные пошлины имеют огромное преимущество пред

железнодорожными тарифами, потому что они удерживая цену иностранных продуктов на известной высоте, предоставляют совершенно одинаковое покровительство всем местностям и всем производителям.

Дальнейший недостаток тарифного покровительства в отношении экспорта и импорта товаров в страну заключается в крайней слабости этого способа воздействия сравнительно с покровительством таможенным. Повышение и понижение таможенных пошлин не имеет в сущности никаких пределов и в случае надобности, может быть произведено во всяком желательном размере. Совсем иначе стоит дело с железнодорожными тарифами. Они могут быть повышены никак не более, как в известном соответствии со стоимостью перевозки по конкурирующим грунтовым и водным путям сообщения. Повышение в большей мере представляется совершенно бесполезным для целей ограждения и покровительства, так как товар все равно будет доставлен на тот рынок, который хотят закрыть для него, и повышение тарифов в таких случаях может только лишить дорогу ее грузов. Весьма характерным в этом отношении примером может служить вопрос об ограждении путем тарифных мероприятий сельского хозяйства наших центральных губерний от конкуренции на внутренних потребительных рынках, главным образом, московского промышленного района, со стороны хлеба и муки, привозимых из приволжских и заволжских восточных губерний. Для достижения этой цели сельские хозяева центральных губерний, расположенных вблизи к сказанным потребительным рынкам, настойчиво и долго требовали, с одной стороны, понижения ставок внутренних хлебных тарифов на коротких расстояниях (до 400—500 верст) и повышения их для перевозок на расстояниях отдаленных (1.000—1.200 и более верст). При первой же попытке удовлетворить эти домогательства встретились на практике с неодолимыми затруднениями, лежащими как в расположении водных путей сообщения на восточной окраине Европейской России (Волга и ее притоки — Уфа, Белая), так и в условиях тарифной техники. Дело в том, что в настоящее время хлеб из приволжских и заволжских губерний поступает на московский потребительный рынок не только сплошным железнодорожным путем с мест производства до пунктов потребления, но и смешанным путем — от мест производства до пристаней на Волге, Уфе и Белой по железной дороге, затем по названным рекам до Нижнего или Ярославля и, наконец, снова по железной дороге — до потребительных пунктов. По ныне действующим хлебным тарифам стоимость перевозки хлеба в этих двух направлениях из восточных губерний и из Сибири до Москвы или приблизительно одинакова, или представляет не особенно значительные различия, как можно видеть из нижеследующей таблицы:

	Через				Сплошным ж.-дор. путем
	Самару-Нижний	Уфу-Нижний.	Самару-Ярославль.	Уфу-Ярославль.	
	Коп. с пуда.				
От станций:					
Бузулук	22,35	—	19,89	—	20,62
Оренбург	27,30	—	24,84	—	22,62
Абдулино	24,62	—	22,16	—	21,46
Челябинск	35,75	29,44	33,29	27,48	27,37
Омск	51,44	45,3	48,98	43,17	43,06
Обь	57,98	51,62	35.47	49,66	49,55
Уральск	27,72	—	25,46	—	20,99

Как видно из этой таблицы, возможность повышения стоимости перевозки сплошным железнодорожным путем ограничена весьма узкими пределами. Во всех почти приведенных случаях оно положительно невозможно более, чем на 2—3 коп. с пуда, так как при более значительном повышении хлеб оставит сплошной железнодорожный путь и обратится к смешанному способу перевозки. В таком случае железные дороги потеряют грузы, но хлеб с восточной окраины все-таки не уступит своего места на московском рынке в пользу хлеба, производимого в губерниях центральных. Кроме общего повышения тарифов на отдаленных расстояниях, теоретически возможны, конечно, еще два способа оградить тарифами московский потребительный рынок от привоза окраинного хлеба: первый способ заключается в общем крупном повышении внутренних хлебных тарифов не только на отдаленных, но и на коротких расстояниях до 400—500 вер., чтобы таким образом удорожить подвоз хлеба к Самаре, Уфе и перевозку его от Нижнего и Ярославля до Москвы и расположенных вблизи ее других потребительных пунктов; второй способ может состоять в назначении исключительных повышенных тарифных ставок в сообщениях с названными волжскими пристанями. Едва ли, однако, предстоит даже надобность входить в рассмотрение этих способов.

Таким образом, повышение железнодорожных тарифов в целях регулирования соотношений между различными производительными районами и потребительными рынками во многих случаях может иметь лишь весьма ограниченное значение. Что же касается понижения стоимости железнодорожной перевозки, как способа воздействия или помощи промышленности, то если даже допустить, что оно может идти за пределы собственных издержек железных дорог, достигая полной безвозмездности перевозки, то и в таком случае оно всегда очень легко может быть парализовано мерами таможенной политики. Так, напр., перевозка по железным дорогам хлеба, экспортируемого из России на заграничные

рынки, обходится при вывозе его из южных губерний от 4 до 9 коп. с пуда, из центральной России 20—25 коп., из заволжских губерний и из Сибири 40—50 и более коп. Как известно, в Германии, и при производившихся работах по пересмотру торгового договора с Россией, намечалось повышение таможенной пошлины на ввозимый хлеб с 25 до 40 коп. с пуда. Конечно, Германия легко могла бы назначить и еще более высокую пошлину, хотя бы в размере 50 коп., в каком была установлена боевая пошлина во время так называемой таможенной войны в 1893 году. Уже в виду одного этого ясно, что „боевое" значение железнодорожных тарифов, собственно говоря, может быть или совершенно ничтожно, или во всякое время очень легко может быть парализовано. Если даже допустить, что наши железнодорожные тарифы могли бы быть понижены до $^1/_{100}$ коп. с пуда и версты, т. е. до того размера, при котором перевозка груза не только не дает ничего для платежа процентов и погашения железнодорожных капиталов, но даже покрывает лишь далеко не сполна расходы по эксплоатации, то и в таком случае намечаемое в Германии повышение таможенной пошлины парализовало бы установление у нас тарифной ставки в $^1/_{100}$ коп. для всей Европейской России: одна только Сибирь, для которой в настоящее время действует исключительный повышенный тариф, могла бы в таком случае все-таки сохранить за собою некоторую часть тарифного понижения. Но нельзя не видеть, что поддержка земледелия таким путем совершенно тождественна с выдачей экспортных премий на вывоз хлеба, с тою лишь разницею, что премии выдавались бы в таком случае через железнодорожные кассы. Безусловная нецелесообразность и даже практическая неосуществимость у нас в России, при огромном значении земледелия в общем составе нашего народного хозяйства, установления экспортных премий на хлеб едва ли нуждается в каких-либо доказательствах.

Вообще нам кажется, что если только тариф установлен в таких размерах, при которых действительно достигается максимальное развитие перевозки и максимальная чистая доходность дороги, то всякие дальнейшие изменения в смысле его понижения не могут иметь существенного значения ни для производства, ни для потребления продуктов данного рода в целом, но, конечно, они могут оказывать весьма сильное влияние на условия конкуренции. Иногда совершенно незначительное понижение тарифа в каком-либо одном направлении заставляло торговлю менять свои пути и даже перемещало некоторые производства из одного пункта в другой. Но в сумме производительность страны обыкновенно остается в таких случаях без изменения, и причина этого вполне понятна. В ценах очень многих товаров стоимость железнодорожной перевозки, при наличности вышеуказанного условия разумности тарифа, составляет столь незначительную величину, что не только некоторое сокращение или повышение ее, но даже полное ее устранение не

могло бы побудить потребителей сколько-нибудь существенным образом расширить или сократить свое потребление. А раз потребление остается без изменения, то и производство не может ни расшириться, ни сократиться. Вообще не следует придавать тарифам какой-то магической силы. Изменение размеров производства и потребления зависит от совокупности такого множества различных условий, при которых тарифные меры не могут иметь решающего значения. В первый период после сооружения дорог тарифные ставки, как известно, были соображены со стоимостью гужевой перевозки, и следовательно, были очень высоки. Реформирование этих первоначальных тарифов, т. е. доведение экономического существа железных дорог до степени совершенства, соответствующего их техническому совершенству как новых путей сообщения, действительно, повсюду вызывало крупный переворот в производстве и потреблении. Но теперь, когда в большинстве случаев переворот, связанный с сооружением железных дорог, уже завершился, дальнейшие тарифные понижения, оказывая, конечно, известное влияние в общей совокупности элементов экономической жизни, утрачивают свое прежнее первенствующее и решающее значение.

Нельзя не отметить еще одного обстоятельства, отчасти уже отмеченного выше, до крайности затрудняющего обращение железнодорожных тарифов в простое орудие общей экономической политики государства. При установлении таможенных пошлин представляется совершенно ясной и не возбуждающей никаких сомнений самая цель принимаемой меры — ограждение данного отечественного производства от конкуренции однородного производства такой-то чужеземной страны. Таким образом, весь вопрос сводится, в сущности, к регулированию конкуренции между двумя производительными центрами—отечественным и чужеземным—на основании точного подсчета издержек производства в том и в другом, причем предполагается, что внутренняя конкуренция между отечественными предпринимателями рано или поздно низведет размер прибыли в ограждаемой отрасли промышленности до среднего при данных условиях уровня прибыли в стране. Поэтому при разрешении вопросов таможенного покровительства нет и речи об определении того размера прибыли, который следует признать справедливым для предпринимателей данной отрасли промышленности. Задача таможенного ограждения ограничивается тем, чтобы такие предприниматели явились и работали, т. е., чтобы капиталы удерживались в данной отрасли промышленности. Совершенно иначе становится все дело при системе покровительства и воздействия посредством железнодорожных тарифов, когда государственная власть обращает железнодорожный транспорт в орудие внутреннего покровительства народному хозяйству и регулированию конкуренции между всеми производительными районами, торговыми центрами, приморскими портами и т. д. Прежде всего возникает огромное затруднение при разрешении вопроса о том, какие районы и центры

нуждаются в особом покровительстве, а какие нет, почему общие интересы народного хозяйства или даже общегосударственные интересы требуют, чтобы железнодорожные тарифы были направлены в защиту именно данных производителей и районов от их конкурентов, а не обратно. Просьбы и требования о защите и поддержке обыкновенно мотивируются двоякого рода указаниями: во-1-х, указанием на то, что тогда как у конкурентов производство развивается, у просителей оно падает, или находится в застое, или развивается гораздо медленнее, чем у конкурентов, или, во-2-х, в тех случаях, в которых жалобы этого рода не могут иметь места (напр., в применении к земледелию в районах старой культуры, в которых оно развиваться далее по своим размерам не может, а в то же время площадь культуры не сокращается) указаниями на то, что, вследствие появления на рынке новых конкурентов, доход, в частности, рента, получавшаяся просителями до тех пор, подверглись некоторому сокращению, вследствие чего и самое имущество их утратило часть своей прежней ценности. Обе эти категории жалоб основаны, как нам кажется, на совершенном отрицании экономического прогресса и связанных с ним неизбежных перемен в составе народного хозяйства. Обе они предполагают, что раз возникшее где-либо производство необходимо должно быть, в общих интересах народного хозяйства, поддерживаемо и развиваемо, несмотря на изменившееся положение, несмотря на возникновение новых однородных производств при более благоприятных условиях, благодаря которым те же продукты могут быть изготовляемы с меньшими затратами труда и капитала. Несомненно, что это—идея в самом существе своем неверная и что на государственную власть ни в каком случае не только не может быть возлагаемо обязанности, но, вместе с тем, не может быть признано за ней и права принимать какие бы то ни было меры, направленные не к развитию и усовершенствованию всего народного хозяйства и входящих в состав его производств, но к тому, чтобы задержать и остановить естественный процесс, происходящий в этом направлении. Конечно, некоторые перемены в экономической жизни совершаются иногда слишком быстро, так что не все производители успевают во время приспособиться к новым условиям, и в таких случаях, для предупреждения ненужных по существу разорений (т. е. гибели капиталов и уже организованных дел), государство обязано принимать меры для смягчения перехода к новому положению, для того, чтобы этот безусловно необходимый в народном хозяйстве шаг вперед совершился с возможно меньшими потрясениями и потерями. Но это требование, конечно, не имеет ничего общего с требованием закрепить навсегда данное экономическое состояние и все связанные с ним отношения.

В прежнее время внутренние таможенные заставы имели фискальное значение и отнюдь не предназначались служить целям покровительства и руководительства экономической жизнью страны. Рассматриваемое

мнение имеет в виду посредством соответственных тарифных мероприятий обратить железные дороги из могущественного орудия сближения всех местностей страны в своего рода таможенные заставы, которые должны служить, по крайней мере во многих случаях, затруднению сношений и сообщений, естественно возникающих в экономической жизни страны. Но регулирование внутренних конкуренций представляется в высшей степени сложным. Во 1-х, приходится определить соотношения не между двумя производительными центрами, как в случаях таможенного покровительства, но между весьма многими районами, сильно различающимися между собою по своим естественным и экономическим условиям. Во 2-х, предоставляя тарифное покровительство, необходимо для определения его меры, входить в оценку достаточности и справедливости для каждого района определенной меры прибыли и ренты. Это последнее условие на практике обыкновенно вовсе оставляется без внимания или затрагивается лишь мимоходом. Мы думаем, что помимо практической неосуществимости правительственного регулирования прибылей и рент в различных отраслях промышленности, это объясняется еще и присущим всякому сознанием, что последовательное проведение на практике подобного правительственного регулирования прибылей и рент угрожает такой страшной опекой над всей экономической жизнью страны, которая должна бы превзойти все подобное в том же роде, что известно до сих пор в экономической истории и что уже единогласно осуждено и практикой и теорией всех цивилизованных народов. Чрезвычайная опасность такой опеки представляется решительно неизбежной вследствие крайней сложности самого дела, спорности и неопределенности принципов, которые могут быть избраны правительственными органами.

Не раз уже цитированный нами известный экономист, авторитет которого в вопросах железнодорожного хозяйства является общепризнанным, Эмиль Сакс придает рассматриваемой стороне правительственного управления железнодорожными тарифами столь существенное значение, что указывает на нее как на одно из самых важных обстоятельств, говорящих против государственной эксплоатации железных дорог. Коснувшись протестов против «произвола», с которым железнодорожные администрации распоряжаются в тарифном деле над благосостоянием целых провинций и которого нельзя терпеть, Сакс замечает, что действительно следует признать плохо регулированным положение частных железных дорог, если в деле установления тарифов им предоставлено больше простора, чем повиноваться действующим в торговом обороте законам образования цен. Тарифные различия, неизбежные при этом, не могут быть устранены при системе государственных железных дорог иначе, как путем произвола государственного управления, направленного на искусственное подавление естественного хода торговых оборотов. Там же, где новые экономические отношения, вызванные влиянием железных дорог, не сложились окончательно, возникает очень

большая опасность, что правительство путем искусственного регулирования железнодорожных тарифов будет вмешиваться в экономическую жизнь с теми задачами и целями, которые преследуются покровительственной таможенной политикой. На самом деле мнимый произвол железных дорог, руководимый и ограничиваемый государственным надзором, заключается в строгом исполнении лишь тех мер, которые предписываются законами обращения. При системе же государственных железных дорог, вместо такого мнимого произвола, может развиться установление тарифов по произволу органов государственной власти, не зависящее ни от какой высшей воли и которое потому не может представить никаких гарантий, что оно не обратится в готовое орудие самого широкого и произвольного воздействия на экономические отношения, определяемого и направляемого господствующими в данный момент интересами, теориями, политическими комбинациями и классами [1]).

Присоединяясь всецело к этим соображениям Э. Сакса, мы не можем не остановиться на одном возражении против них, которое сделано в нашей литературе Гиацинтовым [2]). При разрешении вопроса о государственном заведывании железнодорожными тарифами „дело идет, по мнению Гиацинтова, вовсе не о том, чтобы с передачею тарифов в ведение государства заменить свободу хозяйственной жизни зависимостью от правительственной политики, опекой государства, а о том, чтобы заменить зависимость от частных акционерных компаний — зависимостью от государства. Следует решить не вопрос: что лучше — свобода или опека, а вопрос: что лучше — опека частных монополистов или опека государства? Железные дороги во всяком случае и всегда будут действовать так же, как таможни: они необходимо будут или закрывать, или открывать известный рынок для данных продуктов, — или облегчать им доступ туда, где их спрашивают, или наоборот; но при системе частных хозяйств они будут действовать в том или другом направлении в зависимости от желания (?) и выгоды частных лиц, а при казенной эксплоатации — от намерений правительства".

Мы решительно не можем согласиться ни с одним из положений, содержащихся в этом рассуждении почтенного автора. Все оно целиком основано на полном отождествлении всякого влияния и воздействия в экономической сфере с покровительственной таможенной политикой, что, очевидно, совершенно ошибочно. Прежде всего нельзя не заметить, что даже сами таможни и таможенные пошлины отнюдь не связаны непременно с покровительственным направлением таможенной политики и вовсе не исключают системы так называемой свободы торговли. То обстоятельство, что железнодорожные провозные платы облегчают или затрудняют данным продуктам доступ на известный рынок, также само

---

[1]) E. Sax, Die Verkehrsmittel, B. II, S. 184.
[2]) Н. Е. Гиацинтов. Основания организации тарифного дела, стр. 237.

по себе далеко еще не обращает их в орудие покровительства. Ведь то же самое и совершенно в такой же степени применимо и к водным путям сообщения, и даже к гужевой перевозке. Крупные морские транспортные компании, несомненно, оказывают огромное влияние на развитие торговых сношений тех стран, которые они обслуживают. Назначаемые ими фрахты могут затруднять или облегчать экспорт и импорт, а следовательно отражаются на состоянии цен и ходе производства внутри страны. Но не менее важное влияние на ход народного хозяйства оказывает и всякая крупная отрасль промышленности, входящая в его состав. Например, компании, владеющие каменноугольными копями, несомненно могут довести до разорения производства, которые работают на каменном угле, если захотят назначить чрезмерно высокие цены; в такой же зависимости от владельцев рудников находятся металлургические заводы и т. д. Но есть очевидная и огромная разница между этой «зависимостью от частных лиц» и зависимостью от взглядов и намерений органов правительства, руководящих экономической политикой. И эта разница заключается в том, что частные лица и компании руководствуются лишь своими выгодами, лишь стремлением выручить за свои продукты возможно большую ценность, размеры которой, однако, определяются известными объективными экономическими законами, но ни в каком случае не могут затрачивать свои капиталы для осуществления каких-то иных фантастических «желаний», выходящих за пределы коммерческих расчетов, как, повидимому, допускает Н. Е. Гнацинтов. Вредное влияние различных спекулятивных увлечений на экономическую жизнь страны можно свести именно к тому, что они отклоняют крупные капиталы и производительные силы от правильных путей общего торгово-промышленного оборота, нарушают правильное соотношение их с другими ценностями и элементами народного хозяйства и тем причиняют бесплодные потери капиталов и производительных сил [1]). Деятельность управления железнодорожными тарифами может совершаться в двух совершенно разных направлениях, смотря по тому, является ли ее целью воздействие на ход экономической жизни по тем или иным соображениям общегосударственной политики, но совершенно вне зависимости от того, возмещаются ли с известным излишком затрачиваемые на совершение железнодорожного транспорта капиталы и рабочие силы, или же вся цель управления железнодорожными тарифами сводится к такому установлению их, чтобы, как формулировал С. Ю. Витте [2]), провозные цены, как один из элементов рыночной ценности товаров, находились по своим размерам в рациональном отношении к совокупности

---

[1]) Чрезмерное увлечение железнодорожным строительством и чрезмерные понижения тарифов могут быть в такой же мере причиною, вызывающей развитие вредной спекулятивной деятельности, как и держание банковского процента на слишком низком уровне или устройство чрезмерного количества кредитных учреждений. См. E. Sax, Die Verkehrsmittel, B. I, S. 72, примечание.

[2]) Принципы железнодорожных тарифов, 2 изд., стр. 30.

всех прочих многочисленных элементов влияющих на определение ценности товаров, поступающих в оборот. Только последнее отвечает, по нашему мнению, общим интересам народного хозяйства и потому является безусловным требованием истинной государственной системы железнодорожной тарифной политики. Таким образом, вопрос заключается в том, чтобы провозные платы были назначаемы по действительной стоимости железнодорожного транспорта для народного хозяйства. Но что именно представляет собою стоимость транспорта для народного хозяйства? Какую ценность имеют для него в каждый данный момент те или другие транспортные операции? Мы подробно рассмотрим этот вопрос в одной из следующих глав настоящего труда при систематическом обозрении принципов построения железнодорожных тарифов, теперь же ограничимся лишь немногими словами. Ценность железнодорожных услуг для народного хозяйства определяется не издержками производства соответственных операций, но теми полезными результатами, которые могут быть достигнуты с их помощью, теми новыми ценностями, которые создаются в народном хозяйстве посредством совершения данных перевозок. Поэтому для наилучшего использования работы железных дорог перевозки должны быть совершаемы в тех сообщениях и притом тех грузов, которые дают наибольшие выгоды. В противном же случае неизбежно будет иметь место потеря некоторой части стоимости этих услуг, хотя бы полученные от них результаты и возмещали даже с избытком собственные издержки железных дорог. Вопрос об определении упомянутых выгод и результатов от железнодорожных перевозок не представляет, в сущности, принципиальных затруднений. В современной системе народного хозяйства, основанной на самостоятельной деятельности частных хозяйств, вступающих во взаимные отношения лишь на принципах частного возмездного товарообмена и преследующих получение возможно высшего дохода, сказанные выгоды могут измеряться только чистою выручкою самих железных дорог. Других способов определить ценность перевозки, кроме согласия частных хозяйств, предъявляющих на нее спрос, действительно заплатить соответственную цену, при настоящей системе экономической организации, не имеется и не может быть. Всякие кабинетные калькуляции лиц, непосредственно не заинтересованных и не отвечающих никаким личным имущественным ущербом за возможные ошибки, могут быть верными лишь случайным образом. Общие же соображения о том, что именно такие-то продукты представляются особенно важными и нужными для народного хозяйства, и потому перевозка их внутри страны должна быть поощряема посредством тарифных понижений, а вывоз их за границу должен быть затрудняем установлением повышенных тарифов,—также очень часто решительно не подтверждаются на практике. Как на один из многих примеров этого рода укажем на такой важный железнодорожный груз, как масляничные выжимки и отруби. Несомненно, что это превосходное

кормовое средство для скота и что мы сами могли бы пользоваться им для выкормки экспортного скота. И, однако, даже в $189^1/_2$ году во время полного неурожая продовольственных и кормовых хлебов, когда настоятельнейшая потребность в выжимках и отрубях казалась сама собою очевидной, запрещение экспорта упомянутых средств не дало никаких полезных результатов в смысле расширения внутреннего потребления их. Семенные выжимки гнили и употреблялись на топливо, но не шли на корм нашему скоту. В отношении отрубей можно заметить, что уже многолетнее действие повышенных тарифов на вывоз их за границу и пониженных во внутренних сообщениях, повидимому, нисколько не способствовало развитию внутреннего потребления их. Вообще, нам кажется, что важность какого-либо предмета для народного хозяйства должна быть, в конце концов, оцениваема самою жизнью, и если тот или другой продукт не находит себе спроса или оценивается слишком низко, то никакие теоретические соображения не могут убедить нас, что этот продукт действительно имеет существенное значение для экономических потребностей, для задач и целей торгово-промышленного оборота. Таким образом, мы полагаем, что железнодорожные тарифы решительно не могут быть обращаемы в орудие общей экономической политики государства, в орудие воздействия на экономическую жизнь в тех или иных предвзятых направлениях. Управление железнодорожными тарифами не должно брать на себя руководительства всею хозяйственною жизнью страны и задаваться целью воспособления различным отраслям промышленности и различным производительным центрам и районам, или целью регулирования между ними коммерческих соотношений. Его основная задача заключается в таком направлении всего тарифного дела, при котором достигается возможный максимум наиболее полезной работы железных дорог. Такая постановка тарифного дела сама по себе уже определяет известную меру развития различных отраслей промышленности и разных производительных районов, равно как и взаимные между ними соотношения. Мы думаем, что именно указанная постановка тарифного дела, а не теоретические соображения центральной администрации, всегда более или менее субъективные и произвольные, о нуждах экономической жизни, может дать реальное основание для развития различных составных элементов народного хозяйства в действительном согласии с общими интересами страны.

В заключение настоящей главы нам остается сказать несколько слов о том взгляде на железнодорожные тарифы, по которому они должны служить не только орудием общей экономической политики государства, но даже вообще средством для удовлетворения народных и государственных потребностей. В понятиях обыденной практики этот взгляд сводится к тому, что всякий недостаток в средствах на удовлетворение той или иной государственной потребности может и должен быть, по мере возможности, восполняем из выручки рельсовой сети

путем тарифных уступок. Наиболее типическим примером в этом отношении может служить удовлетворение потребностей народного продовольствия, в особенности в случаях неурожаев в той или иной местности. Как известно, в таких случаях специальным источником для помощи пострадавшему населению служат местные продовольственные капиталы и общий имперский продовольственный капитал, а также специальные ассигнования из общегосударственных сумм. Для усиления этих средств обыкновенно возбуждаются еще ходатайства об удешевлении стоимости железнодорожной доставки хлеба, в районы, пострадавшие от неурожая [1]). Подобные же ходатайства возбуждаются в интересах народного здравия (удешевленная перевозка дезинфекционных материалов и медикаментов), народного просвещения (удешевленная перевозка строительных материалов для гимназий, народных школ) и т. д. Нам известен случай возбуждения ходатайства о предоставлении тарифных льгот интендантским ведомством, которое, находя специальную свою смету, ассигнованную государственным советом, недостаточною и озабочиваясь изысканием источников для усиления своих средств, обратило внимание на железнодорожные тарифы. При этом, ходатайствуя о понижении тирифа на частной железной дороге оно мотивировало свое ходатайство указанием на то, что интересы военной обороны страны без всякого сравнения выше интересов акционеров железнодорожной компании. Эта ссылка интендантского ведомства в высшей степени характерна. Конечно, не может подлежать никакому спору, что не только интересы военной обороны, но также и интересы народного продовольствия, народного здравия, просвещения, равно как и вообще все общегосударственные интересы, стоят несравненно выше частных выгод и прибылей акционерных компаний. Но нельзя не заметить, что общегосударственные потребности удовлетворяются на общегосударственные средства, при чем размер ассигнуемых общегосударственных сумм определяется высшими общегосударственными установлениями и не иначе как с утверждения верховной власти. В виду этого едва ли практически возможно предоставлять тарифным учреждениям право входить в оценку правильности этих ассигнований и исправлять их так сказать дополнительными ассигнованиями из доходов железных дорог. Тарифные учреждения могут действовать в этой сфере лишь совершенно наугад, так как они вовсе не располагают никакими подробными данными о сметах по разным отраслям государственного управления и о тех мотивах, которые послужили основанием для их составления. Таким предоставление тарифным учрежде-

[1]) Для предупреждения неправильного истолкования нашего мнения мы считаем нужным оговориться, что в виду тесной солидарности интересов железных дорог с обслуживаемыми ими районами мы признаем в некоторых случаях вполне рациональным установление пониженных тарифов на перевозку хлеба в местности, пострадавшие от неурожая, в особенности, для обсеменения полей.

ничем права устанавливать для удовлетворения тех или иных общих потребностей как бы специальные налоги на акционеров частных железных дорог еще менее допустимо с точки зрения основных принципов современного государственного устройства и управления, чем предоставление тем же учреждениям участия в распоряжении общегосударственными доходами, хотя бы эти доходы и получались от железнодорожного хозяйства.

Глава VIII.

5. Тарифный эклектизм.

В предыдущем изложении мы характеризовали различные возможные системы управления железнодорожными тарифами. Значение каждой из этих систем весьма не одинаково для различных потребностей государственного и народного хозяйства, равно как и для интересов тех или иных промышленных групп и общественных классов. Поэтому выбор какой-либо одной из них и неуклонное преследование ее на практике встречает нередко весьма большие затруднения и протесты. Это обстоятельство и послужило главною причиной, вызвавшей еще один взгляд на задачи и цели железнодорожной тарификации, сущность которого сводится к сочетанию и примирению всех рассмотренных выше систем. Хотя этот взгляд, который можно назвать тарифным эклектизмом и представляется по существу своему, с принципиальной точки зрения, довольно слабым, но нельзя не остановиться на нем в виду тех симпатий, которые он, повидимому, встречает в среде практических деятелей.

Согласно этому мнению, железнодорожным тарифам нельзя ставить раз на всегда какую-нибудь одну цель. Тарифное дело представляется столь живым и сложным, что тарифная политика необходимо должна обнимать все возможные цели тарификации, если не хочет впасть в узкость и ошибки, неизбежные при всяком одностороннем и прямолинейном направлении практической деятельности. Здесь положительно невозможна безусловная последовательность каким-либо одним началам. Поэтому, управление железнодорожными тарифами должно сообразоваться в каждом отдельном случае с его особенными потребностями и условиями: в общей же совокупности своей деятельности оно должно, пользуясь тарифами, как орудием экономической политики, в то же время заботиться и об интересах казны, и жертвовать там, где это нужно, доходностью железных дорог для лучшего удовлетворения потребностей народных и государственных.

Нельзя не признать за этим взглядом известной привлекательности для практического деятеля. Он сразу как бы устраняет многие принципиальные и практические затруднения, связанные с последова-

тельным стремлением к одной цели, и даже как бы дает практике некоторые руководящие указания. Но на самом деле этого, конечно, нет и быть не может. Тарифный эклектизм действительно облегчает положение практических деятелей, но не тем, что дает какие-либо руководящие принципы, а лишь тем, что развязывает им руки, освобождает их от обязанности быть последовательными и соблюдать какую-либо систему в своих действиях. Предоставляя всецело их собственному усмотрению выбор тех или иных задач и целей тарификации в каждом отдельном случае, тарифный эклектизм не устанавливает никаких определенных категорий этих случаев, не дает никаких положительных оснований для выбора в каждом из них именно такой-то, а не иной цели тарификации. Вследствие этого, открывается самый широкий простор для всяких домогательств и просьб относительно тарифных льгот как со стороны производителей и потребителей всяких категорий, так и со стороны всяких учреждений—частных, общественных и даже отдельных правительственных ведомств. А в то же время управление железнодорожными тарифами лишается всякой твердой почвы для разрешения этих ходатайств и всяких средств противостоять многочисленным требованиям, которые исходят от различных влиятельных кругов. Отсюда неизбежно должно получиться полное отсутствие всякой системы в управлении железнодорожными тарифами, крайняя неустойчивость, случайность и совершенный произвол в принимаемых тарифных мерах, т. е. все те последствия, наступления которых, как мы видели выше, Э. Сакс опасается так сильно, что даже указывает на них, как на одно из важнейших возражений против государственной эксплоатации железных дорог вообще. Едва ли нужно доказывать, что смешение всех задач не может иметь значения руководящей цели и что непоследовательность и произвол не могут быть возводимы на степень основного принципа практической деятельности правительственных учреждений, заведующих управлением железнодорожными тарифами.

Однако, нельзя не отметить, что на практике тарифный эклектизм имел и имеет место в настоящее время до известной степени во всех странах, притом не только там, где преобладает система государственных железных дорог и правительственное влияние на тарифы весьма сильно, но также и в странах с частными железными дорогами и с весьма ограниченными правами правительственной власти на вмешательство в установление железнодорожных тарифов. Повсюду можно указать случаи, в которых управление железнодорожными тарифами отклонялось от принятой им системы и под давлением общественного мнения, или господствующих в данный момент интересов и классов, случайных взглядов и теорий лиц, стоящих у власти, принимало такие тарифные меры и устанавливало такие тарифы, которые отнюдь не вытекали из условий железнодорожного хозяйства и не оправдывались собственно специальными тарифными соображениями. Примеры подоб-

ного рода можно указать в практике не только русских тарифных учреждений, но и в Германии, во Франции и даже в Соединенных Штатах Северной Америки. Но мы полагаем, что не следует придавать случаям этого рода преувеличенного значения. На самом деле в общей совокупности железнодорожной тарифной практики, тарифный эклектизм играл и играет совершенно второстепенную роль, во всяком случае, гораздо менее значительную, чем это часто представляется даже самим практическим деятелям в тарифной области. В действительности в железнодорожной тарифной практике можно констатировать гораздо больше последовательности, чем, сколько ее вносят сознательно практические деятели. Дело в том, что железные дороги во всех странах составляют такую крупную долю в общей сумме национального богатства и являются таким могущественным фактором в общей системе народного хозяйства, что случайные влияния, взгляды и интересы, получающие преобладание в то или иное время, оказываются в силах лишь в немногих сравнительно случаях отклонить железные дороги от присущей им в экономической жизни функции усовершенствованных средств сообщения и придать им какое-либо иное значение. В общей же массе работы железных дорог, в огромном большинстве случаев пользования их услугами непреодолимо сказываются объективные экономические законы, приводящие к созданию благоприятных условий для того, чтобы рельсовая сеть страны исполняла возможно большее количество наиболее нужной для народного хозяйства работы. В одной из предыдущих глав мы подробно очертили обусловленный этими законами постепенный процесс объединения эксплоатации всех железных дорог в главнейших странах Европы и в Соединенных Штатах Северной Америки. Внимательное изучение крупнейших фактов в области железнодорожных тарифов показывает, что подобным же образом и в силу тех же законов основная руководящая цель всей тарифной политики, в общем, повсюду сводится к извлечению наибольшего количества наиболее полезной работы из фиксированных в железных дорогах капиталов и производительных сил; степень же достижения этой цели находится в соответствии и наилучшим образом характеризуется размерами чистой доходности рельсовой сети. Непоследовательность и отступления от этого общего начала являются, как мы уже сказали, лишь редкими, сравнительно, исключениями. Для доказательства этого, мнения нам следовало бы представить подробное обозрение тарифной практики, по крайней мере, главнейших цивилизованных стран, для чего, однако, понадобилось бы особое самостоятельное и обширное исследование. Впоследствии мы надеемся дать подобное детальное исследование тарифов русских железных дорог за время подчинения их правительственному надзору и руководительству. В настоящее же время мы вынуждены ограничиться лишь нижеследующею общею характеристикою нашей железнодорожной тарифной практики, которая, быть

может, примирит читателя, хотя до некоторой степени, с нашим мнением, несмотря на кажущуюся его парадоксальность.

Если мы желаем составить себе правильное понятие об истинном характере правительственного руководительства у нас железнодорожными тарифами за время с 1889 года, то в обширных материалах и фактах, накопившихся за эти 12 лет, необходимо, как нам кажется, строго различать две стороны: во 1-х, те практические меры, которые действительно были осуществлены и проведены в жизнь и, во 2-х—всю совокупность тех соображений идей, мотивов и целей, которые послужили видимым основанием для принятия этих мер и приводятся в журналах совета по тарифным делам, тарифного комитета и разных специальных совещаний по тем или другим вопросам, в докладах и иных бумагах, т. е. надо различать практику тарифного дела от его, так сказать, официальной теории. Последняя действительно далеко не всегда отличается желательною последовательностью, определенностью и единством как в отношении задач и целей устанавливаемых тарифов, так даже и в отношении принципов построения их. Даже при самом тщательном изучении сказанных официальных документов едва ли возможно свести содержащиеся в них мотивы, идеи, соображения в определенную последовательную тарифную систему. Мы находим здесь сочетание всех возможных практических целей железнодорожной тарификации: и воспособление промышленности и сельскому хозяйству для направления их в ту или другую сторону, при чем обыкновенно даже вычисляется размер материальных пожертвований, падающих вследствие этого на нашу рельсовую сеть (т. е. на казну и на частные железные дороги), и, наоборот, необходимость ограждения казенного дохода и сохранение выручки частных дорог; находим и соображения о необходимости ограждения одних производительных районов от конкуренции других, соображения о том или другом естественном распределении различных отраслей промышленности между различными местностями, каковое распределение и предполагается поддерживать или даже впервые вызвать соответственными тарифными мерами. Находим, наконец, и общие соображения о справедливости, как одной из целей железнодорожной тарификации. Самое построение тарифов мотивируется то платежной способностью грузов, то собственными издержками дорог, то разностью товарных цен или чаще всего ценностью перевозимых грузов, то разностью в коммерческих и производственных расходах различных центров и районов и т. д. Такая неопределенность и разнообразие в руководящих целях и принципах железнодорожной тарификации, проявляющиеся в теоретических рассуждениях и мотивах в официальных документах наших тарифных учреждений, объясняются прежде всего совершенною новизною самого дела: надзор за железнодорожными тарифами и правительственное руководительство ими в том виде, как оно было организовано у нас в 1889 году, не только в то

время явилось первым опытом в этом роде, но и до сих пор остается единственным во всем мире примером правительственного управления тарифами огромной рельсовой сети целой страны. Кроме такого полного отсутствия опыта какого-либо из иностранных государств, указанные выше недостатки в теоретической, как мы выразились, части сложившейся у нас системы управления тарифным делом, объясняются, конечно, и тем обстоятельством, что даже в самой экономической науке, не говоря уже о публицистике, тарифная теория далеко еще не выработана в сколько-нибудь законченном виде и до сих пор отличается в значительной мере такою же неопределенностью и сбивчивостью в отношении руководящих задач и принципов, которые мы вынуждены констатировать в отношении мотивировки и наших железнодорожных тарифов.

Совершенно иначе определится общий характер организованного у нас по закону 8 марта 1889 года правительственного руководительства железнодорожными тарифами, если мы, оставив в стороне содержащиеся в официальных документах, журналах и докладах мотивы и соображения в отношении задач и принципов тарификации, обратимся непосредственно к практической стороне дела, к рассмотрению по существу произведенных за истекший почти 12-летний перид времени крупнейших тарифных реформ и принятых отдельных тарифных мероприятий. Такое изучение показывает, что деятельность наших тарифных учреждений была в общем совершенно последовательна и что все главнейшие тарифные меры и реформы производились почти неизменно в одном и том же направлении, выражали последовательное осуществление одного и того же общего начала. Непоследовательность и отступление от этого начала являются сравнительно лишь редкими исключениями в общей массе тарифной работы. Связанные с работой рельсовой сети многочисленные экономические силы и отношения оказываются на самом деле столь могущественными, что влияние их на практику железнодорожной тарификации не могло быть сломлено ни предвзятыми теориями, ни односторонними интересами, как это может казаться во многих отдельных случаях тарифных мер, если при оценке их мы будем руководствоваться не существом дела, а теми очень часто случайными мотивами и соображениями, которые были приведены в различных официальных документах в оправдание той или иной принятой меры. В этом же направлении действовали замечательный административный такт и огромная деловая проницательность первых государственных руководителей нашей тарифной политики. Без этого такта и проницательности практических деятелей, стоявших во главе наших тарифных учреждений, принятая в 1889 году система правительственного руководительства железнодорожными тарифами наверное потерпела бы совершенную неудачу, и вместо достигнутых огромных результатов все дело ограничилось бы разве только устранением неко-

торых наиболее резких ненормальностей и несправедливостей в тарифной области. Эта деловая проницательность в огромном большинстве случаев безошибочно указывала, на каких границах следовало останавливаться при осуществлении тех или других принципов построения тарифов, потому что за этими пределами возникало бы нарушение и непоследовательность в отношении основного руководящего начала тарифной политики, который хотя и не был нигде определенным образом формулирован, но всегда более или менее осязательно проявлялся при всяких общих тарифных реформах. Безусловная необходимость такого высшего руководящего принципа поддерживается нами во всей настоящей работе; принцип этот заключается в том, что железнодорожные тарифы должны быть построены с таким расчетом, чтобы рельсовая сеть страны—этот огромный аппарат, представляющий собою колоссальный капитал, достигший на 1 января 1914 г. $7^1/_2$ миллиардов руб. и поглощающий ежедневно на поддержание его в действии почти около 2-х миллионов рублей, исполнял в общем ходе народного хозяйства возможно большую и наиболее нужную работу. Извлечение наибольшего количества полезной работы из фиксированных в наших железных дорогах огромных капиталов и производительных сил и являлось на самом деле, за немногими исключениями, основной руководящей целью всей нашей тарифной политики. Только благодаря последовательному, хотя иногда и бессознательному, стремлению к этой цели, нашей тарифной политике за последние 10—12 лет удалось в общем обеспечить правильное и успешное функционирование русской рельсовой сети в общем ходе народной экономии и не поддаться тенденции к искусственному регламентированию и вторжению в процесс распределения капиталов и производительных сил между различными отраслями промышленности и различными производительными районами. Все главнейшие тарифные принципы и тарифные реформы, осуществленные тарифными учреждениями с 1889 года, в сущности вполне отвечают указанной общей цели. Публичность тарифов, их упорядочение, объединение, устойчивость, дифференцирование провозных плат по платежной способности грузов и по расстояниям, ими проходимым, принятие системы так называемых формульных или схемных тарифов вместо системы тарифов табличных, самое широкое развитие прямых сообщений, наконец, значительнейшее большинство допускавшихся и существующих ныне в общем немногочисленных исключительных понижений провозных плат—все это отнюдь не представляет собою каких-либо ограничений или пожертвований со стороны железных дорог для воспособления кому бы то ни было, или для того или иного воздействия в предвзятом направлении на развитие русской экономической жизни, или для водворения каких-либо субъективных толкований начал высшей справедливости и т. п., но является лишь простым логическим следствием указанного основного руководящего принципа.

Таким образом, система тарифного эклектизма, в смысле сочетания в управлении железнодорожными тарифами всех разнообразных и даже противоположных задач и принципов тарификации, на самом деле имела у нас лишь самое ограниченное практическое применение. Во всех других странах с преобладающею системою частных железных дорог и с ничтожными, сравнительно с Россиею, правами государственной власти на вмешательство в железнодорожные тарифы, рассматриваемая система уже по самому существу дела не могла иметь сколько-нибудь серьезного и продолжительного практического применения. Что же касается Германии и Бельгии, то высокие цифры доходности их железных дорог сами по себе достаточно показывают, что такие задачи управления железнодорожными тарифами, как предоставление транспортных услуг в безвозмездное пользование, или обращение железных дорог в орудие воздействия на экономическую жизнь или в средство удовлетворения разного рода государственных и народных потребностей, с более или менее крупными пожертвованиями доходов железных дорог и т. п., не имели на самом деле широкого применения в названных странах, во всяком случае не могли играть сколько-нибудь заметной роли в общей совокупности принимаемых подлежащими управлениями тарифных мер.

Мы думаем, что система тарифного эклектизма должна быть признана самой слабой и самой опасной из всех отвергаемых нами систем эксплоатации железных дорог. Широкое применение ее на практике постоянно приводило бы к множеству вопиющих несправедливостей и к неожиданным и крайне вредным пертурбациям не только в государственных финансах, но и во всем народном хозяйстве. Даже и в ограниченных пределах эта система отнюдь не может быть признана благоприятной для общих интересов народного хозяйства. Ясное сознание истинных практических задач управления железнодорожными тарифами должно, как мы надеемся, способствовать полному устранению тарифного эклектизма из практической жизни.

ГЛАВА IX.

Задачи эксплоатации железных дорог. Различные принципы построения железнодорожных тарифов. Система построения тарифов по собственным издержкам железных дорог.

В одной из приведенных выше глав мы пришли к заключению, что все огромное влияние железных дорог как на хозяйственную жизнь современных народов, на рост их производительных сил и национального богатства, так и на все стороны их культурного, общественного и государственного бытия, коренится в конце концов в основной экономической функции современного железнодорожного транспорта — в уменьшении тех затрат труда и капитала, которые необходимы для удовлетворения разнообразных потребностей народного и государственного хозяйства в пространственном перемещении людей и грузов. Эта основная функция железных дорог и служит единственным источником всего их народно-хозяйственного или общественно-хозяйственного значения в истинном смысле слова. Наиболее полное и успешное осуществление железными дорогами этого общего их назначения достигается в том случае, если железнодорожное дело во всей его совокупности и, в частности, в отношении управления железнодорожными тарифами поставлено в такие условия, при которых представляемые железными дорогами огромные капиталы являются возможно более производительными в общем ходе народного хозяйства, т. е. исполняют возможно большую и наиболее нужную работу в общей системе экономической деятельности страны. В V главе мы выяснили, что этому общему руководящему принципу железнодорожной политики, заключающемуся в требовании возможно лучшей и наиболее целесообразной в общих интересах народного хозяйства утилизации железнодорожных капиталов и производительных сил, соответствует конкретное требование в отношении управления железнодорожными тарифами, по которому последнее должно быть направлено к получению возможно высшего дохода на железнодорожные капиталы. Только при достижении этой конкретной задачи тарифной части железнодорожного хозяйства может быть признан осуществленным железными дорогами высший руководящий принцип общей экономической политики, требующий такого размещения капиталов и производительных сил страны между различ-

ными отраслями промышленности, при котором достигается наилучшая их утилизация.

Из этих общих требований экономической и железнодорожной политики вытекают следующие конкретные положения в отношении эксплоатации железных дорог.

Одною из существенных характеристических особенностей железнодорожных предприятий [1]) является весьма сильное преобладание в общем составе железнодорожного хозяйства так называемых постоянных или общих расходов, мало или вовсе не зависящих от размеров движения до известных пределов его развития, над расходами специальными, находящимися в ближайшей связи с совершаемыми перевозками и изменяющимися пропорционально их количеству. Расходы этой последней категории, связанные непосредственно с движением, приблизительно составляют только одну четвертую часть общей совокупности расходов. Вследствие этого возрастание железнодорожных перевозок сопровождается далеко непропорциональным, но гораздо меньшим увеличением железнодорожных расходов, и следовательно, чем крупнее размеры железнодорожного движения, тем меньше затраты, приходящиеся на каждую отдельную единицу транспорта. Отсюда вытекает, что в общих интересах народного хозяйства, требующих возможного сокращения издержек на транспорт, необходимо, чтобы работа железнодорожного аппарата во всей совокупности (так называемые пассивные операции) утилизировалась наиболее полным образом, т. е. давала наибольшее количество полезных результатов в смысле действительного передвижения людей и грузов (так называемые активные операции железных дорог). Задача технической стороны эксплоатации железных дорог заключается в том, чтобы стремиться к возможному сокращению издержек, приходящихся на каждую единицу пассивных операций, т. е. на вагоно-версту, осе-версту и т. п. Управление же тарифами имеет дело с полезной работой железных дорог и должно стремиться к уменьшению издержек на каждую отдельную единицу активных операций, т. е. на единицу перевезенного груза и на одного пассажира.

Разделение операций железных дорог на активные и пассивные имеет немаловажное значение для выяснения некоторых сторон тарифного дела, и потому об этом следует сказать несколько слов особо. В этом отношении железные дороги представляют, сравнительно с другими родами предприятий, весьма существенную особенность, на которую в нашей литературе совершенно не обращается внимания, хотя в западной литературе на нее указывал уже Э. Сакс. В последнее время на важное значение различия пассивных и активных операций в промышленности вообще обратил особенное внимание Вейкс-Глон.

---

[1]) См. Выше главу II настоящего труда.

По его мнению[1]), различение этих обоих родов операций представляется необходимым во всех тех промыслах, в которых по свойству производства исполняемая механическая работа по своему объему и содержанию далеко не вся служит к получению определенного полезного эффекта, но в которых должен быть исполняем некоторый минимум механической работы, чтобы вообще могло иметь место какое-либо производство полезных услуг или продуктов. Напр., в сапожном ремесле акты механической работы безусловно неотделимы от самого производства; все, что делает сапожник по части кройки, шитья и т. п., тотчас же входит в состав производства готового продукта, так что не остается вовсе никаких неиспользованных пассивных операций.

Совершенно иным характером отличается производство на фабрике, оборудованной сложными машинами: последние все могут быть в движении, но это отнюдь не необходимо обусловливает, чтобы вообще совершалось какое-либо полезное производство; работать может лишь какой-нибудь один станок, за исключением которого все остальное действие фабрики остается бесплодным. Между тем, издержки, необходимые на приведение и на поддержание в действие машин остаются одинаковыми, независимо от того, исполняется ли какая-нибудь производительная работа, или нет; таким образом получается известный остаток пассивных операций, представляющих мертвые затраты, мертвую работу.

Железные дороги в этом отношении представляют, сравнительно с другими предприятиями, существенную особенность, весьма неблагоприятную для железнодорожного хозяйства. Огромный железнодорожный аппарат каждой страны обязательно должен непрерывно производить огромное количество пассивных операций, при чем значительнейшая часть неизбежных при этом расходов совершенно не связана с какою-либо определенною полезною работой. Вся неиспользованная в каждый данный момент механическая работа железнодорожного аппарата и сопряженные с нею издержки являются прямою потерею в общей экономии народного хозяйства, и чем больше таких потерь, тем выше оказываются расходы, которые оно несет на каждую единицу необходимого ему транспорта. В виду этого конкретная задача коммерческой части железнодорожного хозяйства и, главным образом, управление тарифами неизбежно сводится к тому, чтобы активную работу железных дорог поставить в наиболее выгодное отношение к пассивной стороне их деятельности, чтобы использовать всю возможную и действительную механическую работу железнодорожного аппарата наиболее полным образом для удовлетворения потребности народного хозяйства в транспорте. Необходимо стремиться к тому, чтобы вес и объем перевозимых грузов (т. е. вес-netto и занятое пространство) были возможно больше

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

по отношению к весу и объему подвижного состава (т. е. к таре и пустому пространству) и чтобы таким образом достигалось наилучшее использование движущей силы железных дорог и вместимости их подвижного состава. Вся эксплоатация должна быть направлена к тому, чтобы, как говорит Э. Сакс [1]), в общей совокупности работы железнодорожного аппарата довести до возможного минимума мертвое время (оставление железнодорожных сооружений без использования и простой подвижного состава), мертвый вес (перемещаемый вместе с грузом вес подвижного состава) и мертвую работу (неиспользованная сила железнодорожного персонала).

Достижение указанных конкретных задач железнодорожной эксплоатации требует, с одной стороны, мер технически-хозяйственных, как-то: правильной организации железнодорожной службы, рационального устройства подвижного состава, целесообразного распределения железнодорожного движения и т. д., а с другой—целого ряда коммерческих и тарифных мер. Общая задача всех мер последней категории сводится к возможно большему развитию железнодорожного транспорта, к доведению полезной работы железных дорог как в общей их совокупности, так и по каждой отдельной железнодорожной операции, до возможного максимума единиц перевозки. А это достигается привлечением на железные дороги возможно большего количества грузов вообще, возможно лучшею утилизациею движущей силы и подвижного состава в каждом конкретном случае и развитием перевозок на возможно длинных протяжениях рельсовых путей. При этом, конечно, так как возможно большее развитие перевозок имеет в конце концов целью возможно лучшую утилизацию производимых народным хозяйством затрат на железнодорожный транспорт, то, очевидно, что стремление к такому развитию перевозок должно быть, во-первых, направлено на такие предметы и такие сообщения, в которых перевозки дают наибольшие выгоды, а во-вторых, должно ограничиваться известным пределом, за которым расходы, сопряженные с каждой данной перевозкой, превышают выгоды, ею доставляемые.

Таковы непосредственные задачи, которые должны составлять основу всякой тарифной системы, действительно отвечающей общим интересам народного хозяйства и удовлетворяющей потребности страны в транспорте с обременением ее наименьшими издержками.

Теперь мы можем обратиться к выяснению тех конкретных принципов построения тарифов, применение которых на практике может наиболее успешным образом способствовать осуществлению намеченных непосредственных задач железнодорожной эксплоатации.

В общей экономической и в специальной тарифной литературе делаются указания на весьма разнообразные основания и принципы,

---

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

по которым железнодорожные тарифы устанавливаются в действительности уже и в настоящее время, или должны, по мнению того или иного автора, строиться на будущее время. Согласно этим указаниям, основаниями для построения железнодорожных тарифов могут служить следующие элементы и обстоятельства: разница цен перевозимых товаров на местах отправления и в пунктах назначения, ценность перевозимых грузов сама по себе, платежная способность этих грузов в отношении транспортных издержек, спрос и предложение железнодорожных услуг, объем и вес перевозимых грузов, подъемная сила и емкость вагонов, собственные издержки железных дорог по производству тех или других транспортных операций, принцип „пошлины“ (Gebührenprinzip, principe de redevence), издержки производства перевозимых грузов в различных районах и даже в отдельных предприятиях, „государственно-экономическая ценность“ грузов или общее их положение и значение в системе всего народного и государственного хозяйства и т. д. Таковы разнообразные и многочисленные принципы построения железнодорожных тарифов, указываемые различными теоретиками и практиками тарифного дела. Несмотря на обширность литературы по тарифному вопросу, взаимное соотношение всех перечисленных тарифных принципов, равно как и значение каждого из них для достижения тех или других целей управления железнодорожными тарифами, остается до сих пор недостаточно выясненным, и это обстоятельство служит, по нашему мнению, одной из главнейших причин спутанности и спорности многих вопросов, касающихся железнодорожных тарифов. Вследствие этого как в литературных спорах, так и в различных совещаниях с участием сведущих и заинтересованных лиц, созываемых для обсуждения тарифных вопросов, нередко приходится наблюдать случаи, что участвующие в обсуждении лица, принимая какой-либо определенный принцип для построения тарифов, в то же время ставят управлению железнодорожными тарифами такую цель, которая отнюдь не может быть достигнута посредством применения избранного тарифного принципа. Еще чаще разногласия и споры о правильности тех или иных тарифов и принципов их построения обусловливаются тем, что противники имеют в виду в сущности достижение совершенно различных целей, но так как вопрос о правомерности, уместности и своевременности тех или иных целей железнодорожной тарификации обыкновенно даже вовсе не ставится, то спорящие лица и не сознают, в чем собственно коренится их разногласие. Как мы уже упоминали и как это будет видно из последующего изложения, тарифные принципы не имеют какого-либо безотносительного значения сами по себе, но могут быть оцениваемы лишь по соотношению их с определенными целями, т. е. с точки зрения пригодности их для достижения той или другой конкретной цели эксплоатации железных дорог, при чем если поставлена данная задача эксплоатации, то и для построения тарифов должен быть обязательно

принят именно такой-то, соответствующий этой цели, а не какой-либо иной принцип. Такую же силу имеет и обратное положение: раз признано необходимым остановиться на каком-либо определенном принципе построения тарифов, то тем самым уже предрешены и все последствия применения этого принципа на практике, т. е., следовательно, оказывается принятой и определенная цель управления железнодорожными тарифами, которой этот принцип соответствует.

По существу своему тариф есть плата за провоз, т. е. цена за услугу железной дороги по перемещению пассажиров или грузов. Поэтому вопрос о принципах построения железнодорожных тарифов сводится к вопросу о тех основаниях, по которым должны быть назначаемы цены за железнодорожные услуги. Основания эти могут быть троякого рода: во 1-х, собственные издержки железных дорог по перевозке пассажиров и грузов, во 2-х, рыночная стоимость железнодорожных услуг, т. е. установление тарифов на основании оценки этих услуг экономическим оборотом, и в 3-х, обстоятельства, лежащие вне этих обеих сфер, но коренящиеся в общих условиях и потребностях государственной и экономической жизни. Соответственно с этим все приведенные выше разнообразные тарифные принципы сводятся к трем системам установления железнодорожных тарифов. Первую систему составляют: установление тарифов по весу и объему грузов, по принципу пошлины, Raumtarif, натуральная система тарифов и т. п. Все эти принципы сводятся, в сущности, к одному и тому же способу построения тарифов, именно к построению их с принятием в расчет в той или иной форме и в тех или иных размерах лишь собственных расходов железнодорожного хозяйства. Вторую группу тарифных принципов составляют: разница цен перевозимых товаров в пунктах отправления и назначения, величина стоимости самих грузов, их платежная способность, спрос и предложение железнодорожных услуг; все эти принципы более или менее близко выражают рыночную стоимость железнодорожного транспорта. Наконец, третью группу тарифных принципов можно составить из таких понятий, как государственно-экономическая ценность перевозимых грузов, их общее положение и значение в системе народного и государственного хозяйства, издержки производства транспортируемых товаров и соотношение различных отраслей промышленности и районов между собой, степень настоятельности тех или иных государственных и народных потребностей и т. п. К рассмотрению этих трех оснований для установления железнодорожных тарифов мы теперь и обратимся.

I. Установление тарифов по собственным издержкам железных дорог.

Мысль о необходимости принятия собственных издержек железных дорог за основание для назначения провозных плат возникла еще в

60-х годах и приобрела симпатии, главным образом, в Германии. В период времени с 1860 по 1870 год здесь господствовала система тарификации по ценности перевозимых грузов, при чем примененная по свободному усмотрению многих самостоятельных железнодорожных администраций, между которыми была раздроблена рельсовая сеть, привела, как и повсюду, к весьма неудовлетворительному состоянию всего тарифного дела. Такое положение вызвало несколько попыток тарифных реформ, имевших целью сделать тарифы более простыми и придать им известную устойчивость, а в то же время изъять их установление от более или менее произвольного распоряжения частных администраций, построить их на твердых принципах и дать тарифам всех германских железных дорог абсолютно тождественную форму [1]). В частности, между прочим, оспаривали правильность принятия ценности перевозимых товаров за основание железнодорожной тарификации. При этом указывали, что, по экономическим законам образования ценности товаров, вообще, и услуг, в частности, транспортное дело не может основываться ни на рыночной ценности, ни на каких-либо иных свойствах перевозимых грузов, но должно быть регулируемо лишь на основании самих транспортных операций и вызываемых ими расходов. Далее утверждали, что железные дороги не имеют характера промышленных предприятий и что они приобрели с течением времени такое преобладающее влияние на общий ход торговли и на частные и общие интересы, что нельзя оставлять их в зависимости от произвольного усмотрения и частных интересов различных компаний. Частные управления не имеют ни права, ни призвания нарушать ход торгово-промышленной жизни страны, принимать запретительно-покровительственные меры путем предоставления преимуществ одним произведениям пред другими, одним отраслям промышленности в ущерб другим, вообще играть роль покровителей и руководителей в экономической жизни страны. Их задача заключается единственно в оказании услуг торговле. Однако, при действии системы тарификации по ценности, всякая объединеная классификация не может отличаться ни справедливостью, ни точностью, потому что значение различных товаров сильно варьирует по отдельным районам. Построение тарифов на таком колеблющемся и неопределенном основании, как стоимость перевозимых грузов, являлось по утверждению тогдашних противников этой системы, равносильным отдаче всей промышленной жизни на произвол спекулятивных обществ [2]). Поэтому явилась мысль о необходимости возвратиться исключительно к „естественным“ основаниям тарифов и не допускать в провозных платах никаких вообще иных различий, кроме тех, которые вытекают из условий и свойств различных категорий железнодорожных перевозок. Различия в железно-

[1]) F. Ulrich. Traité général des tarifs de chemins de fer, стр. 210.
[2]) Hans Burmeister. Geschichtliche Entwickelung des Gütertarifwesens der Eisenbahnen Deutschlands. 1899, стр. 9.

дорожных тарифах могут обусловливаться, согласно рассматриваемой системе, только такими особенностями различных родов железнодорожного транспорта, которые для самих железных дорог связаны с различными расходами. Ценность перевозимых товаров утрачивает всякое значение. Все грузы рассматриваются только со стороны их веса и объема, которые вместе с условиями перевозки и определяют размер собственных издержек железной дороги, необходимых на передвижение груза и подготовительные к нему операции. Соответственно с этим при установлении тарифов должны быть принимаемы во внимание следующие обстоятельства: а) скорость перевозки (грузы большой и малой скорости), б) величина предъявляемых к отправке партий груза (поштучные и попудные отправки, полувагонные и по-вагонные отправки) и в) род подвижного состава (закрытые вагоны и открытые платформы).

В системе тарификации по ценности основанием для назначения провозных плат служит способность грузов переносить издержки перевозки. В основу натуральной системы лег принцип возможно лучшего использования перевозочных средств железных дорог. Вследствие этого в натуральной системе на первый план выступило значение переменных расходов железных дорог, непосредственно зависящих от размеров и интенсивности железнодорожного движения. Эта зависимость определяется не только количеством перевозок, но также и свойствами перевозимых объектов, влияющими на степень использования подвижного состава. Последний может быть утилизируем в двояком отношении: в отношении подъемной силы и емкости. Чем выше специфический удельный вес груза, тем скорее достигается полное использование подъемной силы вагона без заполнения им всего пространства вагона. Наоборот, чем ниже удельный вес груза, тем скорее будет использована вся вместимость вагона, хотя при этом и не будет достигнута погрузка до его предельной подъемной силы. Возможно, что удельный вес двух однородных по ценности грузов относится друг к другу, как 1 : 2; в таком случае для перевозки данного веса более тяжелого груза необходимо будет употребить один вагон, а для перевозки такого же веса более громоздкого груза понадобится два вагона. Таким образом, перевозка второго груза будет сопровождаться передвижением двойного мертвого веса сравнительно с перевозкою первого груза, т. е. его абсолютная тара будет вдвое значительнее. Это разнообразие в абсолютно необходимой для передвижения различных грузов таре в действительности, при условии полного использования вместимости вагонов, будет столь же значительно, насколько различны перевозимые грузы, насколько разнообразен их специфический вес. Поэтому тарифная система, которая основывает градацию тарифных классов для по-вагонных отправок на обусловливаемых последними специальных издержках, должна была бы выработать такую товарную классификацию, которая, обнимая с одной стороны громоздкие грузы, а с другой—грузы, ути-

лизирующие полную подъемную силу вагонов, вместе с тем давала бы соответственные ставки и для всех промежуточных товаров.

На практике такой классификации не было выработано, потому что выработка ее сопровождалась бы не меньшими затруднениями и произволом, чем выработка всякой другой классификации. Отказавшись от такой классификации, ограничились в отношении объема и веса грузов тем, что в основу новой системы приняли известную норму по-вагонной отправки, каковою было признано такое количество предъявляемого к перевозке груза, которое сполна утилизировало подъемную силу нормального вагона. При несоблюдении этого условия отправка должна считаться мелкой или по-штучной.

Кроме абсолютной тары, при натуральной системе тарифов должны быть принимаемы в расчет и различия в относительной таре, т. е. различия в общем соотношении мертвого груза к полезному, которое имеет место для различных групп перевозок. Фактическая утилизация регулярно обращающегося на железных дорогах подвижного состава может значительно уступать его конкретной возможной нагрузке, что обусловливается, напр., изменяющеюся интенсивностью движения в различные времена года, возможностью регулярной погрузки вагонов, отправляемых в направлении, обратном главному движению, степенью преобладания таких грузов, которые обыкновенно соответствуют подъемной силе подаваемых вагонов. Однако, при установлении тарифов для по-вагонных отправок, по которым собственные издержки железных дорог определяются существенным образом величиною абсолютной тары, сказанная относительная тара принимается в среднем для главной массы товарных перевозок одинаковой и потому без особенного ущерба может быть оставлена без внимания при построении тарифа. Совершенно иное значение имеет относительная тара при установлении тарифов для отправок, не составляющих полных вагонных грузов. Уже при мелких и по-штучных отправках малой скорости возможность накопления полных вагонных грузов сильно затрудняется необходимостью соблюдения известных сроков доставки, так что железная дорога очень мало может быть уверена в том, что будет в состоянии сполна утилизировать свой подвижной состав. Эта неуверенность в сильной степени возрастает под влиянием действия тех же причин в отношении отправок с большой скоростью. Таким образом, относительная тара при мелких и по-штучных отправках оказывается подверженной весьма значительным и притом неодинаковым колебаниям, которые оправдывают и вызывают необходимость установления особых тарифных классов для мелких отправок с большой и с малой скоростью.

Из всего сказанного видно, что система класификации по таре в чистом виде требует собственно установленя двух классов для мелких и по-штучных отправок (с большой и с малой скоростью) и двух классов

для по-вагонных отправок, в зависимости от перевозки в закрытых вагонах или на открытых платформах.

Таковы основные элементы и начала так называемой натуральной системы тарифов или Wagen-Raum-Tarifsystem. Однако, с самого же начала оказалось невозможным ограничиться на практике указанной простейшей схемой, и первые же тарифы, составленные на основании натуральной системы, оказались сложнее. Как мы увидим ниже, с течением времени натуральная система постепенно настолько усложнилась, что решительно утратила свои главные преимущества, заключавшиеся в простоте и ясности. Впервые эта система была применена к тарифу, введенному в действие с 1 сентября 1867 года в Нассау на государственных железных дорогах. Однако, этот опыт имел очень ограниченные пределы и не оказал серьезного практического влияния на ход тарифного дела в Германии. В более широких размерах натуральная система была применена на железных дорогах в Эльзасе и Лотарингии в 1870 г., после занятия этих провинций немецкими войсками. Однако, решающими мотивами в этом случае послужили не какие-либо соображения о преимуществах натуральной системы, но те крупные практические затруднения, с которыми встретилась германская власть, занявши эльзас-лотарингские железные дороги, составлявшие часть сети французского Общества восточных железных дорог. Тарифы этих дорог, составленные на основании классификации по ценности, отличались чрезвычайной сложностью и запутанностью и притом были отпечатаны на французском языке. Знакомые с этим тарифом и опытные в применении его французские железнодорожные агенты оставили свои посты [1]). Применить к эльзас-лотарингским железным дорогам одну из многочисленных немецких тарифных классификаций представлялось неудобным уже просто в силу особенных местных экономических условий. Поэтому и было решено установить „натуральную“ систему тарифов, которая в то время очень прославлялась за свою простоту и ясность как в специальной, так и в общей прессе. И действительно, новый эльзас-лотарингский тариф по занятому в вагонах пространству (Raumtarif) явился, как замечает В. Лотц [2]), весьма общепонятным, но он не был вместе с тем и общеполезным (собственно gemeinwirtschaftlicher). Введенный в военное время этот тариф был оставлен и после заключения мира, когда Германская империя приобрела эльзас-лотарингские железные дороги посредством покупки.

Эльзас-лотарингский тариф первоначально установил для всего товарного движения, за исключением перевозки скота и некоторых специальных грузов, только 14 тарифных ставок, из которых 7 для

---

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

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

исчисления провозных плат и 7 для исчисления экспедиционного сбора. Ставки эти были следующие [1]):

	Провозная плата с центнера и милл. Сантимы.	Экспедиционный сбор с центнера.
Грузы большой скорости	10	12,5
Поштучные отправки	4	10
Повагонная перевозка в закрытых вагонах (класс А):		
а) партии в 100 центнеров в одном вагоне	3	7,5
б) свыше 100 центнеров в том же вагоне за дополнительный вес	2	2,5
Повагонная перевозка в открытых вагонах (класс В):		
а) партии в 100 центнеров в одном вагоне	2	7,5
б) свыше 100 центнеров в том же вагоне за дополнительный вес	1	2,5
Специальный тариф для отправок в 200 центнеров в одном открытом вагоне	1	7,5

Преимущества натуральной системы тарифов заключаются, главным образом, в простоте и удобстве применения как для публики, так и для железных дорог, а также в том, что она способствует возможно лучшей утилизации подвижного состава. Однако, своею популярностью и симпатиями в торговых и промышленных кругах она была обязана еще более, чем этим преимуществам, тому обстоятельству, что приведенные ставки явились вообще весьма низкими, в особенности для грузов более ценных. Конкуренция этих дешевых ставок оказала влияние прежде всего на другие железные дороги юго-запада Германии и заставила ввести для сношений с эльзас-лотарингскими дорогами соответственные изменения в действовавший на них до тех пор системе. Вскоре их примеру должны были последовать и дороги средне-германского и южно-германского союза в отношении своих прямых сообщений с имперскими дорогами. Наконец, целый ряд южных германских железных дорог ввел натуральную систему также и в своих местных сообщениях, чтобы оградить себя от потери значительных количеств грузов.

Однако, надежды, которые возлагались на новую тарифную систему в отношении улучшения и упорядочения тарифного дела, вообще, не оправдались. Напротив того, вынужденное принятие натуральной системы для многих прямых сообщений с Эльзас-Лотарингией оказало влияние также на размеры прямых и местных тарифов многих других железных дорог и привело в конце концов к значительному увеличению числа исключительных тарифов, и таким образом, вместо упрощения получилась еще большая запутанность тарифов. Все это вызвало в половине 70-х годов попытку создать третью систему тарифов—смешанную, которая соединяла принципы обеих прежних систем (класси-

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

фикации по ценности и натуральной). Сущность этой новой системы, установленной железными дорогами Баварии и Вюртемберга, заключалась в том, что к тарифным классам натуральной системы (большая скорость, мелкие отправки и повагонные классы) она присоединила еще три класса для особо поименованных различных по своей ценности грузов. Сделанная засим попытка распространить смешанную систему тарифов на другие германские железные дороги и этим путем осуществить общую реформу тарифного дела в Германии потерпела полную неудачу вследствие сопротивления частных железных дорог.

По мере того, как эльзас-лотарингская система распространялась на другие германские железные дороги [1]), она постепенно сама подвергалась крупным изменениям, представлявшим существенные отступления от ее собственных основных принципов. Уже с самого начала она заключала в себе две уступки в сторону классифицирования по ценности перевозимых грузов, это — специальный тариф, установленный для малоценных грузов, и крупная разница в ставках для перевозок в открытых и в закрытых вагонах. Первая уступка оправдывалась сторонниками системы ссылкою на статью 45 имперской конституции, требовавшую установления пониженных тарифов, при том по возможности тарифа в 1 пф. с тонны и километра (так наз. Einpfennigtarif) для грузов малоценных, каковы: каменный уголь, кокс, дрова, руды, камни, соль, железо не в деле, удобрительные вещества и т. п., при перевозке этих грузов на более значительные расстояния. В оправдание же второй уступки указывалось на то, что перевозка в открытых вагонах сопряжена для самих железных дорог с меньшими издержками: сооружение закрытых вагонов стоит дороже, они утилизируются слабее, чем платформы, нагрузка и выгрузка труднее, самые издержки по тяге выше для закрытых вагонов, чем для платформ, вследствие большей их тяжести и большей площади сопротивления ветру, наконец, ответственность железных дорог при перевозке в закрытых вагонах выше, чем при перевозке на платформах. Некоторой справедливости этих доводов, конечно, нельзя отрицать, но указанные обстоятельства могли бы служить достаточным мотивом [2]) для допущения разницы между тарифами в $1^0/_0$, но ни в каком случае не могут оправдывать понижение тарифов для платформ в размере до $50^0/_0$ против тарифных ставок для закрытых вагонов, что признается даже Ф. Ульрихом, который вообще относится с симпатиями к натуральной системе. Дальнейшие изменения, допущенные в этой системе в отступление от ее основного принципа построения тарифов по собственным издержкам железных дорог, заключались в установлении для повагонных классов

[1]) О постепенном распространении влияния эльзас-лотарингского тарифа на другие германские железные дороги см. цитированное сочинение Ф. Ульриха, стр. 213 и след.

[2]) Neuman. Dis Gestaltung des Preses у Шенберга, B. II., изд. 2, стр 311.

градации в тарифных ставках при погрузке от 100 до 200 центнеров, в принятии особых ставок для отправок в 200 центнеров в одном вагоне, а также в допущении многих исключительных и специальных тарифов, в значительной степени лишивших всю систему таких основных ее свойств, как простота и однообразие.

Отношения, как говорит Рейтценштейн, оказались сильнее, чем люди, и заставили допустить множество отступлений от предвзятого принципа. Конечно, это прежде всего указывает на неверность самого принципа, на несоответствие его с природою тех хозяйственных фактов, отношений и интересов, регулирование которых хотели подчинить этому принципу. Ульрих, впрочем, отстаивает [1]) для будущего времени, когда отпадет необходимость платежа процентов и погашения по железнодорожным капиталам, принцип тарификации по вместимости вагонов в чистом виде, с полным устранением допущенных эльзас-лотарингской системой уступок в сторону тарификации по ценности. Мы не будем останавливаться особо на рассмотрении взглядов Ульриха по этому вопросу, потому что считаем по существу безусловно ошибочным принятие собственных издержек железных дорог за главное основание для построения железнодорожных тарифов.

В пользу этого принципа приводятся трояко рода соображения. Во-1-х, система провозных плат, исчисленных на основании этого принципа, представляется защитникам его наиболее „естественной“ и справедливой, потому что вообще при современном хозяйственном строе товарные цены устанавливаются по издержкам производства, при чем эти цены являются тем более справедливыми, чем в большем соответствии с издержками производства они находятся. Во-2-х, система тарифов, установленных на основании собственных издержек железных дорог по различным категориям перевозок, наиболее способствует лучшей утилизации подвижного состава. В-3-х, рассматриваемый принцип может дать наиболее однообразную, устойчивую и простую систему тарифов.

Последнее соображение относительно простоты и однообразия тарифов, построенных на основаниях натуральной системы, фактически, как мы видели, не подтверждается. Поэтому, остановимся лишь на доводах двух первых категорий.

Здесь не место входить в подробное и специальное рассмотрение теории ценности, принимающей издержки производства за главное и даже единственное основание образования товарных цен в современной системе народного хозяйства. Эта теория не только далеко не является в настоящее время общепринятой в экономической науке, но едва ли даже не находит больше противников, чем сторонников. В наиболее правильном виде эта теория и не утверждает, что издержками произ-

[1]) Ibid. § 40.

водства исчерпывается все содержание ценности, т. е. что последняя равна сумме издержек. В ценность, кроме издержек производства, входит еще прибыль на капитал и прибыль предпринимательская. Однако, размеры этих элементов ценности фактически определяются лишь после сбыта товаров, т. е. после того, когда рынок установил по присущим ему законам цены этих товаров. Таким образом, прибыль предприятия в том или ином размере является уже результатом известных цен, но не их конститутивным элементом. Конечно, если цены, определяемые рынком, не дают соответственных прибылей, то производство сокращается или даже вовсе прекращается, и это обстоятельство собственно и служит, как нам кажется, источником ошибочного мнения, что будто бы прибыль (в среднем для страны, в повышенном или ином размере) определяется наперед самим производителем и присоединяется им при назначении цены на продукты к издержкам производства. Вследствие этого издержки производства могут служить не основанием товарных цен, но лишь регулятором их, в том смысле, что повышение и понижение цен совершается в соответствии и в зависимости с увеличением и сокращением издержек производства, притом не посредством построения цен по издержкам производства, а скорее путем приспособления производителей к ценам, даваемым рынком. Это в высшей степени важное обстоятельство никак не следует упускать из виду, в особенности при рассмотрении вопроса об установлении железнодорожных тарифов (т. е. цен на железнодорожные услуги) по собственным издержкам железных дорог.

Прежде всего необходимо напомнить, что регулирующее влияние издержек производства на товарные цены проявляется лишь в отношении таких товарных цен, которые слагаются под влиянием конкуренции. При этом влияние этого регулятора цен оказывается благотворным в общих интересах народного хозяйства лишь при условии, что оно касается тех отраслей промышленности и производств, которые в свою очередь, подчиняются широкому воздействию конкуренции со всеми ее последствиями. Только в применении к таким отраслям промышленности и торговли принцип определения товарных цен, в соответствии с издержками производства, действительно обеспечивает наиболее выгодное для народного хозяйства распределение капиталов и производительных сил между различными родами промышленности и наилучшую утилизацию их в целях развития народного потребления. В тех хозяйственных сферах, в которых не проявляется достаточно широкого воздействия конкуренции, не имеется на-лицо той внешней регулирующей силы, которая устраняет все предприятия, неудачно задуманные или плохо руководимые, т. е такие, которые поглощают более издержек производства на каждую отдельную единицу продукта, чем это требуется по состоянию техники и по имеющимся в стране наиболее благоприятным местным и экономическим условиям для дан-

ной отрасли производства. Средний, так сказать, общественно-необходимый уровень издержек производства устанавливается путем каждодневного опыта и взаимной борьбы в среде массы однородных промышленников. Поэтому, справедливым может быть признано полное возмещение лишь тех издержек производства, которые выдержали такое испытание. Издержки же производства, получающиеся при отсутствии достаточно интенсивной конкуренции, никак не могут быть признаны удовлетворительным и желательным, с точки зрения общих интересов народного хозяйства, регулятором цен товаров или услуг. Всякие кабинетные подсчеты необходимого среднего размера издержек производства, в том числе и подсчеты, производимые правительственными учреждениями, конечно, не могут иметь того же значения, каким отличаются итоги расходов, подводимые, так сказать, самим экономическим оборотом, путем соперничества как на стороне спроса, так и на стороне предложения. Едва ли можно сомневаться, что установление цен по издержкам производства, исчисленным теоретически, но не предписанным жизнью, представляет огромную опасность, и крупных несправедливостей, и крупных непроизводительных затрат капиталов и производительных сил. Но даже если бы существовала возможность совершенно правильного и точного предварительного исчисления издержек производства, к рассмотрению какового вопроса мы сейчас перейдем, то и в таком случае назначение цен по издержкам представляло бы во многих случаях очевидную несправедливость и несообразность. Следующие несколько примеров могут иллюстрировать нашу мысль. Укажем прежде всего на квартирные цены. Как известно, сооружение всякого следующего этажа обходится значительно дороже, чем предыдущего уже в силу одной необходимости поднимать все строительные материалы на более значительную высоту. Едва ли, однако, кто-нибудь признал бы справедливым и целесообразным назначение цен за квартиры в пятом этаже в более высоком размере, чем во втором, на том основании, что сооружение пятого этажа потребовало более значительных издержек, чем сооружение второго. Во всяком случае, применение этого принципа к назначению квартирных плат привело бы лишь к тому, что квартиры в верхних этажах не только не давали бы более значительных доходов, но оставались бы вовсе не занятыми, и, таким образом, не только уменьшился бы доход домовладельцев, но и ухудшилось бы вообще использование жилых помещений. Другим примером может служить сооружение плотин—случай так называемых союзных цен. Если владелец участка в 100 десятин земли неплодородной должен будет делать одинаковый взнос с владельцем такого же участка земли, отличающейся высоким плодородием, на том основании, что издержки сооружения плотины одинаковы для обоих участков, то легко может оказаться, что для владельцев менее плодородных участков выгоды от сооружения плотины будут недостаточны, чтобы покрыть с не-

которым излишком требуемые затраты, и все предприятие может остаться по этой причине не осуществленным. Таким образом, и в этом случае назначение цены по издержкам производства должно быть признано и несправедливым и нецелесообразным. Далее можно указать на обычай вознаграждения за врачебные услуги по степени достаточности лиц, пользующихся этими услугами. Едва ли можно отрицать за этим обычаем характер справедливости и целесообразности. Таких примеров может быть приведено очень много.

Таким образом, система построения железнодорожных тарифов по собственным издержкам железных дорог не может быть признана ни справедливой, ни целесообразной с точки зрения общих интересов народного хозяйства.

Обратимся теперь к вопросу об условиях практического осуществления рассматриваемой системы.

Для практического применения основного принципа этой системы к установлению железнодорожных тарифов, необходимо прежде всего произвести точное исчисление всей совокупности железнодорожных расходов за известный период времени, а затем и тех долей этих расходов, которые приходятся на отдельные услуги железных дорог по различным категориям транспорта. Осуществление этого требования представляет огромные и часто даже непреодолимые затруднения, притом не только практическо-технического свойства, но и экономические—принципиального характера. Затруднения эти касаются как исчисления общей совокупности железнодорожных расходов для известного периода времени, так в особенности распределения этих расходов между различными категориями перевозок с целью определения издержек, приходящихся на каждую отдельную единицу транспорта.

Затруднительность и даже полная невозможность определения издержек, падающих на единицу продукта или отдельную услугу, отнюдь не составляет особенности железнодорожного хозяйства, но, как совершенно правильно указывает проф. Пихно [1]), присуща очень многим видам промышленной деятельности в современном народном хозяйстве. Точное исчисление издержек производства возможно лишь при наличности двух условий. Во 1-х, необходимо, чтобы производство имело определенные термины, разделяющие одну или ряд операций от другого ряда таких же операций во времени. Во 2-х, необходимо, чтобы это производство состояло из приготовления совершенно однородных продуктов, или хотя и разнородных, но таких, из которых каждый экземпляр продукта или каждая серия их имеет совершенно обособленные издержки производства. Если одно из этих условий отсутствует, то точное вычисление издержек производства оказывается невозможным. Однако, оба эти условия в действительности встречаются сравнительно

[1]) Д. Пихно. Закон спроса и предложения. (К теории ценности). 1886 г.

лишь в редких случаях, главным образом, лишь в некоторых торговых операциях по перепродаже целыми партиями товаров или бумажных ценностей. Но уже в огромном большинстве других предприятий, в которых операции периодически каждый год заканчиваются, например, даже в сельском хозяйстве, нельзя достигнуть точности в вычислениях, потому что некоторые расходы (на сооружение, содержание и ремонт зданий, орудия, содержание скота и т. п.) производятся непрерывно. Вообще во всех предприятиях, действующих безостановочно, все расчеты издержек производства представляются условными, при чем эта условность тем значительнее, чем предприятие сложнее, чем больше взаимодействия существует между различными частями его работы. При всяких подсчетах предприятие захватывается на полном ходу, с рядом начатых, но неоконченных операций, результат которых еще неизвестен, а потому подведение итогов этим операциям представляется совершенно гадательным. Только расходы, вызываемые непосредственно какою-либо одною операцией, могут быть учтены с точностью; все же расходы, рассчитанные на целый ряд операций, иногда на много лет, учитываются лишь приблизительно и условно [1]).

Все эти обстоятельства, делающие подсчеты общего итога издержек производства в течение какого-либо периода времени весьма условными и приблизительными, с особенною силою проявляют свое влияние в таком сложном деле и при том рассчитанном на столь продолжительное время действия, как железные дороги. Сумма, затраченная на эксплоатацию дороги в течение года, отнюдь не выражает действительной стоимости эксплоатации в течение данного года, и определить точно ту долю, которая приходится на данный год из расходов, произведенных на сооружение зданий, укладку рельсов и т. п., представляется в сущности решительно невозможным. Помимо затруднений чисто технического свойства, многое зависит здесь и от систем хозяйства и отчетности, в особенности, от разнообразия этих систем на разных дорогах и от разнообразия взглядов первоначальных составителей соответственных материалов. Поэтому, чтобы приблизительные данные железнодорожных отчетов могли дать выводы, сколько-нибудь соответствующие действительности, необходимы тщательные документальные исследования за несколько лет и умение обращаться и понимать смысл исчислений. Затруднения этого рода настолько значительны, что даже при надлежащей системе и программе отчетности более или менее точное определение действительной стоимости эксплоатации дороги в данном году, как в общем итоге, так и по отдельным расходным статьям, представляется доступным, по мнению С. Ю. Витте [2]), лишь для самой администрации дороги.

---

[1]) Ib. стр. 61.
[2]) С. Ю. Витте. Принципы железнодорожных тарифов. 1884 г. Стр. 111.

Еще больше трудностей, чем исчисление общей суммы расходов в течение известного периода времени, в большинстве случаев представляет разложение этой общей суммы на отдельные единицы произведенных продуктов. Определение издержек производства на единицу продукта оказывается вообще возможным лишь в тех случаях, в которых результатом производства является совершенно однородная масса продуктов: тогда достаточно простого арифметического деления общей суммы издержек на число полученных единиц продукта. Но если результатом общего процесса производства являются несколько разнородных категорий продуктов, то в таком случае возможно только относительное исчисление издержек производства, потому что для абсолютного вычисления не имеется данных. „Можно сказать, говорит проф. Пихно[1]), что здесь абсолютных издержек производства не только никто не знает, но что их даже не существует, а существуют только относительные издержки производства, которые одновременно могут быть выражены в нескольких величинах, смотря по тому, какой масштаб мы примем за основание для таких условных вычислений". А между тем в таком именно положении находится огромное большинство производств и предприятий. По какому определенному масштабу можно распределить общую сумму расходов сельского хозяйства между различными видами хлеба, трав, продуктами животноводства и т. п., издержки крупной мельницы между различными сортами муки и отрубями, издержки фабрик и заводов между различными категориями их продуктов и т. д. и т. д.? Во всех этих случаях определение издержек, приходящихся на какую-либо данную категорию продуктов, может быть достигнуто не иначе, как путем вычета из общей суммы расходов рыночной ценности остальных категорий продуктов. Распределение общей суммы издержек между различными категориями продуктов тем затруднительнее, чем менее эти издержки специализируются, т. е. чем более значительную долю в расходах всего предприятия составляют общие издержки. А этим преобладанием общих расходов над специальными издержками в высокой степени отличаются железнодорожные предприятия сравнительно с огромным большинством всех других отраслей промышленности.

Работа рельсовой сети дает в результате огромную массу транспортных услуг, весьма разнородных как по существу, так и по обусловливаемым ими издержкам. Прежде всего железнодорожное движение распадается на пассажирское и товарное, а затем в сфере каждого из них расходы по отдельным перевозкам зависят от множества разнообразных обстоятельств, каковы: быстрота движения, время года, в которое совершается перевозка, профиль пути (уклоны и кривые) того протяжения, по которому производится данная перевозка, соотношение

[1]) Д. Пихно. Закон спроса и предложения. Стр. 62—63.

перевозимого полезного груза с мертвым грузом, который необходимо в то же время передвинуть, особые приспособления для пассажиров и товаров (специальные вагоны), характер и количество движения по той дороге, для которой рассчитываются издержки перевозки и т. д. и. т. д. Влияние всех этих обстоятельств на собственные издержки железных дорог совершенно не поддается точной цифровой оценке, но допускает лишь более или менее приблизительные исчисления. Следовательно, установление тарифных ставок с помощью таких исчислений отнюдь не освобождается от известной произвольности со стороны железнодорожных администраций и не получает каких-либо объективных оснований, не зависящих от усмотрения самих железных дорог, в чем собственно и заключалась основная цель сторонников натуральной системы, добивавшихся полного упразднения системы тарификации по ценности.

Заграницею и у нас было предложено много способов исчисления собственных расходов по перевозке грузов. Наиболее известными и пользующимися наибольшим авторитетом в технической литературе способами признаются способы Гарке, Барихара, Бома, Баумейстера, Телькампфа, Блиоха, временного управления казенных железных дорог и Нердлинга [1]). Но все эти способы не свободны от указанных выше недостатков, неизбежно присущих всякому вообще исчислению собственных издержек железных дорог.

Выше мы видели, что точное принятие в основание тарифов издержек собственно железнодорожной эксплоатации уже привело бы к весьма большому разнообразию в тарифных ставках для различных категорий перевозок и для различных сообщений. Но затем возникает вопрос о том, каким образом должны быть распределены между различными перевозками расходы по оплате процентов и погашению железнодорожных капиталов. До сих пор удовлетворительных принципов для руководства при таком распределении между отдельными перевозками указанной главнейшей части общих железнодорожных расходов не выработано. Некоторые сторонники установления тарифов по собственным издержкам железных дорог вовсе отвергают включение в провозные платы процентов и платежей по погашению железнодорожных капиталов, требуя принятия их на общегосударственный счет. Но как эти лица, так и все остальные защитники рассматриваемой системы признают сущностью ее установление тарифов по немногим средним однообразным нормам для всего товарного движения. И действительно, будут ли общие расходы равномерно разложены на все товарные перевозки, или же провозные платы будут назначены только по средним для всей сети расходам эксплоатации, непосредственно связанным с

[1]) Обзор этих способов см. в журнале М-ва П. С., апрель—май 1892 г., статья Ершова „Стоимость перевозки по железным дорогам“, а также в издании М-ва П. С. 1896 года „Результаты эксплоатации русских жел. дорог и стоимость перевозок по этим дорогам“.

движением, как в том, так и в другом случае должны получиться лишь немногие мало различающиеся друг от друга тарифные ставки для всего товарного движения. Однако, оба эти способа установления тарифов страдают весьма существенными недостатками. В отношении первого способа прежде всего следует отметить, что он представляет собою отказ от получения прибыли на железнодорожные капиталы, заранее ограничивая размер дохода последних лишь определенной нормой процентов и погашения. Следовательно, этот способ не удовлетворяет одному из основных требований, которому, как мы указывали в предыдущем изложении, должна удовлетворять правильная тарифная система, а именно задача извлечения возможно высшего дохода из капиталов и производительных сил, представляемых железными дорогами. Поэтому и влияние тарифов, построенных по этому способу, на всю экономическую жизнь страны непременно отразится, как мы подробно выяснили в одной из предыдущих глав, нарушением нормального и гармонического развития всех отраслей народного хозяйства в смысле согласного с общими интересами поднятия его производительности. Второй недостаток этого способа построения тарифов заключается в том, что он не только не гарантирует действительного получения выручки в таких размерах, которые необходимы для покрытия процентов и погашения железнодорожных капиталов, но действует прямо в противоположном направлении. В самом деле, если сумма, необходимая для платежа процентов и погашения железнодорожных капиталов, будет разложена равномерно на каждую пудоверсту всех перевозимых грузов, независимо от их платежной способности, то это неизбежно приведет с одной стороны к крупному понижению существующих тарифных ставок, применяемых к грузам ценным, а с другой — к значительному повышению провозных плат, взимаемых в настоящее время с грузов малоценных. Что понижение плат на ценные грузы равносильно сокращению выручки железных дорог — это само собою понятно, так как и в настоящее время провозные платы на эти грузы составляют весьма небольшую долю их стоимости, а следовательно и удешевление их доставки решительно не может расширить их потребление в сколько-нибудь значительных размерах. Что же касается повышения тарифов на малоценные грузы, то оно несомненно сделает вовсе невозможной перевозку некоторых из них и сократит в большей или меньшей степени районы сбыта для весьма многих. Это в свою очередь сократит выручку железных дорог и вместе с тем уменьшит в сильной степени полезную их работу. Как известно, перевозка малоценных грузов играет в настоящее время далеко преобладающую роль в общей совокупности товарного железнодорожного движения. Так, по русским железным дорогам в 1896 и 1897 гг. было перевезено [1]):

[1]) См. Статистический обзор железных дорог и внутренних водных путей России. 1900 г., стр. 47.

	1896	1897.
	Милл. пудов	
Всего	2.819	2.977
Главных хлебов [1])	559	475
Соли	65	69
Каменного угля	445	500
Нефтяных продуктов	197	225
Лесных строительных материалов	201	216
Дров	145	156
Итого поименованных грузов	1.612	1.641

Если присоединить к числу поименованных грузов количество перевозок остальных родов хлеба, затем такие грузы, как свекла, руды, удобрительные вещества и т. д., которых в сумме наберется весьма много и которые все перевозятся по ставкам, ниже средних, то будет ясно, в какой мере сократилась бы как доходность, так и полезная работа нашей рельсовой сети, если бы действующие на ней тарифы заменить системою не многих однообразных тарифных ставок, со включением в каждую из них равной доли процентов и погашения железнодорожных капиталов. Ясно, что благодаря такому воздействию тарифов на размеры движения получилась бы сразу же крупная недовыручка, для предупреждения которой на будущее время пришлось бы вновь переделать все тарифы, повысив их единичные ставки и следовательно почти наверное рисковать дальнейшим сокращением работы рельсовой сети.

Таким образом, неизбежным последствием практического применения рассматриваемой системы явилось бы сокращение размеров железнодорожного транспорта, как в отношении количества перевозок, так и в смысле уменьшения пробега грузов. Первое равносильно увеличению издержек, которые несет народное хозяйство на каждую отдельную единицу транспорта, а второе, кроме того, суживая районы сбыта для многих товаров, в сущности равносильно аннулированию в известной степени основных экономических результатов всякого усовершенствования и удешевления транспортного дела.

Что касается второго способа построения тарифов по собственым расходам железных дорог, а именно построения их с принятием в расчет лишь расходов эксплоатации, то помимо тех важных в высшей степени экономических и финансовых соображений, которые могут быть приведены против принятия на общегосударственные средства расходов на оплату и погашение железнодорожных капиталов, этот способ также встречает весьма существенные затруднения, делающие применение его на практике и неосуществимым, и вредным. Выше уже было указано на огромные технические трудности распределения общих эксплоатационных расходов между различными категориями транспорта, и теперь мы не будем возвращаться к этой стороне вопроса. Ограничимся лишь

[1]) Пшеница и рожь в зерне и муке, овес и ячмень.

указанием на непреодолимое затруднение принципиального свойства, на которое в нашей литературе уже было обращено внимание первоначально С. Ю. Витте, а затем и Н. Е. Гианинтовым [1]). Общие расходы эксплоатации остаются при развитии движения до известных пределов не зависящими от количества совершаемых перевозок, вследствие чего общая сумма этих расходов возрастает далеко непропорционально с ростом движения. Отсюда тот общеизвестный закон стоимости железнодорожного транспорта, в силу которого издержки эксплоатации, приходящиеся на каждую отдельную железнодорожную услугу, тем ниже, чем большее количество грузов перевозится по железной дороге. Таким образом, действительная стоимость железнодорожного транспорта может быть определена только для прошедшего времени, но ни как не для будущего, потому что всякие исчисления будущих перевозок, в особенности при условии установления новых тарифов, могут быть лишь приблизительными. Следовательно и установление тарифных ставок по собственной стоимости железным дорогам их услуг может основываться только на данных прошедшего времени, т. е. на данных, относящихся к перевозкам уже совершенным и оконченным, между тем, как тарифные ставки, полученные на основании этих данных, должны служить для перевозок ожидаемых будущих. Отсюда, однако, возникает двоякого рода опасность: тот год, на данных которого предполагается построить тарифы, может быть годом неудачным в экономическом отношении, с плохим урожаем хлебов, с промышленными кризисами, с застоем в торговле, или он может быть, напротив того, периодом оживления промышленных и торговых дел страны, отличаться обильным урожаем и т. п. В первом случае и железнодорожное движение окажется сравнительно малым, а следовательно издержки эксплоатации на каждую пудоверсту—высокими, во втором случае будет наблюдаться очень интенсивное товарное движение, а соответственно с этим собственные издержки железных дорог на каждую единицу перевозки окажутся гораздо ниже, чем в первом случае. Но тарифы построенные на основании издержек как первого, так и второго года, могут только совершенно случайно оказаться соответствующими издержкам эксплоатации, которые определятся только впоследствии для периода действия этих тарифов. При этом может случиться, что тарифы, построенные на основании издержек эксплоатации, имевших место в году с вялым движением, явятся слишком высокими, затормозят развитие перевозок и причинят существенный вред народному хозяйству. Тарифы же, построенные на основании низких издержек исключительно благоприятного года, нанесут крупный ущерб доходности рельсовой сети, и выручка, полученная при средних размерах движения, окажется недостаточной для покрытия собственных расходов железных дорог.

[1]) С. Ю. Витте. Принципы железнодорожных тарифов. Н. Е. Гианцинтов. Основания организации тарифного дела на железных дорогах 1887 г., стр. 24 и след.

Общими для всей совокупности железнодорожных перевозок являются не только те издержки эксплоатации, которые не связаны непосредственно с движением, но также и все расходы железнодорожного хозяйства, обращаемые на покрытие процентов и погашения основных капиталов железных дорог. В среднем эти расходы составляют приблизительно около половины всех железнодорожных расходов, и таким образом, вся совокупность расходов, не связанных непосредственно с движением, достигает, как мы уже указывали в начале настоящего исследования, от $^2/_3$ до $^3/_4$ всей суммы расходов железнодорожного хозяйства. Это обстоятельство еще более усиливает влияние указанного выше специального закона стоимости железнодорожного транспорта об обратно пропорциональном отношении между количеством перевозок и стоимостью каждой из них в отдельности. Поэтому присоединение к издержкам эксплоатации также процентов и погашения железнодорожных капиталов при исчислении тех единичных ставок, которые должны быть положены в основание для построения тарифов, может только усилить неблагоприятные результаты этого способа построения тарифов как для всего народного хозяйства, так и для самих железных дорог. Полученные, таким образом, провозные платы, на основании данных за какой либо истекший эксплоатационный период, неизбежно окажутся еще менее отвечающими потребностям железнодорожного обращения, чем в том случае если тарифные ставки выводятся на основании расходов одной только эксплоатации, без присоединения процентов и погашения железнодорожных капиталов.

Изложенные соображения убеждают нас, что система установления тарифов по собственным издержкам железнодорожного хозяйства решительно не может быть принята. Она не дает, вопреки уверению ее сторонников, никаких естественных, объективных, не зависящих от произвола железнодорожных администраций оснований для назначения провозных плат, при чем этот произвол оказывается неразрывно связанным с самым существом дела и неустраним даже при самом добросовестном и благожелательном, по отношению к общим интересам, образе действий железных дорог. В то же время эта система не только не гарантирует установления таких тарифов, которые отвечали бы потребностям экономического оборота и содействовали бы возможно правильному развитию всех его отраслей, но напротив того, приводит прямо к противоположным результатам. Наконец, рассматриваемая система не только не обеспечивает железным дорогам наибольшего, соответствующего общим условиям торговли и промышленности страны, чистого дохода, но положительно угрожает серьезным расстройством всего их финансового хозяйства.

Обратимся теперь к другой особенности натуральной системы тарифов, на которую указывают ее сторонники, как на весьма важное преимущество ее сравнительно с системой тарификации по ценности. Натуральная система, как Raumtarif, имеет своим главным основанием,

как мы видели, различие в тарифных ставках для мелких (пошгучных) отправок и для целых вагонных грузов, устанавливая для сих последних значительно более низкие ставки, чем для отправок мелких. При этом, по самой идее Raumtarif'a условием для применения пониженных повагонных ставок должно быть не простое предъявление определенного количества груза к отправке, чем обыкновенно довольствуются при системе тарификации по ценности для применения повагонных тарифов, а действительная погрузка предъявленного к отправке количества товара в один вагон. Такой строй тарифов натуральной системы очень сильно поощряет перевозку полными вагонами, а следовательно способствует возможно лучшей утилизации подвижного состава и вместе с тем сокращает собственные издержки железных дорог.

Указанная черта в строе тарифов натуральной системы представляется действительно весьма важной, и ее благотворного воздействия на железнодорожное хозяйство, конечно, нельзя отрицать. Ульрих приводит следующие весьма любопытные, статистические данные о перевозках на прусских железных дорогах в 1879 году, когда уже был принят так называемый Reformtarif, и в 1875 и 1878 гг. Дело в том что означенный реформированный тариф, отнюдь не представляющий собою натуральной системы, заимствовал из последней различие тарифных ставок для попудных и повагонных перевозок, а также принцип погрузки в один вагон. По упомянутым оффициальным статистическим данным [1]) перевозки по прусским железным дорогам в 1875, 1878 и 1879 годах слагались в следующих пропорциях из мелких, полувагонных и повагонных отправок (в процентах):

	Мелкие отправки.	Отправки от 5 до 10 тонн.	Повагонные грузы в 10 тонн.
		%	
В 1875 г	10,9	38,6	49,8
„ 1878 „	7,6	10,8	81,6
„ 1879 „	6,4	7,5	85,5

Столь существенное улучшение в использовании вместимости вагонов немало содействовало уменьшению эксплоатационных расходов прусских железных дорог: последние составляли на 1 тонну полезного груза в 1875 г. 3,66 пф., в 1878 г. 3,12 пф. и в 1879 г. 2,96 пф., что позволило достигнуть немаловажной экономии на подвижном составе.

Обращаясь к рассмотрению этой стороны влияния натуральной системы, нельзя, конечно, не признать, что принцип различия тарифных ставок для попудных и повагонных отправок, в особенности с применением пониженных повагонных ставок лишь при условии погрузки соответственной партии товаров в один вагон, необходимо приводит к лучшей утилизации подвижного состава, а следовательно и к сокращению

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

эксплоатационных расходов железных дорог. Но, во 1-х, эти благоприятные результаты достигаются при натуральной системе слишком дорогой ценой, а во 2-х, они отнюдь не составляют исключительной принадлежности этой системы, но вполне достижимы и при системе классификации по ценности.

По идее натуральной системы тарифов однообразная повагонная ставка (равно как и полувагонная, и ставка для открытых платформ) должна быть применяема ко всему товарному движению, т. е. ко всем родам товаров, независимо от их ценности, если эти товары предъявлены в определенном количестве и погружены в один нормальный вагон. Пониженные повагонные тарифы применяются даже к сборным отправкам самых высокоценных грузов, если в сумме эти мелкие отправки составляют цельный вагонный груз. Отсюда огромное развитие при натуральной системе комиссионерства, занимающегося собиранием мелких отправок и получающего за это в свою пользу часть железнодорожной выручки. Таким образом, при натуральной системе применение пониженных повагонных тарифов в сущности имеет место даже в отношении очень мелких партий в тех случаях, если эти партии погружаются в один вагон с соответственными количествами других предметов. Как видно из этого, лучшая утилизация подвижного состава железных дорог достигается натуральной системой лишь путем чисто механического процесса совместной погрузки. Так как пониженные повагонные ставки предоставляются совершенно независимо от большей или меньшей способности перевозимых грузов выносить бремя транспортных расходов, то в результате сказанного понижения тарифов получается, лишь в самом тесном смысле слова лучшая утилизация подвижного состава, т. е. возможность совершить данную сумму уже существующих на железной дороге перевозок в меньшем количестве вагонов, но не может быть и речи о дальнейшем развитии железнодорожного движения, о привлечении на рельсовые пути новых грузов или о создании совершенно новых грузов, благодаря возникновению новых производств или расширению старых. Таким образом, достигается вообще лучшая утилизация только подвижного состава, но не всего железнодорожного аппарата, со всею совокупностью его сооружений, оборудований, его механической и живой рабочей силой. При таких результатах представляется весьма сомнительным, перевешивает ли уменьшение эксплоатационных расходов, вследствие лучшей утилизации подвижного состава, уменьшение прибыли, которое обусловливается применением более низких ставок к неувеличившимся количествам более ценных грузов. Понижение провозной платы, хотя само по себе и значительное, но в отношении ценности этих грузов во всяком случае ничтожное, никаким образом не может вызвать усиления движения грузов этого рода. Если фактически и наблюдалось иногда, после введения натуральной системы, такое увеличение перевозок, то на самом деле оно обусловливалось или естественным

ростом промышленности и торговли, или же какими-нибудь случайными особенными экономическими обстоятельствами, или, наконец, происходило оттого, что прежние тарифы были построены неправильно, т. е. не в надлежащем соответствии с платежной способностью грузов и не с расчетом на извлечение наиболее благоприятных финансовых результатов.

Наилучшая утилизация обращающегося на железных дорогах подвижного состава отнюдь не равнозначительна с возможно лучшею утилизациею вложенных в железные дороги огромных капиталов и представляемых ими производительных сил. Эта вторая задача гораздо шире первой. Успешное разрешение ее требует не только возможно лучшего использования подвижного состава, но еще в большей степени возможно более широкого развития всей совокупности железнодорожного движения, так как только при массовом развитии перевозок и при доведении их до максимального предела, доступного при наличных сооружениях и оборудовании рельсовой сети, получается требуемое общими интересами народного хозяйства сокращение издержек на каждую отдельную единицу транспорта. Натуральная же система, не допускающая в принципе приспособления и индивидуализирования тарифов в зависимости от платежной способности различных категорий грузов, лишена самого могущественного из находящихся в распоряжении железных дорог средств для развития массовых перевозок товаров и следовательно для достижения максимума возможной полезной работы всего железнодорожного аппарата. Это такой существенный недостаток натуральной системы тарифов, вследствие которого она не только не является системой «общественно-хозяйственной», как ее принято называть без достаточных оснований, но, напротив того должна быть признана противной общим интересам народного хозяйства, так как, не давая разумного и целесообразного развития общей совокупности железнодорожного транспорта, она тем самым препятствует и достижению возможно лучшей утилизации естественных богатств и производительных сил страны.

Но отвергая вообще натуральную систему, мы вместе с тем отнюдь не отвергаем ни самого принципа понижения тарифных ставок в зависимости от объема и веса грузов, ни тем менее, необходимости принимать во внимание при установлении тарифов собственные издержки железных дорог. То и другое не только вполне совместимо, но даже прямо требуется выставленным нами основным руководящим принципом управления железнодорожными тарифами, по которому последнее должно быть направлено к извлечению возможного максимума полезной работы из капиталов и производительных сил, представляемых железными дорогами. К вопросу об установлении пониженных тарифов для повагонных отправок мы обратимся в своем месте, теперь же скажем несколько слов о том, какие именно из собственных издержек железных

дорог должны быть принимаемы в расчет при назначении провозных плат.

Железные дороги, подобно всем торгово-промышленным предприятиям, должны стремиться к тому, чтобы выручать в ценах за свои услуги не только всю совокупность своих расходов, но еще и возможно высшую прибыль. Поэтому средняя тарифная ставка, падающая на железнодорожные перевозки, ни в каком случае не должна быть ниже средней пудо-верстной ставки собственных издержек железных дорог. Такое соотношение и наблюдается во всех случаях доходности железных дорог. Так, на нашей рельсовой сети в 1897 году было выручено по товарному движению от провозных плат вместе с дополнительными сборами в среднем по $^1/_{44}$ копейки с пуда и версты, между тем как расход по эксплоатации и плата за капитал сооружения по товарному движению в том же году составила только $^1/_{50}$ коп. с пуда и версты [1]). Нередко приходится слышать мнение, что все тарифные ставки на русских железных дорогах ниже $^1/_{50}$ к. убыточны для них и что именно для возмещения убытков, причиняемых такими низкими ставками, дороги «облагают» повышенными ставками прочие грузы. Чтобы не допускать такой «несправедливости» и не создавать искусственного поощрения одних районов и производств за счет других, необходимо, согласно этому мнению, чтобы каждый груз и каждая перевозка обязательно оплачивала кроме непосредственных издержек движения также одинаковые доли процентов и погашения основных капиталов, равно как и общих расходов эксплоатации. Несмотря на значительную распространенность этого мнения, в нем не заключается ни малейшей доли истины. Правильным и соответствующим действительности представлялось бы скорее прямо противоположное мнение, так как на самом деле выручка, получаемая от перевозки по низким ставкам малоценных грузов и всяких вообще грузов на отдаленных расстояниях создает для железных дорог возможность смелее идти на понижение провозных плат также для более дорогих грузов и для более коротких расстояний перевозки. Прежде всего нельзя не заметить, что для частных железных дорог решительно нельзя указать никаких разумных оснований к тому, чтобы вообще предоставлять каким-либо грузам или расстояниям перевозки убыточно низкие ставки, подвергаясь весьма большому риску, что понесенные по таким перевозкам убытки отнюдь не удастся возместить на других грузах. Риск этот не может подлежать сомнению. Тариф не есть налог, да еще прямой, взимаемый принудительным порядком с определенных объектов обложения: он есть цена за железнодорожную услугу, и как всякая цена, хотя бы и монопольная, отнюдь не зависит всецело от одностороннего усмотрения самой железной дороги. Для реализации

---

[1]) „Статистический обзор железных дорог и внутренних водных путей России". Изд. М-ва П. С. 1900 г, стр. 87 и 89.

всякой цены необходима наличность подходящих условий, как на стороне спроса, так и на стороне предложения. Недостаточно назначить цены за железнодорожные услуги в таком размере, который по каким-либо соображениям представляется желательным администрации железной дороги: необходимо еще, чтобы нашлось достаточное число потребителей железнодорожных услуг, согласных уплатить за них по назначенным ценам, а в этом далеко не всегда можно быть уверенным. Между тем, именно на частных железных дорогах, притом при полной свободе установления тарифов, и наблюдается всегда наибольшее разнообразие в величине тарифных ставок для различных грузов и для различных пробегов. На самом деле, впрочем, нельзя и указать примера, чтобы где-нибудь ход тарифного дела соответствовал рассматриваемому мнению. Как мы увидим ниже, ставки для грузов малоценных или для больших пробегов понижались железными дорогами по собственной инициативе, единственно с целью развить свое движение и тем увеличить доход, но отнюдь не в виде пожертвований для искусственного поощрения кого бы то ни было и с тем, чтобы впоследствии возместить мнимые убытки повышением тарифов на другие грузы. Если по существу дела оказывалось возможным повысить тарифы на какие-либо грузы, то железные дороги делали это просто для увеличения своего дохода, без предварительного понижения каких-либо других тарифов, хотя, конечно, если такое повышение можно было мотивировать ссылкою на предшествовавшее понижение тарифов, и на необходимость возместить понесенные в «общественных интересах» убытки, то дороги не упускали случая воспользоваться таким благовидным мотивом. Рассматриваемое мнение неверно и в том отношении, что назначение на наших дорогах равномерной ставки в $^1/_{30}$ коп. с пуда и версты для всего товарного движения лучше всего обеспечило бы получение необходимых процентов и погашения на основные железнодорожные капиталы. Включение во все провозные платы одинаковой доли платежей на эти капиталы, напротив того, неизбежно привело бы прямо к противоположному результату: построенные по такому способу провозные платы оказались бы чрезмерно высокими для одних грузов и излишне пониженными для других, вследствие чего сократилась бы и общая сумма перевозок и уменьшилась бы общая выручка железных дорог. Таким образом, данные о средней стоимости пудо-версты для самих железных дорог не могут иметь никакого практического значения для установления тарифов. Сравнение средней стоимости перевозки пудо-версты товара с среднею доходностью от той же пудо-версты также имеет весьма мало практического значения и даже не позволяет сделать никакого заключения о качестве тарифов железной дороги. На дороге, бедной грузами, средняя стоимость перевозки может быть выше средней доходности даже при самых лучших тарифах, тогда как на дороге, богатой грузами, может иметь место обратное соотношение даже при неудовлетворительных тарифах. Вообще

средние данныя об общей совокупности собственных издержек железных дорог могут иметь лишь позднейший и дополнительный интерес для выяснения вопроса о том, дороже или дешевле обходилась в среднем перевозка в истекшем отчетном периоде сравнительно с прежними периодами [1]).

Таким образом, общая совокупность всех расходов железных дорог не должна быть принимаема в рассчет при установлении тарифов, так как это могло бы привести лишь к установлению тарифов, не отвечающих ни интересам самих железных дорог, ни общим интересам всего народного хозяйства. Как видно из предыдущего, она не может служить низшим пределом тарифных ставок. Но в то же время она не может служить для них и высшим пределом, потому что в таком случае тарифы во всей своей совокупности, очевидно, не давали бы никакой прибыли на железнодорожные капиталы сверх процентов и погашения, что мы считаем по соображениям, изложенным в предыдущих главах, безусловно неправильным с точки зрения общих интересов нормального и наиболее успешного развития всех отраслей народного хозяйства.

Разделение расходов железнодорожного хозяйства на общие (постоянные, не связанные с движением) и на расходы специальные (переменные, зависящие от размера перевозок), при всей его важности для правильного понимания природы железнодорожного дела и для общего руководства им, также не имеет непосредственного практического значения для определения размеров провозных плат. Существует мнение, что тарифы должны составляться путем прибавления к издержкам, непосредственно связанным с перевозками, для которых эти тарифы предназначаются, неодинаковых для различных грузов долей общих издержек. На самом деле однако, ни один тариф не составляется таким образом, и принятие такого порядка, если бы оно даже было практически возможно, едва ли принесло бы какую-либо пользу. Из всех категорий собственных издержек железных дорог при установлении тарифов должны быть принимаемы в соображение лишь расходы, непосредственно обусловливаемые теми перевозками, для которых в данный момент предполагается установить новый тариф, так как только эти расходы и находятся в зависимости от назначения тарифов в тех или иных размерах. Все прочие расходы предопределены уже при самом сооружении железной дороги, все оборудование который с самого начала рассчитывается на определенные размеры движения, и потому должны будут производиться, хотя бы действительные перевозки оказались несравненно ниже ожидавшихся. Эти общие расходы должны быть приняты в расчет при установлении тарифов лишь в тех случаях, если от понижения тарифных ставок можно ожидать столь значительного развития движения, при котором первоначальное оборудование дороги оказалось бы недостаточным и понадобилось бы, напри-

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

мер, установить ночное движение, расширить станционные сооружения, увеличить запасные пути, разъезды, построить вторую колею и т. п. Однако, вопросы о необходимости принятия подобных мер к усилению пропускной и перевозочной способности железных дорог до известной степени аналогичны, по нашему мнению, с вопросами о сооружении новых железных дорог, так как всегда требуют затраты в железнодорожное дело новых основных капиталов. Что же касается собственно управления железнодорожными тарифами, то ему необходимо сообразоваться собственно лишь с издержками, непосредственно связанными с движением, так как всякое установление нового тарифа с целью привлечения на дорогу новых грузов, конечно, уже предполагает наличность известных размеров неиспользованной еще пропускной и перевозочной способности железной дороги. Привлечение грузов при невозможности перевезти их не имеет смысла. Между тем, развитие движения до того максимума, на который рассчитано оборудование железной дороги, является по существу своему ни чем иным, как возможно полным использованием основных капиталов и сооружений железной дороги, к чему и должна быть направлена вся эксплоатация. Всякое использование сделанных уже затрат и произведенных услуг может быть только полезно, как для самой железной дороги, так и для общих интересов. При этом, однако, необходимо соблюдение одного весьма важного условия, а именно, чтобы новые затраты, которые необходимо произвести для указанной цели, не превосходили получаемых с их помощью выгод. Перевозки, произведенные с нарушением этого условия, дадут в результате не приращение ценностей, а лишь бесплодную растрату некоторой части их.

Таким образом, издержки, непосредственно связанные с движением, составляют крайний предел, ниже которого не должны опускаться тарифные ставки. Однако, и этот вывод в отношении роли, которую должны играть собственные издержки железных дорог в тарифном деле, имеет на практике лишь довольно ограниченное значение. Огромное большинство тарифов явно на столько выше издержек, непосредственно связанных с движением, что при установлении этих тарифов не возникает никакой надобности в выяснении размера этих издержек. Так, на русской рельсовой сети средний расход на пудо-версту, непосредственно зависящий от размеров движения, составлял (в копейках) [1]):

Годы.		Годы	
1892	$0{,}0069\left(\frac{1}{145}\right)$	1895	$0{,}0065\left(\frac{1}{153}\right)$
1893	$0{,}0067\left(\frac{1}{150}\right)$	1896	$0{,}0062\left(\frac{1}{161}\right)$
1894	$0{,}0065\left(\frac{1}{153}\right)$	1897	$0{,}0063\left(\frac{1}{157}\right)$

Такие низкие тарифные ставки и даже еще ниже, именно $^1/_{200}$ к. с п. и в., существуют на русских железных дорогах лишь в некоторых дифференциальных тарифах в виде ставок, по которым произво-

[1]) Статистический обзор и проч. Изд. М-ва П. С. Стр. 91

дится наращивание провозной платы на известных расстояниях пробега [1]), притом вообще лишь для малоценных массовых грузов. Но в виде средних ставок для всего расстояния перевозки означенные крайне низкие ставки вовсе не применяются на нашей сети [2]). А, между тем, отнюдь нельзя утверждать, чтобы даже такие пудоверстные ставки как $^1/_{150}$—$^1/_{160}$ коп. были всегда и во всех сообщениях русских железных дорог безусловно убыточными. Дело в том, что эти ставки выражают издержки, непосредственно связанные с движением, лишь в среднем для всей сети русских железных дорог и притом для всех категорий товарного железнодорожного транспорта. Но несомненно, что эти издержки значительно варьируют по различным дорогам, в зависимости от особенных условий различных сообщений, от рода употребляемого подвижного состава, от степени его утилизации и т. д., и т. д. Насколько велики колебания расходов, прямо зависящих от движения, по отдельным нашим железным дорогам, можно видеть из нижеследующих данных по этому предмету, выведенных в особой комиссии, образованной в 1896 г. при департаменте железных дорог министерства путей сообщения из представителей центральных учреждений этого министерства и частных железных дорог. По этим данным [3]) расход, прямо зависящий от движения, составлял в 1894 году:

На железных дорогах:	Копейки с пуда и версты.	На железных дорогах:	Копейки с пуда и версты
закавказской	$^1/_{260}$	московско-брестской	$^1/_{134}$
московско-ярославской	$^1/_{223}$	рыбинско-бологовской	$^1/_{162}$
николаевской	$^1/_{193}$	варшавско-венской	$^1/_{145}$
юго-западных	$^1/_{192}$	лозово-севастопольской	$^1/_{135}$
полесских	$^1/_{228}$	харьково-николаевской	$^1/_{128}$
московско-киево-воронежск.	$^1/_{163}$	юго-восточных	$^1/_{143}$
московско-нижегородской	$^1/_{159}$	владикавказской	$^1/_{135}$
либаво-роменской	$^1/_{151}$	самаро-златоустовской	$^1/_{134}$
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	$^1/_{145}$		

[1]) При этом, однако, нельзя не упомянуть о так называемых тарифных площадках, которые выражаются во взимании на некоторых поясах пробегов одинаковой провозной платы, независимо от расстояния. В некоторых случаях такия площадки доходят до 150 в., следовательно на этих расстояниях ставка наращивания равна 0. Первоначальным своим происхождением тарифные площадки обязаны требованию уставов железных дорог относительно процентных скидок с провозных плат при известных расстояниях перевозки, с тем, однако, чтобы платы за расстояния большие не были ниже плат, взимаемых за расстояния меньшие. Существование тарифных площадок сопряжено с существенными неудобствами и может быть оправдано с точки зрения рациональной системы тарификации лишь в исключительных случаях, со времени первого издания настоящей книги тарифные площадки у нас вообще уничтожены.

[2]) Мы не имеем в виду благотворительных или иных льготных тарифов, в силу которых некоторые перевозки совершаются даже бесплатно.

[3]) Результаты эксплоатации русских жел. дор. Изд. м-ва п. с. 1896 г. Таб. III.

Эти данные показывают, что каждая дорога имеет свой особый крайний предел для понижения тарифных ставок, при чем этот предел подвергается значительным колебаниям вверх и вниз по отдельным годам, как можно видеть из сведений, приведенных в том же издании. Но едва ли не в большей еще степени, чем по отдельным дорогам, колебания издержек, непосредственно связанных с перевозкою, зависят от других упомянутых выше обстоятельств. Для практических тарифных соображений и могут иметь значение собственно лишь возможно более детализированные данные об издержках по различным сообщениям, по различным родам подвижного состава и по степени утилизации последнего. Таких данных, однако, не имеется ни по русским, ни по иностранным железным дорогам, потому что для получения их нужна такая точная и подробная статистика эксплоатации, какой „не ведется пока, как утверждает Вейкс-Глон, ни одним железнодорожным или пароходным предприятием". Как ни странным может показаться, говорит он далее, но ни одно железнодорожное или пароходное общество не знает собственных издержек, приходящихся на единицу подвижного состава и на единицу полезного груза; вместо точных данных по этому предмету в настоящее время фактически довольствуются грубыми средними величинами, лишенными всякой цены. Таким образом, тарифное дело не имеет теперь этого важного элемента в образовании цен [1]). В отношении низшего предела тарифных ставок железные дороги по необходимости основываются лишь на догадках и предположениях, а не на точных и положительных данных, что отражается вредным образом, как на интересах самих дорог, так и на общих интересах экономической жизни. Не решаясь итти на дальнейшее понижение своих ставок, дороги исключают из обращения значительные количества малоценных грузов, вследствие чего сами лишаются известного дохода и задерживают разработку естественных богатств страны, между тем как в то же время в некоторых сообщениях многочисленные вагоны должны передвигаться порожними и, таким образом, возможная полезная работа железных дорог пропадает совершенно бесплодно для народного хозяйства.

В заключение настоящего обзора системы построения железнодорожных тарифов по собственным издержкам железных дорог, считаем необходимым отметить, что эта система, не отвечая цели получения наибольшего чистого дохода от железнодорожных предприятий, в то же время еще менее пригодна для построения железнодорожных тарифов, если задачею последних ставится общее воздействие на экономическую жизнь страны, т. е. если тарифы рассматриваются как простое орудие общей экономической и торгово-промышленной политики государства. Это

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

вытекает из самого существа натуральной системы, допускающей как основание для назначения провозных плат, лишь собственные издержки железных дорог, но в принципе отрицающей необходимость сообразоваться при этом с потребностями экономической жизни, с условиями и элементами производства, торговли, передвижения и потребления всех продуктов, поступающих и могущих поступать на железные дороги.

ГЛАВА X.

Установление железнодорожных тарифов по ценности перевозимых грузов, по их платежной способности и по ценности железнодорожных услуг.

Происхождение системы тарификации по ценности перевозимых грузов весьма давнее. Основания этой системы выработаны опытом и практикою самой жизни задолго еще до первых попыток систематического выяснения принципов тарифного дела. Назначение провозных плат, в известной зависимости и соответствии с ценностью и платежной способностью транспортируемых грузов, практиковалось, как известно, еще до возникновения железных дорог в транспорте по грунтовым дорогам, рекам и каналам [1]). Так, пересылавшиеся в прежнее время в Пруссии по почте товары разделялись неизменно почти в течение двух столетий на три класса по свойству и ценности: 1) ординарные предметы (Ordinarsachen), перевозка которых оплачивалась по нормальному тарифу; 2) драгоценные предметы (precióse Sachen), каковы: шелк, бархат, деликатесы и т. п., а в более раннее время также книги, газеты и т. д., оплачивающие перевозку по двойным ставкам нормального тарифа и 3) предметы, перевозившиеся по ставкам, уменьшенным вдвое, к каковым предметам относились обыкновенные жизненные припасы и т. п. Такая же система практиковалась и в Австрии. Применение системы градации ставок к платам и сборам за перевозку по рекам и каналам, в зависимости от ценности транспортируемых грузов, даже вызвало в начале нынешнего столетия такую же борьбу между сторонниками и противниками классифицирования по ценности, какая в новейшее время происходила в отношении применения той же системы к построению железнодорожных тарифов.

Принцип классифицирования грузов по их ценности отразился уже на первых тарифах железных дорог, именно английских, которые были основаны и рассчитаны по ставкам гужевого и водяного транспорта. То же самое было и в Германии, где тарифные ставки железных дорог, хотя и принятые в произвольных размерах, первоначально были установлены также в известном соответствии с фрахтами, бывшими в то время обычными на грунтовых дорогах, реках и каналах [2]). Однако, в

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

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

начале железнодорожной эры, уже вследствие того, что в это время железнодорожные предприятия отличались исключительно местным характером, первые товарные тарифы были крайне просты. Они содержали в большинстве случаев лишь немного тарифных ставок, рассчитанных с центнера и мили, для всякого рода товаров, обращавшихся в торговле, и, кроме того, особые пониженные ставки для небольшого числа малоценных сырых продуктов, применение каковых ставок обусловливалось предъявлением к отправке определенного количества груза. Эти пониженные ставки предоставлялись, в зависимости от потребностей районов отдельных дорог, весьма различным грузам. Толчком к дальнейшему развитию тарифов первых железных дорог послужили постоянно возникавшие со стороны промышленности, торговли и сельского хозяйства запросы и ходатайства о новых тарифных понижениях, с помощью которых рассчитывали отчасти достигнуть расширения района сбыта одних товаров, отчасти же сделать попытку впервые сообщить некоторым другим товарам способность перевозки. Железные дороги пошли навстречу таким ходатайствам и стали предоставлять различным грузам более или менее значительные понижения своих провозных плат. Успех этих тарифных мер превзошел ожидания. Железнодорожные перевозки значительно возрасли и соответственным образом увеличили доходность железных дорог. Эти первые же опыты выяснили для железных дорог особенную важность, которую имеет для правильного назначения провозных плат принятие в расчет субъективной стоимости железнодорожных услуг для отправителей. Всякая перевозка какого бы то ни было товара предпринимается лишь при том условии, если ожидаемый от перевозки барыш отправителя превосходит взимаемый за нее тариф. Поэтому масштабом при назначении провозных плат и стала все больше и больше служить способность груза переносить транспортные издержки, т. е. его платежная способность. Таким образом, постепенно выработалась на каждой дороге своя классификация грузов по их относительной ценности, которая и принималась за выражение их платежной способности. Само собою разумеется, что эти товарные классификации для местных тарифов были весьма разнообразны по отдельным дорогам. С дальнейшим развитием сети возникли особые классификации для установления прямых сообщений между различными дорогами и, наконец, также свои классификации для, так называемых, союзных тарифов, т. е. тарифов целых союзов железных дорог, образовывавшихся как для организации прямых сообщений, так и для дележа спорных грузов, из-за которых возникала между железными дорогами более или менее интенсивная конкуренция, заставлявшая их понижать тарифы ниже тех размеров, которые собственно вполне обеспечивали привлечение сказанных грузов на рельсовые пути. Железные дороги постоянно предоставляли исключительные тарифы то одним, то

другим грузам[1]). Вместе с усложнением рельсовой сети и развитием железнодорожного движения тарифы стали все более и более страдать такими недостатками, как сложность, запутанность, неуравнительность, неустойчивость, отражавшимися весьма вредно не только на интересах промышленности и торговли, но и на интересах самих железных дорог. Однако, все эти недостатки тарифов, справедливо вызывавшие горячие протесты и жалобы, отнюдь не связаны с принципом тарификации по ценности, но вытекают, как мы выяснили в предыдущих главах настоящего труда, из раздробленности рельсовой сети между многими частными железнодорожными компаниями, самостоятельно распоряжающимися своими тарифами и вступающими в постоянное соперничество из-за грузов.

Как можно видеть из только что приведенного очерка возникновения и дальнейшего развития системы тарификации по ценности, сущность ее заключается в том, чтобы, посредством возможно лучшего приспособления тарифных ставок к платежной способности перевозимых грузов, достигнуть возможно более широкого развития железнодорожных перевозок, а вместе с тем и наибольшего чистого дохода. В этом и заключается главное оправдание системы тарификации по ценности с точки зрения общих интересов народного хозяйства. Если, по общим законам транспорта, говорит Э. Сакс, перевозочная способность какого-либо груза зависит от относительной величины фрахта, т. е. от отношения последнего к ценности груза, то должно признать, что, в видах экономии эксплоатации, является настоятельной и ближайшей необходимостью принятие таких мер, которые, посредством наилучшего приспособления тарифов к ценности транспортируемых предметов, приводили бы к достижению возможного максимума перевозок. Этого требует именно принятие в расчет собственных издержек железных дорог, так как эти издержки, вследствие огромного преобладания в их составе общих расходов по оплате капиталов и общих эксплоатационных расходов, падают с возрастанием перевозок до возможного минимума на каждую отдельную транспортную единицу. Следовательно, рассматриваемая система построения тарифов является необходимым следствием своеобразного состава собственных издержек железных дорог, и потому она должна быть признана естественной, т. е. отвечающей самой природе вещей, но ни в каком случае не „произвольной, искусственной, неестественной", как думают те, которые совершенно не знают мотивов возникновения этой системы[2]).

Обратимся к более подробному выяснению существа системы тарификации по ценности, так как с пониманием этой системы связано очень много недоразумений, затрудняющих правильное применение ее.

[1]) F. Ulrich. Traité général des tarifs etc., стр. 81
[2]) Em. Sax. Die Verkehrsmittel. B. II, стр. 419.

Выше мы подробно останавливались на доказательстве положения, что всякая перевозка, как, впрочем, и все вообще акты хозяйственной деятельности человека, представляется целесообразной с общей экономической точки зрения лишь в том случае, если достигаемые ею полезные результаты превышают те затраты труда и капитала, которые потребовалось произвести для ее совершения, причем само собою разумеется, что перевозка тем более целесообразна в общих интересах народного хозяйства, чем значительнее это превышение полезных результатов над обусловливаемыми ею издержками. Таким образом, с общей экономической точки зрения представляется безусловно необходимым известное соотношение между издержками перевозки и ее выгодами. Достижение такого соотношения наилучшим образом обеспечивается системою взимания особых плат за каждую отдельную перевозку с того лица, которое непосредственно заинтересовано в ней и требует ее совершения. Очевидно, что никто не станет платить за перевозку более того, что может выиграть с ее помощью. Конечно, возможны ошибки в коммерческих расчетах: некоторый процент перевозок не оправдывает сопряженных с ними затрат, но в общей массе и в среднем перевозки, совершаемые в стране при нормальном ходе ее народного хозяйства, необходимо должны возмещать производимые на транспортное дело затраты и давать полезные результаты, превышающие их собственную стоимость. Весь вопрос, таким образом, сводится к тому, чтобы провозные платы были назначаемы по действительной стоимости железнодорожного транспорта для народного хозяйства. Если провозная плата хотя несколько выше стоимости соответственной транспортной услуги, то она стесняет движение и делает некоторые перевозки экономически невозможными; если же она, напротив того, ниже действительной стоимости транспортной услуги, то она допускает возможность таких перевозок, выгоды от которых ниже сопряженных с ними затрат и возможных максимальных выгод, т. е., следовательно, не обеспечивает соблюдения указанного выше основного условия целесообразности всякого транспорта. Таким образом, мы приходим к вопросу о том, что такое стоимость транспорта для народного хозяйства? т. е. какую ценность имеют для него в каждый данный момент те или другие транспортные операции? Масштабом для определения этой ценности могут быть приняты: собственные издержки транспортных предприятий, разницы цен на перевозимые грузы в пунктах отправления и в пунктах назначения, стоимость самих перевозимых грузов, спрос и предложение транспортных услуг, наконец, платежная способность грузов.

Мы уже выяснили подробно те причины, по которым построение железнодорожных тарифов, на основании собственных издержек железных дорог, представляется совершенно нецелесообразным и потому решительно недопустимым с точки зрения общих интересов народного хозяйства. Собственные издержки железных дорог по тем или другим транспортным

операциям отнюдь и не выражают ценности этих операций. Только на первый поверхностный взгляд, говорит Вейкс-Глон, представляется, что не может быть допущено никакой разницы в ценах перевозки на одно и то же расстояние двух ящиков, одинаковой величины и тяжести, но с разным содержимым: одного с кирпичами, а другого — с благородными камнями. Некоторым представляется, будто эти оба транспортные акта тождественны. На самом деле они в отношении их ценности представляются совершенно различными, так как одинаковость собственных издержек вообще не обусловливает непременно также и одинаковости цен, как мы указывали в предыдущей главе. Стоимость транспортных операций, их значение и ценность для народного хозяйства определяются не издержками производства этих операций, но теми полезными результатами, которые могут быть созданы с их помощью, теми новыми ценностями, которые создаются в народном хозяйстве посредством совершения данных перевозок. Поэтому ценность транспортных операций вообще и железнодорожных услуг в том числе коренится собственно в различии условий производства, торговли и потребления перевозимых предметов по различным районам и отдельным пунктам. Степень различия в общей совокупности этих условий и определяет размер стоимости транспортных услуг. Перевозка какого-либо товара из одного места в другое тем значительнее увеличивает его ценность и, следовательно, создает в общей экономии народного хозяйства тем большую новую ценность, чем условия производства, сбыта и потребления данного товара в местах назначения являются менее благоприятными сравнительно с условиями в местах его отправления. Транспорт каких-либо продуктов между такими пунктами, которые не имеют друг перед другом никаких преимуществ в отношении условий производства, сбыта и потребления этих продуктов, представляется бесцельной растратой сил, не создает никаких новых ценностей, а потому и сам не может иметь никакой ценности. В этом отношении транспорт совершенно тождествен со всяким производством вообще, одним из актов которого он и является. Производство может быть признано вполне оконченным только тогда, когда продукт уже доставлен на рынок потребления. Лежащий на складе в Китае чай не есть еще, как справедливо замечает Вейкс Глон [1]), готовый продукт для потребления в Англии. Таким образом, пространственное перемещение продуктов является одним из моментов производства и вместе с тем производительным актом, который возвышает окончательную цену продукта, потому что к прежней его стоимости прибавляет новую, им созданную.

Из изложенных соображений видно, что стоимость всякого транспортного акта связана теснейшим и неразрывным образом с самым

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

предметом перевозки, что она даже впервые осуществляется и проявляется в ценности перевезенных предметов. Уже в виду одного этого для определения ценности транспортных услуг и, следовательно, для установления тарифов являются гораздо более пригодными сравнительно с собственными издержками предприятия по производству этих услуг, два другие, указанные выше, масштаба, а именно разность цен транспортируемых товаров в местах отправления и назначения и сама по себе меновая ценность этих товаров. Как разницы товарных цен, в пунктах отправления и назначения, так и размеры ценностей транспортируемых товаров сводятся в конце концов к условиям производства сбыта и потребления этих товаров и потому необходимо связаны также с ценностью транспортных услуг, которая, как мы только что высказали и коренится именно в различии условий производства, сбыта и потребления по отдельным районам и пунктам. Поэтому как разницы товарных цен, так и размеры ценностей перевозимых предметов необходимо должны быть принимаемы и на самом деле действительно принимаются в расчет при назначении провозных плат. Однако, не только значение этих обоих моментов далеко не одинаково для построения тарифов, но и оба они в сущности не составляют еще действительного основания ценности транспортных услуг железных дорог. Поэтому они должны быть принимаемы в расчет при установлении тарифов лишь как один из необходимых для этого элементов, но тарифы должны строиться на основании всей совокупности условий производства, передвижения, торговли и потребления данных продуктов, определяющих их платежную способность.

Что касается разницы товарных цен, то, конечно, тарифы могли бы быть основаны не на колеблющихся и изменчивых соотношениях этих цен в каждый данный момент, но на более или менее устойчивых данных о средних ценах, выведенных за более или менее длинные периоды времени. Однако, и такие данные могут иметь лишь весьма относительное значение для построения тарифов целой рельсовой сети страны или даже тарифов отдельных групп железных дорог, обнимающих или связывающих крупные районы. Те, которые полагают, что цены на перевозимые товары могут быть приняты за руководство при определении размеров провозной платы, признают в то же время, что цены „в большинстве случаев“ стоят „вне всякой зависимости от провозной платы, из того или другого пункта“ и что в тарифном деле их можно рассматривать „как величину данную“ [1]). Это в большинстве случаев совершенно верно, пока дело идет об установлении тарифов в каждый данный момент для отдельных дорог или между какими-либо двумя или немногими пунктами. В таких случаях цены действительно не зависят

[1]) См., напр., Н. Е. Гиацинтов. Основания организации тарифного дела на железных дорогах. Стр. 48, также 38—51.

от размера тарифа. Да и вообще не следует преувеличивать влияния тарифов на товарные цены до такой степени, чтобы приписывать им решающее значение в этой области. Как известно, в публике очень распространено мнение, будто посредством тарифных мероприятий можно регулировать товарные цены совершенно по произволу, повышая и понижая их в тех размерах, какие представляются в каждый данный момент желательными. На самом деле это мнение, конечно, ошибочно. Необходимым условием повышения или понижения цен является сокращение или расширение предложения данного продукта на рынке. Следовательно, для того, чтобы изменение тарифа могло отразиться на ценах какого-либо товара безусловно необходимо, чтобы одновременно изменились соответственным образом размеры производства и потребления этого товара, равно как и количество его перевозки. Тариф, конечно, не обладает такой всемогущей силой в отношении хода экономической жизни. Мы уже касались этого вопроса при рассмотрении системы предоставления железнодорожных услуг во всеобщее безвозмездное пользование и тогда уже выяснили, что даже полная отмена провозных плат, при условии, что действительные условия и издержки транспорта остались без перемены, не только не приведет к общему понижению цен, но может даже, внеся общую пертурбацию в ход экономической жизни, дать в результате, напротив того, общее вздорожание потребления. Вообще мы решительно отрицаем правильность мнения, что будто железнодорожные тарифы обладают какою-то магическою силою в отношении развития производства и потребления и что поэтому все искусство тарифного управления сводится к постоянным понижениям провозных плат, без всяких дальнейших соображений о том, как эти понижения могут отразиться на правильной утилизации железнодорожного аппарата в общих интересах народного хозяйства. Однако, в то же время мы не можем не отметить несомненного и общепризнанного факта огромного влияния железнодорожного транспорта на всю экономическую жизнь, а следовательно, и на товарные цены, в смысле общего огромного нивеллирования их, как по различным районам каждой отдельной страны, так и между странами и даже целыми частями света. Это нивеллирование достигается повышением цен в местах производства и понижением их в районах ввоза, т. е. коренным изменением соотношения между ценами в пунктах отправления и в пунктах назначения. Основная причина всех этих изменений, как и вообще всего культурно-исторического значения железных дорог,—удешевление стоимости перевозки, выражающееся ни в чем ином, как в сравнительной дешевизне железнодорожных тарифов против плат за перевозку прежними способами и путями сообщения. Если бы железнодорожные тарифы устанавливались в строгом соответствии с разницами товарных цен, обусловленных прежними условиями и способами транспорта, причем в размерах тарифных ставок учитывалась бы, конечно, и вся совокуп-

ность прочих преимуществ железнодорожной перевозки (скорость, срочность, безопасность, приспособление к особенным свойствам груза и т. п.), то роль железных дорог в общем развитии народного хозяйства была бы до крайности сужена и ограничивалась бы лишь замещением прежних способов перевозки новым в отношении данного определенного количества товаров и пассажиров; все же производство и потребление осталось бы в прежних условиях. Раз стоимость перевозки осталась бы прежняя, то едва ли даже было бы возможно широкое развитие рельсовой сети, так как сравнительно лишь в редких случаях передвижение грузов при прежних способах транспорта достигало таких крупных размеров, которые оправдывали с экономической точки зрения затрату огромных капиталов на сооружение железных дорог. Огромное большинство последних оправдывает свои затраты и приносит всю ту пользу, к которой вообще способны рельсовые пути сообщения, лишь благодаря тому, что создает массу новых грузов, вызывает к жизни новые производства, впервые делает возможным широкое территориальное разделение труда, выражающееся в перераспределении разных видов промышленности соответственно естественным и экономическим преимуществам различных районов и стран. Если бы в размерах железнодорожных тарифов сразу же были закреплены разницы цен, обусловленные прежними условиями транспорта, то не могло бы быть и речи о той новой эре в экономической жизни человечества, которая началась с сооружением железных дорог.

Таким образом, железнодорожные тарифы в общей их совокупности, на-ряду с морскими и речными фрахтами современного океанского и речного пароходства, являются одним из могущественнейших факторов в образовании товарных цен в народных хозяйствах настоящего времени. Поэтому, установление размеров тарифов по разницам этих цен представляется и невозможным, и нецелесообразным. Чтобы вызвать развитие перевозок, привлечь на железную дорогу новые грузы, необходимо, чтобы провозные платы отнюдь не исчерпывали всей разности между ценами в пунктах отправления и назначения. При этом интересы наибольшого развития движения, наилучшей утилизации представляемых железными дорогами капиталов и производительных сил и достижения максимальной чистой доходности могут требовать значительного уклонения тарифных ставок от существующей в данный момент разницы товарных цен. Итак, разницы товарных цен отнюдь не являются точным выражением действительной ценности транспортных услуг, и тарифы, построенные на этом основании, легко могут оказаться стеснительными для развития пользования этими услугами и вредными для интересов самих железных дорог.

В большем соответствии с ценностью транспортных услуг находится ценность самих перевозимых товаров. Это видно уже из того всеобщего факта, что в огромном большинстве случаев цены перевозки являются

в известной мере пропорциональными меновым ценностям перевозимых предметов. Это обстоятельство и дало повод к ошибочному мнению, будто меновая ценность грузов должна служить основанием для назначения плат за перевозку. Прежде всего нельзя не заметить, что меновая ценность самих грузов не содержит в себе никаких элементов для определения размера провозной платы. Последняя не стоит и не может стоять ни в каком определенном процентном отношении к стоимости перевозки: в ценах дорогих товаров стоимость перевозки составляет сравнительно весьма малую величину, тогда как в отношении грузов малоценных, каковы: нефть, соль, каменный уголь и т. п., тариф может на известных расстояниях не только равняться, но даже превосходить более или менее значительно рыночную ценность этих грузов. Крайним примером в этом отношении может служить перевозка перуанского гуано, вся ценность которого, как свидетельствует проф. Чупров, еще не так давно слагалась в Европе исключительно из стоимости провоза [1]). Затем указанная выше пропорциональность провозных плат и меновых ценностей грузов отнюдь не является полной параллельностью тех и других. Нигде ни одна тарифная классификация, построенная на основании ценности перевозимых грузов, не дает стольких тарифных классов и градаций провозных плат, сколько имеется градаций в ценностях перевозимых грузов. Значение классифицирования по ценности ограничивается лишь тем, что грузы приблизительно одинаковой ценности по общему правилу включаются в одну группу, для которой устанавливается одна плата; но наряду с этим можно указать не мало случаев, что в один и тот же класс включаются грузы весьма различных ценностей, и, наоборот, в зависимости от других условий, грузы одинаковой ценности оказываются помещенными в разные тарифные классы. Не мало можно указать случаев и такого рода, что грузы одной категории, оплачивая перевозку на коротких расстояниях по более высокому классу, чем грузы какой-либо другой категории, затем на более отдаленных расстояниях, таксируются сравнительно с последними, напротив того, по более низкому тарифному классу. Наконец, нельзя не указать еще и на довольно многочисленные случаи, в которых перевозка по железным дорогам подвергается более или менее сильному влиянию конкуренции водяных путей сообщения или гужевой перевозки, или конкуренции иностранных железных дорог. Во всех таких случаях железнодорожные тарифы устанавливаются и должны устанавливаться без всякого соотношения с ценностью перевозимых товаров, но лишь по соображению со стоимостью перевозки по конкурирующим путям сообщения.

В виду всех этих фактов мы не можем признать правильным мнение, утверждающее, что основанием тарифа должна служить ценность

[1]) А. Чупров. Железнодорожное хозяйство. Т. I, стр. 248. Цит. по Н. Е. Гиацинтову, стр. 47.

перевозимого предмета. На самом деле цена провоза есть плата за перевозку, а не за перевезенный предмет. Поэтому и основанием ее должна служить стоимость самой перевозки, а не стоимость перевозимых товаров. Стоимость же транспортных услуг определяется всею совокупностью условий спроса и предложения этих услуг, при чем стоимость транспортируемых грузов является только одним из этих условий: интенсивность спроса на транспортные услуги находится, по нашему мнению, в прямой зависимости от тех полезных результатов, которые могут быть достигнуты, с помощью данных услуг, теми новыми ценностями, которые создаются в народном хозяйстве посредством совершения данных перевозок. Чем выше эти полезные результаты и новые ценности, создаваемые перевозкою, тем интенсивнее спрос на такую перевозку и тем выше, конечно, платежная способность груза, предъявляемого к отправке, тем больше он может заплатить за свою перевозку. С другой стороны, интенсивность предложения железною дорогою своих услуг зависит прежде всего от размеров остающейся у нее свободной неиспользованной транспортной способности, не поглощаемой существующим движением и, следовательно, пропадающей совершенно без пользы. Затем из всего свободного, так сказать, запаса своих транспортных услуг железная дорога необходимо выделяет разные категории, сбыт которых для нее не одинаково настоятелен. Те услуги, которые сопряжены для самой железной дороги с меньшими непосредственными издержками (напр., вследствие количества или особенных свойств предъявляемых к отправке грузов), представляются для нее особенно выгодными, и следовательно сбыт их особенно желательным. Затем при наличности ценных грузов, оплачивающих более высокий тариф, для дороги будут невыгодны перевозки менее ценных грузов, способных выдерживать лишь более низкий тариф, хотя бы последний покрывал, даже с некоторым излишком, собственные издержки дороги по этим перевозкам. Таким образом, для самих железных дорог их транспортные услуги необходимо распадаются в отношении своей ценности на различные категории в зависимости от того чистого дохода, который они дают дорогам. Мы думаем, однако, что такое разделение различных транспортных услуг железных дорог в отношении их стоимости не только не противоречит, но даже требуется и общими интересами народного хозяйства. Едва ли, конечно, возможны сомнения в том, что для этих последних интересов существенно важно, чтобы из двух родов перевозок, совершенно одинаковых во всех отношениях, кроме вызываемых ими самими издержек, были совершаемы именно те, которые требуют меньших затрат труда и капитала. Менее бесспорным представляется предпочтение, которое отдается железными дорогами перевозкам товаров более ценных, оплачивающих более дорогой тариф, пред перевозками дешевых массовых товаров, выдерживающих лишь низкие тарифные ставки. Нередко приходится встречать мнения, что в указанном предпочтении дорогих грузов, служащих для потребления

достаточных классов, пред грузами дешевыми, служащими для народного массового потребления, и проявляется с особенною резкостью противоречие „коммерческих“ интересов железных дорог интересам всего общества. Мы не можем признать справедливости этого упрека. Он противоречит общей и общепринятой точке зрения, с которой всегда оценивается значение различных производств и видов промышленности в совокупном развитии всей системы народного хозяйства. В этом отношении нам никогда и ни от кого не приходилось слышать, чтобы общие интересы требовали развития и поощрения таких производств и промыслов, которые изготовлют наименее ценные продукты и дают в конце концов наименьшие чистые доходы. Напротив того, признается аксиомою, что всякий переход в сельском хозяйстве от менее ценных культур к более ценным, от менее прибыльных производств к более прибыльным, что всякое улучшение качеств продуктов перерабатывающей или добывающей промышленности, возвышающее их ценность и доходность производящих их предприятий и т. п., представляются безусловно выгодными не только для самих производителей, но и с точки зрения общих интересов народного хозяйства. Мы думаем, что этот же масштаб должен быть прилагаем и к деятельности железных дорог, представляющих одну из крупнейших отраслей промышленности в общей совокупности народного хозяйства. Требование, чтобы железные дороги предпочитали малоценные и малодоходные перевозки пред перевозками дорогими и дающими более значительную чистую выручку, совершенно противоречит указанной общей точке зрения на условия хозяйственного прогресса страны и равносильно требованию, чтобы железные дороги посредством своих тарифов не содействовали, а, напротив того, противодействовали возможно большему поднятию общей производительности народного хозяйства.

Таким образом, мы приходим к заключению, что общие интересы народного хозяйства, требуя вообще наилучшего использования транспортных сил и средств железных дорог, вместе с тем требуют, чтобы перевозились именно те грузы и в тех сообщениях, которые дают наибольшие выгоды для народного хозяйства при наименьших издержках и наибольшем доходе для самих железных дорог. При всяких других перевозках, не удовлетворяющих этим требованиям, неизбежно будет иметь место потеря более или менее значительной части стоимости железнодорожных транспортных услуг, хотя бы вырученные провозные платы не только покрывали, но даже и превышали собственные издержки железных дорог по этим перевозкам. Задача управления железнодорожными тарифами сводится к назначению таких провозных плат, которые наиболее способствовали бы развитию перевозок в указанном направлении. Но каким образом это управление может оценивать выгоды и пользу каждой данной категории перевозок для всего экономического оборота, для общих интересов народного хозяйства? Мы думаем, что в совре-

менном народном хозяйстве, основанном на самостоятельной деятельности частных хозяйств, вступающих во взаимные отношения лишь по принципам частного возмездного товарообмена и преследующих достижение возможно высшего дохода, сказанные выгоды, выражающие ценность железнодорожных услуг, могут определяться лишь платежною способностью грузов, т. е. способностью их переносить издержки транспорта. Других способов определить ценность перевозки, кроме согласия частных хозяйств, предъявляющих на нее спрос, заплатить за нее ту или другую цену, при настоящей системе экономической организации не имеется и не может быть.

Эта транспортная платежная способность поступающих на железные дороги товаров и даже их меновая ценность нередко в сознании публики сближаются с финансовою платежною способностью этих товаров и даже с платежной способностью производящих их отдельных хозяйств. Вообще, как в публике, так и печати, весьма распространено аналогизирование железнодорожных тарифов с косвенным и прямым обложением. Нередко приходится слышать соображения и доводы в том смысле, что „справедливо, чтобы груз, более дорогой, платил больше, чем груз дешевый“. „справедливо, чтобы продукты крупных промышленных предприятий облагались более высокими провозными платами, чем продукты мелкой промышленности“, „справедливо, чтобы предметы массового потребления недостаточных классов платили за перевозку дешевле, чем предметы роскоши или комфорта, потребляемые преимущественно классами более состоятельными“ и т. д., и т. д.

Соображения этого рода обыкновенно действуют весьма подкупающим образом, потому что в сознании публики они представляются имющими те же основания, на которые опираются наиболее симпатичные руководящие принципы современных финансовых систем, в силу которых к несению тягостей государственного бюджета должны быть привлекаемы по возможности более достаточные и богатые классы общества, притом каждое отдельное хозяйство пропорционально его платежной способности, выражающейся в получаемом им чистом доходе. Мы, с своей стороны, признали бы вполне справедливость упомянутых тарифных соображений, еслибы вообще идеи и принципы финансового управления могли быть прилагаемы к установлению железнодорожных тарифов. Однако, на самом деле эти две области государственных доходов—от железнодорожного хозяйства и от налогов прямых и косвенных—настолько различны, что стремление прилагать понятия и принципы фискальные к разрешению тарифных вопросов объясняется, повидимому, лишь тем обстоятельством, что как при установлении налогов и податей, так и при установлении железнодорожных тарифов приходится иметь дело с понятием платежной способности. Одинаковость этого термина, несмотря на огромное различие материального содержания самого понятия для

обеих областей, а также вообще наклонность смешивать терминологии тарифную и податную, и служат источником заблуждения.

Всякие налоги имеют своим основанием и источником благосостояние платящего населения, а косвенные налоги, в частности, еще и степень настоятельности той потребности, удовлетворению которой служат облагаемые предметы. Размеры железнодорожных тарифов, напротив того, не имеют собственно никакого прямого и непосредственного отношения к благосостоянию тех или других классов общества или к благостоянию населения тех или других районов, но коренятся, как указано выше, в различиях условий производства, передвижения, торговли и потребления поступающих на железные дороги товаров. Поэтому мы видим сплошь и рядом, что какие-либо продукты, обладающие огромною платежною способностью в податном отношении, отличаются в то же время сравнительно весьма ограниченной транспортной платежной способностью. Примерами могут служить такие предметы, как спирт, сахар, чай и другие объекты косвенного обложения. Размеры налогов, которые выносят эти предметы, и тех тарифов, которые могут быть применены к перевозке их по железным дорогам, чрезвычайно различны. Напр., по действовавшему в 1908 году тарифу [1]), за по-вагонную перевозку спирта по нашим железным дорогам во внутренних сообщениях взимается: на расстоянии в 500 в. 24.55 коп. и на расстоянии в 1.000 в. 34.16 коп. с пуда. Один пуд поступающего на железные дороги спирта содержит от 120 до 125 градусов безводного спирта и следовательно подлежит оплате налогом приблизительно в сумме 12 рублей. Такова огромная разница между настоящим акцизом и действующим железнодорожным тарифом, но она вполне соответствует огромной разнице между податной и транспортной платежными способностями спирта. В виде железнодорожного тарифа со спирта не может быть взято не только 12 руб. с пуда, хотя бы даже при одновременно полной отмене акциза, но даже 50—100 коп. при перевозке на расстояниях 500—1.000 верст. При настоящих условиях и стоимости винокурения в различных районах России повышение действующего тарифа на перевозку спирта только вдвое против существующего размера неизбежно вызвало бы закрытие многих существующих заводов, работающих на отдаленные рынки, и сосредоточие почти всей винокуренной промышленности на местах потребления спирта [2]). Ясно, что самое богатое население не станет платить за доставку спирта 50—100 коп. с пуда, если при таком размере тарифа привозный спирт окажется по своей цене выше спирта местного производства, и обратно—самое бедное население, если оно вообще в состоянии покупать какой-либо данный предмет потребления, будет оплачивать его доставку по высокому тарифу, если несмотря на

[1]) Общий тариф на перевозку грузов, № 7319, 1908 г. По классификации группа 102.

[2]) Сказанное относится, конечно, к довоенному времени.

это привозный продукт все таки обходится дешевле соответственных продуктов местного производства.

Еще меньше, чем от степени достатка населения, зависит транспортная платежная способность грузов от размеров чистого дохода тех предприятий, которые эти грузы производят. Предприятия, выпускающие грузы малоценные, обладающие ничтожной способностью переносить издержки перевозки, могут давать очень высокий чистый доход и постоянно развивать свое производство, тогда как отрасли промышленности, добывающие или изготовляющие предметы очень большой ценности, свободно оплачивающие свой транспорт по самым высоким тарифам, могут находиться в данный момент в упадке и приносить предпринимателям совершенно ничтожные доходы. Характерный пример в этом отношении представляют у нас в последние годы каменноугольное дело и золотопромышленность.

Таким образом транспортная платежная способность грузов, будучи в каждом отдельном случае перевозки прямо пропорциональна тем выгодам, которых отправитель рассчитывает достигнуть с помощью этой перевозки, не стоит ни в каком непосредственном отношении ни с платежными силами населения, ни с чистою доходностью отдельных предприятий, а еще менее с экономическим и социальным положением различных групп и классов населения. Поэтому и система тарифов, основанная на транспортной платежной способности перевозимых грузов, не может служить пригодным орудием для разрешения тех или иных задач финансовой, экономической или социальной политики. Эти отрасли государственной политики располагают своими специальными прямыми средствами для воздействия на народную жизнь, более приспособленными, а потому и более действительными для достижения соответственных задач, чем железнодорожные тарифы. Система тарификации по ценности транспортных услуг, определяемой по соображению со всею совокупностью условий производства, торговли и потребления страны, имеет свое историческое и культурное призвание, дающее ей полное оправдание с точки зрения общих интересов. Отвлеченно рассуждая, обыкновенно все признают, что экономическая жизнь каждого культурного народа находится и должна находиться в процессе постоянного развития. Этот необходимый исторический процесс развития народного хозяйства выражается, между прочим, в постоянной смене и преобладании одних сельско-хозяйственных и промышленно-фабричных производств над другими, в постоянном изменении как общего экономического характера, так в особенности взаимных соотношений и сравнительного значения различных производительных районов, в постоянном возникновении новых производств и новых потребностей и т. п. Стремление задержать этот естественный и необходимый процесс экономического развития не могло бы быть ни в каком случае оправдано с точки зрения общих интересов, так как оно привело бы

к остановке и упадку развития производительных сил всей страны и ослабило бы ее положение в конкуренции с другими народами. Но и прямое вторжение и непосредственное руководительство со стороны правительственной власти путем тарифных мероприятий представляется в этом деле, по нашему мнению, крайне опасным и в конце концов вредным. Железнодорожные тарифы не должны быть обращаемы в орудие общей экономической политики государства. Едва ли когда-нибудь будут установлены точные и ясные правила, по которым можно было бы с достаточным успехом непрерывно регулировать и направлять весь сложный ход и развитие народного хозяйства. Никогда нельзя сказать, что такая-то отрасль промышленности или такой-то производительный район уже достигли достаточного развития и что необходимо тарифными мерами задержать их дальнейшее развитие и оградить другие отрасли промышленности или другие районы от их конкуренции. Если же такое вмешательство в экономическую жизнь на самом деле будет допущено, то во всяком случае получится искусственная поддержка и поощрение одних элементов и факторов народного хозяйства как за счет других таких же элементов и факторов, так и за счет капиталов и производительных сил, представляемых железными дорогами. Система установления тарифов по ценности транспортных услуг не только свободна от указанных опасностей и недостатков, но даже оказывается вполне соответствующей условиям свободного и естественного развития народного хозяйства в том направлении, которое в каждый данный момент наиболее согласно с основным общим интересом всей экономической жизни страны—поднятием ее производительных сил и наилучшей их утилизацией. По этой системе провозные платы назначаются по ценности транспортных услуг, определяемой самим экономическим оборотом, т. е. соответственно запросу и оценке, предъявляемым в отношении этих транспортных услуг со стороны различных отраслей промышленности и различных производительных районов. Поэтому тарифы, основанные на ценности транспортных услуг, необходимо являются всегда приспособленными к меняющимся условиям и потребностям экономической жизни страны, и, таким образом, не только не задерживают и не извращают естественного и наиболее выгодного в общих интересах развития народного хозяйства, но, напротив, служат необходимым фактором этого развития, обеспечивающим именно указанный наиболее желательный его характер.

Обусловливаясь, таким образом, самым существом современного производства и обращения, тарификация по ценности является неразрывно связанной с основными началами современной хозяйственной системы и потому должна сохраняться и на будущее время, отнюдь не уступая места, с постепенным усилением обращения и железнодорожных перевозок, системе назначения средних однообразных ставок для

предметов различных ценностей, как это полагает, напр., Фр. Ульрих [1]). Последний указывает, что вообще чем слабее движение, тем тарификация по ценности является более выраженной и более точной; напротив того, чем интенсивнее становится движение, тем более может быть уменьшено число классов по ценности и тем более тарификация может приближаться к установлению средних тарифов для всех товаров. Мотивирует это Ульрих следующим образом. Чем интенсивнее становится движение, тем более начинают преобладать массовые малоценные грузы, перевозимые по низким тарифам, притом не только по своему количеству, но и по доставляемой дороге выручке, в то же время значение дорогих товаров и значение различий по классам умаляется. То же самое происходит и в движении пассажиров, благодаря все возрастающему значению пассажиров низших классов. Это ослабление значения классификации по ценности совершается в отношении перевозки товаров путем деклассирования их, т. е. путем перемещения статей более высоких тарифных классов в более низкие классы, так что, в конце концов, высшие классы исчезают частью или даже целиком; в отношении перевозки пассажиров оно выражается, равным образом, исчезновением высших классов. Кроме того, значение классификации по ценности уменьшается и естественно должно уменьшиться, по мнению Ульриха, когда переменная часть тарифа сократится чувствительным образом, благодаря полному или частичному устранению оплаты процентов по капиталу сооружения и когда, таким образом, исчезнет основной мотив для индивидуализации тарифов.

По поводу этих последних надежд Ульриха мы можем только сослаться на изложенные уже ранее в настоящем труде соображения о том, что разделение издержек железнодорожного хозяйства на расходы по оплате и погашению капиталов и на расходы, связанные непосредственно с перевозками, имеет в сущности значение лишь для определения крайнего предела возможного понижения тарифных ставок, но отнюдь не определяет размера тарифов вообще. Кроме того, исчезновение надобности оплачивать проценты и погашение капиталов сооружения не может и не должно влиять ни на цены железнодорожных услуг, ни на размеры доходности железных дорог. Что же касается указания Ульриха на процесс постепенного уменьшения числа классов, совершающегося параллельно усилению значения массовых малоценных товаров не только в общем количестве перевозок, но и для доходов железных дорог, то нельзя не признать, что факт усилившегося обращения к средним тарифным нормам в отношении Германии отмечается Ульрихом действительно верно. Но правилен ли такой образ действия, необходимо ли вытекает он из самого существа дела и соответствует ли интересам наибольшей доходности железных дорог,—этих

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

вопросов Ульрих не касается. Из того обстоятельства, что перевозки более дорогих товаров возрастают менее быстро, хотя абсолютно они все-таки значительно увеличиваются, нельзя вывести заключения, что следует отказаться от принятия в соображение при установлении цен провоза различия в ценности различных категорий грузов. Тарификация по ценности имеет одинаковое право и смысл существования как при слабом, так и при сильном движении. Если, как полагает Сакс, а вслед за ним и Ульрих, происхождение ее обусловлено особенным характером экономического строя и эксплоатации железнодорожных предприятий, то ведь эти условия возникновения системы тарификации по ценности вовсе не изменяются с появлением интенсивного движения. Наблюдаемые в некоторых местах случаи деклассифирования и установления средних норм являются на самом деле крупною ошибкой, которая объясняется частью недостаточным пониманием истинного существа тарификации по ценности и стремлением приравнивать тарифы к государственным пошлинам, частью же бюрократическою косностью и склонностью к всеобщему схематизированию, благодаря которому при усилении малоценных перевозок не было установлено новых тарифных классов соответственно ценности вновь появившихся массовых грузов. Применение средних тарифных ставок может быть вообще оправдываемо лишь в тех случаях, в которых все движение отличается однородным характером грузов, следовательно, напр., каменноугольных, фабрично-заводских и т. п. или на городских дорогах, служащих для ближайших сообщений, словом там, где все движение специализировалось, где перевозимые грузы однородны по ценности, а потому и транспортные услуги также имеют одинаковую ценность. Но ставить во главе тарифного дела, говорит Вейкс-Глон, требование средних тарифных ставок для всех грузов, требование простоты тарифов во что бы то ни стало и т. п., это—верх бюрократического тарифного искусства, избирающего форму вместо содержания [1]). В действительной жизни имеет место лишь однородность фактов и отношений, но никак не их равенство и одинаковость, а потому установление тарифов по средним нормам для всех товаров, независимо от их ценности, стоит в противоречии с основными принципами самой жизни и содержит в себе глубокую несправедливость. Вред от применения этой системы как в экономическом, так и в финансовом отношениях далеко превышает ее чисто внешние и формальные удобства.

---

[1]) Fr. zu Weichs-Glon Das finanzielle und sociale Wesen der modernen Verkehrsmittel. Стр. 168.

ГЛАВА XI.

Установление тарифов по принципам, отвечающим охранительно-покровительственным задачам железнодорожной тарификации: государственно экономическая ценность перевозимых грузов и издержки производства промышленности, как основания для назначения провозных плат.

Мы рассмотрели два основные принципа установления железнодорожных тарифов — построение их на основании собственных издержек железных дорог и на основании платежной способности перевозимых грузов. Ни один из этих принципов, как мы видели, не оказывается пригодным для построения тарифов, если последние рассматриваются, как простое орудие экономической или социальной политики. Тарифы, построенные как на основании собственных издержек железных дорог, так и на основании платежной способности перевозимых грузов, дают в практическом применении свои неизбежные определенные результаты, которые лишь случайно могут совпадать с теми задачами экономической или социальной политики, которые в каждый данный момент преследуются государственной властью. Однако, в самой природе этих принципов не содержится таких элементов, благодаря которым получалось бы надлежащее приспособление тарифных ставок к разрешению упомянутых задач воздействия на ход народной жизни. Между тем, в новейшее время, как указано в одной из предыдущих глав, за последовавшим формальным упорядочением тарифного дела, в особенности у нас, в России, и в Германии, чаще и чаще предъявляются требования, чтобы железнодорожные тарифы служили орудием общей экономической и социальной политики государства, чтобы главным своим назначением они имели вообще удовлетворение различных потребностей народной и государственной жизни, но не ограничивались простым удовлетворением потребностей страны в пространственном перемещении людей и грузов.

В предыдущем изложении мы посвятили уже одну главу настоящего труда специальному рассмотрению вопроса о том, насколько, с точки зрения общих принципов экономической политики и основных законов народного хозяйства, представляется желательной и допустимой система управления железнодорожными тарифами, ставящая себе основной задачей непосредственное и постоянное руководительство ходом экономической жизни страны и удовлетворение, посредством железных дорог, различных народных и государственных потребностей. Разрешив этот вопрос безусловно в отрицательном смысле, мы не будем более возвращаться к нему, но считаем необходимым коснуться вопроса о тех принципах, которые могли бы быть положены в основание назначения провозных плат, если признается необходимым принять ска-

занную систему управления железнодорожными тарифами. Ясно, что основаниями для построения тарифов в таком случае не могут служить ни собственные издержки железных дорог, ни платежная способность перевозимых грузов, и мы думаем, что ни чем иным, как простым недоразумением и недостаточным знакомством с существом железнодорожного тарифного дела, можно объяснить нередко встречающиеся в среде защитников тарифного покровительства заявления—со стороны одних, что они признают справедливым, чтобы „более дорогие товары оплачивали более высокий тариф, чем товары дешевые", а со стороны других, напротив того, чрезвычайно настойчивые требования, чтобы размеры провозных плат исчислялись по собственным издержкам железных дорог в зависимости от таких „естественных" элементов перевозки, как вес или объем груза, расстояние перевозки, скорость и т. п.

Обращаясь к рассмотрению тех принципов железнодорожных тарифов, которые могли бы быть признаны наиболее отвечающими покровительственной системе железнодорожной тарификации, мы должны прежде всего констатировать, что самое обозрение таких принципов представляется чрезвычайно затруднительным, потому что они до сих пор никем из защитников упомянутой системы даже не формулированы и никакой разработке не подвергались. Поэтому приходится частью извлекать их из отдельных замечаний, встречающихся у различных авторов, частью же просто догадываться о них по тем требованиям, которые предъявляются к железнодорожным тарифам в различных частных случаях.

Что касается прямых указаний на принципы построения железнодорожных тарифов, как орудия государственного воздействия на экономическую и социальную жизнь, то в этом отношении встречаются собственно лишь указания на необходимость основывать тарифные ставки на „общем хозяйственном значении перевозимых товаров", или „на государственно-экономической ценности грузов". Последнее понятие развивается довольно подробно Вейкс-Глоном [1]). Хотя и при государственном хозяйстве, говорит он, классификация по принципу ценности должна по общему правилу при всяких обстоятельствах сохранять свою силу, но меновая ценность перевозимых грузов не может составлять здесь единственного критерия. Принятие меновой ценности возникает непосредственно из взаимодействия отдельных частных хозяйств, отличается субъективным характером и потому не может иметь для государственного хозяйства главного значения при расценке товаров, при распределении их по тарифным классам. Такое значение в этом случае может принадлежать только государственно-экономической ценности транспортируемых товаров. Это новое понятие получается от введения в вопрос о ценности объективной точки зрения. Государственно-экономическая ценность предмета возникает, с одной стороны, из соотношения

[1]) Fr. zu Weichs-Glon. Das finanzielle und sociale Wesen der modernen Verkehrsmittel. Стр. 171—173.

между государственным хозяйством и обнимаемыми им частными хозяйствами, с другой же стороны,—из соотношения между различными государственными хозяйствами. По первого рода отношениям государственно-экономическая ценность предмета определяется важностью и положением его производства в общей совокупности национальной продукции, а также потребительною ценностью предмета, размерами и распространенностью потребности, которую он удовлетворяет, наконец—значением удовлетворения этой потребности. По отношениям второго рода, т. е. между различными государственными хозяйствами, государственно-экономическая ценность предмета определяется значением тех выгод, которые могут получиться для государства или для входящих в его состав отдельных хозяйств из положения, занимаемого этим предметом на мировом рынке. Вопрос о распределении товаров по классам имеет огромное принципиальное значение; в способе разрешения его выражается основная тенденция тарифной политики. Классифицирование товаров по их государственно-экономической ценности впервые делает возможным приспособиться в этой области к фактически существующим хозяйственным отношениям, что большею частью не могло бы быть достигнуто при классифицировании по меновой ценности. Примером может служить классифицирование хлеба в зерне и перемолочных продуктов. На основании принципа меновой ценности обработанный продукт должен быть отнесен в более высокий класс, т. е. должен быть таксируем дороже, чем сырой материал, и часто это и есть правильный образ действий. Однако, в некоторых случаях может оказаться много важных государственных соображений, как, например, поддержание существующих мукомольных предприятий, содействие вывозу переработанных продуктов и т. п., которые говорят в пользу того, чтобы отнести оба продукта в один и тот же класс и, таким образом, поощрить в интересах сельского хозяйства перемол на местах производства зерна и утилизирование отбросов на корм местного скота. В общем можно сказать, что в государственно-экономической скале ценностей орудия производства, а также продукты добывающей и земледельческой промышленности, в особенности хлеба, занимают самое высокое место; в пользу этого говорят и важные социально-политические соображения. Сырой материал для фабричного производства, а также уголь, равным образом относятся к самым высшим классам. Напротив того, важнейшие предметы потребления не падают уже в соседние классы, а полуфабрикаты и готовые изделия следует относить в низшие классы. Здесь уже выступает на первый план меновая ценность предметов, как определяющий момент в классифицировании, потому что как бы даже ни было важно в государственном отношении производство его внутри страны, но всякая тарифная льгота, предоставленная именно на этом основании, осталась бы по своей незначительности несомненно без всякого влияния на произво-

ство и сбыт этого продукта, а следовательно, пошла бы всецело в пользу торговцев и явилась бы бесцельным пожертвованием государственного дохода.

Построенная по таким принципам классификация и выражает по мнению Вейкс-Глона [1]), цели государственно-экономической тарифной политики, заключающиеся, с одной стороны в том, чтобы были достигнуты наибольшие выгоды в отношении общих государственных задач, а с другой—были предоставлены и относительно наибольшие полезные результаты отдельным частным хозяйствам. При этом Вейкс-Глон замечает, что для системы классификации по государственно-экономической ценности представляется характеристичным то обстоятельство, что в противоположность частно-хозяйственной классификации, основанной преимущественно на меновой ценности, по сказанной классификации для высших классов устанавливаются наиболее низкие, а для низших классов—наиболее высокие тарифные ставки.

Таков принцип государственно-экономической железнодорожной тарификации, по объяснению Вейкс-Глона. Мы изложили почти все, что говорит он об этом принципе во всей своей книге, и не можем не заметить, что принцип этот обоснован названным автором слишком недостаточно. Где и кем определяется государственно-экономическая ценность различных товаров, обращающихся в стране? В чем находит себе объективное выражение этот совершенно новый вид товарной ценности, впервые устанавливаемый Вейкс-Глоном? В объяснениях Вейкс-Глона мы не находим никакого ответа на эти вопросы; напротив того, из этих объяснений можно видеть, что термину „государственно экономическая ценность“ в сущности не соответствует никакое определенное экономическое понятие, но что этот термин обнимает собою всю совокупность взглядов правительственной власти на условия и нужды народного хозяйства, на относительную важность различных отраслей промышленности для удовлетворения внутренних потребностей и для внешней торговли и т. д., и т. д. Соответственно с этими взглядами, а не с какой-то фантастической государственно-экономической ценностью, и будут определяться размеры тарифных ставок для разных грузов, если бы была принята система тарификации по этой ценности. Но если, таким образом, „государственно-экономичсская ценность“ не имеет ни объективного основания, ни объективного выражения своей величины, то она и не может служить на практике руководящим принципом для управления железнодорожными тарифами. Выставление Вейкс-Глоном принципа построения тарифов по „государственно-экономической ценности“ не может даже не вызвать недоумения, потому что этот принцип решительно несогласим с его основными взглядами на задачи и основания железнодорожных тарифов, которые он совер-

[1]) Ib. 51, стр. 173.

шенно определенным и последовательным образом развивает на протяжении всего своего труда „о финансовой и социальной природе современных средств сообщения". Взгляды эти сводятся к тому, что управление железными дорогами, не только частными, но и государственными, должно стремиться к получению возможно высшего чистого дохода и что основанием для построения тарифов хотя практически и может служить меновая ценность грузов, но на самом деле является ценность самих транспортных услуг, оказываемых железными дорогами. Несогласимость этих основных начал с понятием „государственно-экономической ценности" и недоумение, вызываемое этим последним понятием, еще более усиливаются замечаниями, которые делаются Вейкс-Глоном относительно необходимости тарификации исключительно по ценности (reine Werthtarifirung). Комбинированная система тарификации—по ценности и по относительной таре—признается им безусловно ошибочной; эти два принципа противоречат один другому и уничтожают результаты друг друга. Чтобы тарификация по ценности могла принести свои полезные результаты и чтобы она обеспечивала достижение задач государственно-экономической тарификации, безусловно необходимо, по его мнению, чтобы распределение товаров по классам производилось исключительно на основании ценностей и чтобы сюда не были примешиваемы никакие другие критерии, как это делается в настоящее время железными дорогами и пароходствами, практикующими сказанную комбинированную систему [1]).

Эм. Сакс [2]) также упоминает, что иногда на ряду с меновою стоимостью товара выставляется такой момент, как „общее хозяйственное значение предмета", и с своей стороны высказывает, что решающее значение в деле тарификации должно принадлежать единственно меновой ценности, в которой находят свой масштаб и все другие моменты, подобные приведенному.

Таким образом, ни „государственно-экономическая ценность", ни „общее хозяйственное значение" предметов, поступающих на железные дороги, не могут, по нашему мнению, служить на практике сколько-нибудь удовлетворительным основанием для построения тарифов, имеющих целью определенное воздействие на ход экономической жизни и на развитие различных отраслей народного хозяйства. Более точный и объективный критерий для выработки таких тарифов может дать применение того же принципа, по которому вырабатываются тарифные ставки в системе таможенного покровительства. Таможенные тарифы этой системы имеют одну общую цель—уравнение условий конкуренции произведений туземной промышленности с однородными иностранными продуктами, при чем средствами для такого уравнения условий служит или установление таможенных пошлин на ввозимые иностран-

[1]) Ib., стр. 177.
[2]) Die Verkehrsmittel. B. II, стр. 421.

ные товары, или предоставление экспортных премий вывозимым туземным продуктам. Таможенные пошлины являются новым добавочным элементом к издержкам производства и доставки чужеземных продуктов, и должны возвышать цену последних до такого уровня, который соответствует условиям и издержкам местного производства и торговли. Экспортные премии, напротив того, представляют собою принятие на счет казны некоторой доли издержек производства и доставки местных продуктов на иностранные рынки, с целью понизить цену этих последних до уровня заграничных цен. Таким образом, как таможенные пошлины, так и экспортные премии в отношении своего размера должны иметь основанием по возможности точное исчисление издержек производства и торговли данными продуктами на родине и за-границею. Применением такого же принципа к построению железнодорожных тарифов можно, по крайней мере, до некоторой степени, достигнуть результатов, аналогичных с результатами, достигаемыми посредством таможенных пошлин и экспортных премий, а именно уравнения издержек и условий производства и торговли какими-либо продуктами в пунктах их отправления и в пунктах назначения.

Обратимся к рассмотрению по существу принципа построения железнодорожных тарифов по издержкам производства и торговли в различных отраслях народной промышленности. Прежде всего нельзя не напомнить, что задача таможенного покровительства далеко не так обширна и трудна, как задача покровительства посредством железнодорожных тарифов. Последнее не только обнимает охрану и поддержку туземной промышленности в ее конкуренции с промышленностью заграничной, чем собственно и исчерпывается задача таможенных мер, но имеет главной своей целью регулирование всего хода народного хозяйства, содействие развитию всех отраслей промышленности, пользующихся услугами железных дорог, ограждение одних производительных районов от конкуренции других и т. д., и т. д. Соответственно с этим чрезвычайным расширением поля действия затрудняется в огромной степени и применение упомянутого принципа к исчислению размеров тарифных ставок. Железнодорожные тарифы вообще захватывают хозяйственную жизнь гораздо шире и глубже, чем тарифы таможенные. Тогда как последние имеют своим предметом лишь некоторые отрасли промышленности и предоставляют всем предприятиям страны по каждому покровительствуемому производству равномерную охрану или поддержку в виде одинаковых таможенных ставок или экспортных премий, влияние железнодорожных тарифов распространяется собственно на все отрасли промышленности и на все классы населения, при чем для каждой местности и даже нередко для отдельных предприятий по необходимости устанавливаются особые провозные платы. По этому при выработке той или другой таможенной меры исчисление издержек производства и вообще выяснение сравнительных условий

конкуренции должно быть произведено лишь в отношении двух районов производства (главнейшего туземного и наиболее сильного иностранного), при выработке же тарифов железнодорожных, эти исчисления должны обнимать всю совокупность производительных местностей и отдельных пунктов.

Выше мы уже видели, с какими вообще трудностями сопряжены всякие исчисления собственных издержек производства на каждую единицу продукта, какой условностью и приблизительным характером необходимо отличаются все исчисления этого рода. Понятно, в виду этого, что принятию всяких таможенных мер предшествуют весьма обширные и сложные статистико-экономические исследования. Хотя эти предварительные работы и не дают все-таки вполне точных и достоверных данных, но таможенное покровительство легче мирится с такими данными как по тому, что, обнимая всю совокупность отечественной производительности и не подавляя в ее среде внутренней конкуренции, оно может довольствоваться известной степенью приближения, так и потому, что обыкновенно оно рассчитывается на более или менее продолжительные периоды времени. Регулирование же внутренней конкуренции и вообще поддержка внутренней промышленности посредством железнодорожных тарифов, с одной стороны, нуждается в более точных данных относительно издержек производства, а, с другой стороны, получение этих данных для целей тарифного управления гораздо труднее. Точность данных представляется особенно важной, потому что железнодорожные тарифы подчиняют своему влиянию все промышленное соперничество, а не только конкуренцию со стороны иностранного ввоза. Трудность же получения таких данных обусловливается уже самым характером железнодорожного тарифного дела, отличающегося гораздо большею подвижностью, чем таможенные тарифы, и потому не допускающего возможных в той области обширных и сложных предварительных работ. Управление железнодорожными тарифами по необходимости должно довольствоваться в отношении знакомства с издержками и условиями производства и сбыта или общеизвестными материалами, фактами, признаками и т. п., или же должно обращаться за необходимыми сведениями к самим промышленникам и торговцам, заинтересованным в установлении того или другого тарифа. Что касается материалов первого рода, то они безусловно заслуживают внимания, когда дело идет о крупных производительных районах, о средних величинах для многих предприятий, и когда принимаемые на основании этих данных меры предназначаются на более или менее продолжительные периоды времени. Во всяком случае эти данные могут служить при выработке железнодорожных тарифов лишь как один из элементов в общей совокупности соображений, основанных на практическом опыте применения прежних тарифов, на данных железнодорожных перевозках, о товарных ценах, о стоимости железнодорожных

услуг. Но при разрешении частных тарифных вопросов, при установлении тарифов для отдельных станций или небольших производительных районов, основываться на общеизвестных фактах и материалах значит заведомо решаться на принятие запоздалых тарифных мер, не отвечающих уже положению дела в данный момент. Что же касается сведений, даваемых заинтересованными представителями промышленности и торговли, то к таким сведениям необходимо относиться с крайней осторожностью, потому что, помимо возможных ошибок с их стороны, всякие сведения и данные этого рода, в огромном большинстве случаев, представляются чрезвычайно односторонними, тенденциозными, направленными для поддержания благоприятных для заинтересованных лиц мер во что бы то ни стало. Из личного опыта мы знаем даже такой случай, что представители одной и той же отрасли промышленности, притом почти в одно и то же время, давали совершенно различную характеристику положения и условий этой промышленности,—с одной стороны в тарифном совещании, в котором они, желая добиться тарифных льгот и понижений, рисовали положение своих предприятий весьма угнетенным, а с другой стороны,—в совещании, в котором речь шла об оценке этих предприятий и об открытии им кредита, давали прямо противоположную картину. Управление железнодорожными тарифами, хотя нередко и имеет достаточные основания к тому, чтобы отнестись критически к заявлениям представителей промышленности и торговли и отказать им в полном доверии, однако, лишь в редких случаях располагает своими самостоятельными данными, по которым оно могло бы сколько-нибудь точно определить меру необходимой тарифной поддержки [1]). В особенности это трудно для правительственных учреждений, заведывающих тарифами крупной рельсовой сети. Но некоторые писатели и опытные железнодорожные деятели отрицают возможность этого и для отдельных железнодорожных дирекций.

В VII главе настоящего труда нами приведены относящиеся к этому вопросу мнения известного австрийского министра путей сообщения Билинского и заключение австрийской тарифной анкеты 1883 года,

[1]) Известный немецкий ученый проф. Карл Диль высказывает следующие суждения относительно участия „практиков“ в разрешении вопросов о мерах экономической политики. Если суждение „практика“ уже не может быть достаточным в тех случаях, когда дело идет о познании фактов настоящего и прошлого (des Bertehenden und Gewordenen), то оно совершенно недостаточно, когда возникает вопрос de lege ferenda, вопрос о том, какие меры экономической политики должны быть приняты в той или иной области... И причина этого заключается в том, что практики всегда являются вместе с тем и заинтересованными: поэтому, давая суждение, как сельские хозяева, как купцы, фабриканты, банкиры, владельцы складов и т. п. о тех или иных мерах экономической политики, необходимо оказываются пристрастными в своих суждениях, потому что соответственные законодательные меры часто затрагивают самым решительным образом их частно-хозяйственные интересы.. Здесь действуют не только чисто эгоистические мотивы, но часто и любовь к своему делу... По некоторым вопросам правительства вынуждены собирать материалы у заинтересованных, но они всегда хорошо поступят, если будут пользоваться с осторожностью конечными заключениями соответственных кругов о проектируемых мерах“. Karl Diehl, Theoretische Nationalokonomie. B I, стр. 140.

решительно отрицающие возможность для железных дорог составить себе правильное суждение о возможных конъюнктурах в различных отраслях торговли и промышленности. Эти мнения представляются безусловно правильными, если речь идет о крайнем индивидуализировании железнодорожных тарифов в пространстве и во времени, доходящем до „торговли тарифными ставками". Последняя решительно не под силу железным дорогам уже по одним тем причинам, на которые указывается Билинским и австрийской тарифной анкетой 1888 г. Но если дело идет об установлении общих однообразных тарифов для целых крупных сетей, притом на более или менее продолжительное время, то приведенные мнения нельзя не признать в значительной степени преувеличенными. На самом деле, как мы уже сказали, даже те данные об условиях и издержках производства и сбыта, которые доступны управлениям железнодорожными тарифами, представляют при выработке провозных плат значительную цену наряду со всею совокупностью данных, необходимых для суждения о ценности железнодорожных услуг и платежной способности грузов. Тарификация, основанная на этих последних элементах, не задается целями искусственной поддержки, но при постепенной выработке своих тарифов идет эмпирическим путем постепенного выяснения платежной способности грузов, посредством накопления статистических данных о развитии обращения на почве действующих тарифов. Получившиеся в результате новые тарифы могут оказаться для одних местностей и производств более благоприятными, для других—менее благоприятными, но это будет не целью установленных тарифов, а лишь простым следствием фактического изменения экономических отношений, которым определяется и мера полученной каждым производством и каждой местностью тарифной поддержки. При построении же тарифов, на основании издержек производства в различных местностях и отраслях промышленности с прямою целью воздействия и покровительства, данные об этих издержках приобретают исключительное значение и потому должны отличаться полною точностью и индивидуальным характером, что, как мы видели, является совершенно невозможным. Тарифы, построенные на этом основании, в огромном большинстве случаев окажутся не соответствующими действительному положению дела и будут представлять или чрезмерное и излишнее по существу покровительство, или, напротив того, не достаточное и потому не достигающее цели.

Помимо этого, установление железнодорожных тарифов на основании издержек производства в различных отраслях промышленности и в различных производительных районах сопряжено и с другими весьма важными неудобствами, вследствие которых тарифы, построенные по этому принципу, едва ли могут быть признаны удовлетворительными с точки зрения общих интересов народного хозяйства. Прежде всего, нельзя не отметить существенной разницы между повышением

тарифов, которое производится при системе тарификации по ценности, вследствие того, что изменились все те экономические отношения и условия, которыми определяется ценность железнодорожных услуг и платежная способность перевозимых грузов, от того повышения провозных плат, которое принимается при покровительственной тарифной системе на основании издержек производства. В первом случае повышение тарифа не может иметь в результате никакого сокращения в общей сумме перевозок, потому что оно предпринимается или вследствие того, что повысилась платежная способность грузов, для которых тариф повышается, или вследствие того, что перевозка грузов, оплачиваемых по дешевым тарифам, затрудняет пользование транспортными силами железной дороги в интересах передвижения продуктов более ценных и более доходных производств народного хозяйства. Как в том, так и в другом случае, повышение тарифа способствует тому, что производительные силы железных дорог обращаются на работу, наиболее ценную и выгодную с точки зрения общих интересов народного хозяйства. Совершенно иные результаты дает повышение железнодорожного тарифа с целью ограждения одних местностей и производств от конкуренции других однородных местностей и производств. Если в основание такого повышения тарифа положено действительно точное исчисление разницы в издержках производства и повышение достигло своей цели, то результаты его выражаются непосредственно в сокращении перевозок, т. е. сокращении полезной работы железнодорожного аппарата, или, другими словами, в непроизводительной растрате капиталов и труда, затраченных на сооружение и поддержание в действии этого аппарата. Последнее, конечно, ни в каком случае не может быть признано отвечающим общим интересам народного хозяйства в его совокупности. При этом, однако, даже самая цель повышения тарифа—ограждение от конкуренции—может оказаться недостигнутой, потому что грузы могут направиться гужевыми или водными путями на те потребительные рынки, доступ на которые предполагалось заградить им посредством повышения тарифа. Таким образом, охранительная сила железнодорожных тарифов ограничивается стоимостью доставки по другим конкурирующим путям сообщения, и в результате оказывается, сравнительно с таможенными пошлинами, которые могут быть назначаемы во всяком желательном размере, весьма небольшою.

Еще слабее значение железнодорожных тарифов, как орудия поддержки и покровительства. Если вычесть из тарифа всю совокупность собственных издержек железных дорог, то свободный остаток, которым можно будет располагать для покровительственных целей, в очень многих случаях окажется значительно ниже разниц в расходах и условиях производства в различных районах. Если же при оказании помощи и поддержки посредством тарифных мер не ограничиваться никакими собственными издержками железных дорог, то тарифное покровительство

превратится в простую раздачу субсидий через посредство железнодорожных касс. Но даже и в таких случаях всякий покровительственный железнодорожный тариф для поддержки экспорта туземных продуктов за-границу очень легко может быть парализован повышением таможенных пошлин в иностранных государствах. Затем, необходимо еще иметь в виду, что строгое проведение принципа построения тарифов на основании издержек производства в различных местностях неизбежно должно привести к чрезвычайной сложности, запутанности и пестроте тарифов, с допущением множества случаев назначения провозных плат за короткие расстояния в более высоком размере, чем за расстояния более отдаленные. Причиною является то обстоятельство, что издержки производства почти во всех отраслях промышленности, каких бы то ни было, отнюдь не изменяются по различным районам всегда в убывающем и притом правильном порядке по мере удаления этих районов от потребительных рынков. Следующий пример может пояснить эту мысль. В происходившем в 1896 году совещании при департаменте железнодорожных дел по общему пересмотру хлебных тарифов многочисленными представителями сельского хозяйства очень настойчиво предъявлялось требование о поддержании сельского хозяйства посредством понижения хлебных тарифов, при чем, как основание для этого требования, приводился размер издержек производства хлеба в различных районах. Указывалось на то, что действовавшие тогда вывозные хлебные тарифы, выработанные в 1893 году, оказывались при низких хлебных ценах 1894—1896 гг. чрезмерно высокими и поглощали столь значительную долю портовых цен, что получившийся на местах производства остаток не покрывал даже собственных издержек сельского хозяйства по обработке земли и уборке хлеба. На этом и основывалось требование о понижении тарифов в такой мере, чтобы за вычетом тарифа из портовой цены сельскому хозяину оставалась известная сумма в виде ренты на землю, прибыли на текущие затраты и, наконец, в вознаграждение за труд. Аналогичное требование предъявлялось и в отношении внутренних тарифов, коренным недостатком которых признавалось неправильное соотношение между тарифными ставками для коротких и для отдаленных расстояний, вследствие чего конкуренция хлеба, производимого на окраинах, отражалась угнетающим образом на земледелии центральных губерний. Для устранения этого коренного недостатка внутренних хлебных тарифов, большинство представителей сельского хозяйства центральных и привислинских губерний признавало необходимым построить эти тарифы таким образом, чтобы в них учитывалось все различие условий (стоимость земли, издержки производства хлеба и т. п.), в которых находятся разные районы [1]).

[1]) „Журнал совещания по общему пересмотру в 1896 году тарифов на перевозку хлебных грузов". Спб. 1896. Стр. 21, 24, 25, 29, 30 и др. „Журнал тарифного комитета по общему пересмотру в 1896/7 году тарифов на перевозку хлебных грузов". Спб. 1897. Стр. 13—14.

По поводу этих требований об установлении хлебных тарифов на основании таких элементов, как стоимость земли, издержки производства хлеба и т. п., прежде всего не можем не заметить, что они логически необходимо приводят и даже содержат в себе требование, чтобы управление железнодорожными тарифами не только произвело точное исчисление всех указанных элементов, но, кроме того, и определило бы для каждого земледельческого района справедливые размеры ренты, прибыли и вознаграждения за труд сельского хозяина. Если это требование никем в определенной и открытой форме не предъявлялось, то это объясняется, по нашему мнению, как простым недостатком последовательности, так еще в большей степени тем, что предъявление такого требования всеми было бы признано просто за reductio ad absurdum всех домогательств упомянутой группы сельских хозяев в отношении строя железнодорожных тарифов на перевозку хлебных грузов.

Независимо от этой, безусловно недопустимой и фактически неосуществимой, регламентации экономических отношений в сфере сельского хозяйства, установление хлебных тарифов на основании издержек производства хлеба в различных земледельческих районах привело бы к следующим результатам в отношении строя этих тарифов. В известном издании „Влияние урожаев и хлебных цен на некоторые стороны русского народного хозяйства“ приводятся следующие данные о средней стоимости производства 1 пуда хлеба по различным районам, полученные в результате весьма тщательных и сложных вычислений (в копейках):

Группы губерний	Рожь при урожае			Овес при урожае			Яровая пшеница при урожае		
	1881—1890 гг.	1883—1892 гг.	1894 года	1881—1890 гг.	1883—1892 гг.	1894 года	1881—1890 гг.	1883—1892 гг.	1894 года
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. Северн. „	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:									
районы:									
восточный	51,5	52,5	50,5	42	50	33,5	—	—	—
западный . . .	49	52,5	47	42,5	46 5	33	—	—	—
VIII. Приозерная:									
С.-Петербургская . .	63,5	62,4	83	47	48	52,5	—	—	—
остальные	49	52	59,5	43,5	45	41	—	—	—
IX. Северо-западная . . .	55	60	48,5	46	47	36	—	—	—
X. Прибалтийская	50	51,5	51	44	45	43,5	—	—	—

Из этой таблицы видно, что издержки производства хлеба отнюдь не представляются какой-либо устойчивой величиной, которая, не говоря уже о крайне условном, приблизительном и даже сомнительном ха-

рактере ее по самому существу, могла бы послужить твердым и объективным основанием для установления тарифов. Они колеблются весьма сильно как по различным районам, так и по периодам времени, за который исчислены, так что соотношения между отдельными районами также подвергаются весьма сильным изменениям. Но в приведенной таблице колебания издержек производства по районам и по периодам еще значительно смягчаются вследствие того, что данные об этих издержках взяты в среднем по весьма крупным районам, обнимающим целые группы губерний, и за длинные периоды времени. Различия в издержках в пределах отдельных губерний, а тем более отдельных уездов, и притом за один годичный период, гораздо значительнее, чем между приведенными средними величинами для весьма обширных районов. Примером таких колебаний могут служить нижеследующие данные о стоимости производства хлеба в Саратовской губернии, заимствуемые нами из подробного местного исследования, произведенного по поручению земства этой губернии [1]). В этом исследовании средняя стоимость 1 пуда хлеба по всей Саратовской губернии для самого посевщика-хозяина исчислена: ржи в 71 коп., при колебании от 59 коп. (в Балашовском уезде) до 80 коп. (в уездах Вольском и Камышинском), и пшеницы в 67 коп., при колебании от 40 коп. (Кузнецкий у.) до 86 коп. (Сердобский у). Колебания в пределах уездов гораздо значительнее. Напр., в Балашовском уезде рожь, при средней стоимости производства в 59,2 коп. пуд., обошлась:

	Пудов	Работы. Коп. за пуд	Земельн. рента.	Всего коп.
Собранная с 12,775 дес	324,923	58,1	41,4	99,5
„ „ 42,144 „	1,419,666	45,6	35,1	80,7
„ „ 38,347 „	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 таких огромных колебаниях издержек производства хлеба возникают огромные затруднения для построения тарифов на основании их. Если, действительно, за вычетом из портовой цены (напр., в Либаве 56 к. [2]), средняго тарифа для Саратовской губернии (24—25 к.), получается остаток (31—32 к.), не достаточный для возмещения издержек по производству 324,923 пуд., обошедшихся без ренты по 58,1 к. за пуд, то этот остаток с избытком покрывает расходы по производству 2.093.964 пуд., обошедшихся по 22,4 к. пуд. Очевидно, что при таких условиях выработка тарифов на основании и в точном соответствии с издержками производства хлеба должна неизбежно привести к чрезвы-

[1]) П. Слепцов. „Во что населению Саратовской гувернии обходится производство хлеба". Оттиск из сборника саратовского земства. Стр 102, 106, 202. Данные относятся к 1893 году.

[2]) Цена 1897 года, ныне 69—71 к.

чайному разнообразию тарифов, при чем во многих случаях тарифы от более отдаленных местностей были бы ниже, чем от местностей, ближайших к рынкам сбыта. Такой строй тарифов, в свою очередь, вызвал бы множество переотправок с целью обойти высокие тарифы, и таким образом оказалось бы, что вся система сообразования тарифов с издержками производства хлеба должна остаться в значительной степени лишь на бумаге, но не может быть осуществлена на практике. Затруднения эти, а также крайняя сложность и запутанность тарифов, как неизбежные последствия применения рассматриваемого принципа к построению тарифов, во много раз усиливаются в том случае, если по этому принципу будут не только установлены вывозные тарифы, с целью оказания помощи отечественному земледелию в конкуренции его с другими странами на международном рынке, но будет также произведено и тарифное урегулирование конкуренции между различными внутренними земледельческими районами на различных внутренних рынках. Все это приводит нас к решительному убеждению, что построение тарифов в точном соответствии с издержками производства представляется решительно невозможным. Поэтому, если все-таки признается в каком-либо случае необходимым воспользоваться железнодорожными тарифами, как орудием общей торгово-промышленной политики, в целях покровительства, поддержки или охраны каких-либо отраслей промышленности страны или производительных районов, то остается возможным лишь принять в основание тарифных ставок самые общие средние издержки в покровительствуемых производствах или районах и устанавливать понижения или повышения провозных плат на какую-нибудь среднюю для всех заинтересованных величину. Так, напр., при общем пересмотре хлебных тарифов в $189^{6}/_{7}$ году для облегчения нашему сельскому хозяйству экспорта хлеба на заграничные рынки проектировалось общее и одинаковое для всех понижение вывозных хлебных тарифов, начиная с расстояний в 1.000 верст, в 5 к. с пуда. Однако, такой способ построения тарифов страдает, по нашему мнению, также весьма существенными недостатками. Так, упомянутое общее понижение хлебных тарифов в 5 к. с пуда, как мера помощи сельскому хозяйству, а не как простой способ привлечения грузов на железные дороги, могло оказаться действительно целесообразным лишь в отношении сравнительно небольшого числа хозяйств. Напр., по выше приведенному Балашовскому уезду, Саратовской губ., эта льгота оказала бы поддержку, хотя приблизительно в размере нужды в ней только третьей категории хозяйств, издержки которых составляют $28,_{1}$ к. с пуда. Что же касается первых двух категорий, то, на основании вышеприведенных цифр [1]), положение хозяйств этих категорий являлось в

[1]) Издержки без ренты составляют $58,_{1}$ и $45,_{6}$ к. на пуд, а остаток на месте от портовой цены, за вычетом из нее тарифа, составляет только 31—32 к. с пуда

то время столь критическим, что понижение тарифа на 5 к. было бы слишком далеким от размеров необходимой им поддержки; принятие этой меры, очевидно, не могло бы спасти их от разорения, при сохранении прежних условий производства и сбыта. Четвертая категория хозяйств, у которой издержки производства составляют лишь 22,4 к. на пуд, напротив того, и при низком уровне хлебных цен в 1896 г. вовсе не нуждалась в понижении тарифа; для нее это понижение явилось бы лишь простой прибавкой к земельной ренте. При этом нельзя не обратить особенного внимания на следующую невыгодную сторону общего понижения хлебных тарифов, как меры поддержания хозяйств, находящихся в тяжелом положении. Так как издержки производства с 1 пуда выше на малоплодородных участках и ниже—на тех, с которых собирается большое количество пудов, то общее понижение тарифов, как одинаковая скидка с каждого отправляемого по железной дороге пуда хлеба, окажет наибольшую поддержку именно тем хозяйствам, которые в такой поддержке наименее нуждаются, и, наоборот, помощь будет тем меньше, чем большая нужда в ней чувствуется. Для местностей же, не пользующихся железными дорогами, общее понижение железнодорожных тарифов явилось бы мерою, совершенно несправедливою и даже вредною, так как, удешевляя перевозку хлеба для конкурирующих с ними районов и тем самым оказывая влияние на хлебные цены в смысле общего понижения их, эта мера оставляет упомянутые местности без всякой помощи.

В одной из предыдущих глав настоящего труда мы специально рассматривали вопрос о том, насколько вообще представляется допустимым, с точки зрения общих принципов рациональной экономической политики, ставить управлению железнодорожными тарифами охранительно-покровительственные задачи в отношении народного хозяйства, и пришли к безусловно отрицательному ответу на этот вопрос. Ныне, рассмотрев принципы построения железнодорожных тарифов на основании „государственно-экономической ценности“ перевозимых грузов и на основании издержек производства в различных отраслях промышленности и в различных производительных районах, мы приходим к заключению, что эти принципы, хотя и представляются из всех других принципов построения железнодорожных тарифов наиболее пригодными для достижения упомянутых целей—охраны и покровительства, однако, на самом деле могут служить осуществлению этих целей лишь весьма неполным и недостаточным образом. В то же время, являясь по существу своему весьма неопределенными и не вытекая из условий железнодорожного хозяйства, они неизбежно вносят пертурбации в естественное и нормальное развитие народного хозяйства и во многих случаях прямо противоречат основному руководящему принципу управления железными дорогами, по которому последнее должно быть направлено к возможно

лучшему и наиболее широкому использованию транспортных сил и средств железнодорожных предприятий.

Нам остается в заключение настоящего обзора различных принципов установления железнодорожных тарифов сказать несколько слов о тех случаях тарификации грузов, в которых, посредством принятия тех или других тарифных мер, имеется в виду облегчить удовлетворение каких-либо потребностей народной или государственной жизни. Примерами могут служить случаи установления разного рода специальных и льготных тарифов, включая сюда и предоставление казной безвозмездности железнодорожных услуг для перевозки хлеба в пострадавшие от неурожая местности как для облегчения продовольственных нужд населения или для корма скота, так и для обсеменения полей, для перевозки удобрительных веществ, семян, земледельческих машин и т. п., на проезд рабочих, переселенцев, учащихся, для перевозки войск и воинских грузов, почты и т. д. и т. д. Все тарифные меры этого рода сводятся к известным более и менее значительным уступкам и понижениям провозных плат и выражаются в сущности в том, что расходы заинтересованных лиц или подлежащих правительственных и общественных учреждений, на обязанности которых лежит попечение об удовлетворении соответственных потребностей, в известной доле переносятся на счет железных дорог. Таким образом, принятие упомянутых тарифных мер лишь по форме остается в сфере управления железнодорожными тарифами вообще, но, по существу своему, совершенно выходит из этой сферы и обращается в принятие мер по усилению сметных средств, ассигнованных разным учреждениям на осуществление их задач, дополнительными ассигнованиями из железнодорожных доходов. В виду этого назначение тарифов в тех или иных размерах должно согласоваться, с одной стороны, со степенью настоятельности подлежащей потребности и размерами имеющихся на удовлетворение ее специальных средств, а с другой — с финансовым положением железных дорог. Во всяком случае здесь не может быть и речи о каких-либо определенных тарифных принципах в собственном смысле. Что же касается вообще такого способа удовлетворения разных государственных и народных потребностей, то мы не можем не отдать предпочтения прямым усиленным ассигнованиям необходимых средств по общему государственному бюджету или по сметам общественных и земских учреждений, так как этим последним порядком, во-1-х, обеспечивается весьма важная с общей финансовой точки зрения ясность расходных статей государственного и общественного хозяйства, во-2-х, достигается больше порядка и правильности в управлении железнодорожным хозяйством, и, наконец, в 3-х, обеспечивается поступление всех дополнительно ассигнованных средств на удовлетворение именно той потребности, которая имелась в виду. В соблюдении последнего условия почти никогда нельзя иметь полной уверенности, если облегчения той или

ной нужды имеется в виду достигнуть путем воздействия на цены предметов, служащих для ее удовлетворения. Напр., при понижении тарифов по случаю неурожаев, всегда остается в высшей степени сомнительным, воспользовалось ли этим понижением пострадавшее от неурожая население, или они поступили отчасти или полностью в пользу продавцов хлеба в виде повышенных продажных цен. В других случаях предоставления пониженных тарифов или даровой перевозки весьма нередко может быть констатировано недостаточно экономное и даже расточительное пользование железнодорожными услугами со стороны заинтересованных лиц и учреждений.

ГЛАВА XII.

Формальные принципы применения тарифов: публичность, простота, устоичивость, равенство для всех, пользующихся железнодорожными услугами. Формы и виды тарифов.

Формальные требования, которым должны удовлетворять железнодорожные тарифы по своим внешним свойствам и в отношении применения их на практике, сводятся, главным образом, к следующему. Прежде всего тарифы должны быть публичны, т. е. должны быть объявляемы в полном объеме во всеобщее сведение заблаговременно и в установленном порядке. Практически этот принцип публичности тарифов выражается в том, что железные дороги не могут ни требовать уплаты таких провозных плат, ни ставить такие условия перевозки, которые не были заранее опубликованы. Затем железнодорожные тарифы должны отличаться простотою и общедоступностью, которые обеспечивали бы быстрый и верный расчет стоимости железнодорожных услуг в каждом отдельном случае. Далее, тарифы должны быть устойчивы, т. е. давать твердые основания для всякого рода промышленных и коммерческих расчетов, что является необходимым условием успешного и правильного хода всей экономической жизни. Наконец, тарифы должны отвечать требованию равенства для всех отправителей, каковое требование, по нашему мнению, можно понимать лишь в том смысле, что платы за одинаковые железнодорожные услуги, т. е. за перевозку одних и тех же товаров в известных количествах, притом в одних и тех же сообщениях, должны быть одинаковыми для всех отправителей.

Требования эти можно считать в настоящее время бесспорными. Соблюдение их признают безусловно необходимым все выдающиеся теоретики и практики тарифного дела; мало того, эти требования и действительно соблюдаются уже на практике почти повсюду. Исключения представляются сравнительно весьма редкими. В виду этого мы считаем совершенно излишним останавливаться сколько-нибудь подробно на перечисленных формальных принципах железнодорожных тарифов и ограничимся лишь несколькими словами относительно тех оснований, на которых обыкновенно признается справедливость и практическая необходимость этих принципов.

Публичность, простота, устойчивость и равенство тарифов обыкновенно выставляются как принципы публичной или государственной системы тарификации, в противоположность частной или коммерческой системе, которая, по существу своему, будто бы решительно несовместима с этими принципами. Поэтому соблюдение сказанных принципов рассматривается как известное ограничение интересов железных дорог, налагаемое на них государственною властью в силу требований справедливости и общих интересов народного хозяйства.

Такой обычный взгляд на формальные принципы железнодорожной тарификации мы далеко не можем признать вполне правильным и соответствующим действительному существу дела. Он приложим лишь к тому положению железнодорожного дела, при котором рельсовая сеть страны раздроблена между множеством мелких самостоятельных компаний, взаимно конкурирующих между собою и стремящихся каждая отдельно к извлечению из своих операций возможно высшего в каждый данный момент чистого дохода. Только в таком положении железнодорожного дела и может корениться противоречие рассматриваемых принципов тарификации с собственными интересами железных дорог. Полная свобода каждой отдельной компании в распоряжении своими тарифами и постоянная тарифная конкуренция между отдельными линиями и являются причинами, вызывающими постоянное колебание провозных плат, крайнюю сложность и запутанность тарифов, исключительные изъятия и льготы для отдельных отправителей и стремление отдельных дорог держать свои тарифы в тайне от конкурентов. Но мы видели уже, что раздробленность рельсовой сети между множеством самостоятельных конкурирующих между собою компаний сама по себе противоречит как интересам доходности железных дорог, так и высшему руководящему принципу всего железнодорожного дела, требующему возможно лучшей утилизации капиталов и производительных сил, представляемых железными дорогами, при условии возможно меньших текущих затрат на поддержание железнодорожного аппарата в действии. С постепенным же объединением рельсовой сети в руках государства или в руках крупных компаний и их союзов и с установлением общего заведывания тарифами всех железных дорог, соблюдение указанных формальных тарифных принципов становится безусловно необходимым требованием правильной эксплоатации железных дорог даже в их собственных интересах. Современные условия экономической деятельности таковы, что даже вообще крупные торгово-промышленные предприятия руководствуются в своих операциях в большей или меньшей степени теми же принципами, без всякого притом понуждения со стороны государственной или общественной власти. „Представитель обширной промышленности или оптовый торговец, говорит [1]) С. Ю. Витте, очень

[1]) С. Ю. Витте. „Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов". 1884. Стр. 80.

часто не могут вести торга с каждым из тысячи своих клиентов, как это делает, например, владелец мелочной лавки. Этому, между прочим, препятствует невозможность, при более или менее обширных операциях, контролировать действие многочисленного числа агентов, а главным образом необходимость бороться против инерции спроса, а иногда и против конкуренции. В зависимости от этих обстоятельств, почти все крупные торговые фирмы, значительные заводы и фабрики всегда продают производимые ими предметы по прейс-курантам, значительно ограничивая свободу действий своих агентов и обставляя понижение цен против прейс-курантов теми или другими условиями. Эти прейс-куранты по отношению к услугам, представляемым железными дорогами, называются железнодорожными тарифами. Прейс-куранты придают известную устойчивость коммерческим сделкам, систематизируют ведение хозяйства и, кроме того, служат, посредством распространения продажных цен между потребителями, к возбуждению энергии спроса, а следовательно, и к распространению потребления". Но если собственные выгоды крупных промышленных и коммерческих предприятий требуют опубликования во всеобщее сведение равных для всех покупателей и устойчивых цен продаваемых ими товаров, то это же требование является еще более настоятельным для железных дорог, в особенности связанных в тарифном отношении в одну общую сеть. Одна из главнейших задач всего управления железнодорожными тарифами заключается в возможно большем развитии перевозок. Но неизвестность и недоступность тарифов для публики, их сложность и запутанность, неустойчивость и неравенство для разных отправителей ставят такие препятствия успешному ходу всех хозяйственных оборотов, находятся в таком противоречии с развитием промышленности и торговли, что сказанная основная задача тарифного управления безусловно не может быть разрешена с надлежащим успехом, пока тарифы не будут освобождены от всех перечисленных недостатков.

Итак, мы признаем безусловно обязательными для железнодорожных тарифов публичность, простоту, устойчивость и равенство для всех отправителей. Однако, практическое применение этих формальных принципов может вызывать существенные разногласия. Границы практического применения их далеко не одинаково определенны и ясны для каждого принципа. Неограниченным характером отличаются, по нашему мнению, лишь требования публичности и равенства для всех отправителей. Допущение применять тарифы, без заблаговременного опубликования их в установленном порядке, до крайности затруднило бы пользование железнодорожным транспортом и сделало бы прямо невозможным надлежащий контроль и управление железнодорожными тарифами. Что касается равенства тарифов, то взимание различных плат с отдельных отправителей за совершенно одинаковые услуги по перевозке грузов в сущности может являться только результатом зло-

употреблений со стороны железнодорожной администрации, но всегда противоречит действительным интересам рельсовой сети в целом, потому что нарушает правильные условия конкуренции между различными промышленниками и торговцами и, следовательно, препятствует наиболее успешному ходу торгово-промышленных операций. Нельзя, однако, не заметить, что на практике нередко под именем тарифного равенства предъявляются требования, не имеющие в сущности ничего общего с этим принципом: напр., требуют установления одинаковых плат на перевозку в одних и тех же сообщениях разных грузов, обладающих различной платежной способностью, или одинаковых плат за доставку однородных продуктов из разных производительных районов, притом и на разные рынки (напр., лес из приднепровских губерний—в Одессу и с Волги и Северного Кавказа—в Новороссийск), или одинаковых плат за одинаковые расстояния во всех сообщениях, несмотря на существенное различие условий перевозки в этих сообщениях и т. под. Все эти требования имеют в виду лишь простое арифметическое равенство плат и предъявляются лишь теми, для которых в данном случае оно представляет конкретные выгоды. Эти требования выражают собою, в сущности, стремление заинтересованных лиц к тому, чтобы, сохранив за собою выгоды географической отдаленности от рынков сбыта, переложить невыгоды этого положения на железные дороги. Но если неуравнительность тарифных ставок при одинаковых хозяйственных условиях несправедлива по существу и приводит к вредным последствиям, то совершенно аналогичным образом действует и равенство тарифных ставок при наличности различных хозяйственных условий; последнее в такой же мере несправедливо и вредно с общей экономической точки зрения, как и первое.

Что касается остальных двух формальных принципов железнодорожной тарификации, именно—простоты и устойчивости раз установленных тарифов, то мера практического применения этих принципов не может быть определена наперед одинаково для всех случаев. Найти надлежащую меру в этом отношении—дело практического такта и деловой проницательности лиц, заведывающих управлением железнодорожными тарифами. Несомненно, что сложность и запутанность тарифов вредна не только для публики, но и для собственных интересов самих железных дорог, так как вызывает с их стороны много лишнего труда и расходов по таксировке грузов, контролю за правильным применением тарифов и по разбору предъявляемых отправителями претензий. Но в то же время и нельзя, ради формальной простоты тарифов и удобства применения их, жертвовать, реальными и существенными интересами промышленности, торговли и самих железных дорог. Железнодорожные тарифы, вследствие огромного разнообразия поступающих на железные дороги грузов, вследствие больших и существенных различий в условиях производства, торговли и передвижения в различных рай-

ствах и вследствие связанного с этим большого разнообразия в свойствах самих железнодорожных услуг, необходимо всегда отличаются известною сложностью, требующею затраты некоторого серьезного труда для основательного ознакомления с ними. Едва ли когда-нибудь железнодорожные тарифы сколько-нибудь значительной сети будут доведены до степени простоты и ясности прейс-курантов сравнительно незначительных торговых заведений, ознакомление с которыми не требует никаких усилий.

В отношении устойчивости тарифов также представляется безусловно необходимым соблюдение известной меры, определение которой и составляет задачу практических деятелей. Бесспорно, что в железнодорожных тарифах нельзя улавливать все малейшие изменения в ценах перевозимых товаров и следить за всеми изменениями в промышленных и торговых конъюнктурах. Мы видели уже, что торговля тарифными ставками безусловно невозможна для самих железных дорог без крайних для них затруднений и верного почти риска серьезных потерь. Но понимать устойчивость тарифов в смысле их полной неподвижности также безусловно невозможно. Всякое народное хозяйство представляет непрерывно развивающийся организм; все составные его элементы подвергаются постоянным изменениям. Возникают новые производства, новые отрасли торговли, выдвигаются целые новые производительные районы в то время, как другие постепенно утрачивают свое первоначальное преобладающее значение. Изменяются самые отношения между различными странами, между различными отраслями промышленности (напр., между земледелием, добывающею и фабрично-заводской промышленностью), между различными районами одной и той же страны, между производителями и потребителями и т. д. Железнодорожные тарифы должны служить одним из факторов и составных звеньев в этой непрерывной цепи экономических перемен, а поэтому неподвижность, при изменчивости основных хозяйственных условий, определяющих работу железных дорог, не может не быть крайне вредным тормозом для успешного и нормального развития народного хозяйства в целом. Конечно, тарифы должны быть изменяемы лишь при наступлении существенных перемен в условиях производства, торговли, передвижения и потребления товаров, определяющих ценность железнодорожных услуг. В особенности же устойчивость, как принцип железнодорожной тарификации, представляется важной в смысле постоянства самых оснований тарифной системы, постоянства ее задач и целей и тех принципов, которые применяются для установления размера тарифных ставок.

Переходим к обозрению различных видов железнодорожных тарифов и к оценке их с точки зрения соответствия их с общею функциею железнодорожного транспорта в народном хозяйстве, а также и по соответствию их с выставленными выше конкретными задачами и принципами железнодорожной тарификации.

По нашему мнению, вся совокупность железнодорожных тарифов удобнее всего может быть разделена на следующие шесть видов: 1) по внутреннему своему строю тарифы бывают однообразные пудо-верстные и дифференциальные; 2) по внешней форме выражения—формульные (схемные) и табличные; 3) по пространству действия—тарифы общие, применяемые к перевозке известной категории грузов во всех сообщениях рельсовой сети страны, или на более или менее значительной группе сообщений, и исключительные, устанавливаемые для перевозки тех же грузов лишь в отдельных определенных сообщениях; как те, так и другие могут быть вывозными или внутренними, прямыми или местными; 4) по времени действия—тарифы срочные и бессрочные, годовые и навигационные; 5) по величине единиц погрузки—пудовые (поштучные) и повагонные (полувагонные, партионные); 6) по особенным условиям и свойствам самих перевозок—тарифы специальные и льготные (завозные, перемолочные, воинские, выставочные, переселенческие и т. под.).

1. Однообразные пудо-верстные и дифференциальные тарифы. Понятие дифференциальных тарифов мы принимаем в том ограниченном и точном смысле, который в настоящее время более и более связывается с этим понятием как в экономической литературе, так и в железнодорожной практике, в особенности у нас, а именно, как такой строй тарифов, при котором единичная тарифная ставка, служащая основанием для исчисления провозной платы, не остается одинаковой при всяких расстояниях перевозки, но в большей или меньшей степени понижается с увеличением пробега грузов [1]). Таким образом, система дифференциальных тарифов дает провозные платы, возрастающие не прямо пропорционально с увеличением расстояния перевозки, но в меньшей прогрессии, тогда как тарифы, построенные на основании какой-либо однообразной пудо-верстной ставки, всегда дают провозные платы и прямо пропорциональные расстояниям, пройденным грузами.

Установление на железных дорогах дифференциальных тарифов, т. е. дифференцирование провозных плат по расстояниям, вызвано теми же причинами, которыми обусловливается и дифференцирование их по ценности и платежной способности перевозимых грузов. Оба вида дифференцирования имеют одну и ту же конечную цель—возможно большее развитие железнодорожного движения. Понижение плат для малоценных товаров привлекает на железные дороги новые грузы, понижение же тарифных ставок для отдаленных расстояний перевозки увеличивает количество делаемых грузами пудо-верст. То и другое имеет одинаковые общие последствия для всего народного хозяйства, в целом, и для железных дорог, в частности. Вследствие огромного пре-

[1]) В некоторых сравнительно, впрочем, редких случаях устанавливаются дифференциальные тарифы, в которых единичная пудоверстная ставка, начиная с известного расстояния, не понижается, но, напротив того, повышается.

обладания в железнодорожном хозяйстве общих расходов, не зависящих от движения, над издержками специальными, непосредственно связанными с перевозкою, каждый новый пуд груза, привлеченный на железную дорогу, так же, как и каждая новая лишняя пудоверста, сделанная грузом, имеют в результате уменьшение общей совокупности издержек, падающих на каждую данную единицу перевозки, и, следовательно, приводят, в конце концов, к лучшей утилизации транспортных сил и средств железных дорог в интересах наиболее полного удовлетворения транспортных потребностей народного хозяйства с возможно меньшими затратами. Таким образом, система дифференциальных тарифов, служа одним из средств к привлечению возможного максимума полезной работы из всех данных производительных сил, представляемых железными дорогами, без пропорционального увеличения текущих затрат, является вполне отвечающею основной функции железнодорожного транспорта в общем ходе народного хозяйства, так как дает дальнейшее сокращение затрат, которые падают на последнее по удовлетворению его транспортных потребностей. В этом смысле можно сказать, что дифференциальные тарифы являются новым шагом вперед в развитии железных дорог, как современных усовершенствованных путей сообщения, составивших новую эпоху в экономической истории всех цивилизованных народов, и по своим экономическим последствиям однородны со всякими вообще усовершенствованиями в способах и путях перевозки. Конечно, эти результаты достигаются посредством дифференциальных тарифов лишь при том условии, что степень дифференцирования тарифных ставок строго сообразовывается с платежной способностью перевозимых грузов и во всяком случае не дает ставок ниже собственных издержек железных дорог, непосредственно связанных с движением. При соблюдении этого условия дифференциальные тарифы вполне отвечают и интересам максимальной чистой доходности рельсовой сети.

Указанная функция дифференциальных тарифов в общем ходе экономической жизни и в системе железнодорожного хозяйства является источником и всех нападков на них и причиною их всеобщего повсеместного распространения.

Наиболее общим и популярным возражением против дифференцирования провозных плат по расстояниям служит утверждение, что железные дороги, ради увеличения своих барышей, пользуются этим способом построения тарифов для того, чтобы искусственно уничтожать расстояния в ущерб интересам старых производительных районов и старинных центров торговли. Обвинение это лишено, по нашему мнению, всяких разумных оснований. Так как при системе дифференциальных тарифов получается действительное удешевление транспорта, благодаря лучшему использованию перевозочных сил и средств железных дорог, то подобное же обвинение в искусственном уничтожении

расстояний с совершенно одинаковым правом может быть обращено и против всякого усовершенствования в оборудовании и в эксплоатации железных дорог, имеющих следствием сокращение эксплоатационных расходов и удешевление перевозки. Мало того. Если признать это обвинение справедливым, то нужно не только прекратить всякий дальнейший прогресс железнодорожной техники, но и прямо отказаться от самого сооружения железных дорог, потому что они сами являются в сущности не чем иным, как превосходным искусственным средством к уничтожению пространства, конечно, в экономическом отношении. Правда, в настоящее время никто уже не оспаривает необходимости самого сооружения железных дорог, но зато образовались целые влиятельные общественные группы, которые борются и протестуют против неизбежных естественных последствий деятельности железных дорог, и эта борьба исходит в сущности совершенно из тех же оснований и точек зрения, как и борьба, которая велась прежде против самого сооружения железных дорог, а, еще ранее, в начале XIX и в конце XVIII веков даже против усовершенствованных грунтовых дорог как в Англии, так и в Германии. В этом отношении представляется в высшей степени характерным следующий факт, хотя и относящийся к половине XVIII века, но имеющий вполне современное значение. Запущенное состояние дорожного дела в Англии вызвало в половине XVIII века целый ряд проектов и сооружений искусственных грунтовых и шоссированных дорог от Лондона вглубь страны. Когда эти проекты обсуждались в парламенте, то сельские хозяева ближайших к Лондону графств обратились к парламенту с настойчивыми петициями, в которых указывали, что „если хорошие пути сообщения будут проведены в более отдаленные районы страны, то имеющаяся в этих районах более дешевая рабочая сила создаст возможность доставлять в Лондон хлеб и сено по более дешевым ценам, что приведет просителей к разорению“ [1]). Аналогичные протесты против улучшенных грунтовых и против железных дорог имели место и в Германии. Применение железнодорожного парового транспорта, как и всякое крупное нововведение в хозяйственной области, при огромных благотворных последствиях для экономической жизни страны, в целом, сопровождается, конечно, и неблагоприятным влиянием для некоторых частных интересов. Ныне железные дороги стали бесспорным общим благом и ни одна партия не отвергает их в принципе. Но каждый, умалчивая об их благотворных для него результатах, требует устранения других влияний удешевленного транспорта, для него неблагоприятных, хотя и неизбежных по существу дела. „Хлеб из восточных провинций Германии, говорит Г. Кон [2]), должен проникать при помощи дифференциальных тарифов на запад и юг; но

[1]) E. Sax, „Die Verkehrsmittel“. B. I, стр. 200. G. Cohn „System der National-Oekonomie“, B. III, стр. 976. W. Lotz. „Verkehrsentwicklung in Deutschland“ стр. 18.
[2]) G. Cohn, ib., стр. 977.

рабочие, которые следуют в тех же направлениях, потому что находят своему труду лучший сбыт, подобно хлебу, который они возделали, должны быть удержаны. Железные дороги не должны ввозить в Германию иностранный хлеб, но должны привозить иностранных рабочих, которые приносят с собою дешевые рабочие силы. Все оживляющее продуктивное, т. е. возвышающее ценности влияние, которое оказали железные дороги в период 1850—1880 гг., принято как само собою подразумеваемый плод нового времени. Дальнейшие же последствия той же самой техники, примененной в еще более грандиозных размерах, оспариваются и отвергаются, как новое и неслыханное зло".

Как все это близко и сходно с теми жалобами на дифференциальные тарифы, в особенности, в применении к перевозке хлебных грузов, которые приходится слышать и у нас еще в настоящее время! Согласно этим жалобам, дифференциальные тарифы дезорганизовали всю нашу внутреннюю хлебную торговлю, оттолкнув от нее крупные солидные фирмы и разрушив внутренние задерживающие и распределительные торговые центры, разорили земледелие внутренних центральных губерний, а также западных и прибалтийских, отдали нас во власть международного хлебного рынка и т. д., и т. д., словом, являются главною причиною всего сельско-хозяйственного кризиса, переживаемого Россией. Делаются указания даже и на то, что дифференциальный пассажирский тариф лишил хозяев рабочих рук, вызвав своею дешевизною праздное шатание народа из центра государства на его окраины.

Мы признаем бесспорным, что система дифференциальных тарифов, во-1-х, отражается весьма неблагоприятно на интересах некоторых форм посреднической торговли и, во-2-х, умаляет вообще значение тех преимуществ, с которыми сопряжена для всякого производства географическая близость его к потребительным рынкам. Но как первое, так и второе связано неразрывно с самым существом железных дорог и вытекает из основной их благотворной для всей экономической жизни функции—общего улучшения и удешевления транспортного дела в стране, и дифференциальные тарифы дают лишь наиболее сильное выражение основным тенденциям и влияниям железнодорожного транспорта на ход народного хозяйства. Уже с самого начала возникновение и развитие железнодорожных сообщений повсюду оказывалось неблагоприятным для многих форм торгового посредничества, сложившихся при прежних способах передвижения людей и перемещения товаров. По сравнению с последними, железные дороги чрезвычайно облегчили всякие личные сношения и вызвали пассажирское движение в размерах, немыслимых в прежнее время. В отношении же товарного обращения железнодорожный транспорт принес с собою большое удешевление стоимости перевозки, огромное сокращение времени нахождения груза в пути, срочность доставки, создал возможность отправки товаров мел-

кими партиями и, наконец, сообщил всему транспортному делу небывалую прежде безопасность от порчи и гибели груза. Все эти обстоятельства естественно облегчали и упрощали сношения производителей и потребителей разных районов и даже государств между собою и делали излишними многие посреднические ступени, которых в прежнее время продукт не мог миновать на своем пути от производителя к потребителю. Дифференциальные тарифы, давая провозные платы за весь путь следования товара от места его производства до пункта окончательного назначения в низшем размере, чем сумма плат от места первоначального отправления до какого-либо промежуточного пункта и от этого последнего до рынка сбыта, еще более усиливают указанное стремление железных дорог к установлению непосредственных сношений между производительными и потребительными пунктами и подрывают потребность в посреднической деятельности промежуточных торговых центров. Но с точки зрения общих интересов не приходится сетовать на это. Расходы, которые неизбежно сопряжены со всякою остановкою и перепродажею товара по пути его следования, являются совершенно несоответствующими современным средствам торгового оборота и передвижения грузов и всему общему характеру современного экономического развития, в основе которого лежит тенденция к сокращению числа посредников и экономизированию обусловливаемых этим издержек. Чем меньше затрачивается капитала, труда и времени на совершение меновых операций, тем выгоднее для народного хозяйства, и всякие затраты на такие операции, которые при современном строе экономической жизни и при современных средствах сношений не представляются безусловно необходимыми, следует признать непроизводительными и вредными с точки зрения общих интересов.

Что касается неблагоприятного влияния дифференциальных тарифов на местности и производства, ближайшие к рынкам сбыта, то при оценке этого влияния вообще следует помнить, что главное значение и польза самих железных дорог заключается в экономическом сближении всех производительных и потребительных районов страны посредством уменьшения тех препятствий, которые ставит пространство передвижению людей и грузов. Дифференциальные тарифы только помогают железным дорогам осуществить наиболее полным образом эту конечную цель их и значение, а следовательно, связаны с самым существом железнодорожного транспорта и являются необходимым условием, без которого использование огромных капиталов и производительных сил железнодорожных предприятий не может быть доведено до полного развития, и железные дороги не могут принести народному хозяйству всей той пользы, которой оно в праве требовать от этих усовершенствованных путей сообщения XIX века. Впрочем дифференцирование провозных плат по расстояниям настолько тесно связано с самым существом всякого транспортного дела, что имеет широкое приме-

ние в образовании плат за перевозку и по другим видам путей—грунтовым и водным. Речные и морские фрахты отличаются в особенности сильною и резкой дифференцировкой, доходящей до того, что фрахты до разных пунктов назначения, из коих один лежит далее другого на сотни верст, взимаются в одинаковом размере. Принцип дифференцирования провозных плат не только присущ всем видам путей сообщения, не имеет и повсеместное распространение, применяясь и в Западной Европе, где нет таких длинных пробегов как у нас, и в Северной Америке, где средние пробеги грузов еще значительнее, чем в России.

Первою страною, применившею в широких размерах дифференциальные тарифы, была Бельгия, на дорогах которой уже в 60-х г.г. были установлены четыре общих тарифных класса по дифференциальным схемам.

Во Франции, в старейших концессиях, максимальные тарифы были установлены в виде однообразных ставок по расстояниям. Но уже с 1863 года вводится особая дифференциальная схема для малоценных массовых грузов. С тех пор на всех главных линиях были введены для этих грузов дифференциальные тарифы. С 1880 года французские железные дороги ввели общий дифференциальный тариф для всех классов. В 1883 г., по особым договорам с частными железными дорогами французское правительство возложило на последние обязанность установить общие тарифы по 6 классам в виде дифференциальных схем с понижающимися единичными ставками, что впоследствии и было действительно исполнено.

В Австро-Венгрии товарные тарифы с давнего времени строятся по дуфференциальной системе.

В Германии уже в начале 50-х годов были установлены на некоторых дорогах дифференциальные тарифы. В 60-х годах они подвергались нападкам со стороны торговли, а в 70-х гг. со стороны сельского хозяйства; однако, в обоих случаях эти нападки не достигли цели и как созывавшиеся правительством совещания, так и союзный совет, после рассмотрения этого вопроса, не нашли достаточных оснований к упразднению этих тарифов [1]). В 1879 г., как видно из законопроекта от 29 октября этого года о выкупе многих частных дорог в казну, принцип дифференциальных тарифов был признан правильным управлением прусских государственных железных дорог. С тех пор на этих дорогах было установлено в разных сообщениях много дифференциальных тарифов для различных грузов, перевозимых поштучно и повагонно, в том числе на перевозку скота, хлеба, соли, железа, руды, сельскохозяйственных машин, удобрения и т. д. [2]).

---

[1]) Hans Burmeister „Geschichtliche Entwicklung des Gütertarifwesens der Eisenbahnen Deutschlands". Стр. 29 и след.

[2]) Fr. Ulrich. „Staffeltarife und Wasserstrassen". 1894. Стр. 18 и след., 29 и след.

В России принцип дифференциальных железнодорожных тарифов признан обязательным для железных дорог уже нашим первым железнодорожным законом, высочайше утвержденным 26 января 1857 г. в виде „положения об основных условиях для устройства первой сети железных дорог в России". В этом „положении" между другими постановлениями, направленными к ограждению интересов публики, введено также и требование, чтобы взимаемые железными дорогами провозные платы не превышали известных пределов, а именно, для грузов малой скорости ставки в $^1/_{12}$, $^1/_{18}$ и $^1/_{24}$ к. с пуда и версты, при чем по поводу этих ставок введено следующее постановление: „при перевозке товаров с малой скоростью вышеозначенный тариф понижается десятью процентами на расстоянии более двухсот и до пятисот верст; пятнадцатью процентами на расстоянии более 500 и до 1.000 верст и двадцатью процентами на всякое расстояние свыше 1.000 верст". Эти постановления впоследствии введены в § 12 устава главного общества российских железных дорог, а затем и в уставы всех других наших железнодорожных обществ. Установленный на Николаевской жел. дор. уже в 1864 году общий тариф для 8 классов грузов давал платы с понижающимися единичными ставками при увеличении расстояния перевозки. Засим, вообще, тарифы на наших железных дорогах все более и более становились дифференциальными, в особенности для грузов малоценных. Введенный в действие с 1893 г. общий тариф дорог I и II групп усилил упомянутую дифференцировку по положению об условиях устройства первой сети и по уставу главного общества, во 1-х, в том отношении, что сделал обязательными процентные скидки при перевозках не только по ставкам в $^1/_{12}$, $^1/_{18}$ и $^1/_{24}$ коп., но также и по ставкам в $^1/_{30}$, $^1/_{36}$ и $^1/_{45}$ коп., во 2-х увеличил скидки для расстояний от 1.500 до 2.000 верст до 25% и для расстояний свыше 2.000 в.—до 30% и, наконец, в 3-х, что самое главное, установил расчет этих скидок не отдельно за протяжение каждой дороги, как было прежде, а за общее расстояние перевозки по всем дорогам в совокупности.

В Соединенных Штатах Северной Америки дифференцирование провозных плат, при полной свободе конкуренции железных дорог и при особенно энергичном стремлении их к возможно полному использованию своих транспортных средств и способностей, началось очень рано и практикуется в весьма широких размерах и до настоящего времени.

Но как самое возникновение дифференциальных тарифов последовало вскоре вслед за сооружением железных дорог, так и сетования на эти тарифы появились, приблизительно, в то же время. „Всякий раз, читаем в специальном докладе о железнодорожных тарифах известной комиссии, учрежденной в конце 80-х годов под председательством тов. сенатора Плеве, по поводу падения цен на сельскохозяй-

ственные произведения [1]), когда заходила речь об этом предмете (неравномерность провозных плат), грузоотправителями обыкновенно выдвигалась теория однообразных поверстных тарифов. Начиная со средины 40-х годов, эта мысль неукоснительно всплывала в каждой из правительственных комиссий, время от времени назначавшихся в Англии для изучения железнодорожных порядков. В Германии, в Австрии, во Франции она также взыскивалась при всяком исследовании железных дорог или попытке правительства реформировать тарифы; да и в другое время она выражалась в разнообразных заявлениях и петициях заинтересованных лиц". В Соединенных Штатах в начале 70-х годов, под влиянием движения, так называемых, грэнджеров, были сделаны даже практические попытки упразднения дифференциальных тарифов. Так, в штате Мичиган в 1871 году закон грэнджеров, предписал для всех дорог штата равный помильный тариф; однако, закон этот, даже после сделанных в нем через два года изменений, остался столь непрактичным, что совершенно не применялся при молчаливом согласии народа. Подобный же закон, изданный в штате Огайо в 1874 г., совсем не вступая в силу, был отменен через два года. Такою же полною неудачею окончились и попытки упразднения дифференциальных тарифов в штатах: Иллинойсе, Иова, Миннезоте, Висконсине [2]).

У нас жалобы на дифференциальные тарифы также раздаются очень давно. Так, уже учрежденная в 70-х годах комиссия Баранова [3]), констатировав факт весьма широкого развития на русских железных дорогах начала дифференциальности тарифов, подробно занимались этими жалобами. Однако, в результате изучения вопроса, эта комиссия признала, что общественным интересам противоречит в большинстве случаев лишь дифференцирование провозных плат по направлениям, по отдельным местностям, и, так сказать, личное дифференцирование. Что же касается понижения тарифа пропорционально расстоянию, когда пониженный тариф всем известен, для всех одинаково доступен и применяется с некоторым постоянством, то такой тариф не нарушает ничьих справедливых интересов. Поэтому в числе главных оснований желательных в нашей тарифной системе изменений комиссия Баранова выставила, между прочим, следующее положение: как в местном, так и прямом сообщении различных видов (внутреннем, международном, транзитном и проч.) устанавливается известная скидка: а) для повагонных отправок, безотносительно к расстоянию, пройденному грузом и б) для отправок всякого рода (т. е. в том числе и повагонных), пропорционально пройденному расстоянию. При этом по-

[1]) А. И. Чупров и М. И. Мусницкий. „Упорядочение железнодорожных тарифов по перевозке хлебных грузов". 1890. Стр. 30.
[2]) И. Янжул. „Промысловые синдикаты". Стр. 184 и след.
[3]) „Материалы по вопросу о железнодорожных тарифах". Часть I. Спб. 1881 Стр. 43, 212.

вагонные отправки, проходящие известное расстояние, пользуются и тою, и другою определенною в общем тарифе скидкою. Расстояния, дающие право на скидку, должны быть определены одинаково во всех группах дорог и на всех отдельных дорогах".

Вышеупомянутая комиссия быв. сенатора фон Плеве специально рассматривала с своей стороны вопрос о дифференциальных тарифах, в виду возбужденных в конце 90-х годов ходатайств и заявлений от некоторых биржевых комитетов (рижский, елецкий), от елецкого земства, мукомольного съезда 1888 года и др., о необходимости установления однообразных поверстных тарифов. Однако, и эта комиссия, после всестороннего рассмотрения вопроса, не признала возможным присоединиться к мысли об установлении однообразных для всех расстояний и направлений пудоверстных ставок, едва ли возможных по экономическим и финансовым соображениям, и находила полезным предложить лишь некоторое смягчение резких неравенств провозных плат для устранения преимуществ одних местностей пред другими. Признавая одним из способов для относительного уравнения провозных плат понижение предельных максимальных тарифов, комиссия, однако, высказала, что при этом понижении важно не столько изменить основную ставку предельного тарифа, сколько увеличить установляемые законом скидки при перевозке на отдаленные расстояния, так как принятые ныне в уставах скидки слишком ничтожны и не соответствуют практике ни наших дорог, ни тех заграничных, которые находятся в более или менее одинаковых условиях с нашими. Для устранения чрезмерных понижений для отдаленнейших районов комиссия рекомендовала лишь воспрещение назначения от ближайших станций высших провозных плат, нежели от дальнейших [1]).

В последнее время вопрос о дифференциальных тарифах обсуждался у нас при общих пересмотрах хлебных тарифов в 1893 и в $189^{6}/_{7}$ гг., и оба раза этот вопрос был разрешен в смысле безусловной невозможности, при условиях русского народного хозяйства, обойтись без дифференцирования провозных плат. Для обсуждения вопроса в совещании 1896 г. весьма характерно, что те из сельских хозяев, которые категорически высказывались против принципа дифференцирования, сами же первые проектировали дифференциальную тарифную формулу для вывозных сообщений.

Таким образом, практика как в лице самих железных дорог — государственных и частных, так и в лице различных правительственных учреждений и учреждавшихся в разное время в европейских государствах комиссий, в конце концов, решительным образом высказывается в пользу необходимости и целесообразности системы дифференциальных тарифов.

[1]) Доклад председателя учрежденной в 1888 г. комиссии по поводу падения цен на сельскохозяйственные произведения. Спб. 1892. Стр. 115—116.

Что касается экономической литературы, то и в этой области раздается несравненно больше голосов в защиту дифференциальных тарифов, чем против них Как старейшие, так и новейшие писатели и ученые, занимавшиеся вопросами железнодорожного хозяйства, положительным образом признают необходимость установления дифференциальных тарифов в общих интересах народного хозяйства. Прежде всего следует назвать Э. Сакса, обширный труд которого „Die Verkehrsmittel in Volks-und Staatswirtschaft", изданный еще в 1878 г., остается до сих пор классическим сочинением по этому предмету. Он категорически высказывает [1]), что лица, наименее знакомые с сущностью дела, требуют просто на просто одинаковых ставок для всех единиц груза и для всех единиц расстояния: установление какой-либо общей средней ставки сделало бы невозможной известную часть транспорта и, следовательно, увеличило бы транспортные издержки для всех перевозок, понижение же единичной ставки до размера нынешних дифференциальных ставок явилось бы односторонним поощрением частных отдельных интересов на счет всего общества: в том и другом случае полезное действие железных дорог было бы ограничено более узкими пределами. Также в пользу дифференциальной системы тарифов высказываются такие авторитетные ученые и писатели, как Рошер [2]), Густав Кон, Вагнер, Фр. Ульрих, Эмиль Ранк, Рихард Кауфман, Вейкс-Глон, Лаунгардт, Брезике и др, у нас—С. Ю. Витте. Д. И. Пихно Н. Е. Гиацинтов. Возражения против дифференциальных тарифов делались собственно, главным образом, лишь в повседневной печати и в различных агитационных брошюрах. Останавливаться особо на разборе возражений этого рода после изложенного очерка настоящего вопроса едва ли представляется надобность.

2. Формульные (схемные) тарифы и табличные. Тарифы могут быть выражены в виде определенных формул или схем, которые подлежат применению к расчету провозных плат на той или другой железной дороге или между станциями целой группы или всей сети железных дорог. Необходимою принадлежностью таких тарифов являются расчетные таблицы и таблицы поверстных расстояний. Так называемые табличные тарифы содержат уже готовые итоги провозных плат между всеми станциями, на перевозку между которыми данный тариф установлен. Каждый из этих двух видов тарифов имеет свои практические удобства, и преобладание в последнее время схемных тарифов не устраняет надобности устанавливать в некоторых случаях и табличные тарифы. Вопрос о сравнительных удобствах той и другой формы выражения тарифов есть дело практической техники, и мы находим излишним касаться его в настоящем, чисто теоретическом, труде.

---

[1]) В. II. стр. 425.
[2]) Roscher, „Nationalokonomie des Handels etc" Стр. 421

3. Тарифы общие, специальные, исключительные, местные отдельных дорог, прямые, вывозные, внутренние и т. п. Полная свобода и самостоятельность отдельных железных дорог в установлении тарифов между своими станциями и в предоставлении особых тарифов от своих станций до станций чужих дорог привела с постепенным развитием и усложнением рельсовой сети к чрезвычайному разнообразию, а вместе с тем и к запутанности тарифов. Такой характер тарифов вызывал множество затруднений и неудобств в пользовании железнодорожным транспортом для публики и причинял много вреда интересам торговли и промышленности. Эта сторона тарифных беспорядков настолько известна, что распространяться о ней нет надобности. К тому же в настоящее время упорядоченее тарифов достигнуто в большей или меньшей степени почти во всех странах, а в особенности на русских дорогах, на которых в этом отношении сделано более, чем где-либо. Но разнообразие и запутанность тарифов весьма вредны и для самих железных дорог, так как требовали с их стороны много лишнего труда как по таксировке грузов и контролю за применением действующих тарифов, так и по выработке новых тарифов, что существенным образом увеличивало расходы эксплоатации [1]). Отсюда давнишние стремления самих железных дорог к упорядочению и объединению тарифного дела. Таким образом, объединение и упорядочение тарифного дела, отвечая интересам публики и самих железных дорог, в то же время представляются безусловно необходимыми и с общей точки зрения, защищаемой нами и требующей такого строя тарифов, при котором достигалась бы возможно лучшая работа рельсовой сети с возможно меньшими текущими затратами.

Дело объединения тарифов—весьма трудное дело и повсюду является результатом огромных усилий и сложной работы, а вопрос о степени объединения представляется в высшей степени спорным. Разнообразие и запутанность тарифов имеют в своем основании трояко рода причины: 1) раздробление управления тарифным делом рельсовой сети между многими самостоятельными отдельными железнодорожными компаниями, 2) конкуренция между этими компаниями из за привлечения на свои линии грузов и 3) стремление приспособить тарифы к потребностям и условиям торговли и промышленности в различных районах и даже в отдельных сообщениях. Из этих трех причин главнейшими являются первые две, т. е. раздробленность сети в тарифном отношении между многими самостоятельными обществами и взаимная конкуренция последних между собою. О крайнем вреде этих двух начал для всего хода железнодорожного дела и о решительном противоречии их с общими интересами народного хозяйства мы уже доста-

[1]) Hans Burmeister Geschichtliche Entwicklung des Gütertarifwesens". Стр. 7 „Материалы о железнодорожных тарифах (комиссия Баранова)". Часть I. 1881. Стр. 916.

точно говорили в настоящем труде и не будем снова возвращаться к этой стороне дела. С устранением этих двух начал из организации тарифного дела, последнее само собою по необходимости освобождается в очень значительной степени от разнообразия, сложности и запутанности. Можно с совершенной определенностью требовать устранения из тарифов всякого разнообразия, т. е. устранения всех тех тарифов, которые вызваны указанными двумя обстоятельствами. Гораздо труднее разрешается вопрос о том, в какой мере может быть допущено такое разнообразие в тарифах, которое является необходимым в видах приспособления их к местным условиям и нуждам. У нас нередко приходится слышать требования единства тарифов во что бы ни стало. Но мы думаем, что не следует преувеличивать значения этого формального тарифного принципа. Не следует забывать, что это значение исчерпывается внешними удобствами установления и применения тарифов и что жертвовать реальными экономическими интересам ради этих внешних удобств далеко не всегда целесообразно с точки зрения общих интересов народного хозяйства. Особенно у нас в России, при ее огромном пространстве, с весьма значительным разнообразием условий производства, передвижения, торговли и потребления в различных областях, представляется опасным и прямо вредным применение одних и тех же тарифных ставок на всех железных дорогах и во всех сообщениях. Крайний запад (привислинские губернии) и крайний восток (приволжские и заволжские губернии), центральная промышленная область, полесские губернии, южный и юго-восточный земледельческие районы, такие сообщения как С.-Петербург,—Царское Село и С.-Петербург—Иркутск, различные райны по добыче каменного угля, соли и т. д. и т. д. слишком разнообразны по своим существенным экономическим условиям, чтобы их можно было искусственным и насильственным образом втискивать в одну общую тарифную формулу, хотя это и представлялось бы удобным с точки зрения административной техники управления тарифным делом. Ни одна из рассмотренных нами систем управления железнодорожными тарифами не может, ни по своим целям и задачам, ни по принципам построения, примириться с таким крайним проведением принципа тарифного объединения. Впрочем и в этом отношении, как и во многих других отношениях в области железнодорожной тарификации, жизненные потребности и условия оказываются сильнее людей и их предвзятых субъективных точек зрения. Полного единства железнодорожных тарифов нигде нет. У нас, несмотря на особенно сильное стремление и энергические усилия руководителей тарифного дела к достижению возможно большего единства в тарифах на все грузы, все-таки в очень значительной степени считались с особенными потребностями и условиями различных производительных районов и различных отраслей промышленности. Кроме многих исключительных тарифов на перевозку различных грузов в отдель-

ных сообщениях, у нас установлены для некоторых массовых грузов особые тарифные формулы по целым крупным районам, например, для лесных и строительных материалов, для каменного угля, соли и некоторых других. В западно-европейских странах, не говоря уже о Соединенных Штатах Северной Америки, исключительные тарифы имеют еще более широкое применение, чем у нас.

Каждая страна вырабатывает свое понятие общих, специальных, исключительных тарифов, причем различия в некоторых отношениях на столько существенны, что положительно невозможно дать такую характеристику этих тарифов, которая могла бы обнять соответственные категории тарифов Франции, Германии и России.

Происхождение и сущность французского общего тарифа заключается в следующем. Условиями концессий (cahiers des charges) установлены для обыкновенных перевозок известные предельные тарифы, при чем министром публичных работ определены также максимальные ставки для некоторых исключительных перевозок и для дополнительных сборов. Затем, в условиях концессий и в изданных в дополнение к ним административных постановлениях были предписаны, кроме предельных тарифов, еще определенные правила относительно исполнения транспортных операций. Общий тариф составляет совокупность провозных плат, применяемых при соблюдении этих правил, без всяких отступлений от них в пользу жел. дороги. Общий тариф воспроизводит эти правила (в виде особого отдела под заглавием „общие условия применения общих тарифов"), дополняя их в тех пунктах, в которых это необходимо для точного определения условий перевозки. Общий тариф может предоставлять отправителям более благоприятные тарифные ставки или условия перевозки, чем на какие они имеют право, но не может лишать их ни в каком отношении тех преимуществ, которые установлены в их пользу основными постановлениями (т. е. условиями концессий и правительственными распоряжениями). „Общие условия применения общих тарифов" обязательны для железных дорог и составляют общее железнодорожное право перевозок. Если железные дороги хотят исполнять те или иные перевозки на более легких для себя условиях, представляющих какие-либо отступления от общего порядка, то они не могут делать это по своему одностороннему усмотрению, но только с согласия отправителя, если последний положительным образом заявит о своей готовности подчиниться установленным жел. дорогою более тяжелым для него условиям. Для того же, чтобы отправители вообще изъявляли готовность подчиняться этим специальным условиям, железные дороги допускают также и в пользу отправителей известные облегчения, которые в огромном большинстве случаев состоят собственно в предоставлении перевозкам, совершаемым на специальных условиях, более или менее значительных понижений тарифных ставок, установленных для тех же перевозок в общем тарифе. Эти пониженные ставки и составляют

специальные тарифы. Различные условия, с которыми связано применение специальных тарифов на различных дорогах, обобщены и опубликованы в виде „общих условий применения специальных тарифов". Каждая железная дорога имеет свой общий тариф и свои специальные тарифы, при чем на отдельных дорогах в их специальных тарифах имеются еще и некоторые особенные условия, поставленные для применения этих тарифов. Кроме общего и специальных тарифов, на французских железных дорогах имеется весьма значительное число исключительных тарифных схем, а также особых исключительных табличных ставок для отдельных товаров, для перевозки на совершенно особых условиях, для отдельных сообщений.

Важнейшее существенное различие в условиях применения тарифов, общих и специальных, касается величины предъявляемого к отправке груза. Тарифные схемы общего тарифа подлежат применению к отправкам всякого веса свыше 40 килогр. с уплатою не менее, как за 50 кгр. (3 пуда 2 фунта), так что мелкие отправки и полные вагонные грузы (обычно в 10.000 кгр.) таксируются совершенно одинаково по схеме одной и той же серии, к которой отнесен данный товар [1]). В специальных же тарифах величина отправки имеет весьма важное значение при определении размера тарифных ставок. Во всяком специальном тарифе указывается определенный минимум отправки, который является необходимым условием для применения этого тарифа. Минимальные нормы отправок весьма разнообразны: для партий товаров они устанавливаются в размере в 50,100,500,1000,5000 и т. д. кгр., для вагонных грузов—в 4000,5000,6000.8000,10000 и 20000 кгр. Но многие специальные тарифы применяются к целым группам полногрузных вагонов (par rames des wagons), представляющих партии в 40,100,240 и 300 тонн, и даже к целым поездам.

Другое весьма важное различие в условиях применения тарифов, общих и специальных, заключается в различии обязательных для железных дорог сроков доставки грузов, перевозимых по тем и другим тарифам. Сроки, установленные для перевозки по общим тарифам, обязательны для железных дорог и не могут быть ими изменяемы. Для перевозки же по специальным тарифам дороги имеют право устанавливать, в виде компенсации за пониженные тарифные ставки, более длинные сроки доставки. Железные дороги пользуются этим правом весьма широко и для самых разнообразных целей. В общих условиях применения специальных тарифов установлено вообще удлинение срока доставки на 5 дней. Однако, для съестных припасов и для животных это удлинение уменьшается до 3-х и 2-х дней и даже вовсе упраздняется. Напротив того, для товаров массовых и тяжеловесных удлинение продолжительности срока достигает 10 и даже 15 дней сверх сроков,

[1]) Для отправок менее 40 клрг. установлен особый расчет.

обусловленных общими тарифами. Далее имеются различия между общими и специальными тарифами также в отношении операций нагрузки и выгрузки вагонов и сроков исполнения этих операций.

Дальнейшее весьма важное различие заключается в том, что ставки общих тарифов подлежат применению к перевозкам лишь в пределах линий каждой отдельной сети (т. е. на дорогах каждой отдельной компании и государственных). Поэтому тарифы прямых сообщений, а затем тарифы исключительные, экспортные и транзитные, относятся уже к специальным тарифам, и в особых условиях этих последних содержится еще целый ряд других условий и отступлений от правил и ставок общих тарифов, в зависимости от рода подвижного состава, покрытия брезентами, допущения вагонов отправителей, перевозок с ветвей частного пользования, мест происхождения или назначения перевозимых товаров, способов доказательства факта экспорта и т. д.

В Германии понятие общего, специальных и исключительных тарифов совершенно иное, чем во Франции. Германская тарифная система, получившая, в свое время, название Reformtarif'a, была установлена во второй половине 70-х годов прошлого столетия на общей конференции всех германских железных дорог. Формальное объединение тарифов всех железных дорог германского союза была достигнуто в 1880 г., а материальное их единство только в 1890 году. Однако, это объединение обнимало только нормальную классификацию товаров и нормальные тарифные классы. Эта нормальная тарифная система состоит из четырех общих тарифных классов и шести специальных. Общие классы применяются к перевозке всякого рода грузов без различия их наименований: 1) мелкими отправками с большой скоростью, 2) также мелкими отправками с малой скоростью, 3) полувагонами и 4) полными вагонами с малой скоростью. Специальные тарифные классы применяются только к специально поименованным товарам, при чем таких классов установлено по одному для мелких отправок большой и малой скорости, один для полувагонных отправок, отнесенных к I классу, и три класса для особо перечисленных грузов, отправляемых полными вагонами. Всякие изменения и дальнейшее развитие нормальной классификации товаров и нормальных тарифных классов совершается на общих конференциях германских железнодорожных управлений. Иной порядок действует в отношении исключительных тарифов, для которых не существует ни формального, ни материального единства. Союзные правительства и соответственные железнодорожные управления союзных государств сохранили за собою полную свободу в деле установления исключительных тарифов. Таким образом, необходимость для всяких изменений в тарифных ставках и в распределении товаров по классам согласия железнодорожных управлений всех германских государств составляет основное отличие нормальной тарифной системы от исключительных тарифов. Некоторые, прито

весьма важные исключительные тарифы действуют на всем протяжении всех германских железных дорог, во всех сообщениях, и тем не менее они не становятся в силу этого ни тарифами нормальными, ни общими.

Наша тарифная система опять-таки отличается совершенно своеобразным характером, делающим ее вовсе не похожей ни на французскую, ни на германскую систему. У нас действовал для всей сети один только, так называемый, „Общий тариф", товарная классификация и номенклатура которого, условия применения и тарифные схемы подлежали применению ко всем коммерческим перевозкам в местных сообщениях всех русских железных дорог, а также в прямом сообщении их как между собою, так и со станциями подъездных путей. Он давал 63 тарифных схемы, из коих 12 назывались нормальными классами и 51 дифференциальными тарифами; последние еще подразделялись на номерные и литерные. Различия эти, однако, были чисто случайны и не имели никакого значения. Кроме сказанных 63-х тарифных схем, существовала еще очень значительное число особых тарифных схем для важнейших массовых грузов, каковы: хлебные, каменноугольные, нефтяные, лесные строительные материалы и др. „Общий тариф" состоял из шести частей, из которых одна содержала исключительные тарифы, подлежавшие применению к перевозке специально указанных в них грузов, на определенных участках железных дорог, или в определенных сообщениях между целыми группами станций сети. Таким образом, у нас установилось твердо понятие исключительного тарифа в смысле территориального изъятия из действия общих тарифных схем. Но наш прежний „Общий тариф" являлся на самом деле столько действительно общим тарифов в смысле распространения его силы на всю сеть, сколько просто Общим Сводом тарифов, действующих на руских железных дорогах, т. е. тем, что у французов называется Receuil des tarifs, а у немцев Gesammt-Tarif, но не tarif général и не Allgemeiner Tarif [1]).

Наш новый тариф, вступивший в действие с 1 декабря 1922 г., вносит в нашу тарифную систему существенные улучшения и исправления, проводя более точное и строгое различие между тарифами общими, специальными, исключительными и льготными.

4. Тарифы срочные и бессрочные, годовые и навигационные. Всеми признается весьма важным для торговли и промышленности, чтобы отмена тарифов и всякое существенное изменение в них производилось

---

[1]) См. *C. Colson.* Transports et tarifs. Paris. 1908 стр. 496 и след., 572 и след. *Его же.* Les travaux publics et les transports. Paris. 1907. стр. 220 и др. *Fritz Elsas.* Die Ausnahme-tarife im Guterverkehr der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft Stuttgart. 1912. стр. 16—27. Archiv für Eisenbahnwesen, 1905, Heft. Die Entwicklung des Gutertarifes, стр. 91—92. *К. Я. Загорский.* Обзор железнодорожных тарифов Франции, Германии и Австро-Венгрии сравнительно с тарифом русских железных дорог. СПБ. 1910, стр. 58—71 и др. *Его же.* Железнодорожные тарифы в России и Германии в связи с экономической политикой этих стран. СПБ. 1914. стр. 8—9.

в известный, заранее определенный, срок. Отсюда и необходимость— или указывать в самом тарифе срок (период) его действия, или относительно тарифов бессрочных заблаговременно (3 месяца, 6 недель) опубликовать об их отмене. Из различных видов срочных тарифов подвергаются сомнению, главным образом, тарифы навигационные, т. е., устанавливаемые, обыкновенно, на период навигации по водным путям сообщения, в пониженном против общих тарифов размере, по мотивам конкуренции с этими путями сообщения. В этих тарифах усматривают несправедливое отношение к тем местностям, которые не имеют водных путей сообщения и уже поэтому, находясь в менее благоприятных условиях сравнительно с приречными местностями, вынуждены, сверх того, еще оплачивать и железнодорожную перевозку по более высоким тарифным ставкам. Этот упрек навигационным тарифам мог бы быть признан правильным, если бы задача железнодорожной тарификации заключалась не в том, чтобы вырабатывать тарифные ставки, необходимые для привлечения грузов на железную дорогу, применительно к данным условиям передвижения и сбыта продуктов каждого района, но в том, чтобы уравнивать эти условия для различных районов сообразно субъективным взглядом тарифной администрации на справедливость требования. Установление тарифов в одинаковом размере для всех сообщений и местностей как тех, которые пользуются водными путями, так и для тех, которые таких путей не имеют, равносильно запрещению железным дорогам устанавливать тарифы в таком размере, при котором достигается наилучшая утилизация затрачиваемых в них капиталов, а это имело бы последствием—или извращение нормального и равномерного развитий различных районов за счет железнодорожных капиталов, если пониженные навигационные тарифы будут распространены на те местности, которые по условиям своего производства и сбыта могут выносить более высокие провозные платы, или ограничило бы пользование теми железными дорогами, с которыми конкурируют водные пути сообщения, в случае, если на этих дорогах будут действовать общие, более высокие тарифы. Как в том, так и в другом случае ограничение доходности железных дорог несомненно отразилось бы самым неблагоприятным образом на дальнейшем развитии рельсовой сети страны.

В виду этого мы признаем понижение провозных плат по соображению со стоимостью водных перевозок на тех дорогах, которые встречают конкуренцию водных путей сообщения, мерою вполне рациональною и согласною с общими интересами народного хозяйства. Эта мера не содержит в себе ничего несправедливого в отношении тех местностей, для которых остаются в действии общие тарифы, потому что не представляет собою ухудшения для них условий конкуренции с районами и пунктами, расположенными у водных путей сообщения. Более благоприятное положение этих последних районов и пунктов обусловливается

наличностью водных путей сообщения, и навигационные тарифы не дают им никаких новых преимуществ, но служат только для привлечения грузов на железные дороги.

5. Тарифы попудные (поштучные) и повагонные (полувагонные, партионные). Установление различных провозных плат в зависимости от единицы погрузки практикуется как в натуральной системе тарифов, так и в системе тарификации по ценности. В обеих системах конечною целью допущения пониженных тарифов для более крупных единиц погрузки, а именно, главным образом, для полных вагонных грузов, является стремление достигнуть возможно лучшей утилизации подвижного состава. Но тогда как в натуральной системе повагонные тарифы служат выражением основного принципа этой системы—тарификации по таре, т. е. по собственным издержкам железных дорог, в системе тарификации по ценности единица погрузки и влияние ее на собственные издержки железных дорог являются лишь одним из элементов, определяющих ценность транспортных услуг. Поэтому в первой системе повагонные ставки назначаются в одинаковом размере для всякого рода грузов независимо от их ценности и приводят к целому ряду вредных последствий в отношении развития железнодорожного движения и чистого дохода железных дорог, на что уже было указано нами при разборе натуральной системы. Иначе ставится вопрос о повагонных тарифах в системе тарификации по ценности. Так как эта система, по самому существу своему, назначает тарифы в зависимости от наименования грузов, то она прежде всего исключает установление повагонных тарифов для сборных отправок товаров разных наименований и разных ценностей, допуская повагонные ставки лишь для грузов одного наименования или для грузов разного наименования, но однородных по ценности. Таким образом, по этой системе повагонные тарифы должны устанавливаться только для таких грузов, которые, по роду своему и по условиям торговли, перевозятся или могут перевозиться вагонными партиями без всякого стеснения для действительных отправителей. Этим, во 1-х, в очень сильной степени суживается или даже вовсе исключается посредническая деятельность коммисионеров, занимающихся составлением сборных отправок, и, во 2-х, сохраняется в силе основной принцип тарификации по ценности, по которому при назначении тарифов для грузов разных наименований принимаются во внимание особенные условия производства, передвижения, торговли и потребления этих грузов, в зависимости от каковых условий и определяется ценность железнодорожных услуг. Так как некоторое понижение тарифов для повагонных отправок имеет целью побудить отправителей к лучшей утилизации подъемной силы и вместимости подвижного состава железных дорог, то размер такого понижения и должен определяться не соответственным сокращением собственных издержек железных дорог, которое даже и не поддается точ-

ному исчислению, но именно сказанною целью, т. е. должен быть достаточен, чтобы побудить отправителей к предъявлению товарных партий, исчерпывающих подъемную силу и вместимость нормальных вагонов. Отсюда различие между партионными и собственно повагонными тарифами. Первые не предполагают непременным условием применения пониженной ставки погрузку всей предъявленной к отправке партии в один вагон, тогда как для повагонных тарифов это условие является необходимым по самому существу дела. К сожалению, это условие не всегда выполнимо вследствие некоторых затруднений, чисто временного свойства, каковы: недостаточная однородность подвижного состава на всей рельсовой сети и недостаточная выясненность повагонных норм погрузки для различных товаров. Поэтому, вместо того, чтобы прямо допускать применение повагонных тарифов во всех случаях, когда отправителю дан целый вагон для отправки его груза, в тарифах ставят условием, что он применяется с расчетом платы за действительный вес груза, погруженного в один вагон, но не менее, чем за 750, 610, 400 или иное количество пудов в зависимости от рода груза. Впрочем, для настоящего времени можно признать удовлетворительной и такую форму повагонных тарифов.

6. Тарифы специальные и льготные (завозные, перемолочные, воинские, выставочные, переселенческие и т. п.). Сущность специальных тарифов заключается в том, что применение их обусловлено соблюдением особых требований и форм, обеспечивающих достижение той специальной цели, которая имелась в виду при установлении тарифа. Мы не будем рассматривать особые условия и существо таких специальных тарифов, как завозные, перемолочные, экспортные и т. п., в виду специальности этого предмета, имеющего преимущественно практический, а не теоретический интерес. В принципе же, по нашему мнению, нельзя возражать против установления для некоторых тарифов специальных условий, хотя и усложняющих вообще тарифное дело, но обеспечивающих правильный ход его. Что касается льготных тарифов, т. е. особо пониженных тарифов для некоторых категорий пассажиров или грузов, то уже самое понятие льготности указывает на то, что основанием таких тарифов является не платежная способность грузов или пассажиров, но стремление облегчить удовлетворение тех или иных общественных и государственных потребностей, не считаясь с влиянием соответственных перевозок на доходность железных дорог. Обыкновенно льготные тарифы допускаются сравнительно в ограниченном числе случаев, и в нормальное время перевозка по этим тарифам составляет относительно весьма незначительную долю в общей сумме железнодорожных перевозок. Допущение тарифов этого рода в таких размерах и притом в случаях, действительно строго отличающихся характером общегосударственных нужд, не может, по нашему мнению, вести к извращению истинных функций железнодорожного транспорта

в общем ходе экономической жизни. Железнодорожные пути сообщения в своей совокупности являются столь крупным элементом в общем составе народного хозяйства, и специальные интересы их, в конце концов, стоят в такой тесной солидарности с общими интересами государства и всего населения, что в эксплоатации их вполне допустима известная ширина образа действий и отказ в некоторых случаях от неуклонного преследования максимальной чистой доходности. Однако, здесь настоятельно необходим большой практический такт и строгое соблюдение меры, чтобы отступлением от прямых задач тарификации и верных принципов построения тарифов не обратить все управление железнодорожными тарифами в бессистемное, произвольное и беспринципное вторжение во все сферы общественной, государственной и экономической жизни.