

# ПРИНЦИПЫ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ ТАРИФОВЪ

ПО ПЕРЕВОЗКѢ ГРУЗОВЪ.

*Сергея Витте.*

ТРЕТЬЕ ДОПОЛНЕННОЕ ИЗДАНИЕ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Акц. Общ. Брокгаузъ-Ефронъ, Прачешный пер., № 6.

1910.

# ПРИНЦИПЫ

## ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ ТАРИФОВЪ

### ПО ПЕРЕВОЗКѢ ГРУЗОВЪ.

#### Замѣченныя опечатки:

Стран.	Строка:	Напечатано:	Слѣдуетъ:
12	15 снизу	раздѣляли	раздѣлили
31	17—18 сверху	соперниковъ по желанію	соперниковъ по желаніямъ—
44	16 снизу	37, <sub>32</sub> коп. $\frac{1}{28}$ съ пуда и версты	37, <sub>32</sub> коп.— $\frac{1}{28}$ съ пуда и версты
46	9 —	39,6	39, 6 тыс. пуд.
117	1 снизу	der Socialismus	des Socialismus
177	12 —	въ $\frac{1}{70}$	въ $\frac{1}{70}$ коп.
—	7 —	ниже $\frac{1}{70}$	ниже $\frac{1}{70}$ коп.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Акц. Общ. Бронгаузъ-Ефронъ, Пржевальскій пер., № 6.

1910.

## Предисловіе къ первому изданію.

Настоящая книга состоитъ изъ статей, помѣщенныхъ въ журналѣ „Инженеръ“ за 1883 годъ. Статьи эти представляютъ первую попытку систематическаго изложенія, на русскомъ языкѣ, главнѣйшихъ началъ, лежащихъ въ основѣ желѣзнодорожнаго тарифнаго дѣла. Въ то время, какъ на западѣ, въ особенности въ послѣдніе годы, обратили серьезное вниманіе на теоретическую разработку тарифныхъ вопросовъ, которая уже породила тамъ цѣлую литературу, у насъ нѣтъ ни одного сочиненія, гдѣ-бы эти вопросы разсматривались сколько-нибудь полно и систематично. Вся русская тарифная литература исчерпывается газетными статьями, написанными по разнымъ частнымъ случаямъ, съ различныхъ точекъ зрѣнія, съ различной и часто недостаточной степенью знанія фактической стороны предмета.

Между тѣмъ, тарифное дѣло, вытекающее изъ всей совокупности экономическихъ и торговыхъ отношеній и въ свою очередь оказывающее на нихъ вліяніе,—имѣетъ несомнѣнный интересъ, какъ практическаго, такъ и теоретическаго характера.

Практическая важность подобныхъ вопросовъ очевидна. Только изученіе и пониманіе ихъ во всей полнотѣ можетъ предохранить учрежденія, имѣющія вліяніе на установленіе тарифовъ, отъ такихъ ошибокъ, которыя должны отозваться значительными убытками или для народа, или для желѣзныхъ дорогъ, а слѣдовательно, въ огромномъ большинствѣ случаевъ, и для государственнаго бюджета. Поддержаніе существующихъ тарифныхъ положеній, не соответствующихъ потребностямъ дѣла, или установленіе новыхъ, основанныхъ на фальшивомъ или недостаточномъ пониманіи его,—всегда принесетъ вредъ кому-нибудь. А возможно-ли ожидать правильнаго обсужденія такихъ вопросовъ, если даже не было

до сихъ поръ сдѣлано ни одной попытки цѣльнаго изложенія основаній, на которыхъ они зиждутся? Этимъ пробѣломъ объясняется односторонность сужденій, иногда высказываемыхъ въ случайныхъ газетныхъ статьяхъ, написанныхъ по поводу какого-нибудь частнаго вопроса, безъ принятія во вниманіе совокупности всѣхъ условій, въ которыхъ находится русская желѣзнодорожная промышленность.

Теоретическая сторона тарифнаго дѣла имѣетъ важное значеніе уже потому, что практика въ подобныхъ государственныхъ вопросахъ не можетъ не сообразоваться съ выводами, основанными на научныхъ данныхъ. Тарифное дѣло, какъ теорія, вытекающая прямо изъ экономическаго закона спроса и предложенія, представляетъ въ своемъ дальнѣйшемъ развитіи результаты, зависящіе отъ взаимодѣйствія элементовъ экономической, политической и даже умственной жизни народа. Эта игра вліяній представляетъ собою въ высшей степени интересный предметъ для изученія мыслителя и экономиста.

Мы старались въ настоящей книгѣ, возможно популярнѣе, изложить всѣ основныя положенія, на которыхъ, по нашему убѣжденію, должно основываться желѣзнодорожное тарифное дѣло въ нашемъ отечествѣ, принимая во вниманіе текущія условія времени и мѣста. Если наша книга выяснитъ читателямъ, хотя часть того, что имъ было неясно въ этомъ дѣлѣ, пробудитъ въ специалистахъ желаніе самостоятельной разра-ботки его, или просто вызоветъ серьезную критику изложенныхъ здѣсь принциповъ, то нашъ трудъ будетъ вознагражденъ съ избыткомъ.

Сами мы писали, какъ читатели могутъ увидѣть изъ книги,—*sine ira et studio*.

*Сергей Витте.*

Кіевъ.  
Сентябрь 1883 года.

## Предисловіе ко второму изданію.

Книга наша обратила на себя вниманіе прессы и спеціалистовъ. Она вызвала критику и самостоятельныя работы по вопросу о желѣзнодорожныхъ тарифахъ. Мы тщательно обсудили замѣчанія намъ сдѣланныя. Въ результатѣ они ни въ какой степени не измѣнили нашихъ воззрѣній ни въ общемъ, ни въ частностяхъ. Но замѣчанія эти убѣдили насъ въ необходимости дать большее развитіе нѣкоторымъ мыслямъ, которыя, какъ намъ кажется, не были вполне поняты вслѣдствіе краткости, а можетъ быть и недостаточной ясности изложенія. Они также заставили насъ войти въ ближайшее разсмотрѣніе нѣкоторыхъ вопросовъ, которые мы старались обойти въ первомъ изданіи, находя ихъ неотнесающимися непосредственно до тарифнаго дѣла. Такимъ образомъ, второе изданіе нашей книги является значительно дополненнымъ.

Почти всѣ критическіе отзывы о нашей книгѣ пытались опредѣлить, къ послѣдователямъ какихъ именно экономическихъ ученій насъ надлежитъ причислить. Насъ причисляли и къ манчестерцамъ, и къ государственнымъ социалистамъ, и къ непослѣдовательнымъ оппортунистамъ,—ибо находили, что мы вначалѣ строимъ фундаментъ на основаніи доктринъ классической политической экономіи, и затѣмъ, будто-бы, собственноручно вынимаемъ изъ него камни. Эта часть возраженій побудила насъ изложить (§ 5) нашъ взглядъ на существующія экономическія ученія и на примѣненіе ихъ къ русской дѣйствительности.

Хотя начала желѣзнодорожныхъ тарифовъ принципиально не имѣютъ непосредственнаго отношенія до того, кѣмъ эксплуатируются государственныя желѣзныя дороги—частными-ли обществами подъ правительственнымъ руководствомъ, или казной, вслѣдствіе чего мы и не останавливались на вопросѣ о предпочтительности того или другого способа эксплуатаціи,—тѣмъ не менѣе, критика, разбирая нашу книгу, въ особенности сосредоточилась именно на этомъ вопросѣ. Нѣкоторые лица насъ причисляли къ сторонникамъ казенной эксплуатаціи, а нѣкоторые—частной. Это обстоятельство привело насъ къ заключенію о необходимости въ

настоящемъ изданіи изложить (§ 9) болѣе обстоятельно наше мнѣніе о предпочтительности въ Россіи казенной или частной эксплуатаціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ заключеніе мы должны коснуться вопроса личнаго. Часть критики, и въ томъ числѣ та, которая отнеслась къ нашему труду болѣе или менѣе благосклонно, между прочимъ, сочла нужнымъ указать на то, что мы пишемъ „pro domo sua“. Въ этомъ указаніи кроется если не недоразумѣніе, то клевета. Одно время лица, руководившія Министерствомъ Путей Сообщенія, имѣли въ виду создать специалистовъ собственно по административной и финансовой части желѣзнодорожнаго дѣла. Съ этою цѣлью они хотѣли пригласить на дѣйствительную желѣзнодорожную службу нѣсколькихъ молодыхъ людей, окончившихъ курсъ въ университетахъ, въ предположеніи, что изъ нихъ выработаются, путемъ практики, соотвѣтствующіе специалисты. Такимъ образомъ, пятнадцать лѣтъ тому назадъ, мы получили приглашеніе поступить на службу одной изъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Впослѣдствіи эта дорога перешла въ эксплуатацію частнаго общества и затѣмъ вошла въ составъ Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Въ результатъ, съ утвержденія правительства, мы получили мѣсто начальника эксплуатаціи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ денежныхъ дѣлахъ которыхъ наиболѣе, и даже почти исключительно, заинтересовано государственное казначейство. Итакъ, мы представляемъ собою лишь служащаго желѣзной дороги,—на опредѣленномъ содержаніи. Если, такимъ образомъ, указаніе на то, что мы пишемъ pro domo sua, имѣетъ тотъ смыслъ, что мы пишемъ о дѣлѣ, которое изучили не только теоретически, но и практически, такъ что каждое наше заключеніе оправдывается долголѣтнимъ и обширнымъ опытомъ, то указаніе это справедливо. Но, въ такомъ случаѣ, едва-ли оно служить не въ пользу нашей книги,—слѣдовательно, въ немъ кроется недоразумѣніе. Ибо хотя у насъ часто пироги пекутъ сапожники, а сапоги точають пирожники,—но никто не станетъ считать такое положеніе вещей нормальнымъ. Если же оно имѣетъ въ виду обратить вниманіе на то, что мы-де заинтересованы въ проведеніи тѣхъ или другихъ мыслей, то мы вправѣ сказать критику, дѣлающему такое указаніе: Вы клеветникъ.

*Сергій Витте.*

## Предисловіе къ третьему изданію.

Въ послѣдніе годы меня неоднократно просили разрѣшить выпустить новое изданіе настоящей книги, мною написанной болѣе тридцати лѣтъ тому назаль. Нынѣ меня побудили дать согласіе на настоящее изданіе слѣдующія причины: во-первыхъ, участвшіяся просьбы указать гдѣ можно достать эту книгу, уже давно не имѣющуюся въ продажѣ; во-вторыхъ, нѣкоторыя мѣры, принятыя въ области желѣзнодорожныхъ тарифовъ, показывающія малое знакомство съ этимъ дѣломъ и, наконецъ, въ третьихъ, рѣчи, которыя мнѣ пришлось слышать въ высшемъ государственномъ учрежденіи, по спеціальному вопросу, отъ такихъ лицъ, которыя, казалось бы, должны знать азбуку желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Въ концѣ книги напечатана лекція, которую я прочелъ въ текущемъ году въ институтѣ инженеровъ путей сообщенія собранію спеціалистовъ, по вопросу о дефицитѣ русской желѣзнодорожной сѣти.

*Графъ Витте.*

Ноябрь 1910 года.

## ГЛАВА I.

### ОБЩАЯ ЧАСТЬ.

§ I. *Насколько подходят жельзные дороги къ понятію о монополіи. Конкуренція или вступаемая въ жезевыхъ и водныхъ путяхъ. Взаимная конкуренція. Конкуренція отъ инерціи спроса. Заключение о дѣйствиі закона спроса и предложенія въ области опредѣленія цѣны жельзнодорожнаго провоза.*

Цѣна всякаго предмета и всякой услуги опредѣляется закономъ спроса и предложенія. Казалось бы, что общій экономической законъ этотъ примѣнимъ также къ опредѣленію размѣровъ тарифовъ, которые жельзные дороги должны взымать за свои услуги. Но есть лица, которыя отрицаютъ примѣнимость этого закона къ жельзнодорожнымъ тарифамъ. Лица эти говорятъ, что жельзные дороги суть монополисты, а потому будто бы законъ спроса и предложенія не можетъ регулировать рыночную цѣнность ихъ услугъ. По поводу мнѣнія, обыкновенно выражаемаго приблизительно въ такой формѣ, слѣдуетъ прежде всего замѣтить, что заключеніе о томъ, будто общій законъ спроса и предложенія не регулируетъ цѣны продуктовъ или услугъ предпріятій монопольных, совсѣмъ не представляетъ собою доказанной экономической истины, а потому такое заключеніе по меньшей мѣрѣ послѣшно. Но и самое названіе жельзнодорожныхъ предпріятій монополіями, если не неправильно, то во всякомъ случаѣ несовсѣмъ точно.

Монопольными предпріятіями обыкновенно называютъ такія, которыя *de jure* или *de facto* не имѣютъ соперниковъ по производству продуктовъ или услугъ, предлагаемыхъ этими монопольными предпріятіями. Въ Россіи, напримѣръ, производство игральныхъ картъ составляетъ *de jure* монополію одного изъ благотворительныхъ учреждений, такъ какъ никто болѣе не имѣетъ права снабжать Россію игральными картами. Эксплоатація какого-либо пути въ краѣ, гдѣ всякое другое сообщеніе физически невозможно, дѣйствительно представляло бы собою *de facto* монополію, но и тутъ, какъ мы увидимъ ниже, законъ спроса и предложенія оказывалъ бы свое дѣйствиі на цѣну перевозки.



Железныя дороги ни къ одному изъ этихъ двухъ примѣровъ не подходятъ. Онѣ всегда строились и строятся тамъ, гдѣ изпоконъ вѣка существовали другого рода пути сообщения, по которымъ въ теченіи цѣлыхъ столѣтій производились громадныя торговыя сношенія. Мы говоримъ о всякихъ гужевыхъ и водяныхъ путяхъ. Часто возражаютъ, что железныя дороги настолько совершеннѣе гужевыхъ и водяныхъ путей, что конкуренція послѣднихъ съ железными дорогами почти невозможна. Предположимъ, что это возраженіе правильно; тѣмъ не менѣе оно нисколько не опровергаетъ того факта, что разъ гужевые и водяные пути могутъ, при известныхъ условіяхъ, конкурировать съ железными дорогами,—значить монополія железныхъ дорогъ этими условіями поставленъ предѣлъ, за который онѣ переходить не могутъ. Какъ только железныя дороги оцѣнятъ свои услуги или, иначе говоря, предложатъ тарифы, при которыхъ гужевое или водяное передвиженіе окажется въ суммѣ болѣе выгоднымъ, нежели желѣзнодорожное,—железныя дороги останутся безъ работы.

Въ различныхъ мѣстностяхъ имѣются, напримѣръ, заводы или фабрики, производящія продукты несравненно лучшіе, нежели другія фабрики и заводы, находящіяся въ тѣхъ же мѣстностяхъ, и никто подобныя предпріятія не признаетъ монопольными, ибо понятно, что ихъ требованіямъ поставленъ предѣлъ въ возможности достать тѣ же продукты, хотя бы и худшаго качества, на другихъ заводахъ и фабрикахъ.

Но предположеніе, что гужевымъ и водянымъ путямъ, вслѣдствіе несовершенства ихъ сравнительно съ железными дорогами, трудно конкурировать съ послѣдними—безусловно цѣвѣрно и противорѣчитъ на каждомъ шагѣ самымъ обыденнымъ явленіямъ, имѣющимъ мѣсто всюду въ широкихъ размѣрахъ.

Дѣйствительно, железныя дороги значительно совершеннѣе гужевыхъ путей. Переѣзды по нимъ производятся быстрѣе, безопаснѣе, удобнѣе и, вообще говоря, могутъ совершаться дешевле, нежели по гужевымъ путямъ. Но тѣмъ не менѣе очевидно, что если бы за проѣздъ по железнымъ дорогамъ взымалось болѣе размѣра прогонныхъ денегъ, получаемыхъ еще понынѣ лицами, служащими на коронной службѣ, то многія изъ нихъ нерѣдко избѣгли бы болѣе совершеннаго передвиженія по железнымъ дорогамъ. До настоящаго времени у насъ въ Россіи масса бѣднаго населенія совершаетъ передвиженіе не только на лошаляхъ, но просто пѣшкомъ на значительныя даже разстоянія параллельно съ железными дорогами, и вопросъ объ удешевленіи для такихъ лицъ проѣзда по железнымъ дорогамъ, составляетъ, можно сказать, злобу дня. Конечно, соперничество гужевыхъ путей съ желѣзнодорожными, по отношенію передвиженія пассажировъ, сравнительно ничтожно и объяс-

нается исключительными обстоятельствами; за то соперничество это достаточно существенно по отношенію перевозки товаров.—Для товаров удобство (комфортъ) и нерѣдко скорость передвиженія не имѣютъ значенія. Сохранность же при гужевоѣ перевозкѣ обеспечивается не менѣе, нежели на желѣзныхъ дорогахъ, такъ какъ каждая подвода, т.-е. сравнительно ничтожное количество груза, оберегается особымъ лицомъ—подводчикомъ. Перевозка гужемъ обходится часто не особенно дорого,—иногда даже такъ дешево, что желѣзныя дороги не могутъ возить по тѣмъ же цѣнамъ безъ убытка для себя. Еще такъ недавно мы совсѣмъ не имѣли желѣзныхъ дорогъ. Всѣ продукты доставлялись исключительно гужевыми и водяными путями и при такой доставкѣ большинство предметовъ обходилось потребителямъ не дороже, чѣмъ теперь. Вообще желѣзныя дороги, какъ извѣстно, даже способствовали вздорожанію многихъ предметовъ, такъ какъ, расширяя рынки потребления, онѣ значительно увеличили спросъ на многие продукты. И въ настоящее время большая часть Имперіи не имѣетъ желѣзныхъ дорогъ. Гужевая перевозка производится тамъ съ платою достаточно ограниченной, вообще не имѣющею рѣшительнаго вліянія на рыночную цѣнность различныхъ продуктовъ, сравнительно съ такою же цѣнностью тѣхъ же продуктовъ въ мѣстностяхъ, изрѣзаныхъ желѣзными путями. Гужевой извозъ всегда и вездѣ значительно ограничиваетъ возможность со стороны желѣзныхъ дорогъ устанавливать чрезмѣрно высокіе тарифы; слѣдовательно, представляетъ такое соперничество желѣзнымъ дорогамъ, что одно уже соперничество это врядъ ли дозволяетъ называть желѣзныя дороги, по отношенію ихъ тарифовъ, монополіей въ томъ смыслѣ, въ какомъ обыкновенно это слово понимается. Часто желѣзныя дороги даже не могутъ бороться съ гужевымъ извозомъ; напримѣръ, на малыхъ разстояніяхъ, въ особенности около большихъ центровъ населенія, не смотря на количество желѣзныхъ путей, гужевой извозъ процвѣтаетъ и, вѣроятно, долго будетъ еще процвѣтать. Между Петербургомъ и его окрестными городками и селеніями перевозка товаровъ въ большомъ количествѣ и понынѣ производится на подводахъ. Въ иныхъ мѣстахъ (напримѣръ, Новороссійскомъ краѣ или южной части Кіевской губерніи), гдѣ извозный промыселъ (чумачество) издавна доставлялъ прибыльное занятіе населенію, промыселъ этотъ существуетъ донынѣ параллельно желѣзнымъ дорогамъ, и онѣ во многихъ случаяхъ держатъ особенно низкіе тарифы, имѣя главнымъ образомъ въ виду хотя отчасти устранить это соперничество. Въ годы же неурожайные чумаки, для прокорма своей скотины, везутъ грузы, рядомъ съ желѣзными дорогами, за безцѣнокъ, и разъ привезя, напримѣръ, хлѣбъ въ Одессу, чтобы не идти обратно порожнемъ, везутъ также почти даромъ обратный грузъ. Прокормъ скота

въ дорогѣ ему почти ничего не стоитъ, а личный свой трудъ онъ оцѣниваетъ кускомъ хлѣба и сушеной рыбы въ сутки. Вообще у насъ соперничество извознаго промысла усиливается сравнительнымъ обиліемъ скота, дешевизною корма, низкостью заработной платы, а равно склонностью населенія во многихъ мѣстностяхъ заниматься извознымъ промысломъ.

Конкуренція желѣзныхъ дорогъ съ извознымъ промысломъ иногда очень трудна еще въ силу слѣдующихъ обстоятельствъ. Тарифы желѣзныхъ дорогъ, по возможности, должны быть устойчивы, и если бы даже желѣзныя дороги имѣли на то право, то физически не могли бы мѣнять ихъ по нѣсколько разъ въ мѣсяцъ. Между тѣмъ, цѣна провоза по гужевымъ путямъ можетъ мѣняться и въ дѣйствительности мѣняется почти ежедневно. Такимъ образомъ, цѣна гужевого провоза всегда можетъ устанавливаться въ подрывъ перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ. Далѣе, тарифъ желѣзной дороги долженъ быть одинаковъ для всѣхъ грузовъ одного наименованія, отправляемыхъ съ одной станціи на другую, откуда бы грузъ этотъ ни былъ подвезенъ гужемъ къ станціи отправленія. Если бы желѣзныя дороги имѣли право устанавливать тарифы по мѣсту, откуда грузъ прибылъ на станцію отправленія, то не имѣли бы никакой возможности пользоваться этимъ правомъ. Между тѣмъ, извозный промыселъ, имѣющій доступъ ко всѣмъ пунктамъ отправленія, можетъ мѣнять цѣну провоза для каждаго пункта. Возьмемъ для примѣра станцію, районъ которой распространяется на 50 верстъ къ каждую сторону желѣзной дороги. Положимъ, что половина груза этого района выдерживаетъ конкуренцію подводчиковъ при провозной платѣ по 8 коп., а другая въ 5 коп.; желѣзная дорога не можетъ назначить двѣ цѣны, сообразно пунктамъ первоначальнаго отправленія грузовъ: она должна назначить или 8, или 5 коп. Если всего груза въ этомъ районѣ миллионъ пудовъ, а расходы эксплуатаціи обходятся 4 коп. съ пуда, то перевезя только половину груза, но по 8 коп., она выручитъ чистаго дохода 20.000 руб.,— а при 5 коп.,— за весь грузъ всего 10.000 руб.; значить, ей выгодыѣ отказаться отъ половины груза и назначить 8 копѣекъ. Подобныя самыя разнообразныя комбинаціи на практикѣ встрѣчаются постоянно. Желѣзная дорога для одного и того же груза не можетъ назначить провозныя цѣны съ различныхъ смежныхъ станцій—скачками; напримѣръ 20, 30, 15 коп., что тоже ограничиваетъ возможность конкуренціи съ извознымъ промысломъ. Наконецъ, при недостаточномъ развитіи въ Россіи желѣзныхъ дорогъ и значительномъ уклоненіи ихъ отъ прямыхъ направленій, сплошь и рядомъ происходятъ, напримѣръ, такія явленія: для доставленія даннаго товара до ближайшей станціи желѣзной дороги нужно сдѣлать гужемъ 50—80 верстъ; станція эта отстоитъ отъ рынка сбыта товара, поло-

шимъ, на 400 верстъ желѣзнаго пути; между тѣмъ, мѣсто первоначальнаго отправленія товара отъ пункта его сбыта по гужевому главному пути отстоятъ всего, напримѣръ, верстъ на 300; конечно, въ такихъ случаяхъ часто предпочитаютъ провезти товаръ по главному гужевому пути на 300 верстъ, нежели везти его по проселочной дорогѣ верстъ 50—80 и затѣмъ еще по желѣзной дорогѣ—400 верстъ. Вообще соперничество гужевого извоза съ желѣзно-дорожнымъ транспортомъ зависитъ во многомъ отъ обилія гужевыхъ путей сравнительно съ желѣзными дорогами. Въ дѣйствительности, въ большинствѣ случаевъ товары доставляются не исключительно по желѣзнымъ дорогамъ, т.-е. не между пунктами, лежащими у самыхъ станцій желѣзныхъ дорогъ, а сперва подвозятся по гужевымъ путямъ къ этимъ станціямъ и затѣмъ верѣдко отвозятся отъ станцій тѣмъ же порядкомъ къ мѣсту назначенія, т.-е. товары совершаютъ свой путь частью гужемъ и только частью по желѣзнымъ дорогамъ. Необходимость во всякомъ случаѣ пользоваться гужевымъ извозомъ значительно ослабляетъ преимущество желѣзнодорожнаго транспорта, усиливаетъ шансы гужевого соперничества и потому въ результатѣ часто представляетъ товаровладѣльцамъ выгоду, вмѣсто смѣшанной перевозки—гужемъ и желѣзными дорогами,—пользоваться исключительно гужевою перевозкою на всемъ пути движенія товара. Понятно, что съ развитіемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ сила соперничества гужевого извоза съ желѣзными дорогами будетъ ослабѣвать; но не менѣе понятно также, что нужно много лѣтъ для того, чтобы это соперничество значительно сократилось.

Часто указываютъ, что гужевая перевозка не можетъ существовать рядомъ съ желѣзными дорогами потому будто бы, что послѣднія понижаютъ свои цѣны, съ цѣлью убить гужевой промыселъ, а послѣ того начинаютъ неограниченно властвовать и поднимать свои тарифы. Но, во-первыхъ, намъ неизвѣстно въ исторіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ подобныхъ фактовъ, а, во-вторыхъ, такія явленія врядъ ли возможны по той простой причинѣ, что обзаведеніе и первоначальное устройство гужевого промысла такъ несложно и сравнительно дешево, что если бы желѣзная дорога, убивъ гужевой промыселъ, начала покоиться на лаврахъ, то, конечно, не долго ожидала бы возрожденія своихъ соперниковъ.

Трудно не видѣть противорѣчія, съ одной стороны, между заявленіями, что желѣзныя дороги монополія, а съ другой, укорами, что рядомъ съ желѣзными дорогами производится гужевая перевозка. Возможность гужевого соперничества и дѣйствительное существованіе такового уже доказываетъ, что монополія желѣзныхъ дорогъ не безгранична.

Но, кромѣ соперничества гужевого извоза, желѣзныя дороги встрѣчаютъ несравненно болѣе сильное соперничество въ перевозкахъ

водяными путями сообщения: рѣчными, искусственными каналами и морскими.

Если желѣзныя дороги могутъ быть названы болѣе совершенными по отношенію гужевыхъ путей, то врядь ли, во многихъ случаяхъ, ихъ можно считать болѣе совершенными сравнительно съ водяными сообщениями. Даже пассажирское сообщеніе по водянымъ путямъ, въ особенности въ извѣстныя времена года, часто по удобствамъ своимъ предпочитается движенію по желѣзнымъ дорогамъ. Желѣзныя дороги, вообще говоря, не только не уничтожили перевозку пассажировъ водою, но напротивъ, мы видимъ, что, рядомъ съ желѣзными дорогами, перевозка пассажировъ по главнымъ линіямъ водяныхъ сообщеній все болѣе и болѣе развивается. Чтобы не ходить далеко за примѣрами, укажемъ на перевозку пассажировъ по Волгѣ и по Черному морю, возросшую со времени постройки желѣзныхъ дорогъ, наконецъ на перевозку по Днѣпру, составляющую главный предметъ дохода Общества Днѣпровскаго пароходства. Но мы не будемъ останавливаться на конкуренціи желѣзныхъ дорогъ съ водяными сообщениями по перевозкѣ пассажировъ, хотя бы потому, что пассажирское движеніе на большинствѣ русскихъ дорогъ до сего времени даетъ дорогамъ лишь одни убытки. Значить, о какой конкуренціи тутъ можно говорить? Обратимся къ перевозкѣ грузовъ, исключительно питающей доходность русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ этой области водяные пути сообщенія представляютъ громадную конкуренцію желѣзнымъ дорогамъ. Здѣсь можетъ быть вопросъ, если вообще подобные вопросы могутъ имѣть мѣсто, не о защитѣ водяныхъ сообщеній отъ желѣзныхъ дорогъ, а скорѣе о приисканіи средства уменьшить убытки желѣзныхъ дорогъ, подъ влияніемъ конкуренціи водяныхъ сообщеній.

Что перевозка водою обходится гораздо дешевле, нежели по желѣзнымъ дорогамъ,—до такой степени дешевле, что, во многихъ случаяхъ (напримѣръ при сплаваномъ судоходствѣ), эта конкуренція для желѣзныхъ дорогъ становится невозможной,—это фактъ общезвѣстный, признанный какъ наукой, такъ и практикой. Иначе и быть не можетъ, такъ какъ, не говоря уже о томъ, что эксплуатація водяныхъ сообщеній стоитъ дешевле, нежели эксплуатація желѣзныхъ дорогъ, но, кромѣ того, основной капиталъ, громадный для сооруженія желѣзныхъ дорогъ, почти отсутствуетъ въ балансахъ предпріятій водяныхъ сообщеній.

Лицамъ, знакомымъ съ тарифами русскихъ желѣзныхъ дорогъ, извѣстно, что значительная часть самыхъ низкихъ тарифныхъ ставокъ сложилась подъ влияніемъ конкуренціи водяныхъ сообщеній.

Конечно, ставки эти представляют лишь попытку уничтожить водяную конкуренцию, которая не только не уничтожена, но въ большинствѣ случаевъ, является рѣшительною побѣдительницею желѣзныхъ дорогъ. Къ сожалѣнію, не существуетъ статистики, которая показала бы, какая часть изъ грузовъ, такъ сказать, общихъ, какъ для желѣзныхъ дорогъ, такъ и для водяныхъ сообщений, приходится, при настоящихъ тарифахъ, на желѣзныя дороги, и какая на водяныя сообщенія. Статистика эта показала бы, насколько основательно серьезно говорить о томъ, что законъ спроса и предложенія не можетъ регулировать тарифы монопольных желѣзныхъ дорогъ. Водяныя сообщенія представляютъ желѣзнымъ дорогамъ чрезвычайную конкуренцію не только въ Россіи, но и повсюду. Какъ на примѣръ этой конкуренціи—остановимся на морскомъ сообщеніи.

Если обратимъ вниманіе на исторію сооруженія желѣзныхъ дорогъ на Европейскомъ континентѣ, то мы увидимъ, что большинство ихъ строилось прежде всего болѣе или менѣе въ направленіи меридіановъ, а не перпендикулярно имъ. И въ настоящее время большинство желѣзныхъ дорогъ приближается болѣе къ направленію сѣверъ-югъ (поперекъ Европейскаго материка), нежели востокъ-западъ (вдоль материка), при чемъ сооруженіе поперечныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ большинствѣ случаевъ, вызывалось коммерческими потребностями, а продольныхъ—часто стратегическими и политическими соображеніями.

Если мы займемся грузовой и денежною статистикою желѣзныхъ дорогъ, то увидимъ, что наибольшее грузовое движеніе также производится по направленіямъ поперечнымъ, и что, въ большинствѣ случаевъ, доходность поперечныхъ дорогъ болѣе, нежели продольныхъ. Конечно, мы встрѣтимъ исключенія, но они не ослабляютъ значенія общаго правила. Указанныя явленія естественно истекаютъ изъ географическаго очертанія Европы, представляющей собою полуостровъ, окруженный морями преимущественно въ продольномъ направленіи, а равно вслѣдствіе болѣе выгодной перевозки товаровъ моремъ, нежели желѣзными дорогами. Поэтому передвиженіе товаровъ въ продольномъ направленіи производится болѣею частью моремъ, а не по желѣзнымъ дорогамъ. Наоборотъ,—движеніе по желѣзнымъ дорогамъ производится въ поперечномъ направленіи, къ портамъ, для дальнѣйшаго направленія оттуда грузовъ на судахъ, или же изъ морскихъ портовъ,—то есть, послѣ того, какъ товаръ избѣгнуть уже перевозки по желѣзнымъ дорогамъ, на сколько это было возможно. Почти вся торговля Англіи и сѣверной половины Европы съ Малой Азіей, Турціей, Греціей, вообще южными странами Архипелага и Средиземнаго моря, а равно съ дальнимъ Востокомъ черезъ Суэзскій каналъ направляется не по кратчайшимъ путямъ, т.-е. не переходитъ на желѣзныя дороги, прорѣзывающія Ев-

ропу въ поперечныхъ направлєніяхъ, а въ обходъ Европы—моремъ. Такимъ образомъ, какъ извѣстно, большинство такъ называемыхъ восточныхъ и южныхъ грузовъ (фрукты, чай, хлопокъ, хлопцы, табакъ, деревянное масло и проч.) доходить до Петербурга, Москвы и вообще сѣвера Россіи не кратчайшимъ путемъ черезъ южные русскіе черноморскіе порты и далѣе по желѣзнымъ дорогамъ, а въ обходъ Европы, черезъ Балтійское море. Масса товаровъ между странами Европейскаго материка и даже пунктами одной и той же страны двигается не по желѣзнымъ дорогамъ, ихъ связывающимъ,—а моремъ, или же частью моремъ и только частью желѣзными дорогами въ тѣхъ случаяхъ, когда перевозка желѣзными дорогами становится неизбѣжною для достиженія морской гавани или же ввоза груза изъ морской гавани во внутрь страны. Такъ, напримѣръ, перевозка массы грузовъ между южными и сѣверными Европейскими странами (напримѣръ, Италіей и Голландіей) производится не по желѣзнымъ дорогамъ, ихъ соединяющимъ, а обходнымъ морскимъ путемъ. Грузы между сѣверными и южными провинціями Франціи, Англии, Италиі, между сѣверными провинціями Германіи, между сѣверными прибалтійскими губерніями Россіи, въ значительныхъ количествахъ двигаются не прямо по желѣзнымъ дорогамъ, а моремъ. Морская перевозка доходитъ до такихъ размѣровъ, что грузы между сѣверными частями Россіи, прилегающими къ Балтійскому морю, и южными, прилегающими къ Черному морю, иногда перевозятся не по желѣзнымъ дорогамъ, ихъ связывающимъ,—а дѣлаютъ громадный обходъ моремъ вокругъ всей Европы. Такъ перевозилась крымская соль въ Петербургъ, сахаръ изъ Одессы въ Петербургъ, свѣчи и веревки изъ Петербурга въ Одессу, желѣзная проволока и фаянсовыя издѣлія изъ Риги въ Одессу и проч. Апельсины, напримѣръ, въ Варшаву изъ Катаны идутъ не кратчайшимъ путемъ черезъ Триестъ или Одессу, а въ обходъ всей Европы въ Штеттинъ и даже отъ Штеттина до Варшавы не по желѣзнымъ дорогамъ, а по Одеру, Вартѣ, Неццѣ, Бромбергскому каналу и Вислѣ.

Всѣ эти и подобныя имъ явленія, бьющія въ глаза, конечно, не ускользнули отъ вниманія германскаго правительства. Движеніе моремъ приноситъ выгоду лишь странамъ, имѣющимъ свой торговый флотъ. Германія такого флота почти не имѣетъ, но имѣетъ достаточное количество продольныхъ стратегическихъ линій желѣзныхъ дорогъ. Вслѣдствіе чего, въ послѣднее время, германское правительство принимаетъ мѣры для развитія движенія по этимъ продольнымъ желѣзнымъ дорогамъ. Мѣры эти выразились, между прочимъ, въ различныхъ конвенціяхъ съ русскими желѣзными дорогами по установленію крайне низкихъ тарифовъ для конкуренціи съ морскими фрахтами. У насъ

часто, какъ на примѣръ тарифной политики желѣзныхъ дорогъ, будто бы не основанной на коммерческихъ началахъ, а на какой-то неизбежной тарифной схемѣ,—ссылаются на Германію. Но, имѣя возможность довольно близко вѣдать желѣзнодорожную тарифную политику Германіи, мы знаемъ, что эта схема неизбежна лишь тогда, когда неизбежность необходима для урегулированія отношеній съ иноземными конкуррентами; когда же приходится конкурировать съ ними, схема эта дѣлается достаточно эластичной.

Говоря о конкуренціи, представляемой желѣзнымъ дорогамъ морскими путями, обыкновенно имѣютъ въ виду только ту конкуренцію, которая совершенно отнимаетъ грузы отъ желѣзныхъ дорогъ, а не ту, которая сокращаетъ ихъ движеніе по желѣзнымъ дорогамъ. Эта же послѣдняя, въ особенности въ Россіи, имѣетъ первенствующее значеніе. Вслѣдствіе этого часто не понимаютъ, какъ это можетъ случиться, чтобы въ Россіи, гдѣ морскія границы такъ незначительны сравнительно съ пространствомъ материка, морская конкуренція могла имѣть серьезное вліяніе на желѣзнодорожный транспортъ. Говорятъ, что такая конкуренція можетъ составить только исключеніе и не представляетъ собою достаточно объемлющаго факта. Но вѣдь, если, на примѣръ, хлѣбъ изъ Черниговской губерніи вмѣсто того, чтобы идти въ Берлинъ прямо по желѣзнымъ дорогамъ, въ дѣйствительности идетъ сперва въ Либаву или Кенигсбергъ и оттуда моремъ въ Штеттинъ и затѣмъ изъ Штеттина въ Берлинъ по желѣзнымъ дорогамъ или водяными путями,—или въ Николаевъ и оттуда морскимъ путемъ въ Гамбургъ,—то развѣ такая перевозка не представляетъ конкуренціи желѣзнымъ дорогамъ, везущимъ непосредственно изъ Черниговской губерніи въ данный заграничный рынокъ потребления? Понятно, что изъ Черниговской губ., на примѣръ изъ Нѣжина, грузъ не можетъ идти моремъ до Берлина; но онъ избѣгаетъ желѣзной дороги настолько, насколько это оказывается возможнымъ. дѣлаетъ меньшій путь по желѣзнымъ дорогамъ,—совершая одновременно, совмѣстно съ морскою перевозкою, обходный путь,—по сравненію съ желѣзнодорожнымъ путемъ, идущимъ непосредственно изъ Нѣжина въ Берлинъ. Точно такъ, если, на примѣръ, желѣзо изъ Берлина въ Москву идетъ черезъ Балтійское море, то оно не можетъ избѣгнуть желѣзнодорожной или гужевоы перевозкы изъ Петербурга, Риги или другого какого-либо Балтійскаго порта до Москвы; но желѣзо это совершаетъ обходный путь, по сравненію съ желѣзнодорожнымъ, идущимъ непосредственно изъ Берлина въ Москву, и сокращаетъ такимъ образомъ желѣзнодорожную перевозку. Имѣя изложенное въ виду, легко составить себѣ понятіе о значительно объемлющемъ значеніи морской конкуренціи русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, хотя только изъ слѣдующихъ фактовъ: изъ всего



русскаго вывоза по Европейской границѣ только около 26%, а изъ ввоза около 30% совершается черезъ сухопутную границу; вся же остальная масса движенія въ международной торговлѣ черезъ Европейскую границу идетъ черезъ русскіе порты, съ значительнымъ сокращеніемъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ.

Баснословно низкія цѣны буксировки грузовъ по внутреннимъ рѣкамъ и каналамъ достаточно извѣстны, чтобы не говорить много о конкуренціи съ ними. Даже лица, отрицающія значеніе соперничества, представляемаго желѣзнымъ дорогамъ гужевыми и морскими путями, обыкновенно признаютъ силу соперничества рѣкъ и каналовъ, но пытаются значительно умалить ее фактомъ замерзанія этихъ путей. Замерзаніе рѣкъ и каналовъ, конечно, уменьшаетъ ихъ соперничество съ желѣзными дорогами, но далеко не въ такой степени, какъ это часто выставляютъ. Прежде всего слѣдуетъ отмѣтить тотъ несомнѣнный фактъ, что желѣзныя дороги очень рѣдко измѣняютъ свои тарифы на время прекращенія внутренняго судоходства. Въ громадномъ большинствѣ случаевъ зимою дѣйствуютъ тѣ же тарифы, какъ и въ другія времена года. Это происходитъ отчасти потому, что посезонное измѣненіе тарифовъ крайне усложнило бы управленіе ими, — а отчасти вслѣдствіе того, что повышеніе тарифовъ на зимніе сезоны, въ зависимости отъ затруднительнаго положенія товароотправителей, имѣло бы послѣдствіемъ увеличеніе побужденія ихъ избѣгать желѣзной дороги тогда, когда внутреннее судоходство открыто. Администрація желѣзной дороги, понимающая свои интересы, конечно, рѣдко рѣшится на такой образъ дѣйствія по отношенію къ своимъ клиентамъ. Хорошая администрація обыкновенно знаетъ большинство своихъ постоянныхъ клиентовъ, находится съ ними въ сношеніяхъ и дорожитъ сохраненіемъ хорошихъ отношеній, основанныхъ на обоюдныхъ интересахъ. А если желѣзнодорожные тарифы обыкновенно не измѣняются на время замерзанія рѣкъ и каналовъ, то значить можно а priori сказать, что замерзаніе не служитъ желѣзнымъ дорогамъ существеннымъ облегченіемъ при конкуренціи съ рѣками и каналами. Но разсмотримъ вопросъ по существу. Очевидно, что замерзаніе рѣкъ дѣйствуетъ на обмѣвъ въ смыслѣ уменьшенія скорости обращенія товаровъ. Слѣдовательно, нужно объяснить относительно вліянія скорости транспортировки на конкуренцію по доставкѣ. Это объясненіе не излишне еще и въ томъ отношеніи, что значеніе скорости доставки касается также вопроса конкуренціи гужевого извоза съ желѣзными дорогами. Количество производства продуктовъ не находится въ постоянномъ отношеніи во времени съ количествомъ ихъ потребленія. Въ общемъ итогѣ производится столько продуктовъ, сколько потребляется; но производство ихъ во времени идетъ въ другой пропорціи, нежели

потребленіе. Всѣ сырые продукты, связанные, напримѣръ, съ культурой земли, производятся только въ извѣстные сезоны года, а потребляются болѣе или менѣе равномерно круглый годъ. Производство самоосаждочной соли и нѣкоторыхъ животныхъ продуктовъ совершается также сезонно, при болѣе или менѣе равномерномъ потребленіи. Производства, въ которыхъ играетъ наибольшее значеніе заработная плата, напримѣръ, добываніе каменнаго угля, камня и многихъ другихъ продуктовъ, усиливается въ сезоны наибольшаго предложенія рабочей силы, а потребленіе продуктовъ этихъ производствъ идетъ или равномерно, или усиливается въ сезоны, обыкновенно не соответствующіе временамъ года ихъ добыванія. Кромѣ того, во всѣхъ промышленностяхъ, могущихъ производить и въ действительности производящихъ продукты круглый годъ, производство въ количественномъ отношеніи никогда не идетъ и не можетъ идти параллельно количеству потребленія, ибо спросъ представляетъ собою величину значительно измѣняющуюся. Вслѣдствіе изложеннаго, на рынкахъ всегда имѣются громадныя запасы продуктовъ, ожидающіе, такъ сказать, очереди потребленія. Запасы эти въ особенности значительны по отношенію продуктовъ, производимыхъ не круглый годъ, а сезонно. Они содѣйствовали развитію оптовой торговли, основанной на содержаніи складовъ продуктовъ въ центральныхъ рынкахъ. Всѣ продукты, за незначительнымъ исключеніемъ тѣхъ, качества которыхъ улучшаются вмѣстѣ съ продолжительностью сохраненія, (напримѣръ, вино),—въ ожиданіи потребленія представляютъ собою мертвый капиталъ, проценты на который должны оплачиваться ихъ продажной цѣною; а потому понятно, что, если бы потребленіе шло параллельно производству, то болѣе медленная доставка товара была бы равносильна увеличенію, непосредственно отъ этой медленности происходящему, стоимости этихъ продуктовъ, вслѣдствіе нарастанія процентовъ на капиталъ, ими представляемый. Слѣдовательно, когда производство продуктовъ въ количественномъ отношеніи идетъ параллельно ихъ потребленію, то скорость доставки имѣетъ громадное значеніе; а потому даетъ значительныя преимущества при конкуренціи тѣмъ путямъ, которые могутъ совершать перевозки быстрѣе. Но такъ какъ въ реальной экономической жизни постоянного количественнаго параллелизма въ производствѣ и потребленіи не существуетъ, то и скорость доставки теряетъ до извѣстной и часто весьма значительной степени свое значеніе. Наростаніе процентовъ на произведенный и ожидающій потребленія капиталъ идетъ независимо отъ того, гдѣ продукты, представляющіе этотъ капиталъ, находятся: въ пути или на складахъ. Въ послѣднемъ случаѣ стоимость продуктовъ, ожидающихъ потребленія, даже увеличивается расходами магазинажа, которые избѣгаются въ теченіи того времени,

когда продукты находятся въ пути. Вотъ почему, при равныхъ цѣнахъ провоза и различной скорости доставки, торговля вообще отдаетъ преимущество тому пути, по которому перевозка совершается быстрее. Но если цѣна провоза по одному какому-либо пути ниже, нежели по другому и даже часто немного ниже, то масса товаровъ направляется на тотъ путь, который дешевле, хотя бы перевозка по немъ совершалась медленнѣе. Товары болѣе дорогіе, а равно такіе, потребление которыхъ идетъ постоянно въ количествѣ, соответствующемъ ихъ производству, т.-е. товары, не имѣющіе большихъ запасовъ, дорожатъ быстротой перевозки и потому предпочитаютъ желѣзныя дороги; менѣе же дорогіе товары, преимущественно сырые продукты, потребление которыхъ не идетъ соответственно ихъ производству, т.-е. товары, имѣющіе большіе запасы, дорожатъ главнымъ образомъ дешевизной провоза и часто очень малой скоростью доставки. Вотъ преимущественно для подобныхъ товаровъ: лѣса, соли, топливо, хлѣба и проч., которые составляютъ въ Россіи самую существенную часть транспорта, внутреннія водяныя сообщенія и представляютъ сильную конкуренцію желѣзнымъ дорогамъ и для этихъ товаровъ условіе замерзанія водяныхъ сообщеній часто не ослабляетъ значительно силу этой конкуренціи.

Чтобы не быть голословнымъ по вопросу о соперничествѣ въ Россіи внутреннихъ водяныхъ сообщеній съ желѣзными дорогами, мы сошлемся на слѣдующее сообщеніе оффиціального органа Министерства Финансовъ. Въ Указателѣ этого Министерства, № 16 за 1884 годъ, мы читаемъ: „До устройства существующей нынѣ желѣзнодорожной сѣти, главными путями для передвиженія большихъ партій различныхъ грузовъ у насъ служили водяные пути. Съ проложеніемъ же желѣзнодорожной сѣти такую роль водяныхъ сообщеній раздѣляли желѣзныя дороги. Отсюда, однако, не слѣдуетъ дѣлать заключенія, что послѣднія повели къ подрыву судоходства вообще. Правда, на нѣкоторыхъ участкахъ водяныхъ путей движеніе грузовъ подъ вліяніемъ желѣзныхъ дорогъ сократилось, но зато на другихъ оно усилилось въ такой степени, что въ общемъ итогѣ за послѣдніе годы наше судоходство представляетъ противъ прежняго времени значительное оживленіе. Вліяніе рельсовыхъ путей на водяные выразилось преимущественно въ измѣненіи направленія грузовъ, но не въ упадкѣ самаго движенія“. „Необходимо имѣть въ виду, что за каждымъ способомъ сообщенія есть свои преимущества, которыя всегда будутъ обезпечивать ихъ дѣятельность. Такъ, водяная перевозка имѣетъ за собой дешевизну, а желѣзнодорожная—быстроту. Поэтому грузы, не требующіе скорой доставки и нуждающіеся въ дешевизнѣ провоза, какъ прежде пользовались, такъ и впредь будутъ пользоваться преимущественно водяною перевозкою.

Сказанное находить себѣ подтвержденіе въ данныхъ о движеніи грузовъ по нашимъ водянымъ путямъ за періодъ съ 1861 по 1881 годъ. Въ это время движеніе грузовъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	Грузилось:	Разгружалось:
	Среднее количество въ годъ въ тысячахъ пудовъ.	
1861—1865.....	423,382.....	366,260
1866—1870.....	370,049.....	325,101
1871—1875.....	399,412.....	336,511
1876—1880.....	510,076.....	411,681
1881.....	472,168.....	423,965“

Изъ этихъ данныхъ видно, что, не смотря на устройство съ 60-хъ годовъ цѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ, изъ которыхъ многія десервируютъ районы водяныхъ сообщеній,—и хотя въ этотъ промежутокъ времени водяныя сообщенія не получили почти никакого развитія въ смыслѣ увеличенія каналовъ и весьма незначительное развитіе въ смыслѣ усовершенствованія по нимъ судоходства,—количество передвиженія по водянымъ внутреннимъ путямъ не уменьшается, а постепенно увеличивается.

Кромѣ конкуренціи съ гужевыми и водяными путями сообщенія, желѣзныя дороги встрѣчаютъ еще конкуренцію во взаимномъ соперничествѣ. Желѣзныя дороги въ Россіи (какъ и во всей Европѣ) не находятся въ однихъ рукахъ. Въ Россіи, напримѣръ, кромѣ правительственныхъ дорогъ, существуетъ нѣсколько десятковъ частныхъ обществъ желѣзныхъ дорогъ. Каждая изъ этихъ дорогъ имѣетъ, конечно, въ виду выручать наибольшій чистый доходъ; отсюда рождается стремленіе привлечь къ себѣ наибольшее количество грузовъ. Правительственныя дороги, какъ это мы видимъ на опытѣ, дѣйствуютъ въ этомъ отношеніи, совершенно также, какъ и частныя. Нѣкоторые полагаютъ, что для того, чтобы желѣзныя дороги конкурировали между собою, онѣ должны лежать другъ около друга и десервировать одну и ту же мѣстность. Мнѣніе это ошибочно. Въ дѣйствительности, желѣзныя дороги конкурируютъ между собою, находясь совершенно въ различныхъ мѣстностяхъ, идя по совершенно различнымъ направленіямъ и отстоя другъ отъ друга на сотни верстъ. Напримѣръ, по ввозу въ Россію иностранныхъ грузовъ: хлопка, чая, лимоновъ и проч. между собою соперничаетъ большинство линій желѣзныхъ дорогъ, ведущихъ къ главнымъ центрамъ потребления или склада этихъ грузовъ въ Имперіи какъ отъ сухопутной границы, такъ и отъ главныхъ портовъ Балтійскаго и Чернаго морей. Участокъ Юго-Западныхъ дорогъ отъ Одессы до Кіева конкурируетъ

съ Балтійской дорогой, идущей изъ Ревеля въ Петербургъ; Варшаво-Бромбергская дорога (Александрово-Варшава) конкурируетъ съ Ловово-Севастопольской дорогой (Севастополь-Харьковъ). По перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ, составляющихъ главный предметъ вывоза Россіи и главную статью перевозки русскихъ желѣзныхъ дорогъ, напримѣръ, Либавская дорога (Бахмачъ-Либавъ) по отношенію района Курско-Кіевской дороги конкурируетъ съ Харьково-Николаевской (Ворожба-Николаевъ). Желѣзныя дороги, идущія изъ Смоленска въ Ригу, конкурируютъ съ Московско-Брестской дорогой, идущей изъ Москвы въ Брестъ и т. д. Указанное мнѣніе ошибочно не только для транзитныхъ, но и для мѣстныхъ грузовъ. Возьмемъ для примѣра хлѣбъ района, принадлежащаго Курско-Кіевской дорогѣ. Хлѣбъ этотъ можетъ идти на сѣверъ—въ Либаву, въ Ригу и въ Кенигсбергъ, на югъ—въ Одессу и Николаевъ, на западъ—въ Радзивиловъ и на Варшаву. Желѣзныя дороги, ведущія къ сказаннымъ рынкамъ, прикасаются къ оконечнымъ и промежуточнымъ точкамъ Курско-Кіевской дороги. Дороги эти принимаютъ отъ нея хлѣбные грузы, но не отнимаютъ ихъ совсѣмъ отъ нея. Такимъ образомъ, Курско-Кіевская дорога является полною обладательницею хлѣба своего района. Между тѣмъ, по отношенію этого хлѣба проявляется значительная конкуренція между всѣми желѣзными дорогами, къ ней прилегающими, и въ этой конкуренціи невольно принимаетъ участіе сама Курско-Кіевская дорога, устанавливая, для защиты своихъ интересовъ, различныя ставки въ различныхъ направленіяхъ, дабы не терять значительной части дохода въ случаѣ, если грузъ пойдетъ по болѣе короткимъ направленіямъ. Такимъ образомъ, въ данномъ случаѣ, по отношенію грузовъ, безспорно принадлежащихъ извѣстной дорогѣ, она вынуждена вести конкуренцію между различными своими протяженіями и участками.

Приходится также часто слышать, что между желѣзными дорогами не можетъ быть конкуренціи, потому, что опытъ неоспоримо доказалъ, что всякая конкуренція желѣзныхъ дорогъ кончается соглашеніемъ, послѣ котораго дороги будто бы наверстываютъ всѣ убытки, ими понесенные во время конкуренціи, посредствомъ чрезвычайнаго повышенія тарифовъ. Дѣйствительно, подобныя явленія имѣли мѣсто въ широкихъ размѣрахъ, а отчасти и понынѣ пронеходять, преимущественно въ Англій и Америкѣ. Тамъ такія явленія возможны потому, что страны эти обладаютъ сравнительно большимъ числомъ желѣзныхъ дорогъ, а главное, что желѣзнодорожныя предпріятія разсматривались тамъ, во всѣхъ отношеніяхъ, всегда какъ предпріятія частныя, то есть пользовались полною свободою дѣйствій и исключительно на свой рискъ. Въ континентальной же Европѣ, въ построеніи желѣзныхъ дорогъ участвовали

государственные капиталы; выборъ направленія и опредѣленіе очереди и порядка постройки желѣзныхъ дорогъ зависѣли отъ государства: концессіи на постройку желѣзныхъ дорогъ давались исключительно по усмотрѣнію правительствъ и, наконецъ, de jure или de facto, но желѣзныя дороги или подчиняются, или во всякое время должны подчиниться требованіямъ государства. Вслѣдствіе подобнаго положенія вещей, въ континентальной Европѣ явленія устраненія конкуренціи между желѣзными дорогами посредствомъ взаимнаго соглашенія, особенно при сильномъ повышеніи тарифовъ, если и имѣютъ мѣсто, то весьма рѣдко. Подобныя соглашенія на практикѣ осуществлялись въ значительной степени лишь тогда, когда само государство брало въ эксплуатацію нѣсколько линій желѣзныхъ дорогъ. Тогда дѣйствительно конкуренція между ними устранялась единствомъ владѣльца всѣхъ линій. Что касается Россіи, то намъ неизвѣстно за все время существованія желѣзныхъ дорогъ ни одного серьезнаго соглашенія по устраненію между ними конкуренціи, а тѣмъ болѣе соглашенія, результатомъ котораго было бы сильное повышеніе тарифовъ. Попытки въ этомъ родѣ дѣйствительно дѣлались и повныѣ еще дѣлаются, но всѣ подобныя попытки касались второстепенныхъ теченій грузовъ и всѣ онѣ всегда ограничались шаткостью. Такимъ образомъ въ Россіи конкуренція между желѣзными дорогами существуетъ въ довольно широкихъ размѣрахъ, и эта конкуренція даже озабочиваетъ правительственныя сферы. Проектировались законодательныя мѣры для устраненія конкуренціи, и въ нѣкоторыхъ случаяхъ для этого правительство принимало административныя мѣропріятія. Итакъ, съ одной стороны, увѣряютъ, будто бы желѣзныя дороги, устраняя взаимную конкуренцію, устраиваютъ монопольные тарифы, и одновременно, съ другой стороны, желаютъ уничтожить эту конкуренцію, какъ нѣчто зловердное.

Мы обрисовали въ краткихъ чертахъ конкуренцію желѣзныхъ дорогъ съ другими путями сообщенія и между собою. Конкуренція эта у насъ въ Россіи проявляется въ весьма значительныхъ размѣрахъ и мы утверждаемъ, что если пересмотрѣть всѣ тарифы русскихъ желѣзныхъ дорогъ, то увидимъ, что добрая половина ихъ сложилась подъ явнымъ вліяніемъ указаннаго соперничества. Вслѣдствіе сего нужно думать, что названіе желѣзнодорожныхъ предпріятій монополіями—несовсѣмъ точно, а тѣмъ болѣе неправиленъ дѣлаемый изъ этого названія выводъ, что законъ спроса и предложенія не можетъ регулировать желѣзнодорожные тарифы. Выводъ этотъ не вѣренъ потому, что и при монополіи законъ спроса и предложенія не перестаетъ оказывать своего дѣйствія на опредѣленіе цѣнъ продуктовъ и услугъ монопольныхъ предпріятій. Вотъ что

по этому предмету въ своемъ замѣчательномъ сочиненіи говоритъ членъ Парижской академіи наукъ de la Gournerie: \*)

„Монополія видоизмѣляетъ, но не уничтожаетъ дѣйствіе закона спроса и предложенія. Существуетъ значительное число монополій,—однѣ по праву, другія—въ силу обстоятельствъ; тѣмъ не менѣе, соотвѣтствующіе товары имѣютъ опредѣленную цѣну безъ всякаго вмѣшательства власти. Имѣющій привилегію можетъ, конечно, спрашивать за свои произведенія преувеличенную цѣну; но видя, что продаетъ ихъ въ незначительномъ количествѣ, онъ придетъ скоро къ необходимости умѣрять требованія для увеличенія своей прибыли. Если же онъ назначитъ цѣну очень низкую, то приливъ спроса приведетъ его скоро къ рѣшенію поправить ошибку. Такимъ образомъ, цѣна, которую онъ въ нужденъ назначитъ въ силу своихъ собственныхъ выгодъ, произойдетъ отъ „игры спроса и предложенія“ и опредѣлитъ рыночную цѣнность предмета, на производство котораго онъ имѣетъ привилегію. Эти соображенія примѣнимы и при конкуренціи ко всѣмъ промышленностямъ, способнымъ къ значительному развитію. Строители машинъ могутъ быть приведены къ рѣшенію, въ надеждѣ увеличить распространеніе своихъ произведеній, сдѣлать значительно большія уступки въ цѣнахъ, чѣмъ въ томъ случаѣ, если бы они стремились только перебить другъ у друга удовлетвореніе существующихъ потребностей“.

Разсмотримъ этотъ вопросъ болѣе подробно.

Обыкновенно конкуренцію называютъ борьбу нѣсколькихъ производителей по предложенію однихъ и тѣхъ же предметовъ потребленія или одинаковыхъ услугъ. Если такая борьба для данной промышленности не можетъ имѣть мѣста, то ее называютъ монополіею.

Вникнемъ ближе, какимъ способомъ борьба эта производится. Очевидно прежде всего, что для того, чтобы такая борьба могла имѣть мѣсто, необходимо участіе въ дѣлѣ потребителя. Потребитель, желающій приобрести какой-либо предметъ или услугу, обращается къ производителю. Если назначенная цѣна за этотъ предметъ или услугу производителемъ соотвѣтствуетъ расчетамъ потребителя, то онъ производитъ покупку; въ противномъ же случаѣ обращается къ другимъ производителямъ. Обыкновенно говорятъ, что въ данномъ случаѣ происходитъ борьба между производителями. Въ дѣйствительности же непосредственной борьбы между производителями не существуетъ. Непосредственная борьба производится между потребителемъ и производителемъ и она основывается на способности, которою обладаетъ потребитель, искать у другого производителя то, что одинъ изъ производителей

---

\*) Etudes économiques sur l'exploitation des chemins de fer (1850 г.).

предлагаетъ на условіяхъ, ему не подходящихъ. Коль скоро производители становятся въ возможность вести между собою непосредственную борьбу, то борьба эта, большею частью, обращается въ стачку. Само собою разумѣется, что каждый производитель при конкуренціи знаетъ, что не онъ одинъ можетъ удовлетворить потребителя, потому что есть другіе такіе же производители, и именно въ этомъ сознаниіи заключается причина, которая заставляетъ его предлагать потребителю невыгоднѣйшія условія. Тѣмъ не менѣе, въ экономическомъ явленіи, называемомъ конкуренціей, не существуетъ непосредственной борьбы между производителями, заставляющей ихъ устанавливать для потребителя самыя низкія цѣны, но непосредственная борьба имѣетъ мѣсто между производителемъ и потребителемъ, поддерживаемымъ другими производителями, что и придаетъ ему силу предписывать въ извѣстныхъ предѣлахъ производителю цѣну,—въ предѣлахъ, граничащихъ съ собственной выгодною послѣдняго.

Предположимъ теперь, что потребитель имѣетъ дѣло съ монополіей, и вернемся къ предыдущимъ разсужденіямъ.

Итакъ, производитель—монополистъ назначаетъ за предметъ или услугу, имъ производимую, цѣну, не соответствующую расчетамъ потребителя, причемъ этотъ послѣдній не можетъ обратиться къ другимъ производителямъ, такъ какъ ихъ не существуетъ. Что же въ такомъ случаѣ будетъ дѣлать потребитель? Онъ или не купитъ предмета или услуги, если можетъ безъ нихъ обойтись, или, если это невозможно, замѣнитъ ихъ другими, однородными по цѣлѣ предметами или услугами, или же, наконецъ, ограничитъ свои потребности и купитъ необходимое ему въ меньшемъ количествѣ. Такимъ образомъ, въ данномъ случаѣ, потребитель, въ собственной своей инерціи, находитъ оружіе для борьбы противъ чрезмѣрныхъ требованій производителя. Мы здѣсь заранѣе предвидимъ возраженіе. Намъ могутъ сказать: „хороша борьба посредствомъ мора потребителей. Вотъ въ этой неравной борьбѣ и заключается все зло монополіи“. Что монополія есть зло и что, потому, слѣдуетъ избѣгать создавать монополію искусственно,—не подлежитъ сомнѣнію. Но на свѣтѣ есть много еще худшихъ, къ сожалѣнію неизбежныхъ, золъ. Вся жизнь представляетъ для массы вѣчную борьбу съ лишениями. Каждый потребитель обязанъ соразмѣрять свои потребности со средствами, и потому лишенія массы относятся не только къ предметамъ или услугамъ монополюнымъ, но также и къ немонаполюнымъ, если цѣна сихъ послѣднихъ предметовъ и услугъ не соответствуетъ средствамъ потребителя. что и имѣетъ мѣсто всюду ежеминутно въ отношеніи массы потребителей. Но при этомъ не слѣдуетъ упускать изъ виду, что эти лишенія, какъ и все на свѣтѣ, весьма



относительны. Потребитель может обойтись безъ того, что ему нужно, лишь послѣ извѣстныхъ предѣловъ требованій со стороны монополиста-производителя, но, съ другой стороны, производитель не можетъ существовать безъ потребителей, а потому собственная его выгода ограничить размѣръ предъявляемыхъ имъ требованій. Эти требованія должны не только допускать существованіе потребителей, но, кромѣ того, допускать существованіе и болѣе или менѣе значительнаго ихъ числа, потому что для всякаго производителя выгоднѣе продать, напримѣръ 1,000 единицъ съ чистой пользой въ одну копѣйку съ каждой единицы, нежели 100 единицъ, съ пользой въ 5 коп. съ единицы. Иначе говоря,—собственная выгода производителя заключается въ томъ, чтобы выручить наибольшій чистый доходъ; наибольшій же чистый доходъ зависитъ не исключительно отъ размѣра пользы, получаемой на каждой проданной единицѣ, но, главнымъ образомъ, отъ числа проданныхъ единицъ, отъ распространенія потребления среди массы населенія, не обладающей значительными ресурсами къ жизни. Это общій законъ, относящійся одинаково какъ къ монополю, такъ и къ свободной промышленности. Разница лишь въ томъ, что чистый доходъ, въ зависимости отъ пользы на каждую проданную единицу и отъ числа проданныхъ единицъ, можетъ быть будетъ неодинаковъ въ первомъ и во второмъ случаѣ. Очевидно, что шансы вышеуказанной борьбы между потребителемъ и монополистомъ будутъ тѣмъ болѣе благоприятными для потребителя. Чѣмъ онъ легче можетъ обойтись, въ количественномъ отношеніи, безъ предмета или услуги, имъ требуемой. Если борьба эта будетъ относиться къ предметамъ первой необходимости, то понятно, что всѣ шансы будутъ на сторонѣ монополиста; но если она будетъ относиться къ предметамъ или услугамъ, безъ которыхъ потребитель можетъ легко обойтись, то эти шансы будутъ на его сторонѣ. Наконецъ, когда борьба эта будетъ относиться къ такимъ услугамъ или предметамъ, потребление коихъ необходимо привить въ массѣ и для производства которыхъ нужны предварительныя значительныя пожертванія со стороны монополиста, то въ такомъ случаѣ вся сила въ борьбѣ будетъ на сторонѣ потребителя, и монополистъ долженъ будетъ выдерживать всю тяжесть инерціи спроса.

Итакъ, будемъ ли мы имѣть дѣло съ конкуренціею производителей или съ монополіей,—въ обоихъ случаяхъ во взаимномъ положеніи производителя и потребителя мы замѣчаемъ борьбу, происходящую непосредственно между потребителемъ и производителемъ. Борьба эта въ обоихъ случаяхъ является послѣдствіемъ одной и той же причины: антагонизма желаній производителя и потребителя, и приводитъ къ одинаковой цѣли: равновѣсію между спросомъ и предложеніемъ. Разница между обоими случаями заключается

только въ формѣ и средствахъ борьбы. При конкуренціи—многочисленность предложеній увеличиваетъ взыскательность спроса, что ведетъ къ уменьшенію цѣны предложенія; при монополіи—инерція спроса неизбѣжно заставляетъ уменьшать цѣну предложенія для возбужденія многочисленности спроса. Въ обоихъ случаяхъ колебанія въ цѣнѣ предмета или услуги продолжаются до тѣхъ поръ, покуда не установится состояние равновѣсія между спросомъ и предложеніемъ,—состояніе, которое существенно зависитъ отъ максимума уступокъ, которыя можетъ сдѣлать предложеніе, оставляя для себя лишь благоразумную прибыль. Этотъ максимумъ одинъ и тотъ же въ обоихъ случаяхъ, и состояніе равновѣсія между спросомъ и предложеніемъ въ обоихъ случаяхъ выражаетъ именно рыночную цѣнность данного предмета или услуги. Такимъ образомъ очевидно, что законъ спроса и предложенія опредѣляетъ цѣну предмета или услуги какъ въ свободной промышленности (при конкуренціи между производителями), такъ и въ области промышленности монополевой. Выводъ этотъ, конечно, примѣнимъ во всемъ своемъ объемѣ и къ желѣзнымъ дорогамъ, предполагая даже, что онѣ представляютъ собою полную монополію. Но мы недостаточно еще выяснили бы вопросъ, доказавъ, что законъ спроса и предложенія дѣйствуетъ, влѣдствіи инерціи спроса, на желѣзнодорожные тарифы, предполагая даже, что желѣзнодорожная промышленность—монопольна. Мы кромѣ того еще утверждаемъ, что дѣйствіе закона спроса и предложенія специально въ желѣзнодорожной промышленности, подъ вліяніемъ инерціи спроса, настолько сильно, что врядь-ли отъ этого не достигаются результаты столь же благоприятные, какъ и въ наиболѣе свободной промышленности, подверженной безусловно полному вліянію конкуренціи производителей.

Въ самомъ дѣлѣ, услуги, которыя желѣзные дороги, по ихъ спеціальному назначенію, должны выполнять, очевидно, въ большинствѣ случаевъ, не принадлежать къ категоріи тѣхъ, которыя по ихъ существу неизбѣжны для потребителей. Онѣ не отвѣчаютъ потребностямъ абсолютно неотвратимымъ, но, напротивъ, относятся къ нуждамъ относительнымъ,—къ нуждамъ, удовлетвореніе которыхъ подчиняется ихъ стоимости. Характеръ относительности потребностей въ желѣзнодорожныхъ услугахъ касается не столько размѣровъ потребленія, какъ самой ихъ сущности; иначе, конечно, можно бы было сказать то же самое о всѣхъ жизненныхъ потребностяхъ,—пбо все относительно, если только разсматривать размѣры, въ предѣлахъ которыхъ потребности могутъ быть удовлетворены, включая сюда даже потребность ѣсть, то есть, одну изъ самыхъ сильныхъ потребностей. Этотъ характеръ относительности потребностей въ услугахъ желѣзныхъ дорогъ основывается главнымъ образомъ на томъ, что желѣзные дороги не производятъ предметовъ. по

служать только, въ числѣ другого рода перевозочныхъ промышленностей, для перемѣщенія ихъ изъ одного мѣста въ другое. Назначеніе желѣзныхъ дорогъ заключается лишь въ устраненіи преградъ разстояній и въ доставленіи этимъ способомъ, однороднымъ по назначенію предметамъ, возможности соперничества на многихъ рынкахъ потребленія. Понятно сдѣлательно, что если желѣзная дорога, для доставленія даннаго предмета изъ мѣста его производства въ какой-либо рынокъ потребленія, назначитъ такой тарифъ, что онъ не будетъ соответствовать расчетамъ потребителей, то если даже предположить, что предметъ этотъ не можетъ быть доставленъ на данный рынокъ по другимъ путямъ, и что безъ него никакъ не могутъ обойтись потребители, то и тогда, во многихъ случаяхъ, на этомъ рынкѣ непремѣнно явятся предметы однородные по плану, но мѣстнаго производства. Далѣе, другое обстоятельство, вслѣдствіе котораго дѣйствіе закона спроса и предложенія оказываетъ, въ зависимости отъ инерціи спроса, значительное вліяніе на пониженіе цѣнъ желѣзнодорожнаго провоза, заключается, во-первыхъ, въ значительности общихъ расходовъ (независимыхъ отъ количества производства) въ этого рода промышленности, а во-вторыхъ,—въ той особености ея, что разъ она въ какой-либо мѣстности основана, то уже фактически не можетъ прекратить своего существованія. Вслѣдствіе первой причины, собственный интересъ желѣзныхъ дорогъ побуждаетъ ихъ къ уменьшенію тарифовъ, такъ какъ дефицитъ отъ такого уменьшенія, падающій на каждую единицу производства, уравнивается не только увеличеніемъ количества производства, но, кромѣ того, уменьшеніемъ стоимости производства на каждую единицу, вслѣдствіе разложенія постоянного общаго расхода на большее число единицъ. Подъ вліяніемъ же второй причины, желѣзныя дороги, въ особенности мало доходныя, должны ксать грузы, заставляя ихъ двигаться, однимъ словомъ создавать ихъ въ томъ смѣслѣ, чтобы грузы, находящіеся, такъ сказать, въ скрытомъ и бесполезномъ состояніи, сдѣлались бы доступными для потребленія, а потому самому неизбежно потребляемыми. Конечно, такія дѣйствія сопряжены съ значительными затратами. Для этого желѣзныя дороги должны иногда возить не только безъ прибыли, а прямо въ убытокъ; но очевидно, съ другой стороны, что, не имѣя возможности закрыть дорогу, только такимъ путемъ можно, хотя въ будущемъ, сдѣлать изъ нея предпріятіе болѣе или менѣе выгодное. Мы совсѣмъ вышли бы изъ предѣловъ нашей задачи, если бы захотѣли подтвердить фактами, что русскія желѣзныя дороги, регулируя свои тарифы на основаніи неизбежнаго закона спроса и предложенія, увеличили передвиженіе товаровъ до предѣловъ, о которыхъ прежде и не мечтали, и, кромѣ того, создали новые грузы, находившіеся прежде въ скрытомъ и бесполезномъ состояніи, а

потому ссылаемся по этому вопросу хотя бы на „Железнодорожное хозяйство“ (томъ II) профессора Чупрова, котораго уже никакъ нельзя заподозрить въ пристрастїи къ желѣзнымъ дорогамъ.

Для нагляднаго доказательства весьма сильнаго дѣйствія закона спроса и предложенія на желѣзнодорожные тарифы мы приведемъ еще слѣдующіе, какъ намъ кажется, весьма убѣдительные факты. Уставы русскихъ желѣзныхъ дорогъ обязываютъ ихъ не держать тарифовъ выше тѣхъ нормъ, которыя, какъ предѣльныя, значатся въ Уставѣ Главнаго Общества Россійскихъ дорогъ. Въ этомъ послѣднемъ Уставѣ поименованы товары съ подраздѣленіемъ ихъ на три разряда, причемъ предѣльныя нормы провозной платы опредѣлены: для перваго разряда  $\frac{1}{12}$ , для втораго  $\frac{1}{18}$ , и для третьяго  $\frac{1}{24}$  коп. съ пуда и версты, съ пониженіемъ этой платы за растояніе свыше 200 верстъ на 10%, свыше 500 верстъ—на 15% и, наконецъ, свыше 1,000 верстъ—на 20%. Въ нѣкоторыхъ позднѣйшихъ уставахъ опредѣлены еще спеціальныя пониженныя предѣльныя нормы для трехъ—четырехъ наименованій грузовъ, какъ-то: для соли, угля, желѣзной руды и удобрительныхъ туковъ. Напримеръ, въ Уставѣ Юго-Западныхъ дорогъ нормы эти опредѣлены: для соли въ  $\frac{1}{45}$  коп.; а для остальныхъ трехъ грузовъ въ  $\frac{1}{63}$ , но лишь при перевозкахъ на растояніяхъ свыше 200 верстъ. Если бы въ желѣзнодорожной промышленности не дѣйствовалъ законъ спроса и предложенія и неопредѣляя провозныхъ цѣнъ, то понятно, что дороги держались бы высшихъ нормъ, въ ихъ уставахъ опредѣленныхъ, и не дѣлали бы никакихъ тарифныхъ пониженій. Что же мы видимъ въ дѣйствительности? Около двухъ третей грузовъ желѣзныя дороги перевозятъ по тарифамъ, значительно низшимъ уставныхъ. Мы не имѣемъ по этому предмету точныхъ свѣдѣній, касающихся всѣхъ русскихъ дорогъ, а потому представляемъ ихъ лишь по отношенію дорогъ Юго-Западныхъ. Въ 1881 г. онѣ перевезли всего грузовъ частныхъ отправителей 130½ миллионovъ пудовъ. Изъ нихъ только около 40 миллионovъ по предѣльнымъ тарифамъ,—остальные же 90½ миллионovъ по тарифамъ значительно низшимъ, которые заходили ниже  $\frac{1}{80}$  коп. съ пуда и версты. Пониженія противъ уставныхъ нормъ касались почти всѣхъ предметовъ и даже тѣхъ, для которыхъ Правительство въ Уставѣ сочло нужнымъ опредѣлить особо пониженные тарифы. Такъ изъ всего количества перевезенной соли—592 тысячи пудовъ болѣе 100 тысячъ пудовъ перевезено по тарифу ниже  $\frac{1}{45}$ ; изъ всего количества перевезеннаго минеральнаго топлива—1,340 тыс. пудовъ, желѣзной руды—37 тысячъ и туковъ 252 тысячъ,—около 1,255 тысячъ перваго, 36 тысячъ втораго и 112 тысячъ третьяго груза перевезено по тарифу также ниже предѣльнаго. Въ виду подобныхъ фактовъ, отрицать громадное дѣйствіе закона спроса и пред-

ложенія въ области желѣзнодорожныхъ тарифовъ можно только по недостаточному знакомству съ дѣломъ.

Въ силу вышележенныхъ соображеній мы заключаемъ, что цѣна провоза по желѣзнымъ дорогамъ опредѣляется на основаніи общаго экономическаго закона спроса и предложенія опредѣляющаго цѣну всякой услуги и всякаго предмета. Естественно, что и желѣзнодорожные тарифы должны регулироваться по цѣнѣ провоза, опредѣляемой на основаніи этого міроваго закона. Всякій же другой умозрительный законъ, взятый не изъ жизни, не можетъ опредѣлить эти тарифы безъ того, чтобы на каждомъ шагѣ не приводить къ абсурдамъ.

Для устранения недоразумѣній мы должны еще оговориться, что въ неизбѣжной необходимости примѣненія къ желѣзно-дорожнымъ тарифамъ закона спроса и предложенія мы нисколько не видимъ довода противъ правительственной эксплуатаціи. Изъ этой необходимости можно только вывести заключеніе, что законъ спроса и предложенія въ примѣненіи къ желѣзнодорожнымъ тарифамъ, какъ и всякій другой законъ жизни, обязателенъ какъ для частныхъ обществъ, такъ и для правительственныхъ органовъ, эксплуатирующихъ желѣзныя дороги. Кромѣ того, изъ того же тарифнаго положенія нисколько не вытекаетъ отрицаніе необходимости государственнаго воздѣйствія на желѣзнодорожные тарифы. Напротивъ, мы убѣждены въ необходимости законодательныхъ ограниченій въ примѣненіи указаннаго естественнаго тарифнаго закона; но дѣло лишь въ томъ, что ограниченія эти должны соответствовать сущности вещей и имѣть въ виду дѣйствительные интересы страны, а не служить копіей чужихъ порядковъ, принимаемыхъ даже безъ изслѣдованія причинъ и основаній, которыя ихъ создали.

*§ 2. Основной принципъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ заключается въ томъ, что они должны регулироваться по закону спроса и предложенія. Принципъ этотъ примиряетъ интересы публики и желѣзныхъ дорогъ. Тарифы, регулированные по этому принципу, обезпечиваютъ желѣзнымъ дорогамъ наибольшій чистый доходъ. Графическое объясненіе предыдущихъ соображеній. Примѣненіе принципа на практикѣ. Примѣры.*

Мы сказали, что законъ спроса и предложенія оказываетъ въ желѣзнодорожной промышленности вліяніе на цѣны производства, какъ и во всякой другой промышленности. Такимъ образомъ совершенно неосновательно утвержденіе, что въ самой природѣ вещей нѣтъ принципа, который регулируетъ желѣзнодорожные тарифы и что, поэтому, при отсутствіи формальныхъ законовъ для регулированія провозныхъ цѣнъ, желѣзныя дороги будто бы могутъ назначать тарифы по фантазіи распо-

рядителей. Конечно, такіе фантастическіе тарифы могутъ имѣть мѣсто постольку, поскольку во всякомъ дѣлѣ, не смотря на какіе бы то ни было законы, можетъ проявляться человеческое неблагоразуміе. Но рѣчь, конечно, идетъ не о проявленіи этого неблагоразумія, а о самой сущности дѣла. Сущность же дѣла заключается въ томъ, что собственный интересъ желѣзныхъ дорогъ, представляющій собою стимулъ гораздо сильнѣе всякихъ формальныхъ законовъ, долженъ приводить, и въ дѣйствительности приводить, желѣзныя дороги къ назначенію такихъ тарифовъ, которые, по крайней мѣрѣ въ большинствѣ случаевъ, согласуютъ интересы желѣзной дороги, съ интересами публики. Обыкновенно, говоря объ интересахъ желѣзной дороги и публики, нецрѣменно представляютъ ихъ совершенно противоположными другъ другу, на томъ будто-бы основаніи, что интересъ желѣзной дороги состоитъ во взиманіи наиболѣе высокихъ провозныхъ платъ, а интересъ публики въ пользованіи, буде возможно, даровою перевозкою.

Но такое представленіе совершенно невѣрно. Интересъ желѣзной дороги, правда, состоитъ въ возможно высокой оплатѣ перевозки, но съ тѣмъ, чтобы перевозка въ опредѣленномъ количествѣ дѣйствительно состоялась, а не ускользнула бы совсѣмъ или въ извѣстной части. Такимъ образомъ, интересъ желѣзной дороги заключается въ томъ, чтобы перевозить по наивысшей цѣнѣ, совмѣстимой съ потребностью, заставляющей прибѣгать къ ея услугамъ, т.-е. съ интересомъ публики.

Точно такъ же невѣрно абсолютно утверждать, что выгода публики заключается въ полученіи даровой перевозки. Провозная цѣна по желѣзной дорогѣ представляетъ собою лишь элементъ, въ числѣ многочисленныхъ другихъ элементовъ, влияющихъ на опредѣленіе рыночной цѣнности даннаго товара, и потому, очевидно, нѣтъ особой причины, чтобы именно этотъ элементъ уничтожился преимущественно предъ какимъ-либо другимъ. Такимъ образомъ общественный интересъ заключается не въ томъ, чтобы желѣзныя дороги возили даромъ, а лишь въ томъ, чтобы провозныя цѣны не превышали размѣровъ, которые ставятъ этотъ элементъ рыночной цѣнности товаровъ въ рациональное отношеніе къ совокупности всѣхъ прочихъ элементовъ. Слѣдовательно, интересы разумной эксплуатаціи желѣзной дороги въ области тарифовъ, при дѣйствіи лишь одного закона спроса и предложенія, въ большинствѣ случаевъ сливаются съ общественнымъ интересомъ.

Въ силу указаннаго положенія вещей, уже выясненнаго въ предыдущемъ §-ѣ, мы дѣлаемъ заключеніе, что желѣзнодорожныя тарифы должны регулироваться по цѣнамъ провоза, опредѣленнымъ закономъ спроса и предложенія. Этотъ основной принципъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ былъ высказанъ въ болѣе удопнятной формѣ почтеннымъ же-

железнодорожнымъ дѣятелемъ, директоромъ Орлеанской дороги, покойнымъ Салокрупомъ. Въ засѣданіи парламентской коммисіи 5 іюня (н. с.) 1878 года, происходившей подъ предѣлательствомъ графа Дарю, Салокрупъ сказалъ: „Въ области тарификаціи перевозокъ существуетъ только одно разумное правило: нужно, чтобы товаръ платилъ за перевозку все то, что онъ можетъ заплатить. Всякій другой принципъ будетъ произволенъ“. Фраза эта въ свое время возбудила бурную полемику во французской прессѣ, но въ концѣ концовъ, наиболѣе серьезные органы печати не могли не признать ея реальной справедливости<sup>1)</sup>. Товары будутъ платить за перевозку все то, что они могутъ заплатить тогда, когда провозныя платы будутъ приближаться къ тѣмъ, которыя истекали бы изъ борьбы противоположныхъ желаній отправителей и желѣзныхъ дорогъ, т.-е. когда эти провозныя цѣны будутъ регулироваться на основаніи закона спроса и предложенія. Такимъ образомъ, обѣ представленныя формулы тождественны.

Въ виду того, что представленное тарифное положеніе является самымъ капитальнымъ въ вопросѣ о желѣзнодорожныхъ тарифахъ, мы намѣрены еще остановиться на нѣкоторыхъ соображеніяхъ, до него относящихся.

Желѣзная дорога, предоставленная свободному дѣйствію закона спроса и предложенія, будетъ устанавливать свои тарифы такъ, чтобы получать наибольшій чистый доходъ, ибо очевидно, что интересъ каждой желѣзной дороги, если ее разсматривать, какъ промышленное предпріятіе, заключается именно въ томъ, чтобы увеличить возможно болѣе разность между валовымъ доходомъ и расходами эксплуатаціи. А потому понятно, что критеріумомъ для опредѣленія успѣховъ эксплуатаціи данной дороги можетъ служить лишь размѣръ чистаго дохода. Слѣдовательно, только посредствомъ сравненій этого чистаго дохода за различные годы эксплуатаціи дороги можно судить объ ея успѣхахъ. Все это такъ ясно, что не требуетъ никакихъ доказательствъ, а потому мы и ссылались ранѣе на приведенное положеніе, какъ на аксіому. Тѣмъ не менѣе, благодаря различнымъ произвольнымъ формуламъ, принимаемымъ при всевозможныхъ сужденіяхъ объ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, пожалуй и ссылка на эту аксіому покажется несовсѣмъ ясной. Нѣкоторыя лица о результатахъ эксплуатаціи судятъ не по разности валоваго дохода и расхода, а по отношенію расхода къ валовому доходу. Не трудно видѣть всю неточность такого сужденія. Положимъ, что дорога даетъ съ версты валоваго дохода 9000 руб., при расходѣ въ 4950

---

<sup>1)</sup> См. напримѣръ: La question des chemins de fer en 1881. Lavollée (Revue des deux mondes. Мартъ 1882 г.).

руб. Следовательно, чистый доход будет 4050 руб., а процентное отношение расхода къ валовому доходу—55. Предположимъ теперь, что на будущій годъ, посредствомъ различныхъ законныхъ тарифныхъ комбинацій, доходъ съ версты увеличится на 1000 руб., а расходъ на 900 руб. Значитъ, валовой доходъ съ версты будетъ 10000 рублей, расходъ—5850 руб.; чистый доходъ—4150, а процентное отношение расхода къ валовому доходу 58,50. Очевидно, что результатъ эксплуатаціи дороги во второй годъ болѣе благоприятенъ нежели въ первый, такъ какъ чистый доходъ увеличился на 100 руб. съ версты. Следовательно, если дорога имѣетъ 1000 верстъ, то она получила, за покрытие всѣхъ расходовъ эксплуатаціи, на 100.000 руб. болѣе сравнительно съ первымъ годомъ. Между тѣмъ, если судить по процентному отношенію расходовъ эксплуатаціи къ доходу, то окажется, что результатъ эксплуатаціи второго года менѣе благоприятенъ результатомъ первого, такъ какъ это отношеніе возросло на  $3\frac{1}{2}\%$ . Итакъ, каждая дорога, при установленіи своихъ тарифовъ, будетъ стремиться не къ уменьшенію отношенія расхода къ доходу,—а къ тому, чтобы выручить наибольшій чистый доходъ, т.-е. къ тому, чтобы достигнуть наибольшей разности между валовымъ доходомъ и расходомъ. А такъ какъ ни валовой доходъ, ни расходъ не зависятъ отъ основного капитала, затраченнаго на приведеніе дороги въ то состояніе, въ которомъ она находится, то отсюда логически вытекаетъ, что капиталъ сооруженія желѣзной дороги не имѣетъ никакого вліянія на цѣну провоза, а следовательно и на тарифы. Намъ могутъ замѣтить, что валовой доходъ и расходы находятся въ нѣкоторой зависимости отъ основного капитала, такъ какъ несоотвѣтствующее развитіе различныхъ сооружений и подвижного состава можетъ вліять на увеличеніе доходовъ и на сокращеніе расходовъ. Но дѣло въ томъ, что предыдущія разсужденія имѣютъ въ виду лишь нормальныя обстоятельства. И, конечно, вышеприведенный тарифный принципъ относится въ полномъ объемѣ только къ дорогамъ благоустроеннымъ и обладающимъ средствами для постояннаго поддержанія правильнаго движенія, соответствующаго спросу, безразлично, откуда бы эти средства ни брались: изъ основныхъ капиталовъ, или изъ чистаго дохода.

Итакъ, каждая дорога, предоставленная свободному дѣйствию закона спроса и предложенія, въ силу собственного интереса должна стремиться къ выручкѣ наибольшаго чистаго дохода. Изъ этого слѣдуетъ обратное: что провозныя цѣны, опредѣленныя свободнымъ дѣйствіемъ закона спроса и предложенія, обезпечиваютъ желѣзнымъ дорогамъ наибольшій



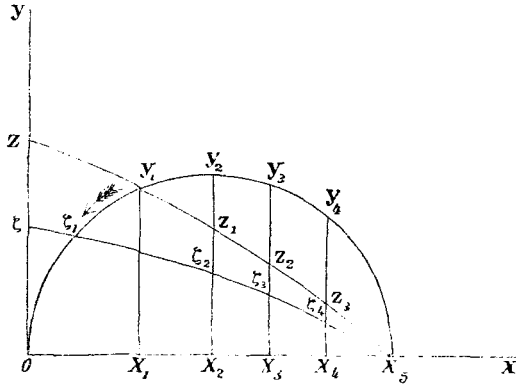
чистый доходъ. Затѣмъ, эти провозныя цѣны нисколько не зависятъ отъ капитала сооруженія желѣзныхъ дорогъ.

Установивъ эти положенія, для дальнѣйшаго разъясненія представленнаго въ началѣ основного принципа желѣзнодорожныхъ тарифовъ, прибѣгнемъ къ графическому методу.

Валовой доходъ, получаемый отъ перевозки товара по желѣзной дорогѣ, зависитъ отъ провозной цѣны, взимаемой за перевозку, а также и отъ совокупности условій производства и потребления самого товара, влияющихъ на размѣръ перевозки при данной провозной платѣ. При одномъ и томъ же тарифѣ, товаръ одного рода можетъ двигаться въ значительномъ количествѣ, а другой въ весьма слабомъ. Одинъ и тотъ же товаръ въ одно время, при данныхъ условіяхъ потребления и производства его, можетъ двигаться въ значительно большемъ размѣрѣ, нежели въ другое время, когда условія эти измѣняются, хотя провозная плата останется та же. Все это показываетъ, что плата за провозъ по желѣзной дорогѣ составляетъ лишь элементъ рыночныхъ цѣнностей самихъ товаровъ, въ числѣ массы другихъ элементовъ, влияющихъ на эти рыночныя цѣнности.

Условія производства и потребления товаровъ не только различныхъ, но и однихъ и тѣхъ же, измѣняются во времени и пространствѣ безконечно разнообразнымъ образомъ. Но, такъ какъ мы изслѣдуемъ лишь экономическіе законы, относящіеся до рыночныхъ цѣнностей желѣзнодорожнаго провоза, то, для ясности представленія, будемъ имѣть въ виду опредѣленный товаръ, съ опредѣленными условіями производства и потребления. Имѣя дѣло съ такимъ именно товаромъ, будемъ разсматривать результаты его движенія въ зависимости отъ измѣненія провозной платы. Понятно, что, разсматривая движеніе такого товара только въ зависимости отъ размѣра провозной платы, наибольшее количество его по данной желѣзной дорогѣ будетъ перевезено, если дорога эта будетъ совершать перевозку даромъ; затѣмъ это количество будетъ постепенно уменьшаться съ увеличеніемъ провозной платы, и, наконецъ, при опредѣленномъ размѣрѣ этой провозной платы, перевозка товара должна прекратиться совершенно. Этотъ моментъ перевозки будетъ имѣть мѣсто тогда, когда провозная плата достигнетъ такихъ размѣровъ, что потребители найдутся вынужденными обратиться къ другому способу доставленія того же товара, или сократить совершенно его спросъ, или же, наконецъ, замѣнить его другимъ товаромъ.

Валовой доходъ отъ перевозки зависитъ какъ отъ размѣра провозной платы съ единицы перевозки, такъ и отъ числа перевезенныхъ единицъ. Представимъ себѣ двѣ взаимно перпендикулярныя линіи  $OY$  и  $OX$ , сходящіяся въ точкѣ  $O$ , и будемъ изображать размѣръ валового



дохода величиною прямой линіи, параллельной  $OY$ , считая таковую отъ линіи  $OX$ , а размѣръ провозной платы—величиною прямой линіи по направленію  $OX$ , считая таковую отъ точки  $O$ . Валовой доходъ при даровой перевозкѣ, т.-е. при провозной платѣ равной нулю, сколько бы товара ни было перевезено, будетъ также равенъ нулю. Съ постепеннымъ увеличеніемъ провозной платы, не смотря на то, что количество перевозки будетъ постепенно уменьшаться, валовой доходъ будетъ постепенно увеличиваться и, наконецъ, когда провозная плата достигнетъ известнаго размѣра, напримѣръ  $OX_2$ ,—то получится наибольшій валовой доходъ  $X_2 Y_2$ . Это случится именно тогда, когда уменьшеніе валового дохода отъ уменьшенія числа перевезенныхъ единицъ, такъ сказать, уравновѣсится съ увеличеніемъ его отъ увеличенія размѣра провозной платы на каждую единицу. Затѣмъ, при дальнѣйшемъ увеличеніи провозной платы, увеличеніе валового дохода отъ того происходящее, будетъ все въ меньшей степени уравновѣшивать уменьшеніе этого дохода отъ уменьшенія количества перевозки, т.-е. валовой доходъ будетъ постепенно уменьшаться, и, наконецъ, когда провозная плата достигнетъ величины  $OX_5$ , т.-е. увеличится до размѣра, при которомъ всякая перевозка разсматриваемаго товара должна будетъ прекратиться, то тогда валовой доходъ снова обратится въ нуль, какъ это имѣло мѣсто въ томъ случаѣ, когда провозная плата была равна нулю. Если мы такимъ образомъ, при постепенномъ увеличеніи провозной платы, будемъ откладывать величину ея по линіи  $OX$ , считая отъ точки  $O$ , и затѣмъ съ другого конца линіи, изображающихъ размѣры этихъ провозныхъ платъ, будемъ возстановлять перпендикуляры параллельно линіи  $OY$  и на этихъ перпендикулярахъ откладывать величины валовыхъ доходовъ, соответствующія различнымъ провознымъ платамъ, то затѣмъ, соединивъ концы этихъ перпендикуля-

ровь, мы получимъ кривую линію  $OY_1Y_2Y_3Y_4X_5$ , которая и будетъ изображать собою постепенное измѣненіе валового дохода отъ перевозки разсматриваемаго товара, при постепенномъ измѣненіи провозной платы.

Въ нашемъ чертежѣ масштабъ линій, изображающихъ провозныя цѣны, значительно болѣе масштабъ линій, изображающихъ валовой доходъ, но это не имѣетъ никакого вліянія на вышеприведенныя и послѣдующія разсужденія.

Кривая, изображающая валовой доходъ, при различномъ измѣненіи провозной платы, показываетъ, что если желѣзная дорога будетъ стремиться получить отъ перевозки наибольшій валовой доходъ, то она не должна будетъ увеличивать провозной платы выше размѣра  $OX_2$ , при которомъ получается наибольшій валовой доходъ. Но мы ранѣе выяснили, что каждая дорога стремится къ полученію наибольшаго не валового, а чистаго дохода. Такъ какъ чистый доходъ есть разность валового дохода и расходовъ эксплуатаціи, то для того,—чтобы представить на чертежѣ чистый доходъ,—нужно сперва изобразить расходы эксплуатаціи.

Будемъ разсматривать постепенное измѣненіе расходовъ эксплуатаціи при различныхъ провозныхъ цѣнахъ и изображать размѣры этихъ расходовъ величинами прямой линіи, считаемой отъ линіи  $OX$ , въ направленіи  $OY$ , выражаемыми въ томъ же масштабѣ, въ которомъ выражался валовой доходъ.

При даровой перевозкѣ и наибольшемъ количествѣ перевозимаго товара, очевидно, что расходы, вызываемые этою перевозкою, будутъ также наибольшіе. Значитъ, при провозной платѣ, равной нулю, положимъ, что расходы эксплуатаціи будутъ равны  $OZ$ . Далѣе, съ увеличеніемъ провозной платы, количество перевозки, какъ мы сказали выше, будетъ постепенно уменьшаться, слѣдовательно и расходы эксплуатаціи будутъ также постепенно уменьшаться, ибо расходы эксплуатаціи, какъ извѣстно, уменьшаются вмѣстѣ съ количествомъ перевозки, но только въ меньшей пропорціи. Когда провозная плата достигнетъ величины  $OX_5$ , то перевозка даннаго товара прекращается, слѣдовательно, она не будетъ болѣе вызывать расходовъ, а потому, при провозной платѣ, равной  $OX_5$ , расходы будутъ равны нулю. Изъ изложеннаго уже слѣдуетъ, что если мы расходы эксплуатаціи изобразимъ кривою линіею тѣмъ же способомъ, какъ это мы сдѣлали для изображенія валового дохода, то одинъ конецъ этой линіи при провозной платѣ, равной нулю, будетъ въ точкѣ  $Z$ , а другой при провозной платѣ, равной  $OX_5$ , будетъ въ точкѣ  $X_5$  и затѣмъ отъ точки  $Z$  до  $X_5$  линія эта будетъ опускаться, соблюдая характеръ постепенности.

Желѣзныя дороги мало-мальски доходныя, какъ извѣстно, покрываютъ и во всякомъ случаѣ должны, при благоразумномъ веденіи дѣла,

покрывать изъ валового дохода расходы эксплуатации. Значитъ, кривая линія, изображающая расходы, должна пересѣчь кривую линію, изображающую валовые доходы, ибо, при болѣе или менѣе соответствующей провозной платѣ, выражаемой величиною прямой линіи отъ точки  $O$  по направленію  $OX$ , разстояніе отъ противоположнаго точкѣ  $O$  конца этой линіи до кривой, выражающей расходы, должно быть меньше разстоянія, считаемаго отъ той же точки линіи  $OX$  до кривой, выражающей валовые доходы. Предполагая, что эта точка пересѣченія будетъ въ  $U_1$ , кривая линія  $ZU_1Z_2Z_3X_2$  будетъ выражать собою расходы эксплуатации, соответствующіе валовымъ доходамъ, изображеннымъ кривой  $OY_1Y_2Y_3Y_4X_5$ , а, слѣдовательно, разности разстояній соответствующихъ точекъ этихъ кривыхъ отъ различныхъ точекъ линіи  $OX$ , будутъ представлять собою чистый доходъ, который получается отъ перевозки даннаго товара при различныхъ провозныхъ пѣнахъ. Само собою разумѣется, что разсматриваемыя кривыя въ дѣйствительности могутъ не имѣть столь правильной формы, въ какой онѣ изображены на чертежѣ. Въ дѣйствительности онѣ могутъ представлять скачки. Напримѣръ, если, при данной провозной платѣ  $OX_2$ , количество перевозки сразу значительно уменьшится, то кривая, выражающая расходъ, въ точкѣ  $Z_1$ , представитъ уголъ. Но тутъ не имѣется въ виду дѣлать какихъ-либо предположеній относительно геометрической формы этихъ кривыхъ, ибо не мы, конечно, будемъ предлагать математическіе приемы для разрѣшенія тарифныхъ вопросовъ. Но съ другой стороны, если не прибѣгать къ фантастическимъ формамъ этихъ кривыхъ, что не оправдывалось бы предыдущими соображеніями, то кривыя эти въ большей или меньшей степени должны приближаться къ формамъ, изображеннымъ на чертежѣ, и во всякомъ случаѣ сохранять указанное въ нихъ направленіе, а этого намъ и достаточно, не для того, чтобы заниматься тарифной геометрией, а чтобы посредствомъ графическаго метода, столь часто примѣняемаго для уясненія множества вопросовъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, болѣе наглядно выяснитъ нѣкоторыя изъ тѣхъ соображеній, которыя въ предыдущемъ §-ѣ уже были установлены посредствомъ простой логики.

Изъ чертежа явствуетъ, что при предоставленіи желѣзной дорогѣ полной свободы въ установленіи тарифа, собственный интересъ не только не побуждаетъ ее брать съ публики возможно дороже, но напротивъ, стремясь получить наибольшій чистый доходъ, желѣзная дорога должна будетъ назначить провозную плату  $OX_4$ , которая соответствовала бы наибольшему чистому доходу  $X_4Y_4 - X_4Z_3 = Z_3Y_4$ , и которая будетъ далеко менѣе наибольшей провозной платы  $OX_5$ . Далѣе, изъ того же чертежа видно, что наибольшій чистый доходъ  $Y_4Z_3$  соответствуетъ болѣе высокой

провозной платѣ  $OX_4$  сравнительно съ  $OX_2$ , а именно съ той, которая даетъ наибольшій валовой доходъ.

Предположимъ теперь, что посредствомъ благоразумныхъ мѣръ администрація дороги достигаетъ пониженія расходовъ.—Въ такомъ случаѣ кривая  $ZU_1Z_1Z_2L_3X_5$  обратится въ кривую  $z_1z_1z_2z_3z_4X_5$ . Очевидно, что при этомъ новомъ положеніи дѣла, наибольшій чистый доходъ уже не будетъ соответствовать провозной платѣ  $OX_4$ , ибо въ новомъ секторѣ  $z_1V_1V_2V_3V_4X_5z_1z_2z_3z_4$ , наибольшій разрывъ его въ направленіи  $OY$  уже не будетъ сливаться съ наибольшимъ разрывомъ  $U_4Z_3$  прежняго сектора  $V_1V_2V_3V_4X_5Z_3Z_2Z_1$ , а перемѣстится въ сторону удлинненія этого сектора, указанную стрѣлкой, и сдѣлается равнымъ  $V_3z_3$  каковой чистый доходъ будетъ соответствовать провозной платѣ  $OX_3$ , меньшей нежели  $OX_4$ . Изъ этого слѣдуетъ, что съ уменьшеніемъ расходовъ эксплуатациі, собственный интересъ желѣзныхъ дорогъ, заключающійся въ полученіи наибольшаго чистаго дохода, заставляетъ ихъ уменьшать провозныя цѣны. Конечно, приведенныя соображенія, можетъ быть, могутъ представлять для нѣкоторыхъ товаровъ исключенія; но въ общемъ соображенія эти вѣрны, ибо онѣ относятся до общихъ формъ кривыхъ, изображающихъ вообще движеніе валового дохода и расхода въ зависимости отъ постепеннаго измѣненія провозной платы.

Итакъ повторяемъ, что главный принципъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ заключается въ томъ, что тарифы эти должны регулироваться по цѣнамъ провоза, опредѣленнымъ закономъ спроса и предложенія. Этотъ законъ, составляющій слѣдствіе основныхъ принциповъ свободы и собственности, неизбѣжно дѣйствуетъ и, вѣроятно, еще долго будетъ дѣйствовать, въ томъ или другомъ объемѣ, во всѣхъ человѣческихъ обществахъ. Исторія указываетъ на то, что всегда, когда власти устраняли дѣйствіе этого экономическаго закона въ крупныхъ явленіяхъ, относящихся до опредѣленія размѣровъ стоимости продуктовъ и услугъ, то, вмѣсто облегченія тяжести его проявленія въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ, лишь увеличивали зло и въ результатѣ находились вынужденными отказываться отъ подобныхъ попытокъ. Современное практическое положеніе вопроса о результатахъ дѣйствія этого экономическаго закона указало лишь на необходимость ограниченія его дѣйствія въ нѣкоторыхъ случаяхъ, посредствомъ воздѣйствія государственной власти. И мы признаемъ необходимость принятія нѣкоторыхъ специальныхъ мѣръ, вызываемыхъ государственными потребностями, для ограниченія, если можно такъ выразиться, сферы дѣйствія этого закона въ области желѣзнодорожныхъ тарифовъ, и вполнѣдствіи укажемъ на эти мѣры; но мы отрицаемъ возможность, безъ явнаго самобичеванія, въ настоящее время,

насильственно устранять его дѣйствія и коверкать жизненные явленія. Во всѣхъ явленіяхъ купли и продажи желанія продавцевъ и покупателей представляются противоположными, ибо желаніе покупателя—купить возможно дешевле, а продавца—продать возможно дороже. Но, вслѣдствіе существованія предѣла зависимости покупателя отъ продавца, въ особенности въ тѣхъ случаяхъ, когда потребности покупателя относятся до предметовъ второстепенной для него важности, а съ другой стороны, вслѣдствіе необходимости, которую имѣетъ продавецъ не торговать, а продавать свои продукты, и зависимости, въ которой находится его выгода не только отъ пользы, получаемой имъ отъ каждой проданной единицы, но также и отъ числа проданныхъ единицъ.—указанная противоположность желаній покупателя и продавца неизбежно приводится къ соглашенію ихъ интересовъ,—соглашенію, которое есть результатъ разумныхъ соображеній и расчетовъ. Однимъ словомъ, если желанія покупателя и продавца противоположны, то, съ другой стороны, ихъ интересы, управляемые натуральными силами, обуславливающими то, что называется коммерческою жизнью, часто обращаютъ этихъ соперниковъ по желанію въ союзниковъ по общности интересовъ. Въ умѣнн находятъ приемы и комбинаціи, способные поощрять этотъ союзъ и расширять возможно болѣе его результаты, и заключается коммерческій разумъ. Такимъ образомъ, выше представленный тарифный принципъ можно формулировать гораздо проще, сказавъ, что желѣзнодорожные тарифы должны устанавливаться на основаніи разумныхъ коммерческихъ соображеній.

Въ дѣйствительности всегда и, можно сказать, вездѣ тарифы, по возможности, такъ и устанавливаются. Лица, неимѣющія никакого понятія о политической экономіи, но обладающія здравымъ разсудкомъ и въ особенности тѣмъ, что называется „коммерческою жизнью“ дѣлаютъ весьма основательныя тарифныя соображенія. Мы этимъ несколько не желаемъ умалить значеніе экономическаго образованія для тарифнаго дѣла, но видимъ въ указанномъ явленіи отчасти подтвержденіе того, что цѣны желѣзнодорожнаго провоза регулируются естественными жизненными законами, которые потому самому и доступны простому здравому смыслу. Тѣмъ не менѣе, дабы не оставлять что-либо неяснымъ, войдемъ въ болѣе подробное разсмотрѣніе вопроса о томъ, какъ на практикѣ примѣняютъ основной принципъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, заключающійся въ томъ, что тарифы эти должны регулироваться по цѣнамъ провоза, опредѣленнымъ игрою спроса и предложенія.

Вообще говоря, подъ вліяніемъ закона спроса и предложенія, къ данной желѣзной дорогѣ будетъ приливать болѣе товаровъ при пониженіи ею своихъ тарифовъ; но въ этомъ отношеніи различные товары представляютъ далеко не одинаковыя явленія. Пониженіе тарифа, значительно

увеличивающее перевозку однихъ товаровъ, на увеличеніе перевозки другихъ производить ничтожное дѣйствіе. Въ первомъ случаѣ, для увеличенія спроса, для борьбы противъ его инерціи, желѣзныя дороги имѣютъ расчетъ сдѣлать извѣстное пониженіе тарифа, и въ результатѣ онѣ приобрѣтаютъ новую статью дохода, торговля и промышленность—новый элементъ для своего развитія, а потребители—удешевленіе продуктовъ. Во второмъ же случаѣ, пониженіе тарифа нанесло бы убытокъ желѣзнымъ дорогамъ, не принося почти никакой пользы публикѣ. Въ самомъ дѣлѣ, если движеніе товара отъ уменьшенія размѣра тарифа не увеличивается, значить его потребление, а потому и спросъ на него, не увеличивается. Если же спросъ не увеличивается, то продажная цѣна товара, вслѣдствіе уменьшенія тарифа, не уменьшится, а слѣдовательно пониженіе тарифа не принесетъ пользы публикѣ, а можетъ имѣть послѣдствіемъ лишь увеличеніе барышей оптовой торговли. Указанное выше явленіе, происходящее подъ вліяніемъ различныхъ условій спроса и предложенія, свойственныхъ различнымъ товарамъ, было замѣчено желѣзными дорогами съ самаго начала ихъ существованія, и съ тѣхъ поръ онѣ были приведены къ необходимости постоянно изслѣдовать для всякаго рода товара способность увеличенія размѣра его движенія въ зависимости отъ измѣненія провозныхъ цѣнъ. Эти изслѣдованія, выражающіяся статистикою движенія, производства и потребления товаровъ, при дѣйствіи различныхъ провозныхъ цѣнъ, должны служить, и, въ дѣйствительности, служатъ желѣзнымъ дорогамъ главнымъ руководствомъ для регулированія своихъ тарифовъ.

Что именно вызываетъ передвиженіе товаровъ изъ одного мѣста въ другое? Разность между цѣнами, существующими на эти товары въ мѣстахъ, откуда товары отправляются, и существующими или возможными въ тѣхъ мѣстахъ, куда товары эти слѣдуютъ. Еслибы не существовало этихъ разностей, то не вызывалась бы и потребность въ передвиженіи. Слѣдовательно, провозныя цѣны должны соответствовать исключительно этимъ разностямъ. Когда желѣзныя дороги встрѣчаютъ соперниковъ по снабженію даннаго района товаромъ, въ видѣ ли другихъ путей или мѣстныхъ производствъ, что въ дѣйствительности имѣетъ мѣсто почти всегда, то провозныя цѣны должны преимущественно подчиняться цѣнамъ, существующимъ на этотъ товаръ въ пунктахъ отправленія и назначенія его; въ тѣхъ же исключительныхъ случаяхъ, когда такихъ соперниковъ не существуетъ, желѣзныя дороги, назначая провозныя цѣны, сами оказываютъ нѣкоторое вліяніе на установленіе цѣны товара въ пунктѣ его назначенія, но это вліяніе, во всякомъ случаѣ, ограничивается возможною цѣною, устанавливающеюся въ силу инерціи спроса. Возможною цѣною мы называемъ такую, которая болѣе или

менѣе приближается къ maximum'у, который могутъ платить потребители, не только не сокращая, а напротивъ того, развивая потребление товара. Установленіе такой именно цѣны товара, соответствующей интересамъ публики, какъ мы видѣли, вызывается также интересомъ самихъ желѣзныхъ дорогъ. Такъ какъ цѣны товаровъ въ различныхъ мѣстахъ, вообще говоря, не зависятъ отъ того, откуда товары въ эти мѣста доставлены, а также отъ того, каковъ объемъ товара по отношенію его вѣса, то отсюда слѣдуетъ, что ни разстояніе перевозки, ни удѣльный вѣсъ товара, не могутъ имѣть существеннаго вліянія на разности между этими цѣнами, слѣдовательно, и на желѣзнодорожные тарифы, а потому, тѣмъ болѣе разстояніе перевозки и удѣльный вѣсъ товара не могутъ, какъ этого желаютъ нѣкоторые лица, служить единственными мѣрилами правильности или неправильности провозныхъ цѣнъ. Цѣнность товара имѣетъ нѣкоторое отношеніе къ способности распространенія его потребления, т.е. къ увеличенію размѣра спроса, ибо вообще расширеніе спроса для товаровъ дешевыхъ можетъ произойти скорѣе и легче, нежели для товаровъ дорогихъ. На этомъ основано то явленіе, что товары болѣе цѣнные перевозятся часто дороже, нежели менѣе цѣнные. Но, тѣмъ же менѣе, цѣнность товара, сама по себѣ, не имѣетъ непосредственнаго отношенія къ размѣру цѣны желѣзнодорожнаго провоза, не находится всегда въ обратномъ отношеніи къ способности распространенія потребления товаровъ и представляетъ собою величину измѣняющуюся въ пространствѣ и времени, а потому можетъ служить лишь, какъ элементъ при сужденіи о размѣрахъ тарифовъ, но никоимъ образомъ не можетъ составлять главнаго, а тѣмъ болѣе единственнаго основанія для опредѣленія провозныхъ цѣнъ. Затѣмъ, кромѣ способности распространенія потребления товаровъ, желѣзная дорога, при установленіи тарифовъ, должна имѣть въ виду своихъ конкурентовъ, ибо тутъ законъ спроса и предложенія оказываетъ, такъ сказать, явное дѣйствіе на желѣзнодорожные тарифы. Съ этою цѣлью, она должна не только знать и слѣдить за размѣрами провозныхъ цѣнъ этихъ конкурентовъ, но, кромѣ того, изучать всѣ условія передвиженія товаровъ по конкурирующимъ путямъ. При подобныхъ конкуренціяхъ задача далеко не сводится къ тому, чтобы держать равные тарифы. На выборъ торговлею того или другого пути имѣютъ вліяніе, кромѣ провозныхъ цѣнъ, коммерческія привычки или обычаи, условія кредита, удобство, объемъ ответственности, сохранность, скорость доставки и многія другія условія,—а потому иногда можно конкурировать съ болѣе высокими провозными цѣнами, сравнительно съ цѣнами конкурента, и обратно. Часто конкуренція производится по доставкѣ одного и того же груза въ разные рынки потребления, а потому въ этихъ случаяхъ равенство тарифовъ теряетъ совершенно значеніе, ибо тогда раз-



ность тарифовъ въ эти рынки должна быть сообразована съ тѣми коммерческими условіями, которыя эти рынки для данного товара представляютъ. Во многихъ же случаяхъ выгоднѣе совсѣмъ отдать грузъ конкуренту, нежели вступать съ нимъ въ конкуренцію.

Наконецъ, такъ какъ всѣ тарифныя комбинаціи желѣзныхъ дорогъ должны имѣть въ виду увеличеніе чистаго дохода, который представляетъ собою разность между валовымъ доходомъ и расходами эксплуатаціи, то, слѣдовательно, желѣзная дорога, при установленіи тарифовъ, должна принимать еще во вниманіе расходы, вызываемые движеніемъ данного товара, которые служатъ предѣлами возможныхъ тарифныхъ пониженій. Расходы перевозки зависятъ отъ разстоянія перевозки товара, его удѣльнаго вѣса, направленія его движенія, стоимости рабочей силы и матеріаловъ, и вообще всѣхъ условій, при которыхъ перевозка его совершается. Изъ этого слѣдуетъ, что разстояніе перевозки и удѣльный вѣсъ товара отражаются на тарифѣ только по зависимости этого тарифа отъ низшихъ его предѣльныхъ нормъ, выражаемыхъ расходами эксплуатаціи, т.-е. что эти элементы имѣютъ второстепенное значеніе при опредѣленіи провозныхъ цѣнъ. Кромѣ того, такъ какъ большею частью приходится мѣнять провозныя цѣны въ предѣлахъ, высшихъ размѣровъ эксплуатаціонныхъ расходовъ, то потому, при опредѣленіи провозныхъ цѣнъ, не всегда прибѣгаютъ къ соображеніямъ о собственной стоимости передвиженія товара. Здѣсь умѣстно также замѣтить, что, по нашему мнѣнію, русскія желѣзныя дороги иногда имѣютъ преувеличенное представленіе о своихъ эксплуатаціонныхъ расходахъ, что несовсѣмъ благоприятно дѣйствуетъ на развитіе нѣкоторыхъ богатствъ нашего отечества, находящихся до сего времени въ мертвомъ состояніи. Впрочемъ, объ этомъ мы еще будемъ говорить въ своемъ мѣстѣ.

Итакъ, при практическомъ примѣненіи основнаго начала регулированія желѣзнодорожныхъ тарифовъ по закону спроса и предложенія, руководствуются методомъ экспериментальнымъ, изслѣдуя, насколько это оказывается возможнымъ, для каждаго даннаго случая, всѣ условія, опредѣляющія спросъ и предложеніе. Для этого принимаютъ во вниманіе стоимость, во сколько дѣйствительно обходится перевозка даннаго товара, изучаютъ всѣ непосредственныя конкуренціи и принимаютъ ихъ въ соображеніе; но главною точкою опоры для опредѣленія провозныхъ цѣнъ служатъ изслѣдованія условій образованія цѣнъ товара въ пунктахъ отправленія и назначенія, т.-е. условій производства и потребленія этихъ товаровъ, а равно способности ихъ распространить свое потребленіе, или, иначе говоря, изслѣдованія увеличенія для даннаго товара интенсивности спроса, въ зависимости отъ размѣра провозной платы.

Въ результатѣ, опредѣленіе провозныхъ цѣнъ есть дѣло опыта, проворливости, изученія коммерческихъ фактовъ, однимъ словомъ, дѣло здраваго смысла и коммерческаго чутья.

Для того, чтобы нагляднѣе выяснитъ для лицъ, незнакомыхъ практически съ тарифнымъ дѣломъ, на основаніи какихъ именно соображеній тарифы на желѣзныхъ дорогахъ устанавливаются, мы приведемъ теперь четыре изъ многочисленныхъ, ежедневно составляемыхъ въ Правленіяхъ и Управленіяхъ дорогъ, тарифныхъ соображеній или докладовъ. Доклады эти, между прочимъ, будутъ служить практическимъ подтвержденіемъ тѣхъ теоретическихъ выводовъ, которые выставлены равнѣе. При выборѣ, какія именно соображенія здѣсь помѣстить, мы руководствовались главнымъ образомъ тѣмъ, чтобы они не заняли много мѣста. Доклады эти писали агенты тарифной конторы, и мы помѣщаемъ ихъ безъ всякихъ исправленій и дополненій, со всѣми недостатками подлинниковъ.

**Докладъ о тарифѣ на мыло (1883 г.).** По общей номенклатурѣ товаровъ всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, утвержденной Министерствомъ Путей Сообщенія, № группы 69.

**Справки.** Въ настоящее время мыло перевозится по Юго-Западнымъ дорогамъ какъ по внутреннему, такъ и по прямымъ сообщеніямъ:

Попудно — по II разряду ( $\frac{1}{13}$  коп. съ пуда и версты, съ дифференціальной уступкой).

Партіямъ въ 305 пудовъ и болѣе, по III разряду ( $\frac{1}{24}$  коп. съ п. и в., съ дифференціальной уступкой).

Въ 1880 году поступило ходатайство Одесскаго фабриканта NN о пониженіи тарифа на мыло; ходатайство это было отклонено.

Затѣмъ, поступила просьба Брестскихъ мылопромышленниковъ о томъ же: вслѣдствіе чего, съ 1-го Января 1881 года, постановлено было такспровать мыло по III разряду, начиная съ повагонныхъ отправокъ въ 305 пудовъ и болѣе. Однако, по поводу этого послѣдняго распоряженія, нашъ одесскій коммерческій агентъ представилъ въ Управленіе заявленіе одесскихъ фабрикантовъ, въ которомъ послѣдніе заявляютъ, что примѣненіе повагоннаго тарифа къ отправкамъ въ 305 пудовъ не достигаетъ цѣли въ виду того, что мыло въ весьма рѣдкихъ случаяхъ отправляется въ одинъ разъ и одному лицу въ количествѣ 305 пудовъ. Заявленіе это до настоящаго времени было оставлено безъ послѣдствій.

**Соображенія.** Согласно статистикѣ движенія грузовъ по Юго-Западнымъ дорогамъ за 1881 годъ, общее количество перевозки мыла составляетъ:

**109.709 пудовъ,**

изъ которыхъ перевезено:

а) по внутреннему сообщенію . . . . .	84.341 пудъ.
б) > прямому сообщенію:	
передано на чужія дороги . . . . .	16.561 >
принято съ чужихъ дорогъ . . . . .	8.222 >
продолжало транзитомъ . . . . .	585 >

Главнѣйшими станціями отправленія, т. е. отправившими не менѣе 100 пудовъ, были:

	По внутреннему сообщенію.	По прямому сообщенію.
Кіевъ . . . . .	1.253 пуда	3.984 пуда
Одесса . . . . .	48.874 »	6.321 »
Бердичевъ . . . . .	906 »	261 »
Шепетовка . . . . .	166 »	460 »
Ровно . . . . .	3.641 »	— »
Брестъ . . . . .	10.455 »	3.279 »
Бѣльскъ . . . . .	205 »	362 »
Бѣлостокъ . . . . .	1.121 »	405 »
Дубно . . . . .	380 »	— »
Проскуровъ . . . . .	774 »	— »
Голта . . . . .	255 »	— »
Елисаветградъ . . . . .	1.590 »	— »
Килинцевъ . . . . .	13.938 »	1.394 »
<b>Итого . . . . .</b>	<b>83.558 пуд.</b>	<b>16.416 пуд.</b>

**Всего 99.974 пуда.**

Общее количество прибытія на станціи Юго-Западныхъ дорогъ составляетъ:  
 по внутреннему сообщенію . . . . . 84.341 пуд.  
 и по прямому сообщенію . . . . . 8.222 »  
**Всего 92.563 пуд.**

которые были получены 85-тью станціями.

Изъ имѣющихся данныхъ видно, что по линіямъ Юго-Западныхъ дорогъ расположено 23 мыловаренныхъ завода, производящихъ въ годъ свыше 230.000 пудовъ мыла.

Главнѣйшіе изъ нихъ:

одинъ въ Кіевѣ, производящій свыше . . . . .	21.000 пуд.
пять въ Одессѣ, производящіе свыше . . . . .	184.000 »
четыре въ Бердичевѣ, производящіе до . . . . .	11.000 »

**Итого около 216.000 пуд.**

Въ теченіи 1881 года отправлено было изъ этихъ 3-хъ пунктовъ:  
 по внутреннему сообщенію . . . . . 51.033 пуд.  
 » прямому сообщенію . . . . . 10.516 »

**а всего 61.549 пуд.**

Вычитывая это количество изъ общаго количества производства указанныхъ трехъ пунктовъ, получимъ въ остаткѣ: (216.000 — 61.549) = 154.451 пуд., а прибавивъ къ нимъ 5.590 пудовъ, полученныхъ этими тремя станціями, будемъ имѣть всего 160.041 пуд., которые, если судить по вышеприведеннымъ даннымъ, потребляются въ мѣстахъ производства. Но, имѣя въ виду размѣръ этой цифры, врядъ-ли можно допустить такое предположеніе. Вѣроятнѣе всего, что значительная часть этого остатка уходитъ изъ мѣста производства другими путями, минуя Юго-Западную желѣзную дорогу. Это послѣднее предположеніе будетъ наиболѣе вѣроятнымъ

въ отношеніи Одессы, въ которой, согласно вышеприведеннымъ даннымъ, остается около 130.000 пудовъ.

Впрочемъ, имѣющіяся опубликованныя данныя, которыя указываютъ количество производства мыла въ мѣстностяхъ, расположенныхъ по Юго-Западнымъ дорогамъ, нельзя считать вполне точными. Они опредѣляютъ количество мыла, вырабатываемаго въ Бессарабской губерніи, въ 3.650 пудовъ; между тѣмъ по нашей грузовой статистикѣ видно, что Кишиневъ получилъ въ 1881 году по желѣзной дорогѣ 1.478 пудовъ мыла, а отправилъ 15.332 пуд. Производство Бреста показано въ 5.500 пудовъ, между тѣмъ Брестъ получилъ 53 п., а отправилъ 13.734 пуда. Кромѣ того, существуютъ заводы, о которыхъ въ указанныхъ данныхъ ничего не упоминается, а между тѣмъ о существованіи ихъ доподлинно извѣстно. Напримѣръ: въ Кіевѣ показанъ одинъ только заводъ, тогда какъ ихъ три въ самомъ городѣ.

Въ виду вышеложеннаго, а также, принимая во вниманіе протяженіе Юго-Западныхъ дорогъ, превышающее 2.000 верстъ, какъ равно и то обстоятельство, что мыло, производство котораго не сложно, вырабатывается также на многихъ мелкихъ мыловарняхъ, о существованіи и производствѣ которыхъ не имѣется никакихъ свѣдѣній, можно съ нѣкоторою достовѣрностью предположить, что общее количество мыла, вырабатываемаго въ мѣстностяхъ, расположенныхъ по Юго-Западнымъ дорогамъ, значительно превышаетъ цифру, показанную въ статистическихъ указателяхъ, и что, при соответственномъ пониженіи тарифа, можно развить перевозку мыла по нашимъ дорогамъ.

Распредѣляя общее количество перевозки мыла по разстояніямъ, получимъ слѣдующую таблицу:

На раз- стояніяхъ.	По внутрен- нему сооб- щенію.	Передаю на чужія до- роги.	Принято съ чужихъ дорогъ.	Тран- зитъ.	ИТОГО.
до 50 вер.	1.707	465	3.138	—	5.310
» 100 »	16.492	5.248	1.406	14	23.160
» 200 »	15.769	8.925	240	2	24.936
» 500 »	26.324	525	177	—	27.026
» 400 »	15.766	—	542	—	16.308
» 500 »	5.486	349	355	380	6.570
» 600 »	2.096	948	376	17	3.437
» 700 »	503	29	161	172	865
» 800 »	174	6	629	—	809
» 900 »	7	3	986	—	996
» 1,000 »	3	57	132	—	192
» 1,100 »	14	6	80	—	100
Итого . .	84.341	16.561	8.222	585	109.709

Изъ этой таблицы видно, что наибольшее количество перевезено на протяжении отъ 200 до 300 верстъ (27.026 пудовъ), и что свыше 300 верстъ количество перевозки начинаетъ значительно уменьшаться, напр., на расстояніяхъ отъ 300 до 400 верстъ перевезено только 16.308 пудовъ.

Разбирая, затѣмъ, отправки главнѣйшихъ четырехъ пунктовъ отправленія, получимъ, что отправки эти слѣдовали:

На расстояніяхъ.		Отправлено пудовъ изъ			
		Одессы.	Кіева.	Бреста.	Кишинева.
	До 50 вер.	25	209	—	511
отъ	50 » 100 »	394	3.971	262	10.338
»	100 » 200 »	13.864	63	7.859	1.157
»	200 » 300 »	19.753	565	2.718	2.938
»	300 » 400 »	13.981	268	1.179	44
»	400 » 500 »	5.069	74	71	318
»	500 » 600 »	1.448	4	1.570	20
»	600 » 700 »	416	27	75	3
»	700 » 800 »	169	6	—	3
»	800 » 900 »	10	—	—	—
»	900 » 1.000 »	60	—	—	—
»	1.000 » 1.100 »	6	—	—	—
Итого . . .		55.195	5.187	13.734	15.332

Эта вторая таблица указываетъ на то, что на расстояніяхъ отъ 300 до 400 верстъ только Одесса отправила болѣе значительное количество (13.981 пудъ); при подробномъ же разсмотрѣніи этихъ ея отправокъ, оказывается, что они слѣдовали:

на станціи «Рахны»	на расстояніи 321 вер. въ количествѣ	4.262 пуда
» » «Голта»	» » 304 » » »	5.824 »
» » «Гниваць»	» » 380 » » »	223 »
» » «Имеринка»	» » 359 » » »	769 »
» » «Ярошенка»	» » 340 » » »	627 »
» » «Вандурка»	» » 330 » » »	7 »
» » «Волковинцы»	» » 398 » » »	275 »
» » «Помошная»	» » 363 » » »	45 »
» » «Ново-Украинка»	» » 380 » » »	423 »
» » «Сербиновцы»	» » 378 » » »	1.526 »

Итого . . . 13.981 пудъ.

Эти послѣднія цифры объясняютъ, что наибольшее количество отправокъ изъ Одессы прослѣдовало на расстояніи 304 и 321 верстъ. Въ виду изложеннаго, наи-

большій пробѣгъ значительныхъ партій мыла по Юго-Западнымъ дорогамъ можно опредѣлить, приблизительно, въ 300 верстъ.

Упомянутыя въ началѣ сего доклада ходатайства мылозаводчиковъ о необходимости пониженія тарифа для попутныхъ отправокъ, судя по показаніямъ статистики за 1881 г., дѣйствительно заслуживаютъ уваженія. — Общее количество перевозки мыла въ 1881 году (109.709 пудовъ) состоитъ изъ 5.179 отдѣльныхъ отправокъ, въ числѣ которыхъ насчитывается повагонныхъ, т. е. въ 305 пудовъ и болѣе, всего только 12-ть. Такимъ образомъ, повагонныя отправки не составляютъ даже и  $\frac{1}{4}\%$  общаго числа ихъ и достигаютъ едва 5% общаго количества перевозки. Это вполне понятно, такъ какъ мыломъ преимущественно торгуютъ мелкіе торговцы, и для нихъ этотъ товаръ составляетъ слишкомъ цѣнный предметъ, вслѣдствіе чего они не могутъ выписывать таковой не только цѣлыми вагонами, но и партіями въ 305 пудовъ. Считая мыло въ среднемъ 330—390 коп. пудъ, для покупки 305 пудовъ, вмѣстѣ съ провозомъ, пришлось бы сдѣлать затрату около 1.200 рублей.

**Заключеніе.** Анализъ всѣхъ вышензложенныхъ данныхъ о перевозкѣ мыла приводитъ къ слѣдующимъ заключеніямъ:

а) Что для мыла имѣетъ значеніе только попутный тарифъ.

б) Что главною станціею отправленія является Одесса, въ виду чего при переработкѣ тарифа, должно, главнымъ образомъ, руководствоваться данными, касающимися ея отправокъ. Поддержка Одесскаго производства, посредствомъ соотвѣтствующаго тарифа, представляется для насъ выгодною, такъ какъ мыло, отправляемое изъ Одессы, во 1-хъ, на большей части общаго протяженія линіи, есть обратный грузъ; во 2-хъ, оно легко можетъ найти себѣ путь сбыта по морскому и рѣчнымъ путямъ; въ 3-хъ, производство мыла въ Одессѣ легко можетъ развиваться до большихъ размѣровъ, такъ какъ необходимые для мыла матеріалы: сало, сода, каніфоль, въ Одессѣ, вслѣдствіе возможности полученія ихъ также и водою, — обходится дешевле нежели производителямъ другихъ мѣстностей.

в) Что наидлиннѣйшій пробѣгъ мыла въ болѣе значительныхъ количествахъ, при существующемъ тарифѣ, опредѣляется въ 300 верстъ.

г) Что существующій попутный тарифъ на разстояніи ближе 300 верстъ, безъ всякаго опасенія за уменьшеніе перевозки, можетъ быть поднятъ повсемѣстно, а за разстояніе свыше 300 верстъ долженъ быть пониженъ.

д) Что мыло, составляя необходимый и повсемѣстный предметъ потребленія, можетъ явиться въ перевозкѣ въ различныхъ пунктахъ дорогъ.

Въ виду всего вышензложеннаго, представляется полезнымъ установить какъ для попутныхъ, такъ и повагонныхъ отправокъ общій тарифъ, съ слѣдующими пониженіями, въ зависимости отъ разстояній, а именно:

На разстояніяхъ до 180 верстъ — I разрядъ ( $\frac{1}{12}$  коп. съ дифференціальной уступкой), отъ 181 версты до 675 верстъ — 15 к. съ пуда, и свыше 675 верстъ — V разрядъ ( $\frac{1}{45}$  к.). Настоящій тарифъ исчисленъ слѣдующимъ образомъ:

На разстояніи 300 верстъ оставленъ существующій нынѣ для попутныхъ отправокъ мыла — II разрядъ, ставка котораго на этомъ разстояніи равняется 15 коп. съ пуда, и затѣмъ эта попутная ставка примѣнена къ разстояніямъ меньшимъ, вплоть до встрѣчи со ставкою I разряда ( $\frac{1}{12}$  коп. съ дифференціальной уступкой), каковая происходитъ на 180 верстѣ, гдѣ ставка I разряда равна ставкѣ II разряда на разстояніи въ 300 верстъ. Равнымъ образомъ, ставка въ 15 коп.,

какъ наиболѣе соответствующая роду перевозки, примѣнена и къ разстояніямъ свыше 300 верстъ, вплоть до той версты, на которой эта ставка составляетъ ставку V разряда; такою верстою будетъ 675, и, начиная съ этой послѣдней версты, далѣе мыло должно разсчитываться по V разряду.

Подобный тарифъ, безъ всякаго сомнѣнія, не будетъ имѣть послѣдствіемъ уменьшеніе перевозки мыла на близкихъ разстояніяхъ, такъ какъ мыло все-таки грузъ настолько цѣнный, что на недалекихъ разстояніяхъ можетъ перенести 2—3 копейки съ пуда повышенія, и, съ другой стороны, онъ дастъ возможность перевозить мыло на большія разстоянія, не увеличивая значительно цѣны продукта, что должно развить и увеличить перевозку и, вмѣстѣ съ тѣмъ, повліять на улучшеніе производства мыла, такъ какъ при такомъ тарифѣ увеличится конкуренція производителей.

Такой тарифъ не долженъ уменьшить доходность дороги, такъ какъ онъ въ общемъ не составляетъ пониженія, что видно изъ слѣдующаго приблизительнаго разсчета:

Для примѣра, возьмемъ количество мыла, перевезенное въ 1881 году (109.709 пудовъ), и предположимъ, что оно въ дѣйствительности пробѣгало слѣдующія среднія разстоянія:

Изъ числа показаннаго ранѣе количества перевозки, на разстояніи:

отъ	1	до	50	верстъ —	25	верстъ.
»	50	»	100	» —	75	»
»	100	»	200	» —	150	»
»	200	»	300	» —	250	»
				и т. д.		
»	900	»	1.100	» —	950	»
»	1.000	»	1.100	» —	1.050	»

Тогда, таксирова количество мыла, перевезенное въ 1881 году, на указанныхъ разстояніяхъ по существующему нынѣ и по проектируемому тарифамъ, получимъ слѣдующія выручки:

На разстояніи.	Перевезено пудовъ.	Ставка существующаго тарифа за пудъ въ копейкахъ.	Выручено рублей.	Ставка проектированнаго тарифа за пудъ въ копейкахъ.	Будеть выручено въ рубляхъ.
25 вер.	5.310	1.39	73.81	2.08	110.45
75 »	23.160	4.17	965.77	6.25	1447.50
150 »	24.936	8.33	2077.17	12.50	3117.00
250 »	27.026	12.50	3378.25	15	4053.90
350 »	16.308	17.50	2853.90	15	2446.20
450 »	6.570	22.50	1478.25	15	985.50
550 »	3.437	25.97	892.59	15	515.55
650 »	865	30.69	265.47	15	129.75
750 »	809	35.42	286.55	16.67	134.86
850 »	996	40.14	399.79	18.89	188.14
950 »	192	44.86	86.13	21.11	40.53
1.050 »	100	47.22	47.22	23.33	23.33
Итого . .	109.709		12804.90		13192.71

Наконецъ, если даже пойти дальѣ съ пониженіемъ тарифа и предоставить мылу ставку въ 15 коп. съ пуда за разстоянія отъ 180 до 750 верстъ, т. е. до встрѣчи съ поверстною ставкою въ  $\frac{1}{50}$  коп., то и въ такомъ случаѣ выручка 1881 г. исчисленная на указанныхъ основаніяхъ, составитъ 13.133 руб., т. е. будетъ превышать выручку по существующему тарифу на 328 руб. 10 коп.

**Докладъ о тарифѣ на свекловицу** (1883 г.). По общей номенклатурѣ товаровъ всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, утвержденной Министерствомъ Путей Сообщенія, № группы 77.

**Справка.** Существующіе тарифы: во внутреннемъ и прямомъ сообщеніяхъ на Юго-Западныхъ дорогахъ, съ 1-го Августа 1880 года, свекловица таксирруется:

Понудно по III разряду ( $\frac{1}{24}$  коп. съ пуда и версты съ дифференціальной уступкой).

Повагонно по V разряду ( $\frac{1}{45}$  коп. съ пуда и версты).

Вслѣдствіе просьбы нѣкоторыхъ сахарозаводчиковъ о пониженіи тарифа за провозъ свекловицы, въ Январѣ 1881 года было рѣшено понизить тарифъ, путемъ опубликованной рефакціи, до  $\frac{1}{60}$  к. съ пудо-версты на разстояніи свыше 60 верстъ, съ обязательствомъ перевозки въ теченіи года не менѣе 300.000 пудовъ.

Это пониженіе было предоставлено всѣмъ заводамъ, заявившимъ желаніе воспользоваться опубликованнымъ рефакціоннымъ тарифомъ. Кроме того, въ тѣхъ случаяхъ, когда свекловица грузится на полустанціяхъ, фрахтъ исчисляется за разстояніе не отъ предыдущей станціи, какъ это принято въ подобныхъ случаяхъ, а непосредственно отъ полустанціи, на которой свекловица грузится въ дѣйствительности.

Когда образовалось Общество Юго-Западныхъ дорогъ, а именно въ 1878 году, свекловица почти не перевозилась по дорогамъ, переданнымъ этому Обществу. Общество Юго-Западныхъ дорогъ издало свой первый тарифъ для всѣхъ дорогъ, ему переданныхъ, съ 1 Января 1879 года. По этому тарифу для понудныхъ отправокъ свекловицы былъ назначенъ III разрядъ; а для повагонныхъ—IV разрядъ  $\frac{1}{30}$  к. съ пуда и версты съ дифференціальной уступкой, при которой IV разрядъ переходитъ въ V ( $\frac{1}{45}$  к.) на 563 верстъ. Далѣе, въ Декабрѣ 1879 года, вслѣдствіе ходатайства одного сахарнаго завода, для повагонныхъ отправокъ былъ установленъ опубликованный рефакціонный тарифъ для 300.000 пудовъ въ  $\frac{1}{45}$  коп. (V разрядъ). Этимъ тарифомъ другіе заводы не пожелали воспользоваться.

Затѣмъ, при изданіи новаго тарифа отъ 1 Августа 1880 года, дѣйствующаго и по сіе время, этотъ рефакціонный тарифъ сдѣлался общимъ.

**Сображенія.** Изъ приведенной справки видно, что вопросъ о тарифѣ на свекловицу возбуждался сахарозаводчиками еще въ 1879 г., и что тогда свекловица таксировалась повагонно по IV разряду. Далѣе видно, что хотя съ изданіемъ новаго тарифа таксировка свекловицы повагонно производится по V-му разряду, т. е. по  $\frac{1}{45}$  к. съ пудо-версты, но и эта ставка не удовлетворила сахарозаводчиковъ, которые добивались дальнѣйшаго ея пониженія.

Изъ статистики видно, что въ продолженіи 1881 г. перевозка свекловицы производилась въ количествѣ 1,858,829 пудовъ, причемъ главнѣйшими станціями отправления и полученія были:



Станціи отправленія:		Станціи полученія:	
Фастовъ . . . . .	441.600 пуд.	Кіевъ . . . . .	19.900 пуд.
Казатинъ . . . . .	87.237 »	» . . . . .	»
Голендры . . . . .	541.193 »	Кожанка . . . . .	441.608 »
Калиновка . . . . .	53.500 »	Калиновка . . . . .	266.983 »
Винница . . . . .	33.523 »	Гнивань . . . . .	278.310 »
Ярошенка . . . . .	93.810 »	Браиловъ . . . . .	156.090 »
Рахны . . . . .	14.440 »	Жмеринка . . . . .	119.843 »
Юрковка . . . . .	109.598 »	Почеплохи . . . . .	298.169 »
Вапнярка . . . . .	131.133 »	Шепетовка . . . . .	41.330 »
Крыжополь . . . . .	50.589 »	Ровно . . . . .	45.140 »
Кодыма . . . . .	25.614 »	Деражня . . . . .	182.800 »
Печановка . . . . .	39.500 »		
Оженинъ . . . . .	45.140 »		
Войтовцы . . . . .	182.800 »		
	1.849.677 пуд.		1.850.173 пуд.

Остальное количество около 9,000 пудовъ распредѣлялось между остальными станціями Юго-Западныхъ дорогъ; передачи же на чужіе дороги, или отъ чужихъ дорогъ на наши, не было. Изъ вышеприведенныхъ данныхъ видно, что на десять станцій Юго-Западныхъ дорогъ падаетъ около 99% всего перевезеннаго количества свеклы, и только немногимъ болѣе одного процента на всѣ остальные. Это объясняется тѣмъ, что хотя въ районѣ Юго-Западныхъ дорогъ находится гораздо болѣе станцій, вблизи которыхъ существуютъ свеклосахарные заводы, но только 11-тъ изъ нихъ прибѣгали къ помощи Юго-Западныхъ дорогъ по перевозкѣ разсматриваемаго груза. Вообще же свекловица и до настоящаго времени перевозится почти исключительно гужемъ.

Количество перевозки свекловицы составляетъ менѣе 1% всѣхъ грузовъ, прослѣдовавшихъ по дорогамъ Общества въ продолженіи 1881 года. Если принять въ соображеніе отношеніе количества всей свекловицы, употребляемой сахарными заводами, находящимися въ районѣ Юго-Западныхъ дорогъ, къ количеству по нимъ перевозимому, то оказывается, что отношеніе это, въ общемъ, чрезвычайно неблагопріятно; а именно: около 70 сахарныхъ заводовъ, расположенныхъ вблизи нашихъ станцій, производятъ до 7,000,000 пудовъ сахарнаго песку. На одинъ пудъ жеску требуется среднимъ числомъ 16 пудовъ свекловицы. Слѣдовательно, сахарные заводы нашего района перерабатываютъ свыше **100,000,000 пудовъ** свеклы, а перевозятъ при нашемъ посредствѣ всего лишь до 2 миллионъ пудовъ.

По протяженіямъ свекловица перевозилась:

до 20 верстъ . . . . .	789.904 пуд. или 40%
» 50 » . . . . .	374.526 » » 20%
» 80 » . . . . .	459.305 » » 28%
» 100 » . . . . .	124.775 » » 7%
» 130 » . . . . .	87.540 » » 4%
» 160 » . . . . .	19.900 » » 1%

Итого . . 1.855.950 пуд.

Такимъ образомъ, максимальное протяженіе, по которому перевозится нынѣ

свекла, составляет 160 верстъ, такъ какъ около 3000 пудовъ, прослѣдовавшихъ на протяженіи свыше 160 верстъ, принимать въ расчетъ не стоитъ.

Важнѣйшими причинами незначительности перевозки свекловицы по желѣзной дорогѣ являются: разведеніе сахарозаводчиками, въ большинствѣ случаевъ, свекловичныхъ плантацій вблизи заводовъ, что способствуетъ доставкѣ свеклы на подводахъ; малоцѣнность товара (13 коп. пудъ), дѣлающая всякій сравнительно незначительный на него расходъ весьма чувствительнымъ и потому недопускающая перевозки этого груза на болѣе значительныя разстоянія, и, наконецъ, несоответствующій условіямъ производства и потребленія высокій тарифъ. Въ послѣднемъ легко убѣдиться, во-первыхъ, изъ многихъ просьбъ объ уменьшеніи тарифа и, затѣмъ, въ особенности, изъ сравненія статистическихъ данныхъ прошлыхъ лѣтъ. Давныя эти показывають, что до установленія тарифа въ  $\frac{1}{45}$  к. (въ 1879 г.), перевозки свеклы по желѣзной дорогѣ почти вовсе не было. Въ 1879 г., съ установленіемъ рефакціоннаго тарифа въ  $\frac{1}{33}$  к., сдѣланнаго въ 1880 году общимъ, свекловица начала перевозиться въ количествѣ нѣсколькихъ сотъ тысячъ пудовъ въ годъ; съ предоставленіемъ же рефакціонной ставки въ  $\frac{1}{60}$  к., количество перевезенной свеклы достигло почти двухъ миллионъ пудовъ (1881 г.). Эти статистическія сравненія наглядно доказываютъ ту пользу, какую съ пониженіемъ тарифа мы извлекли отъ увеличенія перевозки одной только свекловицы, не говоря уже о другой болѣе серьезной пользѣ, именно: объ увеличеніи, вслѣдствіе этого, перевозки сахара, такъ какъ облегченіе средствъ приобрѣтенія свеклы въ новыхъ районахъ дало нѣкоторымъ заводамъ возможность сейчасъ же увеличить свое производство.

Не подлежитъ сомнѣнію, что уже въ настоящее время тотъ или другой тарифъ на перевозку свеклы по желѣзной дорогѣ можетъ въ известной степени вліять на болѣшую или меньшую производительность сахара, такъ какъ близъ лежащія къ заводамъ районы, снабжающіе ихъ свеклою, постепенно оказываются недостаточными, и сахарозаводчики вынуждены искать новыхъ, конечно болѣе отдаленныхъ районовъ, откуда перевозка удобнѣе по желѣзной дорогѣ; разъ же тарифъ на перевозку свеклы оказывается высокимъ, то само собою разумѣется, что заводъ будетъ избѣгать желѣзной дороги и станетъ или продолжать возить свекловицу гужемъ, или-же, наконецъ, въ крайности по немногу сокращать производство, какъ тому и бывали примѣры. Вообще, очевидно, что интересы сахарозаводчиковъ, по отношенію снабженія ихъ свеклою, совершенно сходятся съ интересами желѣзной дороги. Чѣмъ легче доставлять свеклу на заводы, тѣмъ, при настоящихъ условіяхъ спроса, будетъ болѣе вырабатываться сахара. Усиленіе производства сахара дастъ болѣшій заработокъ сахарозаводчикамъ и въ тоже время увеличивающій доходность желѣзной дороги, такъ какъ сахаръ отправляется по желѣзной дорогѣ и переноситъ сравнительно высокій тарифъ.

Въ виду изложеннаго, мы находимъ, что перевозка свеклы, въ нашихъ собственныхъ интересахъ, должна быть облегчена до возможной степени, почему полагаемъ необходимымъ установить для свекловицы возможно низкій тарифъ, фиксируя эксплуатаціонный расходъ въ  $\frac{1}{120}$  к. Такъ какъ самое большое количество свеклы перевозилось по рефакціонной ставкѣ въ  $\frac{1}{60}$  к., то слѣдуетъ принять эту пудоверстную ставку за первоначальную норму, согласно которой и установить для повагонныхъ отправокъ свекловицы слѣдующій тарифъ:

За протяженіе	до 50 верстъ	по $\frac{1}{60}$ к.
»	»	отъ 50 » 66 »
»	»	» 66 » 150 »
»	»	» 150 » 188 »

0.83 к. съ пуда за все протяженіе,  
 $\frac{1}{80}$  к.,  
 1.88 к. съ пуда за все протяженіе;

а на разстояніи большія 188 версть — по  $\frac{1}{100}$  к. съ пудо-версты. Такъ какъ б-ваютъ, хотя и рѣдко, полудныя отправки свеклы для употребленія ея въ пищу, то къ нимъ полагаемъ примѣнять полудный тарифъ уставомъ опредѣленный, а именно III разрядъ.

**Докладъ о тарифахъ на вино виноградное** (1883 г.). По общей номенклатурѣ товаровъ всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, утвержденной Министерствомъ Путей Сообщенія, № группы 15.

**Справка.** Существующій общій тарифъ, во внутреннемъ и въ прямыхъ сообщеніяхъ для вина винограднаго въ бочкахъ:

полудно—I разрядъ ( $\frac{1}{12}$  к. съ пуд. и верст. съ дифференціальной уступкой) и повагонно—III разрядъ ( $\frac{1}{24}$  коп. съ пуда и версты съ дифференціальной уступкой).

Вино виноградное въ бутылкахъ—по I разряду.

Спеціальныя тарифы: 1) съ 1-го Юля 1881 года установленъ спеціальный тарифъ для отправки вина въ бочкахъ партиями въ 305 пудовъ и болѣе со станцій Бессарабской вѣтви \*) до всѣхъ станцій Юго-Западныхъ дорогъ.

Для расчета ставокъ этого тарифа принято было слѣдующее основаніе: за отправки, слѣдующія на протяженіе до 250 версть, взимать провозную плату по III разряду, свыше же 250 версть—прибавлять къ ставкѣ III разряда за 250 версть, по  $\frac{1}{50}$  коп. съ пуда и версты за излишекъ разстоянія сверхъ 250 версть. Такимъ образомъ получились слѣдующія пудоверстные ставки за разстоянія:

съ пуда и версты

300 версть	10.38— $\frac{1}{23}$ к.	700 версть	18.38— $\frac{1}{38}$ к.
400 »	12.38— $\frac{1}{32}$ »	800 »	20.38— $\frac{1}{39}$ »
500 »	14.38— $\frac{1}{35}$ »	900 »	22.38— $\frac{1}{40}$ »
600 »	16.38— $\frac{1}{37}$ »	1000 »	24.38— $\frac{1}{41}$ »

2) Въ Одесско-Петербургскомъ и Рижскомъ сообщеніяхъ (конкуренція заморскимъ сообщеніямъ другихъ направленій: черезъ Триестъ, непосредственно морскому и проч.) вино виноградное въ бочкахъ таксирруется за протяженіе Одесса—Бѣлостокъ: въ сообщеніи съ Петербургомъ 31.70 к.— $\frac{1}{33}$  съ пуда и версты,—съ Рягою 37.32 коп.  $\frac{1}{28}$  съ пуда и версты.

3) Въ заморскомъ Одесско-Варшавскомъ сообщеніи (конкуренція заморскимъ сообщеніямъ черезъ Триестъ, Данцигъ и сухопутному заграничному ввозу) вино виноградное въ бочкахъ за протяженіе Одесса—Брестъ 33.63 коп. —  $\frac{1}{27.4}$  к. съ пуда и версты; за протяженіе Одесса—Ковель 29.58— $\frac{1}{27.2}$  съ пуда и версты; вино виноградное въ бутылкахъ за протяженіе Одесса—Брестъ — 44.50 к. —  $\frac{1}{20.5}$  к. съ пуда и версты; Одесса—Ковель 39.11 к. —  $\frac{1}{20.8}$ .

4) Въ заморскомъ Одесско-Московскомъ сообщеніи (конкуренція заморскимъ сообщеніямъ черезъ Севастополь и Балтійскіе порты) вино виноградное въ бочкахъ за протяженіе Одесса—Кіевъ—16.67— $\frac{1}{37}$  к. съ пуда и версты; въ б-

\*) Юго-Западные дороги подраздѣляются на девять отдѣленій: 1) Кіевская вѣтвь (Кіевъ — Казатинъ), 2) Бердичевское (Казатинъ — Здолбуново съ вѣтвью на Радивиловъ), 3) Брестское (Здолбуново—Граево), 4) Жмеринское (Казатинъ—Верзула), 5) Волочискская вѣтвь (Жмеринка — Волочискъ), 6) Елисаветградская вѣтвь (Бирзула—Елисаветградъ), 7) Одесское (Бирзула—Одесса), 8) Бессарабская вѣтвь или Кишиневская (Раздѣльная—Унгени) и 9) Дунайское (Бендеры—Рени).

тылкахъ за тоже протяженіе 30,25—<sup>1</sup>/<sub>20</sub> коп. съ пудо-версты. Тѣ же ставки при-  
мѣняются и къ отправкамъ до вышеперечисленныхъ станцій непосредственно изъ  
Одессы.

5) Въ заморскомъ Московско-Одесскомъ сообщеніи (конкуренція выше-  
перечисленнымъ заморскимъ сообщеніямъ) вино виноградное въ бочкахъ  
и бутылкахъ таксруется за протяженіе Кіевъ — Одесса въ сообщеніи со  
станціями:

Москвой . . . . .	19,92— <sup>1</sup> / <sub>31</sub> к. съ пуда и версты
Серпуховымъ . . . . .	21,17— <sup>1</sup> / <sub>29</sub> » » » » »
Тулой . . . . .	22,53— <sup>1</sup> / <sub>28</sub> » » » » »
Орломъ . . . . .	25,82— <sup>1</sup> / <sub>27</sub> » » » » »

8) Въ Кенигсберго-Кіевскомъ заморскомъ сообщеніи (конкуренція Либав-  
скому заморскому сообщенію) за протяженіе Граве—Кіевъ:

З а о т п р а в к и:

до 300 пуд. свыше 300 пуд.

а) вино въ бочк. 24,36— <sup>1</sup> / <sub>33</sub> к. съ пудо-версты	19,24— <sup>1</sup> / <sub>42</sub> к. съ пудо-версты
б) » » бут. 32,83— <sup>1</sup> / <sub>25</sub> » » »	28,79— <sup>1</sup> / <sub>28</sub> » » »

7) Въ Кенигсберго-Московскомъ сообщеніи (конкуренція заморскимъ сообще-  
ніямъ черезъ другіе Балтійскіе порты) за протяженіе Граве—Брестъ:

З а о т п р а в к и:

менѣе 300 пуд. болѣе 300 пуд.

а) вино въ бочкахъ 5,91— <sup>1</sup> / <sub>35</sub> к. съ пудо-версты	5,31— <sup>1</sup> / <sub>35</sub> к. съ пудо-версты
б) » » бутылк. 7,54— <sup>1</sup> / <sub>27</sub> » » »	5,87— <sup>1</sup> / <sub>35</sub> » » »

**Соображенія.** Согласно статистикѣ движенія грузовъ по Юго-Западнымъ  
дорогамъ за 1881 годъ вина въ бочкахъ перевезено:

по внутр. сообщ. . . . . 487207 пуд.

по прямымъ сообщеніямъ	{	вывозъ . . . . .	144170 »
		привозъ . . . . .	57301 »
		транзитъ . . . . .	6424 »

Итого . . . . . 695102 пуд.

Перевозка происходила на расстояніяхъ:

до 50 верстѣ	56,044 пуд.	до 700 верстѣ	29,735 пуд.
» 100 »	129,080 »	» 800 »	4,412 »
» 200 »	133,694 »	» 900 »	23,436 »
» 300 »	76,173 »	» 1000 »	6,048 »
» 400 »	68,579 »	» 1100 »	15,636 »
» 500 »	98,271 »	» 1200 »	736 »
» 600 »	53,238 »	Итого	695,102 пуд.

Главныя станціи отправленія:

1) Станція Кишиневской вѣтви 475.8 т. п.

		до станцій:	
Кишиневъ . . . . .	251 т. п.	Одесса . . . . .	53 т. п.
		отъ Одессы до Вирзулы . . . . .	33 » »
		Елизавет. вѣтвь . . . . .	78 » »
		» транзитъ . . . . .	6 » »
Страшены . . . . .	118.6 » »	отъ Вирзулы до Жмеринки . . . . .	51 » »
		» Жмеринки до Фастова . . . . .	15 » »
Каларашъ . . . . .	67.3 » »	Фастовъ транзитъ . . . . .	6.6 » »
		Кіевъ . . . . .	2.4 » »
		» транзитъ . . . . .	5.7 » »
Бендеры . . . . .	29.7 » »	до станц. Волочической вѣтви . . . . .	23.0 » »
		Бердичевъ . . . . .	28.0 » »
		Ковель . . . . .	13.0 » »
Тирасполь . . . . .	8.0 » »	Брестъ . . . . .	4.0 » »
		отъ Бердичева до Бреста . . . . .	2.6 » »
Кучурганъ . . . . .	1.2 » »	Бѣлостокъ транзитъ . . . . .	2 » »
		Итого . . . . .	323.3 т. п.

Остается на движеніе между станціями Кишиневской вѣтви и Дунайскаго отдѣленія 152.3 т. п.

2) Одесса . . . . . 62 т. п.

		до станцій:	
		Кіевъ . . . . .	4 т. п.
		Бердичевъ . . . . .	2 » »
		Проскуровъ . . . . .	3 » »
		Кіевъ транзитъ . . . . .	1.3 » »
		Елисаветградъ транзитъ . . . . .	7.2 » »
		Бѣлостокъ . . . . .	7 » »
		Брестъ . . . . .	4.8 » »
		Елисаветградская вѣтвь . . . . .	7 » »
		Кишиневская вѣтвь . . . . .	14 » »

Итого 50.300 пуд.

Остальное количество, 11.700 пудовъ, отправлено мелкими партіями на промежуточныя станціи Юго-Западныхъ дорогъ.

3) Карантинъ (Одесскій портъ) 39.6

		до станцій:	
		Кіевъ . . . . .	7 т. п.
		Бердичевъ . . . . .	6 » »
		Елисаветградъ . . . . .	13.6 т. п.
		Варшава . . . . .	7 » »

Итого 33.600 пуд.

Остальные 6000 пуд. отправлены мелкими партіями на промежуточныя станціи Жмеринскаго и Елисаветградскаго отдѣленій.

4) Граево . . . . .	4 т. п.	до Кіева . . . . .	1.9 т. п.
		» Вѣлостона . . . . .	1.3 » »
			Итого . 3.200 пуд.

Остальные 800 пудовъ на промежуточные станціи Брестскаго отдѣленія.

5) Брестъ . . . . .	3.1 т. п.	} Мелкими партіями на разныя станціи Юго-Западныхъ дорогъ.	
Ковель . . . . .	2.3 » »		
Радзивиловъ . . . . .	4.0 » »		
Рига . . . . .	7.9 » »		
Кіево лосо . . . . .	9.3 » »		
Волочискъ . . . . .	3.1 » »	до Одессы . . . . .	1.9 т. п.
		» Блисаветграда . . . . .	0.6 » »
			Итого 2.500 пуд.

Остальные 600 пуд. мелкими партіями на промежуточные станціи Волочискаго отд.

6) Петербургъ . . . . .	9.3 т. п.	до Кіева . . . . .	2.6 т. п. (черезъ Курскъ
		» Одессы . . . . .	0.7 » »
		» Бреста . . . . .	2.0 » »
		» Ковеля . . . . .	0.6 » »
		» Вѣльска . . . . .	0.7 » »
			Итого 6.660 пуд.

Остальные 2.700 пудовъ прослѣдовали мелкими партіями до промежуточныхъ станціи Брестскаго и Кіевскаго отдѣленій.

7) Кіевъ транзитъ . . . . .	27.1 т. п.	въ томъ числѣ:		
изъ Либавы . . . . .	2 » »	} до Кіева . . . . .	7.8 т. п.	
» Бахмача . . . . .	8.6 » »		» Фастова . . . . .	0.8 » »
» Москвы . . . . .	16.5 » »		» Кіева . . . . .	6 » »
			» Одессы . . . . .	4 » »
			» Фастова . . . . .	3.6 » »
			Итого 22.200 пуд.	

Остальные 4.900 пуд. прослѣдовали на промежуточные станціи Кіевскаго и Юмеринскаго отдѣленій.

Итого отправлено отъ указанныхъ станцій 647.5 т. пуд. Остается на отправленіе отъ прочихъ станцій 47.6 т. пудовъ.

Изъ вышеприведенныхъ статистическихъ данныхъ видно, что движеніе вина происходило главнымъ образомъ съ юга, а именно: самое значительное со станцій Бессарабской вѣтви (68.4 % общаго движенія), затѣмъ изъ Одессы 14.6 %; движеніе же отъ прочихъ передаточныхъ и промежуточныхъ станцій составляетъ всего до 17% общей перевозки.

Вино, перевозимое по Юго-Западнымъ дорогамъ, согласно мѣстамъ происхожденія, цвѣтѣ и нормѣ нагрузки, можно подраздѣлять на три категоріи, а именно: иностранное вино, крымское, кавказское и бессарабское вино.

1) **Иностранное вино.** Въ 1881 г. ввозъ иностраннаго вина въ Россію рас-  
предѣляется по внутреннимъ и пограничнымъ таможеннымъ слѣдующимъ образомъ:

черезъ Одессу . . . . .	14.0 т. п.	черезъ Петербургъ . . . . .	223 т. п.
» Николаевъ . . . . .	1.3 » »	» Ригу . . . . .	48 » »
» Таганрогъ . . . . .	66.0 » »	» Либаву . . . . .	6 » »
» Граево . . . . .	4.0 » »	» Москву . . . . .	133 » »
» Радзивиловъ . . . . .	4.0 » »	» Варшаву . . . . .	73 » »
» Волочискъ . . . . .	1.0 » »		
		Итого . . . . .	573.3 т. п.

Всего же ввезено по сухопутной и морской границамъ 689.691 пуд. (объ-  
вѣщен. торг. Россіи).

Вино это на Юго-Западныхъ дорогахъ прибывало изъ заграничья черезъ пере-  
даточные пункты: Одесса, Кіевъ, Граево, Бѣлостокъ, Брестъ, Ковель, Радзивиловъ  
и Волочискъ. Иностранное вино, укупоренное въ небольшихъ размѣровъ бочки (вмѣ-  
стимостью отъ 2-хъ до 30 ведеръ), слѣдуетъ преимущественно мелкими поудными  
партиями. Стоимость заграничнаго вина бывасть различна, но ни въ какомъ случаѣ  
не меньше 8—10 руб. за пудъ, такъ что вино это въ перевозкѣ можетъ выдержать  
фрахтъ болѣе высокій и на значительныя разстоянія, подтвержденіемъ чего служ-  
жатъ практикующіяся поудныя отправки по I-му разряду тарифа, слѣдующія  
изъ Одессы до Варшавы, изъ Петербурга до Кіева, Одессы и проч.

2) **Крымское и Кавказское вино** передается въ мѣстности района Юго-  
Западныхъ дорогъ почти исключительно черезъ Одессу; оно слѣдуетъ преимуще-  
ственно въ такихъ же (по отношенію емкости) бонкахъ, какъ иностранное, и пе-  
ревозится партиями поудными, хотя впрочемъ и встрѣчаются повагонныя отправки.  
Цѣна крымскихъ и кавказскихъ винъ ниже цѣнъ на иностранныя вина (молодое вино  
на мѣстѣ стоитъ отъ 60 коп. до 6 руб. за ведро) и значительно выше цѣнъ бессараб-  
скаго вина. Ежегодно кавказскаго вина выдѣлывается, среднимъ числомъ, до  
11 милліоновъ ведеръ, изъ коихъ до 9 милліоновъ приходится на Закавказскій край.

Кавказскія вина потребляются больше на мѣстѣ, и только въ послѣднее время  
самыя извѣстныя изъ нихъ, а именно: кизлярскія и кахетинскія стали вывозиться  
во внутрь Россіи въ болѣе значительномъ количествѣ.

Кавказскія вина слѣдуютъ во внутреннія губерніи Россіи, преимущественно,  
до Москвы, частью черезъ Ростовъ по Ростовско-Владикавказской желѣзной дорогѣ,  
и частью черезъ Царицынъ; но самое большое количество отправляется по Волгѣ  
до Нижняго на ярмарку, откуда уже доставляется въ Москву и Петербургъ по  
желѣзной дорогѣ. Кавказское вино, въ особенности въ Москвѣ, служитъ матери-  
аломъ для поддѣлки иностранныхъ винъ.

Въ 1881 году кавказскаго вина перевезено:

по Ростово-Владикавказской дорогѣ до Ростова . . . . .	219 т. п.
отъ Ростова и Таганрога къ сѣверу, черезъ Курскъ и Воронежъ . . . . .	150 » »
изъ Царицына къ сѣверу, черезъ Грязи . . . . .	140 » »
» Нижняго въ Москву . . . . .	150 » »
» » Петербургъ . . . . .	34 » »

Крымскія вина выдѣлываются на южныхъ окраинахъ Таврической губерніи  
съ ежегоднымъ производствомъ, доходящимъ средне до одного милліона ведеръ.

Вывозъ этихъ винъ во внутрь Россіи по желѣзной дорогѣ, черезъ Севастополь, незначителенъ, а именно въ 1881 году передано съ Лозово-Севастопольской (черезъ Лозовую):

на Юго-Западные дороги . . . . .	3 т. п. (до Кіева)
» Харьковско-Николаевскую . . . . .	3 » »
» Николаевскую . . . . .	16 » »
» Московско-Курскую . . . . .	6 » »
» Курско-Харьково-Азовскую . . . . .	23 » »

Итого . . . 51 т. п.

3) **Вино Бессарабское** — производится въ Бессарабскомъ районѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ (губерніи Бессарабская и прилегающіе уѣзды Херсонской губ.). Отправки бессарабскаго вина до главныхъ мѣстъ потребления при настоящихъ тарифахъ производятся со станцій Бессарабскаго района по желѣзной дорогѣ, и только незначительная часть вина перевозится гужемъ въ Одессу и оттуда по желѣзной дорогѣ или водою. Бессарабское вино (по статистическимъ даннымъ 1883 года) перевозится главнымъ образомъ партиями въ 300—500 пудовъ съ лишнимъ, хотя встрѣчается немало отправокъ въ количествѣ меньшемъ 300 пуд. По заявленію торговцевъ можно въ одинъ вагонъ погрузить 600 пуд., если вино отправляется въ 60-ти-ведерныхъ бочкахъ, т. е. въ такихъ, какія употребляются преимущественно при перевозкѣ бессарабскаго вина.

Цѣны на бессарабское вино на мѣстѣ производства очень низки, какъ это видно изъ нижеслѣдующихъ данныхъ:

У Ѣ З Д Ы.	1880.		1881.		1882.	
	Высшія цѣны.	Низшія цѣны.	Высшія цѣны.	Низшія цѣны.	Высшія цѣны.	Низшія цѣны.
Конфекъ съ ведра.						
Кишиневскій . . . . .	90	70	90	75	73	52
Оргѣвскій . . . . .	90	70	100	80	94	69
Ясскій . . . . .	70	60	100	80	81	65
Сорокскій . . . . .	120	100	120	110	120	90
Хотинскій . . . . .	210	120	166	80	185	80
Бендерскій . . . . .	123	95	150	70	200	165
Аккерманскій . . . . .	130	96	133	120	110	75
Измайлскій . . . . .	107	87	125	95	150	40

Впрочемъ, эти цѣны — болѣе или менѣе среднія. Случались же въ теченіи разсматриваемыхъ трехъ лѣтъ продажи и по 25 коп. за ведро.

Низкая стоимость бессарабскаго вина объясняется его плохимъ качествомъ, которое является послѣдствіемъ небрежнаго культивированія виноградныхъ лозъ. Дѣйствительно, культура винограда въ Бессарабіи — въ самомъ первобытномъ состояніи, и только въ окрестностяхъ Аккермана и Кишинева замѣтны улучшенія, такъ что, вообще, производимыя въ Бессарабіи вина, за малыми исключеніями, представляютъ собою низшіе сорта винъ. Нѣкоторые сорта бессарабскихъ винъ,



напр. шабское, не уступают по достоинству крымскому и кавказскому, но количество этих винъ, сравнительно съ общимъ производствомъ, весьма ограничено.

Въ Бессарабіи выдѣляется отъ 2 до 6 милл. ведеръ вина, которое частью остается для мѣстнаго потребленія, частью же еще въ видѣ сула скупается торговцами и, послѣ окончательной выдержки и обработки, поступаетъ въ продажу. Кромѣ того, бессарабское вино скупается для приготовленія изъ него ширта и виннаго уксуса, но требуемое для этихъ цѣлей количество вообще незначительно. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что главная масса производителей вина въ Бессарабіи, не продаетъ непосредственно потребителямъ, т. е. вовсе не имѣетъ прямыхъ сношеній съ главными рынками сбыта, такъ что вино, въ большинствѣ случаевъ, продается ими на мѣстѣ еще въ состояніи броженія и, пока поступитъ въ продажу выдержаннымъ и окончательно обработаннымъ, переходитъ черезъ нѣсколько рукъ крупныхъ и мелкихъ торговцевъ, преимущественно евреевъ.

Почти повсемѣстно ускоренный сбытъ винодѣлами вина въ видѣ сула объясняется кромѣ причинъ чисто финансоваго свойства, еще не менѣе важнымъ обстоятельствомъ, а именно: неимѣніемъ подходящихъ погребовъ и отчасти дороговизною бочекъ. Бывали примѣры, что въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ Бессарабіи за порожнюю бочку предлагали количество вина, равное емкости бочки. Вообще же цѣна бочки въ Бессарабіи равняется 12—18 руб. за штуку (смотря по вмѣстимости и качеству). Старья бочки изъ-подъ вина цѣнятся дороже.

Бессарабское вино, какъ выдержанное, такъ и въ видѣ сула, потребляется самостоятельно, — въ послѣднемъ случаѣ мѣстными жителями, какъ квасъ; но оно также служитъ въ большихъ размѣрахъ для поддѣлки и разбавки винъ иностранныхъ, крымскихъ и кавказскихъ. По частнымъ свѣдѣніямъ (которые однако же требуютъ подтвержденія), бессарабское вино доставляется даже въ Крымъ, откуда, выдержанное въ погребахъ и смѣшанное съ извѣстнымъ количествомъ мѣстнаго крымскаго, привозится обратно во внутрь Россіи и поступаетъ въ продажу подъ наименованіемъ крымскаго. Такимъ образомъ, въ торговлѣ бессарабское вино на болѣе отдаленныхъ отъ Бессарабіи рынкахъ подъ своимъ собственнымъ названіемъ почти не встрѣчается, такъ что потребленіе его, какъ вина цѣльнаго, неподдѣльнаго, ограничивается Бессарабіей и прилегающими къ ней мѣстностями Херсонской и Подольской губерній, гдѣ оно по причинѣ дешевизны, а иногда и недостатка хорошаго качества воды, имѣетъ громадный сбытъ среди мѣстнаго населенія. Вотъ почему болѣе значительная перевозка бессарабскаго вина происходитъ на малыя разстоянія, какъ это видно изъ статистики движенія по Юго-Западнымъ дорогамъ.

Перейдемъ теперь къ непосредственному изысканію соответствующихъ тарифовъ для перевозки винъ виноградныхъ. Такъ какъ бессарабское вино представляетъ наиболѣе важную статью перевозки по Юго-Западнымъ дорогамъ сравнительно съ прочими винами, то мы начнемъ съ тарифа именно на это вино.

#### **Тарифъ на Бессарабское вино въ бочкахъ.**

Мы уже указали на то, что бессарабское вино совершаетъ короткіе пробыги по Юго-Западнымъ дорогамъ. Основываясь на этомъ, Управление дороги, имѣя также въ виду желаніе Министерстра Путей Сообщенія облегчить сбытъ бессарабскаго вина во внутренніе пункты Имперіи (циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета 15 Сентября 1880 г., № 12544), установило (въ Іюль 1881 г.) пониженный тарифъ на перевозку этого вина, разчитывая, что въ послѣдствіи

усиленный вывозъ сего предмета вознаградить потерю отъ примѣненія низшаго тарифа, помѣщеннаго выше въ отдѣлѣ справокъ.

Сравнивая повагонный тарифъ за 610 пудовъ (III разрядъ), существовавшій до 1-го Юля 1881 года, съ тарифомъ, установленнымъ впоследствии для отправокъ въ 305 пудовъ, т.-е. съ нынѣ существующимъ,—получится слѣдующее пониженіе провозной платы по разстояніямъ:

Верстѣ.	Пониженіе.		Верстѣ.	Пониженіе.	
	Съ пуда копѣекъ.			Съ пуда копѣекъ.	
Отъ 300 до 400	2,62		Отъ 800 до 900	9,50	
» 400 » 500	4,37		» 900 » 1000	11,04	
» 500 » 600	4,87		» 1000 » 1100	10,29	
» 600 » 700	5,83		» 1100 » 1200	11,62	
» 700 » 800	7,95				

Пониженіе это представится еще болѣе значительнымъ, если принять во вниманіе, что мы сравниваемъ поудные ставки, которыя примѣнялись лишь къ вѣсу не менѣе 610 пудовъ, съ поудными же ставками, которыя примѣняются къ вѣсу не менѣе 305 пудовъ. При прежнемъ тарифѣ за партію менѣе 610 пудовъ рассчитывалось или какъ за 610 по III разряду, или за дѣйствительный вѣсъ по I-му; по новому же тарифу только партіи менѣе 305 пудовъ рассчитываются по пониженному тарифу за 305 пудовъ или по I-му разряду; а за партіи болѣе 305 пудовъ рассчитывается по пониженному тарифу за дѣйствительный вѣсъ.

Насколько, однако, сдѣланное 1-го Юня 1881 года пониженіе тарифа повлияло на производство вина въ Бессарабіи въ количественномъ отношеніи и на его перевозку по Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ, указываютъ нижеслѣдующія данныя:

Согласно свѣдѣніямъ, полученнымъ въ земскихъ и статистическихъ учрежденіяхъ Бессарабіи, производство вина за послѣдніе три года представляетъ слѣдующія цифры:

Въ уѣздахъ.	Посажено вино-градныхъ кустовъ.			Винодѣльныхъ заведеній.			Выдѣлано вина.		
	1880	1881	1882	1880	1881	1882	1880	1881	1882
	Въ тысячахъ штукъ.			Въ единицахъ.			Въ тысячахъ ведеръ.		
Кишиневскомъ . . . . .	5560	4108	4102	2284	3727	3672	587	700	1194
Оргѣвскомъ . . . . .	1933	2163	2160	576	539	593	707	503	678
Ясскомъ . . . . .	351	526	589	189	172	165	45	30	94
Сорокскомъ . . . . .	281	261	324	197	142	102	32	23	42
Хотивскомъ . . . . .	81	85	87	6	7	4	3	3	3
Бендерскомъ . . . . .	2525	3085	3355	151	170	169	261	55	140
Аккерманскомъ . . . . .	21358	23569	20661	159	244	172	334	676	990
Измаилскомъ . . . . .	5139	1600	6400	5	1	1	300	204	330
Итого . . . . .	37228	35397	37678	3567	5002	4878	2269	2194	3471

Относительно же 1879 года намъ извѣстно только, что посажено виноградныхъ кустовъ до 32 миллионъ штукъ и выдѣлано вина 5,8 миллионъ ведеръ.

Безъ сомнѣнн, количество добываемаго вина—въ прямой зависимости отъ количества воздѣлываемыхъ виноградныхъ лозъ; конечно, урожай въ этомъ случаѣ имѣетъ первостепенное значеніе; но, тѣмъ не менѣе, при томъ или другомъ урожаѣ винограда, шансы на полученіе большаго количества вина въ будущемъ увеличиваются сообразно количеству посаженныхъ кустовъ. Такимъ образомъ, число воздѣлываемыхъ лозъ можетъ служить мѣриломъ, насколько въ данной мѣстности развивается культура винограда, слѣдовательно и производство вина.

Приведенныя выше статистическія данныя показываютъ нагляднымъ образомъ, что воздѣлываніе виноградныхъ лозъ за послѣдніе два года сравнительно съ предыдущими годами не увеличилось; слѣдовательно, удешевленіе доставки, иначе говоря, облегченіе сбыта вина покуда нисколько не повліяло на размѣры производства.

Увеличеніе производства вина въ 1882 году, въ сравненіи съ 1880 г. на 53%, и съ 1881 годомъ—на 58%,—объясняется неурожаемъ винограда въ 1880 и 1881 годахъ.

Такимъ образомъ, мы видимъ, что пониженіе тарифа пока не имѣло вліянія на размѣры производства; но, тѣмъ не менѣе, нѣтъ основаній допускать того-же положенія дѣла и въ будущемъ, тѣмъ болѣе, что, какъ видно изъ ниже-приведенныхъ данныхъ, съ пониженіемъ тарифа увеличился сбытъ бессарабскаго вина на болѣе отдаленныхъ главныхъ рынкахъ, иначе говоря, тарифъ повліялъ на увеличеніе спроса. Такъ, напримѣръ, вывозъ бессарабскаго вина на станціи Варшавскихъ дорогъ составлялъ:

въ 1879 году . . . . .	8 т. п.
» 1880 » . . . . .	22 » »
» 1881 » . . . . .	16 » »
» 1882 » . . . . .	40 » »
» 1883 » . . . . .	25 » »

(въ 1883 г. за 6 мѣсяцевъ).

Безъ сомнѣнн, увеличеніе требованій на вывозъ бессарабскаго вина за предѣлы района, гдѣ оно выдѣлывается, не можетъ въ концѣ не отразиться на самомъ производствѣ, которае нынѣ, при сравнительно ограниченномъ спросѣ ближайшихъ рынковъ, не можетъ надлежащимъ образомъ развиваться и усовершенствоваться. Интересъ же желѣзной дороги заключается въ развитіи мѣстныхъ производствъ, имѣющихъ будущность,—ибо отъ развитія этихъ производствъ зависитъ увеличеніе доходности желѣзной дороги.

Если сравнить статистическія данныя за послѣдніе четыре года о количествѣ бессарабскаго вина, перевезеннаго по Юго-Западнымъ дорогамъ на разстояніи свыше 300 верстъ, т.-е. на тѣ разстоянія, на которыя было сдѣлано пониженіе, то оказывается, что перевозка на такія разстоянія увеличилась:

		1879	1880	1881 г. неурожайный.	1882
		Тысяч пудовъ.			
Разстоянія, для которых тарифъ не измѣнился.	а) Между станціями Бессарабской вѣтви . . . . .	194	187	80	140
	б) До прочихъ станцій, отстоящихъ на разстояніи, не превышающія 300 в. . . . .	359	514	192	293
Разстоянія, для которых тарифъ пони- женъ 1 Іюля 1881 г.	в) На станціи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, отстоящія отъ данной ст. Бессарабскаго района на разстояніи свыше 300 вер.	299	289	194	318
Итого . . . . .		852	990	466	751

Въ процентномъ отношеніи къ общему количеству вина, отправленнаго станціями Бессарабскаго района, упомянутая выше перевозка составитъ:

		1879	1880	1881	1882
Безъ измѣненія тарифа	а . . . . .	23%	19%	17.2 %	18.6 %
	б . . . . .	42%	51.5 %	41.2 %	39 %
При пониженіи тарифа .	в . . . . .	35%	29.5 %	41.6 %	42.4 %

т.е., съ пониженіемъ тарифа на разстоянія свыше 300 верстъ, перевозка бессарабскаго вина на эти разстоянія по отношенію общаго количества вывоза на станціи Юго-Западныхъ дорогъ увеличилась.

Такимъ образомъ, остается внѣ всякаго сомнѣнія, что если пониженный тарифъ по настоящее время и не вліялъ на размѣры производства, то, во всякомъ случаѣ, онъ можетъ способствовать увеличенію перевозки вина до болѣе отдаленныхъ рынковъ, если, конечно, этому будутъ благопріятствовать и прочія торговныя обстоятельства. Самые же желѣзнодорожныя тарифы въ торговлѣ обыкновенно имѣютъ только вспомогательное значеніе. Такъ, напр., тарифъ отъ данной станціи Бессарабской вѣтви до Варшавы въ сущности не особенно разнится отъ тарифа съ той же станціи до Москвы (до Варшавы 33 коп.;—до Москвы 56 коп.; но до Москвы разстояніе больше на 400 слишкомъ верстъ); между тѣмъ, до Москвы бессарабское вино почти не перевозится; до Варшавы же слѣдуютъ довольно значительныя партіи. Причину этого явленія, по отношенію Москвы, ни въ какомъ случаѣ нельзя все-

цѣло отнести къ высокому тарифу, а болѣе всего къ тому обстоятельству, что московскіе фабриканты винъ, по всей вѣроятности, считаютъ для себя болѣе выгодною и болѣе подходящею поддѣлку иностранныхъ винъ кавказскими, а не бессарабскими винами. Доставка кавказскихъ винъ до Москвы обходится сравнительно недорого, такъ напримѣръ:

п о в а г о н н о		
Изъ Царицына до Москвы. . . .	до 23 коп. съ пуда	
» Саратова » » . . . .	» 20 » » »	
» Царицына до Петербурга . . . .	» 40 » » »	
» Саратова » » . . . .	» 37 » » »	

Если допустить возможность конкуренціи на Московскомъ и Петербургскомъ рынкахъ бессарабскихъ винъ съ кавказскими (потребляемыми торговцами для одной и той же цѣли, т.-е. поддѣлки заграничныхъ винъ), то для этого, по нашему мнѣнію, необходима поддержка желѣзныхъ дорогъ, которая должна выразиться пониженіемъ нынѣ существующей платы за доставку бессарабскаго вина, представляющей, сравнительно съ вышеприведенными цѣнами на провозъ кавказскаго вина, значительную разницу.

Основываясь на вышеизложенномъ, мы полагаемъ оставить въ силѣ сдѣланныя для бессарабскаго вина пониженія тарифа на расстоянія свыше 300 верстъ; но за то мы находимъ возможнымъ немного повысить тарифъ на малыя расстоянія. Предлагаемое нами незначительное пониженіе не можетъ огозваться ни на количествѣ производства, ни на количествѣ потребления; а только нѣсколько уменьшить барыши торговцевъ-посредниковъ. Кромѣ того, для дороги повагонная отправка вина была бы болѣе желательна, нежели полувагонная, такъ какъ одновременно съ виномъ, при практикующейся укупоркѣ, грузить въ вагонъ другой товаръ невозможно. Но такъ какъ торговля этимъ виномъ часто производится партіями менѣе 610 пудовъ, то установленіе тарифа на партіи болѣе 350 пудовъ могло бы стѣснить мелкихъ торговцевъ въ пользу крупныхъ.

Затѣмъ мы находимъ нужнымъ подыскать для разсматриваемаго тарифа болѣе простую формулу въ разстояніи.

Итакъ, мы предлагаемъ установить тарифъ:

а) для попутныхъ отправокъ—I разрядъ.

б) для полувагонныхъ:

за разстояніе	до 200 верстъ—II разрядъ	
» » отъ 200	» 296	» —II.11 коп. съ пуда за все разстояніе.
» » » 297	» 500	» —III разрядъ.
» » » 501	» 843	» —18,75 коп. за все разстояніе.
	свыше » 843	» —V разрядъ (1/45 коп.).

Тарифъ этотъ, сравнительно съ нынѣ существующимъ полувагоннымъ, представляетъ слѣдующее измѣненіе:

На разстояніа.	Существующій.	Предполагаемый.
До 200	$\frac{1}{24}$	$\frac{1}{18}$
Отъ 200 до 300	$\frac{1}{24} - \frac{1}{28}$	$\frac{1}{18} - \frac{1}{27}$
» 300 » 400	$\frac{1}{28} - \frac{1}{32}$	$\frac{1}{27}$
» 400 » 500	$\frac{1}{32} - \frac{1}{35}$	$\frac{1}{27}$

На разстоянія.	Существующій.	Предполагаемый.
Отъ 500 до 600	$\frac{1}{35} - \frac{1}{37}$	$\frac{1}{27} - \frac{1}{32}$
» 600 » 700	$\frac{1}{37} - \frac{1}{38}$	$\frac{1}{32} - \frac{1}{37}$
» 700 » 800	$\frac{1}{38} - \frac{1}{39}$	$\frac{1}{37} - \frac{1}{43}$
» 800 » 900	$\frac{1}{39} - \frac{1}{40}$	$\frac{1}{43} - \frac{1}{45}$
» 900 » 1000	$\frac{1}{40} - \frac{1}{41}$	$\frac{1}{45}$

Для облегченія сбыта бессарабскаго вина на Московскомъ и Петербургскомъ рынкахъ, полагаемъ дѣлесообразнымъ, въ видѣ опыта, понизить нынѣ существующій до этихъ городовъ тарифъ, пригласивъ къ участию въ пониженіи дороги сказанныхъ направлений. Размѣръ пониженія будетъ зависѣть отъ взаимнаго соглашенія.

**Тарифъ на Крымское и Кавказское вино въ бочкахъ.** Какъ сказано выше, вина эти прибываютъ для мѣстностей района Юго-Западныхъ дорогъ, главнымъ образомъ, моремъ черезъ Одессу, такъ какъ доставка по желѣзнымъ дорогамъ, черезъ Лозовую или Ростовъ, обходится значительно дороже. Такъ, напримеръ: провозъ изъ Симферополя или Севастополя до Кіева—46 коп. (повагонно) изъ Ростова до Кіева—50 коп.; между тѣмъ, изъ Одессы до Кіева—22 коп., да морской фрахтъ копѣекъ 8—10. Въ данномъ случаѣ даже такой сравнительно дорогой грузъ, какъ вино, избѣгаетъ, насколько это возможно, желѣзнодорожной перевозки вслѣдствіе конкуренціи водяного пути. Согласно статистикѣ Лозово-Севастопольской дороги за 81-й годъ, передано на Юго-Западные дороги крымскаго вина, желѣзнодорожнымъ путемъ, въ Кіевъ изъ Симферополя всего около 3 т. пудовъ, и эта перевозка, очевидно, случайная.

Такимъ образомъ, по отношенію снабженія крымскимъ и кавказскимъ виномъ района Юго-Западныхъ дорогъ, направленіе черезъ Одессу (при тарифѣ I разряда попудно и III—повагонно) не встрѣчаетъ конкуренціи другихъ направлений. Но такъ какъ перевозка крымскаго и кавказскаго вина совершается большею частью попудными партиями, то, дѣйствительно, вино это таксирруется преимущественно по I разряду.

Имѣя въ виду:

1) что тарифъ I разряда для попудныхъ и III для повагонныхъ отправокъ дѣлаетъ несправедливыя уступки крупнымъ отправителямъ въ ущербъ мелкимъ;

2) что желательнo поощрить перевозку русскихъ винъ въ ущербъ иностраннымъ;

3) что, при примѣненіи на большія разстоянія тарифа I-го разряда и при существованіи специальныхъ тарифовъ прямого сообщенія (сохранить которые въ будущемъ необходимо, такъ какъ тарифы эти регулированы по тарифамъ конкурирующихъ направлений), провозъ отъ Одессы до Кіева обойдется дороже, чѣмъ до Москвы,—отъ Одессы до Вѣлостока дороже, чѣмъ до Петербурга и проч.;

4) что перевозка винъ отъ Одессы, при существующемъ общемъ тарифѣ, производится въ болѣе значительномъ количествѣ на разстоянія, не превышающія 400—500 верстъ, такъ что пониженіе тарифа на разстоянія, свыше указанныхъ, если не усилитъ перевозки, то, во всякомъ случаѣ, не можетъ принести существеннаго убытка доходности дороги,—

**полагаемъ:** уннчтожить повагонный тарифъ III разряда; для попутныхъ же отправокъ крымскаго и кавказскаго вина, отправляемаго со стани. Одесса, принбнять слѣдующій дифференціальный тарифъ:

за разстоянiя до 400 верстъ—I разрядъ,  
отъ 400 до 635 » 30 коп. съ пуда за все разстоянiе.  
свыше 635 » II разрядъ.

Тарифъ этотъ, по сравненiю съ дѣйствующими, представляетъ слѣдующiя пудо-верстныя измѣненiя:

За разстоянiя.	Предполагаемый тарифъ съ пуда.	Сущестующiй тарифъ (I—III разр.).			
		О т п р а в к и.			
		До 300 пуд.	До 400 пуд.	До 500 пуд.	До 600 пуд.
100 верстъ . . . . .	1/12	1/12	1/16	1/20	1/24
200 » . . . . .	1/12	1/12	1/16	1/20	1/24
300 » . . . . .	1/13	1/13	1/18	1/22	1/27
400 » . . . . .	1/13 <sup>3</sup>	1/13	1/18	1/22	1/27
500 » . . . . .	1/13 <sup>6</sup>	1/13	1/18	1/22	1/27
600 » . . . . .	1/20	1/13	1/18	1/23	1/28
700 » . . . . .	1/21	1/13	1/18	1/23	1/28
800 » . . . . .	1/21	1/13	1/18	1/23	1/28

Что же касается тарифовъ на перевозку крымскаго и кавказскаго вина въ Одесско-Московскомъ и Одесско-Петербургскомъ сообщенiяхъ, то тарифы эти необходимо регулировать по тарифамъ, устанавливаемымъ въ направленiи черезъ Севастополь.

**Вино иностранное.** Вино иностранное прибываетъ въ районъ Юго-Западныхъ дорогъ отъ всѣхъ передаточныхъ пунктовъ. Передача его черезъ ту или другую станцю нашей дороги въ большинствѣ случаевъ зависитъ отъ мѣста происхожденiя передаваемого намъ иностраннаго вина. Такъ, напр., вина греческiя, итальянскiя, испанскiя и отчасти французскiя передаются черезъ Одессу; вина же нѣмецкiя, венгерскiя, а также и французскiя—черезъ западные и сѣверные пограничныя пункты. Бываютъ исключенiя изъ этого правила; такъ, напр., иностранныя вина передаются въ районъ Юго-Западныхъ дорогъ изъ Петербурга и Москвы, что можетъ быть объяснено только различными торговыми обстоятельствоми, какъ на примѣръ: условiями кредита и проч., а также поддѣлкой иностранныхъ винъ въ этихъ центрахъ русской торговли.

Если принять во вниманiе сравнительно высокую цѣнность привозныхъ иностранныхъ винъ, то очевидно, что пониженiе тарифа (на нѣсколько копѣекъ съ пуда) за часть Юго-Западныхъ дорогъ, не можетъ имѣть влiянiя на измѣненiе направленiя движенiя ихъ, т.-е., что тѣ иностранныя вина, которыя въ настоящее время идутъ въ районъ Юго-Западныхъ дорогъ черезъ Варшаву, Граево или Рад-

знизилась, нельзя пониженіемъ тарифа отъ Одессы привлечь по этому направленію. Такимъ образомъ, пониженіе тарифа на провозъ иностраннаго вина, въ видахъ его привлеченія, можетъ имѣть основаніе въ примѣненіи пониженія по тѣмъ направленіямъ, кои подвержены конкуренціи, какъ напр. направленія: Кенигсбергъ—Кіевъ, Кенигсбергъ—Врестъ—Москва, Одесса—Москва; но въ настоящее время тарифы во всѣхъ перечисленныхъ направленіяхъ регулированы съ конкурирующими такъ, что вопросъ сводится только къ установленію тарифа до промежуточныхъ станцій Юго-Западныхъ дорогъ. Такъ какъ вино иностранное перевозится, главнымъ образомъ, попутными отправками, и такъ какъ отправки эти (согласно статистическимъ даннымъ) идутъ по Юго-Западнымъ дорогамъ, при тарифѣ I-го разряда, на возможно большія разстоянія, то очевидно, что вино иностранное въ перевозкѣ можетъ выдержать высшій фрахтъ.

Поэтому полагаемъ на его перевозку примѣнять высшій тарифъ, дозволенный уставомъ, а именно: I разрядъ; повагонный же III разрядъ—уничтожить.

Здѣсь кстати замѣтить, что ограниченіе тарифа предѣльными нормами для иностранныхъ винъ едва-ли соотвѣтствуетъ отечественнымъ интересамъ.

Затѣмъ, существующіе заморскіе тарифы полагаемъ оставить въ силѣ впредъ до новаго регулированія ихъ съ конкурирующими.

**Вино въ бутылкахъ.** Въ этой укупоркѣ перевозятся преимущественно высшіе сорта винъ заграничныхъ, а также крымскихъ и кавказскихъ.

Перевозка вина въ бутылкахъ по Юго-Западнымъ дорогамъ ограничивается движеніемъ отъ Одессы,—прочія же станціи, за исключеніемъ Граево и Волочиска, отправляютъ самое незначительное количество, какъ это видно изъ слѣдующихъ статистическихъ данныхъ.

Всего перевезено (въ 1881 г.) 18882 пуда, изъ которыхъ отправлено:

Со ст. Одесса . . . . .	16601 пудъ;
въ томъ числѣ до станцій:	
Кіевъ loco . . . . .	1.0 т. п.
Кіевъ транзитъ . . . . .	0.8 » »
Елисаветградъ . . . . .	1.2 » »
Елисаветградъ transit . . . . .	0.9 » »
Проскуровъ . . . . .	1.1 » »
Кишиневъ . . . . .	1.5 » »
Итого . . . . .	6.5 т. п.

Остальное количество 10.1 тыс. пуд. отправлено мелкими партиями на прочія станціи Юго-Западныхъ дорогъ.

Со ст. Волочискъ . . . . .	309 пуд.	} мелкими партиями на станціи Юго-Запад- ныхъ дорогъ.
» » Граево . . . . .	816 »	
» » Петербургъ . . . . .	270 »	
Остается на отправленіе отъ прочихъ станцій 886 пуд.		

Перевозка происходила на разстояніяхъ:

до 50 верстъ . . . . .	538 пуд.
» 100 » . . . . .	300 »
» 200 » . . . . .	3730 »
» 300 » . . . . .	3679 »
» 400 » . . . . .	3215 »



до 500 верстъ . . . . .	4553 пуд.
» 600 » . . . . .	558 »
» 700 » . . . . .	1617 »
» 800 » . . . . .	154 »
» 900 » . . . . .	93 »
» 1000 » . . . . .	102 »
» 1100 » . . . . .	143 »

Итого . . . 18882 пуд.

Движеніе это совершалось исключительно при примѣненіи тарифа I-го разряда. Такъ какъ трудно допустить, чтобы съ пониженіемъ провозной платы, перевозка вина въ бутылкахъ могла увеличиться, ибо уменьшеніе тарифа, напр. съ I-го разряда на II-й, составило бы разницу въ стоимости вина, и то при перевозкѣ на большія разстоянія, максимумъ на 1—2 коп. съ бутылки, т. е. самый ничтожный процентъ,—то, по нашему мнѣнію, не представляется основаній измѣнять нынѣ существующій тарифъ I-го разряда.

Кромѣ перевозки бессарабскаго вина съ мѣста его производства, а также крымскаго и кавказскаго изъ Одессы, для которыхъ мы предложили пониженные тарифы, вина эти, впрочемъ весьма рѣдко, переправляются въ бочкахъ съ одной станціи Юго-Западныхъ дорогъ на другую. Для подобныхъ случайныхъ переправокъ мы полагаемъ назначить также тарифъ I-го разряда.

**Докладъ о тарифѣ на туки землеудобрительные (1883 г.).** По общей номенклатурѣ товаровъ всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, утвержденной Министерствомъ Путей Сообщенія, № группы 111.

**Справка.** Нынѣ существующіе тарифы на Юго-Западныхъ дорогахъ:

1) Всѣ особо не поименованные землеудобрительные туки таксируются въ прямомъ и во внутреннемъ сообщеніяхъ повагонно по VI разряду ( $\frac{1}{65}$  к. съ пуда и версты). Попуднаго тарифа нѣтъ.

2) Мука фосфоритная и суперфосфатъ, отправляемые въ плотныхъ мѣшкахъ, таксируются во внутреннемъ и прямомъ сообщеніяхъ поудно по III разряду ( $\frac{1}{24}$  к. съ пуда и версты съ дифференціальною уступкою), повагонно—по VI разряду ( $\frac{1}{65}$  к.).

3) Остатки отъ каменнаго угля таксируются: а) во внутреннемъ сообщеніи по III разряду ( $\frac{1}{24}$  коп. съ пуда и версты съ дифференціальною уступкою) поудно и по V разряду ( $\frac{1}{15}$  коп. съ пуда и версты) повагонно; б) во всѣхъ прямыхъ сообщеніяхъ—повагонно по VI разряду ( $\frac{1}{65}$  к.).

Фирма N обратилась въ Управление дороги съ просьбой предоставить ей пониженіе тарифа на фосфоритъ, отправляемый со ст. Варница (днѣстровская пристань), Тирасполь (у Днѣстра), Одесса, Карантия (Одесскій портъ) черезъ Волочискъ за границу, мотивируя свою просьбу тѣмъ, что, въ случаѣ отказа, грузъ этотъ будетъ слѣдовать исключительно водянымъ путемъ, совсѣмъ не переходя съ водяного пути на желѣзную дорогу. При этомъ—просить увѣдомить ее, какое пониженіе Общество можетъ ему предоставить при обязательствѣ съ его стороны перевезти въ теченіи года 100, 200 и 300 вагоновъ. Кромѣ этого, поступила просьба о пониженіи тарифа отъ фирмы NN на отправку фосфорита со станціи Деражня (днѣстровскій районъ) черезъ Волочискъ или другіе передаточные пункты нашей дороги за границу; причѣмъ NN полагаетъ перевозить ежегодно до 300 вагоновъ.

**Соображенія.** Всѣ предметы, употребляемые для удобренія почвы, называются туками земледобрытельными.

По общей номенклатурѣ товаровъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, къ таковымъ причисляются: бакеръ гуано, гуано, зола травяная (подзолъ) каль, навозъ, наземъ, пометъ птичій, пудреты земледобрытельные, суперфосфаты и туки, особо не поименованные.

Нынѣшняя номенклатура Юго-Западныхъ дорогъ причислила также къ этой группѣ фосфориты, кіанитъ, порошокъ мясной, кровяной и рыбной, пылъ шерстяную, муку фосфоритную, кизякъ, амміакъ сѣрнокислый и остатки костяного угля. Изъ этого видно, что нынѣшняя номенклатура Юго-Западныхъ дорогъ причисляетъ къ разсматриваемой группѣ большее число предметовъ, чѣмъ номенклатура товаровъ, утвержденная Министерствомъ, которая причисляетъ нѣкоторые изъ этихъ предметовъ къ другимъ группамъ: фосфориты—къ камнямъ и минераламъ, амміакъ сѣрнокислый—къ москательному товару, порошокъ кровяной—къ животнымъ остаткамъ; а остатки костяного угля, мука фосфоритная, пылъ шерстяная—вовсе не поименованы въ номенклатурѣ, утвержденной Министерствомъ. Такъ какъ въ уставѣ Юго-Западныхъ дорогъ говорится, что вообще удобрытельные туки должны перевозиться на разстояніи свыше 200 верстъ не дороже  $\frac{1}{6}$  к. съ пуда и версты, то является вопросъ: какіе именно предметы, слѣдуетъ причислять къ земледобрытельнымъ тукамъ. Вопросъ этотъ особенно важенъ въ виду разногласія нынѣшней номенклатуры Юго-Западныхъ дорогъ съ номенклатурой утвержденной Министерствомъ. Для вѣрнаго опредѣленія, какіе предметы должны дѣйствительно принадлежать къ этой группѣ товаровъ, необходимо разсмотрѣть ихъ свойства и вникнуть въ тѣ цѣлы, которыя правительство преслѣдовало, внося въ уставъ предѣльный тарифъ для удобрытельныхъ туковъ. Затѣмъ, на основаніи этихъ данныхъ, не трудно будетъ опредѣлять и соответствующій тарифъ.

**I. Остатки костяного угля.** Мы начнемъ съ этого груза именно потому, что перевозка его въ 1881 году составляла болѣе 90% общаго количества земледобрытельныхъ туковъ, перевезенныхъ по Юго-Западнымъ дорогамъ. Костяной уголь, въ видѣ истолченныхъ (молотыхъ) кусковъ, употребляется на сахарныхъ заводахъ для очищенія свековичнаго сока. Остающаяся при толченіи (молоты) мелкая костяная пыль (высѣвки), непригодная для фильтраціи соковъ или сиропа, называется остатками отъ костяного угля или же костяной пылью.

Въ недалекомъ прошломъ, когда примѣненіе остатковъ костяного угля, какъ удобренія, у насъ не было извѣстно, на сахарныхъ заводахъ предметъ этотъ выбрасывался, какъ ни къ чему не пригодный, и, съ теченіемъ времени, около заводовъ образовались цѣлыя скопы этого продукта. Впослѣдствіи, когда остатки костяного угля, какъ удобрытельный тукъ, начали все болѣе и болѣе требовать границу, то, соответственно этому, и начала постепенно возрастать, низкая первоначально, цѣна на этотъ предметъ. Такимъ образомъ, цѣна 5 коп. за пудъ остатковъ, существовавшая нѣсколько лѣтъ тому назадъ, возросла въ настоящее время (1883 г.) до 45—50 коп. за пудъ (на мѣстѣ безъ доставки). Нынѣ нѣкоторые сахарозаводчики, ведущіе рациональное хозяйство, почти уже не продаютъ остатковъ костяного угля, а сами готовятъ изъ него суперфосфатъ для удобренія земли подъ свековницу. Слѣдуетъ замѣтить, что цѣна на костяной уголь за границей, въ первое время вывоза его изъ Россіи, была такъ же высока, какъ и въ настоящее время, и потому покупатели его въ Россіи наживали вначалѣ значительные барыши. Упо-

требление остатков костяного угля, как тука, основывается на томъ, что онъ содержитъ въ себѣ фосфорнокислую известь, которая, какъ извѣстно, представляетъ собою необходимое соединеніе для развитія всякой растительности. Такъ какъ почва, какъ бы она ни была богата, со временемъ истощается, и сельскохозяйственные продукты тогда лишь могутъ родиться съ успѣхомъ, когда почва вновь возвращается все изъ нея взятое. то за границею уже давнымъ давно, въ особенности благодаря изслѣдованіямъ Либиха, начали удобрять землю искусственными туками. Самое широкое примѣненіе удобрения почвы мы видимъ въ Англіи, которая, при собственномъ богатствѣ фосфорнокислыми солями, не только ввезла къ себѣ пѣлые острова гуано, но получаетъ еще удобрительныя вещества изъ Норвегіи, Испаніи и т. д. Но такъ какъ фосфорнокислая известь въ водѣ нерастворима, вслѣдствіе чего она съ трудомъ ассимилируется растениями, то ее переводятъ въ растворимое соединеніе, смѣшивая остатки костяного угля съ сѣрной кислотой, причемъ средняя соль вся или частью переходитъ въ растворимую кислотную соль. Обработанныя такимъ образомъ вещества, богатые фосфорно-известковыми солями, носятъ названіе суперфосфатовъ, примѣняемыхъ самостоятельно или же въ смѣси съ другими земледобрытельными веществами. Въ районѣ Юго-Западныхъ дорогъ удобреніе почвы искусственными туками вообще весьма мало принято, во 1-хъ потому, что сама почва весьма богата и истощеніе земли не такъ замѣтно, во 2-хъ потому, что удобреніе почвы, по мнѣнію даже такихъ компетентныхъ политико-экономовъ, какъ Рошерь, выгодно для земледѣлія только въ такихъ странахъ, которая стоятъ на высокой степени развитія культуры и богатства. Мы видимъ, напр., что въ Херсонской губерніи крестьяне употребляютъ на топливо навозъ или кизякъ, представляющійся самымъ естественнымъ удобреніемъ, что, конечно, не служитъ еще доказательствомъ того, чтобы они не нашли для него другаго примѣненія, а объясняется болѣе безлѣземъ тамошней мѣстности. Болѣе правильное удобреніе искусственными туками примѣняется въ Россіи, въ настоящее время, только въ Царствѣ Польскомъ, и Прибалтійскомъ краѣ. Изъ обзора вишней торговли за 1881 г. видно, что изъ 1060000 пуд. гуано и удобрительныхъ веществъ ввезенныхъ въ Россію, — 1013000 пуд. ввезены черезъ балтійскія таможни (Ригу и Либаву) и только 100 пуд. черезъ Одессу, а остальное количество черезъ таможни Царства Польскаго, что можетъ служить указаніемъ на то, что потребление туковъ имѣетъ мѣсто главнымъ образомъ именно въ Прибалтійскихъ губерніяхъ и въ Царствѣ Польскомъ. За границей же, почти повсемѣстно, сельское хозяйство безъ удобрения почвы немыслимо. Этимъ и объясняется громадный спросъ за границу веществъ, богатыхъ фосфорнокислыми солями, и въ особенности остатковъ костяного угля, весьма удобныхъ для приготовления суперфосфата, содержащаго въ себѣ до 70% фосфорнокислыхъ солей. Кромѣ того, слѣдуетъ замѣтить, что, въ послѣднее время, нѣкоторые спекулянты стали вывозить остатки костяного угля не только съ цѣлю приготовленія изъ него суперфосфата, но и для приготовленія фосфора и ваксы. Правительство установило на перевозку туковъ максимальный тарифъ для Юго-Западныхъ дорогъ въ 1.65 к. съ нудо-версты, причемъ оно, конечно, руководствовалось благою цѣлю—путемъ дешевой доставки этого матеріала способствовать поднятію сельскаго хозяйства. Последнее лежитъ также и въ интересахъ желѣзныхъ дорогъ, въ виду того, что доходность всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ зависитъ, главнымъ образомъ, отъ процвѣтанія сельскаго хозяйства, продукты котораго составляютъ главнѣйшій предметъ перевозки. Если же во внутреннемъ и въ прямомъ сообщеніяхъ, непосредственно между станціями русскихъ дорогъ, удобрительныя туки почти не перево-

зятся и составляют также предметъ ограниченнаго ввоза, преимущественно въ окраины, а напротивъ того—представляютъ предметъ вывоза за границу, то установленный на желѣзныхъ дорогахъ, вслѣдствіе требованія Правительства, низкій тарифъ, не содѣйствуя русскому земледѣлю, уменьшаетъ только доходность дорогъ, могущихъ вывозить этотъ предметъ за границу по болѣе высокому тарифу, и поощряетъ вывозъ изъ Россіи богатствъ, въ которыхъ, въ послѣдствіи, русское земледѣліе само будетъ нуждаться. Поэтому мы полагаемъ, что, въ интересахъ русскаго земледѣлія и желѣзныхъ дорогъ, слѣдуетъ причислить къ тукамъ только такія вещества, которыя могутъ безъ переработки служить для удобренія земли, какъ, напримѣръ, суперфосфаты, гуано, навозъ и т. п.; но такое рѣшеніе слѣдуетъ считать временнымъ. Оно будетъ имѣть значеніе только до тѣхъ поръ, пока у насъ не появятся заводы для приготовленія суперфосфатовъ; но такъ какъ можно думать, что, съ установленіемъ болѣе высокаго тарифа на сырой матеріалъ, чѣмъ на суперфосфаты, въ районѣ Юго-Западныхъ дорогъ возникнутъ заводы, которые станутъ вывозить за границу суперфосфаты по низшему тарифу, то предложенное устройство тарифа будетъ удобопримѣнимо лишь до тѣхъ поръ, пока у насъ не вѣтъ сказанныхъ химическихъ заводовъ. Итакъ, мы предполагаемъ, согласно сущности требованія Правительства, установить на дѣйствительные туки, т. е. на готовый къ удобренію матеріалъ безъ переработки, низшій тарифъ, чѣмъ на сырой матеріалъ, который, до возникновенія у насъ въ Россіи заводовъ для приготовленія искусственныхъ удобреній, а также при отсутствіи спроса на мѣстныхъ рынкахъ, будетъ и при высшемъ тарифѣ составлять предметъ вывоза за границу, если только Правительство не сочтетъ полезнымъ наложить на этотъ матеріалъ запрѣтительную пошлину. Вообще же, слѣдовало бы обратить на указанную аномалію вниманіе Правительства и ходатайствовать объ уничтоженіи обязательнаго тарифа для туковъ въ 1<sup>ю</sup> коп. или же, по крайней мѣрѣ, объ ограниченіи его сообщеніемъ въ предѣлахъ Имперіи, и только для такихъ отправокъ, которыя не могутъ быть переставляемы за границу.

Насколько возможно повысить тарифъ на костяной уголь, видно изъ ниже слѣдующаго расчета.

Заграничные химическіе заводы, покупая у коммиссіонеровъ остатки костяного угля, платятъ имъ не съ пуда, а отъ % содержимой въ немъ фосфорнокислой извести, который колеблется въ остаткахъ костяного угля отъ 55 до 70%. Химическіе анализы показываютъ средній % въ 60, даже въ 63%, но для расчета примемъ за норму первую цифру, т. е. 60%. За 1% фосфорно-кислой извести, содержащей въ 1 метрѣ—центнерѣ=100 киллогр.=6, 1 пуд. упомянутаго груза, химическій заводъ, напр. въ Коллинѣ (въ Богеміи—одинъ изъ самыхъ большихъ химическихъ заводовъ для приготовленія удобреній), платитъ по 13,5 крейцера на мѣстѣ назначенія. Эта цѣна, при курсѣ 85 коп. за гюльденъ, составитъ за вагонъ въ 610 пуд. (10000 кил.)—688 руб. 50 коп. Въ настоящее время, вслѣдствіе сдѣланнаго весной запаса, а также вслѣдствіе конкуренціи съ фосфоритами, цѣна на костяной уголь пала до 11 крейцеровъ за 1%, но это только временное пониженіе,—въ осени можно ожидать опять поднятія цѣны до прежнихъ размѣровъ.

Теперь вычислимъ, во что обходится продавецъ вагонъ остатковъ костяного угля вмѣстѣ со всеми расходами до Коллина; причемъ станціей отправленія возьмемъ наиболѣе отдаленную станцію Юго-Западныхъ дорогъ—Кіевъ, гдѣ, какъ уже упомянуто, нудъ этого товара стоитъ отъ 45 до 50 копѣекъ. Если грузъ, этотъ будетъ купленъ за Кіевомъ, т. е. на станціяхъ Курско-Кіевской или за нею лежащихъ дорогъ, то барышъ въ пользу продавца за границу будетъ почти тотъ же.

такъ какъ, въ такомъ случаѣ, за костяной уголь на мѣстѣ производства платится меньше 50 коп. и, смотря по мѣстоположенію завода, т.-е. по отдаленности его отъ желѣзной дороги, плата бываетъ менѣе на 10—15 копѣекъ за пудъ. При разсчетѣ принимаемъ максимальную стоимость расходовъ:

610 пуд. остатковъ костяного угля по 50 коп. съ пуда, составить	305 р.	—	к.
Провозъ отъ Кіева до Радзивилова по VI классу нормальнаго тарифа $\frac{1}{6}$ коп. съ пудо-версты . . . . .	41	»	18
За нагрузку и выгрузку . . . . .	6	»	10
Вѣтъ до Броды . . . . .	3	»	60
За совершеніе таможенныхъ обрядностей, за комиссію и др. расходы . . . . .	6	»	—
За убыль вѣса . . . . .	6	»	—
За провозъ изъ Бродъ до Коллина, включая плату за нагрузку и выгрузку . . . . .	144	»	08
За 120 мѣшковъ, по 18 коп. за мѣшокъ . . . . .	21	»	60
<hr/>			
Итого . . . . .	533	р.	56 к.

Если, затѣмъ, принять чистый барышъ продавца въ 15%, что весьма много для такой краткосрочной операціи и при большомъ количествѣ продаваемаго товара, то общая сумма стоимости 610 пуд. въ Коллинѣ составитъ не болѣе 613 руб. 59 копѣекъ. Такимъ образомъ, является излишекъ барыша на вагонъ до 74 руб. 91 коп. Но, въ дѣйствительности, барышъ продавца гораздо значительнѣе, такъ какъ Карла-Людвига дорога каждому отправителю, который въ теченіи года перевезетъ 50 и болѣе вагоновъ туковъ, предоставляеть льготу, путемъ рафакціи, 10 гульденовъ съ вагона, за перевозку же 100 и болѣе вагоновъ—въ 20 гульденовъ съ вагона.

Приведенный разсчетъ наглядно показываеть, что повышеніе тарифа возможно, и что оно не можетъ существенно повліять на уменьшеніе заграничнаго спроса, слѣдовательно, и на существующую нынѣ перевозку этого предмета по Юго-Западнымъ дорогамъ. Дальнѣйшимъ доказательствомъ того, что товаръ этотъ можетъ перенести высшую провозную плату, служить еще и то обстоятельство, что въ 1882 году Правительствомъ была установлена пошлина на вывозъ сырой и жженой кости. Таможня, между тѣмъ, считала остатки костяного угля также жженой костью и взыскивала по 10 коп. металлическихъ (16 коп. бумаги.) съ каждаго предъявляемаго къ вывозу пуда. Хотя такая высокая пошлина (33% стоимости груза) взыскивалась, но перевозка остатковъ отъ костяного угля, однако, отъ того не уменьшилась. Впослѣдствіи, въ виду ходатайства кунцовъ, доказывавшихъ различіе между жженой костью и остатками жженой кости, пошлину на послѣдній товаръ отменили или вѣрнѣе (такъ какъ она вовсе не существовала, а произошла по недоразумѣнію) прекратили взиманіе ея, взысканную же возвратили отправителямъ.

Слѣдуетъ, однако, имѣть въ виду, что въ будущемъ рассматриваемый товаръ, по всей вѣроятности, не будетъ вывозиться въ такомъ большомъ количествѣ, какъ въ 1881 и 1882 годахъ, такъ какъ остатки костяного угля, не составляя особой статьи производства, получаютъ на заводахъ, какъ посторонній продуктъ, причемъ количество полученія на данномъ заводѣ не превышаетъ нѣсколькихъ сотенъ или тысячъ пудовъ (смотря по размѣру производства) за время кампаніи. Если, затѣмъ, принять во вниманіе, что разсчетъ всякаго сахаро-заводчика состоитъ въ томъ, чтобы эти остатки составляли наименѣйшій  $\frac{1}{10}$ , и что, наконецъ, въ послѣднее время,

какъ уже говорилось раньше, нѣкоторые изъ нихъ сами стали изъ костяныхъ остатковъ готовить суперфосфатъ для удобренія полей подь свеклу, то быть можетъ, что вывозъ остатковъ костяного угля со временемъ уменьшится, даже при самомъ сильномъ на него спросѣ. Большой вывозъ предидущихъ лѣтъ объясняется накопленіемъ этого матеріала на заводахъ за то время, когда вывозъ сказанныхъ остатковъ за границу не доходилъ до такихъ размѣровъ, какъ нынѣ.

**2. Фосфориты.** Къ числу фосфоритовъ слѣдуетъ также причислить апатиты, остеоциты и копролиты. Фосфориты и апатиты суть разновидности минерала, содержащаго въ себѣ, главнымъ образомъ, фосфорно-кислую известь отъ 70 до 75%. Они болѣе всего встрѣчаются въ Испаніи, особенно въ Эстрамадурѣ, гдѣ они служатъ даже, какъ строительный матеріалъ. Англичане еще съ 60 годовъ вывозятъ ихъ оттуда для удобренія. У насъ также фосфориты употреблялись для строительныхъ работъ. Остеоцитами же и копролитами называются окаменѣлые остатки и экскременты допотопныхъ животныхъ, содержащіе также отъ 70 до 80% фосфорно-кислой извести. Громадныя массы ихъ были найдены въ Англійи, гдѣ ихъ употребляли, какъ удобрительные туки, а также для приготовленія фосфора. Грузъ этотъ для Юго-Западныхъ дорогъ, и вообще для Россіи, еще болѣе новый, чѣмъ остатки костяного угля, и его стали вывозить за границу лишь въ концѣ 1881 года изъ мѣстностей, прилегающихъ къ рѣкѣ Днѣстру. Площадь, занятая залежами фосфоритовъ, составляетъ въ Подольской губерніи около 2100 кв. верстъ, а въ Бессарабіи 250 кв. верстъ. Принимая (по изслѣдованію инженера Долинскаго), что каждая квадратная сажень этой площади заключаетъ до 3-хъ пудовъ фосфоритовъ, ихъ запасъ во всей площади окажется равнымъ 1,762,500,000 пуд. Вывозъ фосфоритовъ за границу выражается покамѣстъ цифрою сравнительно незначительною, хотя нѣтъ сомнѣнія, что съ развитіемъ болѣе правильной эксплуатаціи сказанныхъ залежей фосфоритовъ, вывозъ таковыхъ увеличится, какъ это даже можно заключить, сравнивая перевозку 1882 и 1883 годовъ.

Въ 1882 году вывезено за границу до 120 т. пуд.

За 7 мѣсяцевъ 1883 года вывезено » 190 т. пуд.

• Все то, что было говорено объ остаткахъ костяного угля, по отношенію значительной разницы въ цѣнахъ на мѣстѣ производства и потребленія, можно примѣнить и къ фосфориту, т.-е., что тарифъ на перевозку сего послѣдняго можетъ быть повышенъ, какъ и тарифъ на остатки костяного угля. Цѣна фосфорита у насъ гораздо ниже цѣны костяного угля, и химическіе заводы за границею платятъ за фосфориты, т.-е. за 1% содержащей въ 100 килограммахъ фосфоритовъ фосфорно-кислой извести, меньше чѣмъ за 1% содержащей въ остаткахъ костяного угля, а именно: по 8½ крейцеровъ, т. е. болѣе чѣмъ на 30% меньше, въ виду того, что превращеніе фосфоритовъ въ суперфосфатъ сопряжено съ большимъ расходомъ, чѣмъ такое же превращеніе въ суперфосфатъ костяной пыли. Но, тѣмъ не менѣе, барыши по продажѣ фосфоритовъ и костяного угля, какъ это видно изъ приведеннаго ниже разчета, клонятся на сторону фосфоритовъ главнымъ образомъ потому: а) что мѣстная у насъ цѣна фосфоритовъ на половину ниже цѣны остатковъ костяного угля; б) что средній процентъ добываемыхъ изъ фосфоритовъ фосфорно-кислыхъ солей выше среднего % тѣхъ же солей, добываемыхъ изъ остатковъ костяного угля, и приблизительно въ среднемъ выше на 10%.

Стоимость фосфорита—20 коп. съ пуда, за 610 пуд . . . . .	122 р.—к.
Принимая самое далекое разстояніе желѣзнодорожной перевозки до границы: Бендеры—Волочискъ (500 верстъ) по VI разряду нормального тарифа (610.500. $\frac{1}{105}$ ) . . . . .	46 р. 92 к.
Нагрузка и выгрузка . . . . .	6 » 10 »
Вѣтъ Волочискъ—Подволочискъ . . . . .	9 » 05 »
За коммисію и др. расходы . . . . .	6 » — »
Провозъ отъ Подволочиска до Коллина, включая плату за нагрузку и выгрузку . . . . .	159 » 22 »
Итого . . . . .	349 р. 29 к.

Такъ какъ средній процентъ, содержащихся фосфоритами фосфорно-кислыхъ солей=70, то, считая плату на мѣстѣ назначенія по  $8\frac{1}{2}$  крейцеровъ за 1% солей и курсъ гульдена=85 коп., получимъ, что за вагонъ въ 610 пуд. выручается 505 руб. 75 коп. Такимъ образомъ, чистая польза продавца составляетъ въ настоящее время не менѣе (505 р. 75 к.—349 р. 29 к.) 156 р. 46 коп. Въ дѣйствительности-же осенью прошлаго года платили и по 11 крейцеровъ за 1% и можно полагать, что къ осени этого года цѣны за границу опять поднимутся, особенно, въ виду ограниченнаго количества остатковъ костяного угля.

Если считать только 15% чистой пользы для продавца, что для такой краткосрочной операціи и при большомъ количествѣ продаваемого товара вполне достаточно, то, за вычетомъ сказанныхъ 15% (52 р. 38 коп.), остается излишекъ 104 р. 08 коп. Приятно надо замѣтить, что фосфориты, которые идутъ въ настоящее время изъ Подольской губерніи, кушлены по контракту на нѣсколько лѣтъ по весьма дешевой цѣнѣ, доходившей до 10 коп. съ пуда, такъ что плата въ 20 коп., принятая нами при расчетѣ, есть наивысшая.

Изъ изложеннаго вытекаетъ, что, въ виду значительной разницы въ цѣнахъ на мѣстѣ производства и сбыта, плата на меньшія разстоянія за провозъ фосфоритовъ могла бы быть повышена. На возможность такого повышенія указываетъ также нынѣ существующая перевозка, происходящая на значительныя протяженія отъ мѣстѣ добыванія фосфоритовъ до ст. Граево, т.-е. свыше 800 верстъ (Деражня—Граево 819 вер., Проскуровъ—Граево—852 вер.).

Согласно статистикѣ 1883 года (за первые 7 мѣс. отъ Января до Юля включительно) фосфоритовъ перевезено:

Отъ станцій.	Д О С Т А Н Ц І Й.				
	Одесса.	Волочискъ.	Граево (Кенигс.).	Брестъ.	Итого.
Рахны . . . . .	6710	13370	—	—	20080
Деражня . . . . .	—	120182	8540	610	129332
Проскуровъ . . . . .	—	16462	3756	—	20218
Варницкая пристань . . . . .	1220	9150	—	—	10370
Волочискъ . . . . .	—	—	6710	—	6710
	7930	159164	19006	610	186710

Перевозка до ст. Граево началась только съ Юня сего года.

Приведенныя статистическія данныя указываютъ, что главное движеніе (до 81%) происходило въ направленіи до Волочиска и выразилось пробѣгомъ болѣе значительныхъ партій на малыя разстоянія, такъ, наприимѣръ, перевезено:

на разстояніи	59 версть	. . . . .	16,1 т. п.
»	» 92	» . . . . .	120,2 » »
»	» 190	» . . . . .	13,4 » »
»	» 500	» . . . . .	9,1 » »

Начавшееся нынѣ движеніе на Граево даетъ поводъ къ предположенію, что съ направленіемъ черезъ Волочискъ по вывозу фосфоритовъ за границу можетъ конкуррировать направленіе до сѣверныхъ передаточныхъ пунктовъ; поэтому, имѣя въ виду незначительность пробѣга фосфоритовъ при движеніи ихъ черезъ Волочискъ, сравнительно съ пробѣгомъ въ направленіи черезъ Граево, мы полагаемъ бы, въ интересахъ дороги, поощрить это послѣднее направленіе, предоставленіемъ ему болѣе низкаго нудо-верстнаго тарифа, чѣмъ въ направленіи на Волочискъ.

На желѣзную дорогу нынѣ попадаютъ фосфориты, собираемые въ мѣстностяхъ болѣе близкихъ къ станціямъ желѣзной дороги, а потому повышеніе существующаго тарифа на малыя разстоянія (на 2—3 к. съ пуда), при значительныхъ барышахъ, какіе доставляетъ торговля этимъ предметомъ, не можетъ существенно повліять на уменьшеніе подвоза фосфоритовъ къ станціямъ желѣзной дороги, въ смыслѣ отвлеченія его по какому либо другому пути. Что касается перевозки по Днѣстру, то таковая (по направленію къ Одессѣ) существуетъ и въ настоящее время, независимо отъ перевозки по желѣзной дорогѣ, и врядъ ли представляется возможность конкуррировать съ этимъ крайне дешевымъ сообщеніемъ въ особенности по отношенію раіоновъ, одинаково отстоящихъ отъ Днѣстра и желѣзной дороги. Передача на желѣзную дорогу фосфоритовъ, отправляемыхъ по Днѣстру, какъ видно изъ приведенной выше таблицы, можетъ имѣть мѣсто въ Варницѣ; поэтому, въ видахъ привлеченія сказаннаго груза отъ упомянутой пристани на желѣзную дорогу, т. е. во избѣжаніе дальнѣйшей конкуренціи Днѣстра по сплаву фосфоритовъ черезъ Маяки въ Одессу, необходимо въ сообщеніи отъ Варницы до Одессы, а также до передаточныхъ заграничныхъ пунктовъ, держать по возможности низкіе тарифы.

Основываясь на вышензложенномъ, а также имѣя въ виду, что тарифъ въ  $\frac{1}{6}$  коп. можетъ, какъ это видно изъ практики, способствовать движенію фосфоритовъ за границу по болѣе длинному направленію черезъ Граево, вмѣсто кратчайшаго черезъ Волочискъ, чего, быть можетъ, не было бы, если бы провозная плата за протяженіе до Граево, т. е. на большія разстоянія (800 версть) была выше  $\frac{1}{6}$  к., полагаемъ: тарифъ въ  $\frac{1}{6}$  оставить на протяженіе 800 версть и болѣе безъ измѣненія и, затѣмъ, ставку за 80) версть по  $\frac{1}{6}$ , а именно: 12,31 к. переложить на разстоянія меньшія 800 версть съ тѣмъ, чтобы ставка эта, примѣненная на извѣстное разстояніе, не составляла болѣе платы за тоже разстояніе по III разряду, которую для фосфоритовъ мы полагаемъ принять, какъ максимальную.

Такимъ образомъ получимъ слѣдующій дифференціальныи тарифъ:

до 328 версть—III разрядъ,  
отъ 329 до 800 версть—12,31 коп. за весь пробѣгъ,  
свыше 800 версть—VI разрядъ ( $\frac{1}{6}$  к.).



Тарифъ этотъ полагаемъ сдѣлать повагоннымъ, такъ какъ фосфориты отправляются значительными партіями.

Сравнительно съ тарифомъ нынѣ существующимъ, онъ представитъ слѣдующія измѣненія:

		Проектируемый. Существующій.		
до 328	версть . . . . .	$\frac{1}{27}$	. . . . .	$\frac{1}{65}$
» 400	» . . . . .	$\frac{1}{32}$	. . . . .	$\frac{1}{65}$
» 500	» . . . . .	$\frac{1}{40}$	. . . . .	$\frac{1}{65}$
» 600	» . . . . .	$\frac{1}{49}$	. . . . .	$\frac{1}{65}$
» 700	» . . . . .	$\frac{1}{57}$	. . . . .	$\frac{1}{65}$
» 800	» . . . . .	$\frac{1}{65}$	. . . . .	$\frac{1}{65}$

} Съ пудо-версты.

Кромѣ того, для привлеченія изъ Варницы до Волочиска и Одессы отправокъ фосфоритовъ, направляемыхъ для вывоза за границу внизъ по Днѣстру, полагаемъ примѣнять за протаженіе Варница—Одесса и Варница—Волочискъ, нынѣ существующій тарифъ ( $\frac{1}{65}$ ), въ виду того, что, при конкуренціи водяного пути до Одессы, высшая провозная плата по желѣзной дорогѣ отклонитъ отъ этого послѣдняго направленія и тѣ незначительные транспорты, которые имѣютъ мѣсто въ настоящее время при низкомъ тарифѣ. Для попутныхъ отправокъ полагаемъ примѣнять III разрядъ.

### 3. Гуано, бакеръ-гуано, пометъ птичій, зола травяная, суперфосфатъ.

Три первые груза могутъ быть только предметомъ ввоза, такъ какъ они добываются преимущественно на островахъ Атлантическаго, а также Южнаго океановъ. Они принадлежатъ къ самымъ сильнымъ удобрительнымъ веществамъ, такъ какъ, кромѣ фосфорныхъ, они содержатъ еще азотистыя и калийныя соединения, также необходимыя для удобрения. Грузы эти гораздо дороже обыкновенныхъ суперфосфатовъ: такъ, напримѣръ, 100 килл. суперфосфатовъ стоятъ за границу, смотря по содержанію фосфорнокислой извести, отъ  $6\frac{1}{2}$  до  $10\frac{1}{2}$  гульденовъ; между тѣмъ, за такое же количество гуано платятъ 18 гульденовъ (по послѣднему преискуранту химическаго завода въ Коллинѣ). Бакеръ-гуано есть высшій сортъ гуано. Можно съ увѣренностью предположить, что въ Россію всѣхъ сортовъ гуано ввозятъ весьма мало, отчасти вслѣдствіе его дороговизны, отчасти же потому, что только въ Прибалтійскомъ краѣ и въ Польшѣ ведутъ хозяйство съ помощью искусственнаго удобрения. Во всякомъ случаѣ, такъ какъ гуано употребляется, въ дѣйствительности, только для удобрения, и ввозъ его можетъ служить для поднѣнія отечественнаго земледѣлія, то необходимо таксировать его по тому тарифу, который установленъ Правительствомъ для Юго-Западныхъ дорогъ на туки, т.-е. по  $\frac{1}{65}$  коп. съ пуда и версты.

О суперфосфатахъ мы уже говорили при обсужденіи вопроса о тарифѣ на остатки костяного угля, и ихъ, конечно, слѣдуетъ таксировать, наравнѣ съ гуано, по VI разряду; равнымъ образомъ, такой-же тарифъ слѣдуетъ установить и на золу травяную, которая примѣняется для удобрения также безъ переработки. (О попутныхъ и повагонныхъ отправкахъ этихъ грузовъ будетъ говорено ниже).

### 4. Навозъ, кизякъ и пудреть.

Навозомъ и кизякомъ называются экскременты домашнихъ животныхъ. Въ губерніяхъ Волинской, Подольской и Кіевской отчасти удобряютъ ими землю. Въ Херсонской, вслѣдствіе недостатка лѣса, навозъ употребляется, какъ топливо. Перевозка упомянутыхъ родовъ удобрения по Юго-Западнымъ дорогамъ не производится.

Пудретами называются человеческіе экскременты, химически измѣненныя, съ цѣлью сохраненія въ нихъ азотистыхъ соединений. Въ виду весьма ограниченнаго примѣненія ихъ въ Россіи, они не служатъ предметомъ перевозки по желѣзной дорогѣ. Во всякомъ случаѣ, всѣ указанные удобрения нѣтъ основанія таксировать иначе, какъ туки земледобрительныя, т.-е. по  $\frac{1}{65}$  к. съ пудо-версты, и, въ случаѣ если обнаружатся попытки къ перевозкѣ этихъ грузовъ, слѣдуетъ пойти на значительныя тарифныя пониженія.

**5. Порошокъ мясной, кровяной и рыбный и пыль шерстяная.** Порошокъ мясной и рыбный—негодные остатки мяса и рыбы. Рыбный порошокъ называется также рыбнымъ гуано и производится въ мѣстахъ процвѣтанія рыбной промышленности. Внутренности рыбы, а также ихъ мясо, оставшееся отъ рыбнаго жира, служатъ (особенно на берегахъ Норвегіи, Англіи и Франціи, гдѣ постоянно дующіе вѣтры ихъ скоро сушатъ) довольно хорошимъ удобрениемъ. Хотя у насъ на Бѣломъ и Каспійскомъ моряхъ рыбная промышленность также довольно развита, но мы сомнѣваемся, чтобы рыбные остатки были тамъ статьею серьезнаго дохода. Аналогія съ другими сортами гуано приводитъ насъ къ рѣшенію таксировать рыбныя остатки также по  $\frac{1}{65}$  к. съ пудо-версты. Что же касается порошка кровяного, то, вслѣдствіе того, что примѣненіе его, какъ тука, у насъ почти не практикуется и что онъ употребляется исключительно на рафинадныхъ заводахъ, какъ средство для очищенія рафинада, мы полагаемъ—вопросъ о тарифѣ на кровяной порошокъ и кровь разсмотрѣть совмѣстно съ вопросомъ о тарифѣ на животныя остатки.

Пыль шерстяная въ номенклатурѣ, утвержденной Министерствомъ, вовсе не поименована. Нынѣшняя классификація Юго-Западныхъ дорогъ причисляетъ ее къ тукамъ, таксирова по VI классу: за границею она дѣйствительно употребляется для удобрения и примѣшивается къ другимъ удобрительнымъ веществамъ. Поэтому полагаемъ—таксировать ее такъ же, какъ и всѣ остальные туки, которые безъ переработки могутъ быть употреблены для удобрения почвы, т.-е. по VI классу нормальнаго тарифа ( $\frac{1}{65}$ ).

**6. Сѣрно-амміачная соль, кіанитъ** подлежатъ разсмотрѣнію въ группѣ москательныхъ товаровъ.

**7. Туки особо непоименованные,** на основаніи Устава Общества, подлежатъ таксировкѣ по  $\frac{1}{65}$  коп.

**Статистическія данныя.** Изъ статистики за 1881 годъ видно, что по Юго-Западнымъ дорогамъ перевезено разныхъ земледобрительныхъ туковъ (за исключеніемъ фосфоритовъ, которые въ 1881 году по Юго-Западнымъ д. не перевозились) всего 256046 пудовъ.

По внутреннему сообщенію . . . . .	23,264
Вывозъ . . . . .	222,270
Привозъ . . . . .	6,802
Транзитъ . . . . .	3,710
Итого . . . . .	256,046

Перевозка происходила на разстояніяхъ:

до 50 версть . . . . .	14,620
» 100 » . . . . .	3,928
» 200 » . . . . .	5,110

до 300 версть . . . . .	45,908
» 400 » . . . . .	34,728
» 500 » . . . . .	123,079
» 600 » . . . . .	7,011
» 700 » . . . . .	6,417
» 800 » . . . . .	10,980
» 900 » . . . . .	4,261
» 1000 » . . . . .	0
» 1100 » . . . . .	4
Итого . . . . .	256,046

Главнѣйшими станціями отправленія и полученія были:

Отправлено: Кіевъ . . . . .	98,610 пуд.
Фастовъ . . . . .	43,939 »
Калиновка . . . . .	10,370 »
Голендры . . . . .	11,590 »
Рахны . . . . .	4,880 »
Крыжополь . . . . .	18,350 »
Вашиарка . . . . .	9,244 »
Шепетовка . . . . .	14,640 »
Попелюхи . . . . .	3,420 »
Фастовск. ж. д. . . . .	4,005 »
Итого . . . . .	219,048 пуд.

Остается на отправленіе отъ прочихъ станцій Юго-Зап. дорогъ до 37 т. пудовъ.

Прибыло: Одесса . . . . .	6,200 пуд.
на Варшаво-Вѣнсую дорогу . . . . .	61,250 »
» Карла-Людвига д. чер. Волочискъ . . . . .	31,094 »
» Привислянскую дор. . . . .	10,296 »
» Карла-Людвига д. ч. Радзивилловъ . . . . .	104,411 »
» Восточно-Прусско-Южную . . . . .	15,240 »
Итого . . . . .	228,491 пуд.

Остается на полученіе станціями Юго-Западныхъ дорогъ кромѣ Одессы до 27 тыс. пуд.

Такъ какъ станціями отправленія туковъ, какъ показываетъ статистика за 1881 годъ, являются станціи, вблизи коихъ находятся сахарные заводы, то имѣется полное основаніе полагать, что почти всѣ отправки со станцій Юго-Западныхъ ж. дорогъ состояли изъ остатковъ костяного угля. Равнымъ образомъ отсутствіе въ районѣ Юго-Западныхъ дор. производства гуано и суперфосфатовъ приводитъ къ предположенію, что ввозъ туковъ отъ передаточныхъ пунктовъ на Юго-Западные дороги представлялъ собою перевозку суперфосфатовъ и гуано. Изъ приведенныхъ данныхъ усматривается, что почти все количество туковъ, отправленное станціями Юго-Западныхъ дорогъ, прослѣдовало въ прямомъ направленіи до передаточныхъ западныхъ пунктовъ. Въ направленіи же обратномъ отъ тѣхъ же передаточныхъ пунктовъ, перевозка туковъ ограничилась количествомъ сравнительно ничтожнымъ, составляющимъ 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>% общаго количества всей пере-

возки (4 тыс. пудовъ). Такимъ образомъ, всѣ туки, перевозимые по Юго-Западнымъ дорогамъ (за исключеніемъ фосфоритовъ, представляющихъ еще грузъ новый), можно подраздѣлить на три категоріи, а именно: а) остатки костяного угля (т. е. необработанный сырой продуктъ), служащіе предметомъ вывоза за границу, представляютъ самое значительное движеніе по прямому направленію до передаточныхъ западныхъ пунктовъ, кѣими являются: Радзивилловъ, Волочицкъ и Брестъ. Тарифъ на перевозку сказанныхъ предметовъ, въ силу вышеизложенныхъ соображеній, можетъ быть повышенъ; б) гуано, суперфосфаты и проч., не требующіе переработки для удобренія, служа предметомъ ввоза изъ-за границы, представляютъ незначительное движеніе въ направленіи обратномъ, такъ что въ интересахъ Юго-Западныхъ дорогъ было бы усилить сказанную перевозку предоставленіемъ въ этихъ направленіяхъ извѣстнаго пониженія тарифа, которое, полагаемъ, можетъ заключаться въ томъ, чтобы нынѣ существующій низкій повагонный тарифъ ( $\frac{1}{65}$ ) примѣнять къ попутнымъ отправкамъ; в) навозъ, конякъ и пудреть по линиямъ Общества, какъ сказано выше, вовсе не перевозятся, такъ что безразлично, какой тарифъ будетъ установленъ на ихъ перевозку. Тѣмъ не менѣе, слѣдуетъ при первомъ заявленіи о желаніи перевозити эти грузы, пойти на широкія пониженія для того, чтобы вызвать ихъ перевозку.

Допуская, на основаніи вышеизложенныхъ соображеній, повышеніе тарифа на перевозку остатковъ костяного угля и имѣя въ виду, что перевозка этихъ остатковъ, производится, преимущественно, до ближайшихъ граничныхъ передаточныхъ станцій (Радзивилловъ и Волочицкъ), и только частью до болѣе отдаленныхъ, главнымъ образомъ, на разстояніяхъ не достигающихъ 500 верстъ, полагаемъ установить тарифъ, который бы сравнительно съ нынѣ существующимъ представлялъ на эти малыя разстоянія повышеніе и, затѣмъ, перехода на разстоянія болшія, приближался къ размѣру ставокъ нынѣ существующаго тарифа ( $\frac{1}{65}$ ). Тарифъ, удовлетворяющій этимъ условіямъ, будетъ проектированный нами для перевозки фосфоритовъ, а именно:

до 328 верстъ . . . . . III разрядъ;  
отъ 329 до 890 верстъ . . . 12½ коп. съ пуда за все разстояніе;  
свыше 800 верстъ . . . . VI разрядъ.

Тарифъ этотъ полагаемъ примѣнять какъ во внутреннемъ, такъ и въ прямомъ сообщеніяхъ для повагонныхъ отправокъ, имѣя въ виду, что грузъ этотъ слѣдуетъ большими партіями; для попутныхъ же отправокъ полагаемъ оставить въ силѣ нынѣ существующій III разрядъ.

§ 3 *Необходимость взиманія провозныхъ цѣвъ не по торгу, а по опубликованнымъ тарифамъ. Тарифныя единицы: разстояніе, вѣсъ и объемъ. Значеніе разстоянія—теоретическое и дѣйствующее въ различныхъ странахъ. Значеніе вѣса и объема. Тарифы «историческіе» и «натуральные». Рефакціонныя тарифы.*

Формулируя въ предыдущемъ изложеніи основной принципъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, мы сказали, что тарифы эти должны регулироваться на основаніи провозныхъ цѣвъ, опредѣленныхъ закономъ спроса и предложенія, но не выяснили при этомъ естественнаго вопроса: почему именно тарифы эти не могутъ быть совершенно равными

сказаннымъ цѣнамъ? Для объясненія этого кажущагося противорѣчія, вспомнимъ, что по желѣзнымъ дорогамъ перевозятся тысячи товаровъ различнаго рода и перевозка производится между тысячами станцій, и, кромѣ того, цѣна провоза каждаго товара между каждыми двумя станціями, подъ вліяніемъ закона спроса и предложенія, можетъ колебаться иногда ежедневно. Очевидно, что при такихъ условіяхъ на практикѣ нѣтъ физической возможности держать тарифы всегда равными сказаннымъ цѣнамъ провоза.

Кромѣ того, всякая солидная крупная торговля требуетъ болѣе или менѣе устойчивой системы дѣйствій. Представитель обширной промышленности или оптовой торговецъ очень часто не могутъ вести торга съ каждымъ изъ тысячи своихъ кліентовъ, какъ это дѣлаетъ, напримѣръ, владѣлецъ мелочной лавки. Этому, между прочимъ, препятствуетъ невозможность, при болѣе или менѣе обширныхъ операціяхъ, контролировать дѣйствія многочисленнаго числа агентовъ, а главнымъ образомъ необходимость бороться противъ инерціи спроса, а иногда и противъ конкуренціи. Въ зависимости отъ этихъ обстоятельствъ, почти всѣ крупныя торговыя фирмы, значительные заводы и фабрики, всегда продаютъ производимые ими предметы по прейскурантамъ, значительно ограничивая свободу дѣйствій своихъ агентовъ и обставляя пониженіе цѣнъ противъ прейскурантовъ тѣми или другими условіями. Эти прейскуранты, по отношенію къ услугамъ, представляемымъ желѣзными дорогами, называются желѣзнодорожными тарифами. Прейскуранты придаютъ извѣстную устойчивость коммерческимъ сдѣлкамъ, систематизируютъ веденіе хозяйства и, кромѣ того, служатъ, посредствомъ распространенія продажныхъ цѣнъ между потребителями, къ возбужденію энергіи спроса, а слѣдовательно и къ распространенію потребленія. Необходимость въ такихъ прейскурантахъ для желѣзныхъ дорогъ общаго значенія обуславливается не только ихъ собственными выгодами, какъ предпріятій коммерческихъ, но и вытекаетъ еще изъ характера ихъ, какъ учрежденій, имѣющихъ государственную и общественную важность. Не подлежитъ сомнѣнію, что желѣзныя дороги призваны служить цѣлямъ общаго блага. А для сего онѣ обязаны предъявлять, при одинаковыхъ обстоятельствахъ, однѣ и тѣ же условія пользованія ихъ услугами для всѣхъ потребителей, что, въ свою очередь, достижимо лишь при существованіи опубликованныхъ тарифовъ, обязательныхъ для желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи всякаго отправителя. При такомъ образѣ дѣйствія, тарифы или прейскуранты, конечно, не могутъ выражать цѣнъ, безусловно равныхъ тѣмъ, кои могутъ ежедневно, въ большей или меньшей степени, колебаться подъ вліяніемъ спроса и предложенія. Но, тѣмъ не менѣе, тарифы эти должны предъ-

ставлять собою ставки, возможно болѣе соответствующія такимъ цѣнамъ въ данный промежутокъ времени, или, иначе говоря, регулироваться по этимъ цѣнамъ.

Если бы было возможно допустить желѣзныя дороги до непосредственнаго торга съ каждымъ отправителемъ, то, для выраженія провозной платы за отправленіе каждой партіи даннаго товара, нужно бы было имѣть одну единицу—рубль. Но для составленія тарифа этой единицы недостаточно. Тарифъ долженъ выразить, что за перевозку товара, въ такомъ-то количествѣ или объемѣ (пуды или кубическіе футы), отъ пункта А до пункта В, въ данный промежутокъ времени будетъ взиматься столько-то рублей. Если при этомъ, для пунктовъ, отстоящихъ на равныя другъ отъ друга разстоянія, получается одинаковое количество рублей провозной платы, то, для упрощенія тарифа, возможно, въ такихъ случаяхъ, вмѣсто наименованія пунктовъ отправленія и прибытія, прямо сказать, что за такое-то разстояніе взимается столько-то рублей. Такимъ образомъ въ тарифы входятъ слѣдующія единицы: въ сѣ, объёмъ и разстояніе. Эти три единицы являются въ тарифахъ для выраженія размѣра цѣны провоза при данныхъ условіяхъ перевозки; изъ чего ни какъ не слѣдуетъ, чтобы онѣ сами по себѣ обуславливали размѣръ провозныхъ цѣнъ при всякихъ условіяхъ перевозки. Между тѣмъ большинство публики и даже нѣкоторые изслѣдователи тарифовъ, не достаточно вникая въ сущность дѣла, склонны выражать удивленіе, почему въ тарифахъ цѣны не находятся въ постоянномъ отношеніи съ разстояніемъ перевозки, въ сѣмъ или объемомъ товара, и строить на этомъ удивленіи упреки желѣзнымъ дорогамъ и свои соображенія о постановкѣ тарифнаго дѣла на болѣе „раціональныхъ началахъ“. Тутъ проявляется просто склонность человѣческаго духа къ извѣстнаго рода симметріи, примененіе которой къ явленіямъ, трудно укладываемымся въ тѣсныя и заранѣе придуманныя рамки, такъ часто приносило огромный вредъ жизни.

Указанныя заблужденія однако настолько общи, что ихъ невозможно оставить безъ болѣе подробныхъ поясненій.

Значеніе разстоянія. Издержки производства не вліяютъ на спросъ, а только на предложеніе, и, слѣдовательно, оказываютъ свое дѣйствіе на цѣну только по вліянію ихъ на одинъ изъ факторовъ рыночной цѣнности. Издержки производства въ желѣзнодорожной промышленности зависятъ отъ массы условій: цѣнъ на рабочую силу и матеріалы, количества и характера движенія (равномѣрность и направленіе) и т. д. и, между прочимъ, отъ разстоянія перевозки. Изъ этого видно, что разстояніе перевозки имѣетъ довольно отдаленное и, въ различныхъ случаяхъ, весьма разнообразное отношеніе къ рыночной цѣнности про-

воза, а потому естественно, что въ отношеніи между цѣною провоза и разстояніемъ не можетъ существовать постоянной и опредѣленной зависимости.

Въ торговлѣ цѣна на товаръ данного качества опредѣляется его количествомъ (числомъ пудовъ или штукъ). По аналогіи фактъ этотъ переносятъ на перевозку и говорятъ, что цѣна провоза должна опредѣляться разстояніемъ (числомъ верстъ). Но при этомъ разсужденіи забываютъ, что провозъ между каждыя двумя станціями представляетъ особую по качествамъ услугу, особый по качеству товаръ, а потому между этими различного качества товарами (услугами) и разстояніемъ перевозки не можетъ существовать опредѣленнаго соотношенія, точно такъ, какъ такой опредѣленности не существуетъ между товарами различныхъ качествъ и ихъ количествомъ.

Представители новѣйшихъ экономическихъ школъ видятъ общественный desideratum въ приведеніи цѣны предметовъ и услугъ къ количеству заключеннаго въ нихъ труда. Становясь на эту точку зрѣнія, нѣкоторые писатели полагаютъ, что регулированіе тарифовъ по разстояніямъ имѣетъ свое основаніе. Но мы думаемъ, что такое сужденіе также неправильно. Въ самомъ дѣлѣ, для того, чтобы совершать перевозку, необходимо затрачивать трудъ на содержаніе пути и всѣхъ желѣзнодорожныхъ сооружений, на содержаніе подвижнаго состава, на всѣ манипуляціи съ товарами по ихъ приему, нагрузкѣ, выгрузкѣ, охраненію и сдачѣ, и наконецъ нужно расходовать трудъ собственно на передвиженіе данного товара изъ одного мѣста въ другое, т.-е., на тягу. Всѣ эти элементы стоимости провоза данного товара далеко не находятся въ опредѣленномъ отношеніи къ разстоянію. Изъ нихъ трудъ, соответствующій силѣ тяги, казалось бы долженъ находиться въ наиболѣе опредѣленномъ соответствіи съ разстояніемъ, ибо обыкновенно разсуждаютъ такъ: передвинуть товаръ на версту желѣзной дороги легче, нежели на двѣ и если не въ два, то приблизительно въ два раза легче. Но въ дѣйствительности и здѣсь нѣтъ опредѣленнаго отношенія.

Если мы представимъ себѣ совершенно горизонтальную и прямую дорогу, т.-е., дорогу безъ уклоновъ и кривыхъ, то, чтобы двигать по такой дорогѣ, при благоприятныхъ условіяхъ, поѣздъ со скоростью 30 километровъ въ часъ, нужно употреблять усиліе въ 3,50 килограммъ на каждую тонну валового вѣса поѣзда, не считая вѣса самого паровоза и тендера. Такъ какъ вѣсъ чистаго груза при полной нагрузкѣ можно считать равнымъ  $\frac{2}{3}$  валового вѣса, то значить усиліе тяги, отнесенное къ грузу, будетъ приблизительно 5 килогр. на тонну. Но въ натурѣ горизонтальныхъ дорогъ не существуетъ. Каждая дорога состоитъ изъ болѣе или менѣе большихъ уклоновъ. Уклоны эти часто достигаютъ 0,01 и при

настоящих успѣхахъ техники, въ крайности, на обыкновенныхъ желѣзныхъ дорогахъ (не зубчатыхъ), могутъ быть допущены до 0,033. Подъемы увеличиваютъ усиліе тяги на 1 килограммъ съ 0,001 подъема на каждую тонну валового вѣса поѣзда. Такимъ образомъ, усиліе тяги на тонну валового вѣса поѣзда въ зависимости отъ подъемовъ колеблется между 3.50 килограммъ при горизонтальномъ пути и 36.50 кил. при подъемѣ въ 0.033, а слѣдовательно на тонну чистаго груза усиліе это приблизительно колеблется между 5 килогр. при горизонтальномъ пути и 55 килогр. при подъемѣ въ 0.033. Впрочемъ, колебаніе это въ дѣйствительности еще значительнѣе, такъ какъ сила паровоза, а слѣдовательно и его вѣсъ, для одного и того же состава поѣзда, должна возрастать вмѣстѣ съ увеличеніемъ числа и крутизны уклоновъ, а съ увеличеніемъ вѣса паровоза приходится употреблять большее усиліе собственно на его передвиженіе. Подъемы при обратномъ движеніи обращаются въ спуски. Но на спускахъ не возстановляются тѣ потери, которыя произошли на подъемахъ. Все, чего можно достигнуть на спускѣ, это—не употреблять усилія на тягу. Но тѣмъ не менѣе на спускѣ необходимо поддерживать огонь въ топкѣ и тормозить поѣздъ, не допуская увеличенія скорости движенія до опасныхъ предѣловъ. При этомъ расходъ топлива будетъ незначительный, но за то торможенье вызываетъ значительное разрушеніе пути и подвижнаго состава. Въ результатѣ, какъ показываетъ практика, движеніе по спускамъ вообще стоитъ не дешевле движенія по пути горизонтальному. Такимъ образомъ, если движеніе по спуску не вызываетъ усилія тяги, тѣмъ не менѣе, оно не въ состояніи возстановить потери, вызываемыя движеніемъ на подъемѣ. До настоящаго времени не существуетъ способа, который давалъ бы возможность сохранять и затѣмъ приводить въ дѣйствіе работу, развиваемую спускомъ поѣзда.

Точно такъ, какъ не существуетъ горизонтальныхъ желѣзныхъ дорогъ,—не существуетъ и прямолинейныхъ. Всѣ дороги всегда содержатъ много кривыхъ. Обыкновенно уклоны сопровождаются кривыми и обратнo. Кривыя, какъ и подъемы увеличиваютъ сопротивленіе поѣзду, а потому требуютъ увеличенія силы тяги. Относительно размѣра увеличенія силы тяги, вызываемаго кривыми, существуетъ незначительное разногласіе въ мнѣніяхъ. Тѣмъ не менѣе, многіе нѣмецкіе и англійскіе инженеры принимаютъ, что при скорости движенія въ 30 километровъ и радіусѣ кривизны въ 300 метровъ на каждую тонну валового вѣса поѣзда требуется увеличеніе силы тяги на 2.79 килограммъ,

при радіусѣ въ 500 метр. 1.68 килограммъ,

„ „ „ 1000 „ 0.84 „ „

Эти данныя указываютъ, что при наибольшей кривизнѣ, обыкновенно



венно допускаемой (при радиусѣ въ 300 метровъ), усиліе тяги на тонну валового вѣса поѣзда должно увеличиваться на 2,79 килограммъ, т.-е. настолько, насколько это усиліе должно увеличиваться при подъемѣ въ 0.00279.

Итакъ, если передвиженіе тонны чистаго груза на горизонтальномъ и прямолинейномъ пути вызываетъ приблизительно усиліе тяги въ 5 килограммъ, то при допускаемыхъ на желѣзныхъ дорогахъ уклонахъ въ 0,033 и радиусѣ кривизны въ 300 метровъ, это усиліе должно возрасти до 59 ( $55 + 2.79 \cdot \frac{3}{2}$ ) килограммъ. Значить, на дорогахъ одного и того же протяженія или на различныхъ участкахъ одной и той же дороги, только въ зависимости отъ ея профили, трудъ, соответствующій лишь усилію тяги, можетъ колебаться приблизительно отъ 1 до 12-ти. На практикѣ это колебаніе можетъ быть больше, такъ какъ въ предыдущемъ разсужденіи мы принимали, что чистый грузъ составляетъ  $\frac{2}{3}$  валового, т.-е. предполагали нагрузку вагоновъ до полной ихъ подъемной силы, между тѣмъ многіе товары не могутъ грузиться въ такомъ количествѣ. Передвиженіе каждаго вагона съ грузомъ въ одномъ направленіи вызываетъ обратное передвиженіе того же вагона, и во многихъ случаяхъ обратное передвиженіе вагоновъ совершается далеко не съ полнымъ вѣсомъ, а иногда и просто порожнякомъ, вызывая, такъ сказать, непроизводительный трудъ. Въ силу изложеннаго, очевидно, что и съ точки зрѣнія новѣйшихъ политико-экономическихъ школъ на цѣну предметовъ—разстояніе перевозки никомъ образомъ не можетъ и не должно служить мѣриломъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Мы думаемъ, что принципъ опредѣленія тарифовъ по разстояніямъ не только не вытекаетъ изъ новѣйшихъ экономическихъ доктринъ, но даже противорѣчитъ надеждамъ нѣкоторыхъ писателей, придерживающихся этихъ доктринъ. Писатели эти думаютъ, что свойство великихъ изобрѣтеній настоящаго столѣтія—сокращать и даже уничтожать преграды разстояній—должно оказать немалое вліяніе на болѣе равномерное распредѣленіе богатства и экономическое уравненіе классовъ народа. Если же дѣйствительно желѣзныя дороги призваны къ уничтоженію или, по крайней мѣрѣ, сокращенію разстояній, то конечно не посредствомъ назначенія тарифовъ соответственно этимъ разстояніямъ возможно содѣйствовать достиженію указанной цѣли. Ибо очевидно, что какъ ни измѣняй тарифы, а при регулированіи ихъ по разстояніямъ, одна верста, въ экономическомъ смыслѣ, будетъ все-таки въ сто разъ менѣе разстоянія въ сто верстъ.

Переходя отъ теоретическихъ соображеній къ практикѣ желѣзнодорожнаго дѣла, мы видимъ, что, напримѣръ, въ Америкѣ, гдѣ желѣзныя дороги разсматриваются какъ совершенно частныя предпріятія, провозныя цѣны взимаются большей частью на основаніи особыхъ соглашеній,

чѣмъ въ корнѣ подрывается равноправность отправителей и общегосударственная полезность желѣзныхъ дорогъ. При такой системѣ дѣйствія, само собою разумѣется, не можетъ быть и рѣчи объ обязательномъ регулированіи тарифовъ не только по произвольнымъ величинамъ, какъ, напримѣръ, разстояніе, но даже и объ установленіи ихъ примѣнительно къ благоразумнымъ коммерческимъ началамъ, если начала эти не согласны съ личной выгодой нѣкоторыхъ предпринимателей.

„Въ бытность мою въ Нью-Йоркѣ, говоритъ г. Орбинскій, („О хлѣбной торговлѣ Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки“), я былъ пораженъ тѣмъ фактомъ, что хлѣботорговецъ въ Чикаго за доставку четверти пшеницы къ любому изъ портовъ хлѣбнаго экспорта платить только 72 сента, тогда какъ фермеръ изъ штата Нью-Йорка или Пенсильваніи за тоже количество долженъ заплатить вдвое больше; въ первомъ случаѣ—разстояніе 1500 верстъ, такъ что пудо-верста обходится дешевле, чѣмъ въ  $\frac{1}{100}$  копѣйки. во-второмъ—разстояніе 500 верстъ, такъ что пудо-верста равна  $\frac{1}{16}$  копѣйки...“

Этотъ фактъ дѣйствительно поразителенъ, такъ какъ онъ основанъ не на какомъ-либо разумномъ коммерческомъ основаніи, а на безправственномъ стремленіи администраціи дороги угодить своимъ патронамъ. Къ счастью, у насъ въ Россіи, даже и при существующемъ контролѣ правительства надъ желѣзными дорогами, подобныя продѣлки невозможны. Но въ общемъ мы находимъ вполне естественнымъ и понятнымъ, „что фрахтъ на Американскихъ дорогахъ, какъ показываетъ г. Орбинскій, не есть функція (если это слово употребить въ математическомъ смыслѣ) пространства, а зависитъ не только отъ разстоянія, но и отъ того мѣста, куда и откуда, и отъ направленія, по которому идетъ грузъ. Отъ А до В не дальше чѣмъ отъ В до А, а между тѣмъ передвиженіе одного и того же груза, даже если онъ не покидаетъ вагона, стоитъ не тоже самое, а, смотря по обстоятельствамъ, дорожке или дешевле, и разница въ этомъ отношеніи можетъ доходить до весьма значительныхъ размѣровъ. Отсюда уже понятно, что никакъ нельзя формулировать общихъ законовъ для фрахта; они одни для одного рынка и другіе для другого, и должны быть рассмотрѣны для каждаго особо“.

Конечно, Американцы не такъ наивны, чтобы выдумывать общія формулы для нормированія желѣзнодорожныхъ провозныхъ цѣнъ, тѣмъ болѣе, что конкуренція между желѣзными дорогами въ Америкѣ и, слѣдовательно, пониженіе цѣнъ провоза доходило до предѣловъ, о которыхъ у насъ еще и не помышляютъ.

Относительно англійскихъ дорогъ начальникъ тарифнаго отдѣленія Сѣверной дороги Крете, въ августовскомъ номерѣ 1879 года „Revue générale des chemins de fer“, сообщаетъ:

„Въ Англии тарифы не только не сообразованы съ разстояніемъ, но, напротивъ, тамъ совершенно признано, что провозная цѣна между двумя промежуточными станціями можетъ быть выше, нежели между крайними той-же линіи“.

„Общества англійскихъ желѣзныхъ дорогъ имѣютъ такимъ образомъ широкую возможность удовлетворять самымъ разнообразнымъ требованіямъ своихъ потребителей: онѣ могутъ, напримѣръ, устанавливать очень низкія цѣны для того, чтобы дать возможность товарамъ двигаться между различными портами Англии, не заставляя ихъ совершать это передвиженіе моремъ, и не находясь черезъ это вынужденными понижать свои внутренніе тарифы“.

„Цѣны англійскихъ тарифовъ, какъ общихъ, такъ и специальныхъ, выражены въ формѣ постанціонныхъ ставокъ, которыя устанавливаются на основаніи чисто коммерческихъ соображеній о томъ, какой размѣръ дать этой ставкѣ, чтобы приобрести перевозку, въ всякихъ формуль, основанныхъ на разстояніи. Такимъ образомъ было бы совершенно напрасно искать въ англійскихъ тарифахъ поверстныхъ базисовъ“.

Тарифы французскихъ дорогъ также не регулированы по разстояніямъ. Для тарификаціи всѣ французскія дороги принимаютъ очень часто не дѣйствительныя, а условныя разстоянія (*distances d'application*), опредѣленные по усмотрѣнію самихъ желѣзныхъ дорогъ. Но, кромѣ того, между провозными цѣнами и даже этими условными разстояніями часто не существуетъ опредѣленнаго соответствія. Вотъ что говоритъ по этому предмету донесеніе <sup>1)</sup> особой комиссіи, назначенной французскимъ сенатомъ для изслѣдованія нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ вопросовъ:

„Существуетъ только одинъ тарифъ (общій) Общества Западной дороги, который даетъ въ точной и ясной формѣ основанія исчисленія разстояній и формулы провозныхъ цѣнъ, соответствующія этимъ разстояніямъ: въ тарифѣ Общества Сѣверной дороги посредствомъ изслѣдованія можно еще прийти къ опредѣленію способа исчисленія разстояній и формуль (уже значительно болѣе сложныхъ), которыя послужили для опредѣленія провозныхъ цѣнъ; но тарифы прочихъ большихъ Обществъ не содержатъ ни сказанныхъ исчисленій, ни однообразныхъ формуль и ускользаютъ отъ всякаго анализа“.

„Если мы не могли найти одногообразія въ общихъ тарифахъ, говорить въ другомъ мѣстѣ таже комиссія, то тѣмъ болѣе этого однообразія тщетно искать въ тарифахъ специальныхъ“.

Дѣйствительно, много тарифовъ французскихъ и англійскихъ дорогъ состоятъ прямо изъ таблицъ, указывающихъ для даннаго товара провозную цѣну между каждыми двумя станціями отдѣльно.

---

<sup>1)</sup> № 511 отъ 1878 года.

Въ тарифахъ итальянскихъ и австрійскихъ дорогъ также не существуетъ неизмѣннаго соответствія между разстоянiями и провозными цѣнами, причѣмъ тарифы первыхъ дорогъ сходны съ французскими, а тарифы австрійскихъ дорогъ—съ нѣмецкими тарифами.

Въ Германiи, преимущественно въ видахъ объединенiя различныхъ государствъ, составившихъ эту молодую имперiю, въ 1880 году былъ введенъ тарифный законъ, преслѣдовавшiй достиженiе однообразiя тарифовъ во всей имперiи. Не смотря на практическую необходимость, при такой постановкѣ дѣла, пожертвовать существомъ для формы, все-таки не было признано возможнымъ, во всѣхъ случаяхъ, сохранить строгую опредѣленность между протяженiемъ перевозки и провозною цѣною. Законъ этотъ гласитъ:

„§ 1. Цѣна за перевозку товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ должна состоять изъ ставки, основанной на разстоянiи и экспедицiоннаго сбора“.

„§ 2. Разстоянiе, принятое при установленiи тарифа, должно равняться разстоянiю, считаемому по длинѣ рельсовъ, и выражаться въ километрахъ. Вслѣдствiе исключительныхъ обстоятельствъ, зависящихъ отъ конструкцiи, эксплуатацiи и отъ торговыхъ условiй нѣкоторыхъ линiй, дѣйствительное разстоянiе цѣлаго или части протяженiя перевозки можетъ быть увеличиваемо или уменьшаемо. Рѣшенiе относительно увеличенiя или временнаго уменьшенiя дѣйствительныхъ разстоянiй принадлежитъ федеральному совѣту по предложенiю правительства“.

„§ 6. Отступленiя отъ условныхъ таксъ и правилъ регламента, принятыхъ федеральнымъ совѣтомъ, могутъ имѣть мѣсто“:

„а) когда приходится охранять экономическiе интересы страны,“

„б) для борьбы съ конкуренцiей, дѣлаемой другими перевозочными предпрiятiями и иностранными дорогами“. „Эти нарушенiя подлежатъ въ тѣхъ случаяхъ, когда не можетъ быть примѣненъ § 7. утвержденiю федеральнаго совѣта“.

„§ 7. Въ крайнихъ случаяхъ компетентные органы, по соглашенiю съ комитетомъ желѣзныхъ дорогъ имперiи, имѣютъ право утверждать частныя отступленiя, подъ условiемъ ратификацiи таковыхъ федеральнымъ совѣтомъ“.

Въ силу вышеизложеннаго, если сравнить между собою многочисленные тарифы прямого сообщенiя Германскихъ дорогъ съ тарифами внутренняго сообщенiя и даже эти послѣднiе между собою, то мы найдемъ массу случаевъ отсутствiя опредѣленнаго соответствiя между разстоянiемъ перевозки и провозною цѣною.

Въ настоящее время никакъ нельзя утверждать, что такъ недавно

принятый въ Германіи тарифный законъ удержится во всемъ своемъ объемѣ. Мы видимъ, что Германское правительство, въ столь короткое время со дня изданія закона, допустило уже много исключеній, почти совсѣмъ умалившихъ главную цѣль, которую преслѣдовалъ законъ, а именно: неподвижность и единообразіе тарифовъ во всей имперіи. Доказательствомъ тому можетъ служить свидѣтельство Перрота (въ нѣкоторой степени изобрѣтателя дѣйствующей тарифной системы въ Германіи), который въ декабрѣ 1881 года заявилъ въ Рейхстагъ, что въ настоящее время въ Германіи дѣйствуетъ около 10000 желѣзнодорожныхъ тарифовъ, среди которыхъ публика почти не можетъ ориентироваться; такимъ образомъ, уже во многомъ оправдалась основательность той критики, которая съ самаго объявленія указаннаго закона раздается въ Германіи.

Считаемъ не лишнимъ привести по этому поводу выдержки изъ одной статьи, напечатанной въ „National Zeitung“ по поводу новаго закона еще въ 1879 году:

„Проектъ закона, говорится въ этой статьѣ, опредѣляетъ, что федеральный совѣтъ будетъ имѣть во всѣхъ тарифныхъ вопросахъ рѣшающій голосъ.“ „Въ немъ упоминается о нѣкоторыхъ принципахъ, которыми совѣтъ долженъ будетъ руководствоваться, а именно: принципомъ единообразія таксъ, тарификаціи по кратчайшему разстоянію, запрещеніемъ прибѣгать къ тарифамъ, дающимъ для большаго разстоянія ставку болѣе низкую. Но такъ какъ принципы эти столь строгі, что въ примѣненіи дѣлаются невозможными, то законъ предоставляетъ федеральному совѣту право ихъ отбрасывать. Дѣло намъ представляется приблизительно, какъ если бы, изъ какой-нибудь остроумной книги, было выписано слѣдующее мѣсто: § 1. Всѣ преступленія, всѣ нарушенія наказуются смертною казнью. § 2. Федеральный совѣтъ можетъ для извѣстной категоріи преступленій или специальныхъ случаевъ рѣшать необходимость примѣненія легкихъ штрафовъ, не свыше одной марки“.

У насъ въ Россіи почти всѣ тарифы выражены формулою разстоянія. Но есть также тарифы со ставками отъ станцій до станцій и, разумѣется, во многихъ случаяхъ не имѣется опредѣленнаго соотношенія между провозной платой и разстояніемъ перевозки. Это обстоятельство нерѣдко служитъ предметомъ указаній на кажущуюся неправильность тарифовъ русскихъ дорогъ. Очень можетъ быть, что въ нѣкоторыхъ частныхъ случаяхъ указанное явленіе дѣйствительно неправильно, т.-е. не оправдывается разумными коммерческими условіями. Но изъ вышеизложеннаго слѣдуетъ, что никакъ нельзя указывать на неправильность такихъ тарифовъ только въ силу самаго факта отсутствія опредѣленнаго соответствія между разстояніемъ и провозной цѣной, ибо такой способъ доказательства не основанъ ни на научныхъ, ни на практиче-

скихъ данныхъ, а ожидаетъ лишь на пристрастїи къ вышней симметріи. Между тѣмъ обыкновенно упреки именно и основываются только на самомъ фактѣ несоотвѣтствія разстояній съ цѣнами. Съ своей стороны мы утверждаемъ, что недостатокъ тарифовъ русскихъ дорогъ заключается совсѣмъ не въ томъ, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ цѣны не соотвѣтствуютъ разстояціямъ, а скорѣе въ томъ, что, подъ давленіемъ извѣстныхъ тенденцій, ни на чемъ разумномъ не основанныхъ, русскія дороги, стремясь къ симметріи тарифовъ, придаютъ иногда несоотвѣтствующее значеніе разстояціямъ и черезъ это, въ иныхъ случаяхъ, не приносятъ той пользы, которую могли бы принести.

До тѣхъ поръ, пока сѣтъ русскихъ дорогъ еще недостаточно распространена, указанный фактъ, вѣроятно, уже подмѣченъ нѣкоторыми специалистами дѣла; но черезъ нѣкоторое время, когда желѣзные пути въ Россіи равняются въ соотвѣтствующемъ количествѣ и распространятся во всѣхъ окраинахъ, онъ будетъ бить въ глаза и самую силу вещей заставить откинуть всякую попытку регулировать провозныя цѣны разстояціями.

Понятно само собою, что чѣмъ меньше пространство данной страны, тѣмъ менѣе будутъ выступать наружу неправильности, вытекающія изъ желанія подчинять размѣры провозныхъ цѣнъ разстояціямъ, и тѣмъ слабѣе будутъ послѣдствія, истекающія отъ такого извращенія естественныхъ экономическихъ явленій. Если повтому въ Англіи (соединенное королевство), представляющей собою 3,21% пространства Европы, Франціи—5,41%, Италіи—3%, Австро-Венгріи—6,37%, Германіи—5,57% до сихъ поръ оказывается невозможнымъ опредѣлять провозныя цѣны обязательно по разстояціямъ, то остается спросить, какъ возможно сдѣлать это въ Россіи, одна Европейская часть которой представляетъ 55% всего пространства Европы?

Для приданія нашему отечеству надлежащаго экономического роста, необходимо достичь возможности наиболѣе легкаго распространенія естественныхъ богатствъ по всему обширному протяженію Имперіи. Недостаточно, чтобы производства однородныхъ произведеній распространялись порціонно, въ ближайшихъ мѣстностяхъ отъ пунктовъ производства, но необходимо стремиться, чтобы каждый производитель имѣлъ какъ можно болѣе обширный районъ распространенія своихъ продуктовъ, ибо черезъ такое расширеніе предложенія, будутъ значительно выигрывать интересы потребителей. Повсемѣстное распространеніе внутреннихъ производствъ необходимо въ особенности въ странѣ, державшей протекціонные таможенные тарифы, вся тяжесть коихъ ложится исключительно на потребителей. Если дѣйствительно таковы должны быть стремленія, то какъ достигнуть ихъ на пространствѣ болѣе 5 милліоновъ

квадратныхъ верстѣ, представляющемъ Европейскую Россію, и какъ въ будущемъ достигнуть того же самаго на пространствѣ болѣе 18 милліоновъ квадратныхъ верстѣ, представляющемъ Европейскую Россію съ Сибирью и средне-азиатскими владѣніями? Очевидно—только посредствомъ крайне низкихъ тарифовъ на дальнія разстоянія. Русскіе тарифы на дальнія разстоянія непременно должны выйти изъ установившихся Европейскихъ нормъ. Если въ Европѣ избѣгаютъ на пространствахъ, измѣряемыхъ тысячами верстѣ, тарифовъ ниже  $\frac{1}{70}$ — $\frac{1}{75}$ , то изъ этого врядъ-ли слѣдуетъ, что и мы не должны на пространствахъ, измѣряемыхъ милліонами верстѣ, не переходить для нѣкоторыхъ грузовъ эти предѣлы. При нашихъ пространствахъ мы должны будемъ, если только не пожелають ограничить общепольность желѣзныхъ дорогъ, въ самомъ непродолжительномъ времени, перейти тарифы въ  $\frac{1}{100}$  и въ будущемъ можетъ быть доходить до крайне низкихъ предѣловъ, въ особенности при перевозкѣ сырыхъ продуктовъ. А для того, чтобы дороги могли возить тамъ, гдѣ нужно, по низкимъ тарифамъ, необходимо не ограничивать размѣра ихъ провозной платы на болѣе близкихъ разстояніяхъ. Однимъ словомъ, нужно, чтобы цѣна провоза опредѣлялась закономъ спроса и предложія и чтобы государственное вліяніе не касалось формъ тарифовъ съ цѣлью водворенія симметріи, а стремилось единственно къ тому, чтобы, въ особенности на предметы малоцѣнные, обыкновенно не выдерживающіе дорогихъ фрахтовъ, дороги держали возможно низкіе тарифы, но, разумѣется, не на счетъ государственнаго казначейства. Если же предположимъ, что пожелають заставить дороги держать тарифы въ постоянномъ соотвѣтствіи съ разстояніемъ, то, во избѣжаніе пониженія тарифовъ тамъ, гдѣ этого не требуется, онѣ должны будутъ воздерживаться отъ пониженія цѣнъ тамъ, гдѣ это необходимо. Такъ будутъ дѣйствовать какъ частныя, такъ и казенныя дороги, ибо никакая разумная администрація не можетъ желать эксплуатаціи въ убытокъ. При этомъ, можно думать, что въ подобномъ случаѣ частныя гарантированныя и казенныя дороги были бы менѣ склонны защищаться отъ распоряженій, клонящихся къ нанесенію убытка государственной казнѣ. Дифференціальныя тарифы <sup>1)</sup> очевидно въ данномъ случаѣ нисколько не разрѣшаютъ вопроса, ибо, во-первыхъ, при дифференціальныхъ тарифахъ случаи не вызваннаго существомъ дѣла пониженія цѣны провоза на меньшія разстоянія, для пониженія ихъ на большія, далеко не устранились бы, а только могли бы нѣсколько уменьшиться; а, во-вторыхъ, если только принять дифференціальную систему и начать примѣнять ее для

<sup>1)</sup> Дифференціальными тарифами называются такіе, которые, по разъ опредѣленнымъ формуламъ, понижаются вмѣстѣ съ увеличеніемъ разстоянія перевозки.

различныхъ товаровъ различно въ разныхъ направленіяхъ, то въ результатѣ потеряется сама собою опредѣленность соответствія разстоянія съ провозной цѣной,—или, иначе говоря, цѣль ихъ установленія не будетъ достигнута.

Мы сказали выше, что и теперь имѣются печальные слѣды стремленія придавать существенное значеніе симметріи разстояній съ провозными цѣнами. Этому, какъ намъ кажется, отчасти слѣдуетъ приписать довольно ограниченный районъ распространенія русскаго каменнаго угля за предѣлы угольныхъ бассейновъ; почти полное отсутствіе перевозки сѣна на болѣе или менѣе значительныя разстоянія, не смотря на ежегодно повторяющійся падежъ скота отъ недостатка корма; довольно трудное распространеніе соли на дальнія разстоянія, не смотря на уничтоженіе акциза, и т. д.

Значеніе вѣса и объема. Вѣсъ и объемъ, взятые отдѣльно другъ отъ друга, служатъ для выраженія количества даннаго наименованія товара или, иначе говоря, количества данныхъ качествъ товара, а въ совокупности, кромѣ выраженія количества, служатъ также для выраженія одного изъ качествъ товара, а именно его относительной плотности, т. е. его удѣльнаго вѣса. Эти тарифныя единицы также какъ и разстояніе, вліяя въ нѣкоторой степени на расходы производства, оказываютъ довольно отдаленное дѣйствіе только на одинъ изъ факторовъ рыночной цѣнности провоза, т. е. на предложеніе. При этомъ вѣсъ товара обыкновенно оказываетъ большее дѣйствіе, чѣмъ его объемъ. Вѣсъ товаровъ отражается на расходахъ производства, а слѣдовательно и на предложеніи, отъ неизбежнаго дѣйствія силы тяжести на всѣ предметы, находящіяся на поверхности земли; вліяніе же объема вытекаетъ преимущественно изъ способовъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ, при которыхъ большій объемъ товара сопровождается большимъ мертвымъ грузомъ (тара вагоновъ). Трудъ, необходимый для совершенія перевозки товаровъ, точно такъ, какъ не находится въ опредѣленномъ отношеніи съ разстояніемъ перевозки, не находится также въ опредѣленномъ отношеніи ни съ вѣсомъ, ни съ объемомъ товара. Изъ этого слѣдуетъ, что между рыночною цѣнностью провоза, съ одной стороны, и вѣсомъ, равно объемомъ товара, съ другой, не можетъ существовать какого-либо опредѣленнаго отношенія, а потому вѣсъ и объемъ, служа для выраженія тарифовъ, не могутъ во существу служить для ихъ регулированія.

Дѣйствующія тарифныя системы, по способу выраженія тарифовъ (т. е. по формѣ), подраздѣляются на двѣ категоріи. Одна система, называемая „историческою“, основывается на опредѣленіи различной провозной платы, соответствующей данному разстоянію и вѣсу или объему для различныхъ наименованій товаровъ, встрѣчаемыхъ въ перевозкѣ.



причемъ, по причинамъ, объясненнымъ ранѣе (§ 2), при одинаковыхъ условіяхъ перевозки, товарамъ менѣе дорогимъ обыкновенно соотвѣтствуютъ меньшія провозныя цѣны. Другая система, именуемая „натуральною“, не обращаетъ никакого вниманія на наименованіе товаровъ и основывается на опредѣленіи различныхъ провозныхъ платъ, соотвѣствующихъ данному разстоянію, преимущественно въ зависимости отъ относительной плотности товаровъ. Такъ какъ въ первой системѣ наименованіе товара уже опредѣляетъ его качество, то вѣсъ и объемъ являются однозначущими тарифными единицами, и потому для выраженія тарифа можетъ быть употребляема безразлично та или другая единица. На практикѣ вообще тарифы выражаются въ вѣсѣ, а объемъ, въ исключительныхъ случаяхъ, служитъ преимущественно для составленія тарифовъ на поштучные и громоздкіе товары. Напротивъ, во-второй системѣ, игнорирующей наименованіе товаровъ, для выраженія одного изъ ихъ качествъ, а именно плотности, иногда употребляютъ совмѣстно обѣ единицы—и вѣсъ, и объемъ. Но при этомъ все-таки въ дѣйствительности въ тарифахъ фигурируетъ только вѣсъ,—элементъ же объема входитъ, такъ сказать, неявно. Каждый вагонъ ограничиваетъ какъ по вѣсу, такъ и по объему количество товара, могущаго въ него быть нагруженнымъ. Подъемная сила вагона обыкновенно равна 10.000 килограммъ (610 пуд.); значить, болѣе этого вѣса грузить въ вагонъ нельзя. Что касается объема, то, смотря по качеству товара,—его можно нагрузить въ вагонъ болѣе или менѣе. Чѣмъ товаръ плотнѣе, тѣмъ можно его больше нагрузить. Въ крытый вагонъ можно нагрузить одно количество товара, въ открытый—другое. При соотвѣствующихъ приспособленіяхъ обыкновенно въ открытые вагоны по объему можно нагрузить болѣе, нежели въ крытые; но при этомъ есть товары, которые, по свойствамъ своимъ, не могутъ грузиться въ открытые вагоны; но есть и такіе товары, свойства которыхъ не допускаютъ нагрузки въ крытые вагоны. Такъ какъ самый вагонъ ограничиваетъ объемъ нагруженнаго товара, то понятно, что если сказать, какъ это дѣлается въ „натуральныхъ“ тарифахъ, что за количество не болѣе 10-ти или 5-ти тысячъ килограммъ какого угодно качества товара взыскивается столько-то со 100 килограммъ-километровъ, при условіи нагрузки товара въ одинъ вагонъ, то само собою разумѣется, что такимъ образомъ въ тарифъ неявно вводится также элементъ объема, ибо, смотря по плотности товара, въ вагонъ можетъ быть помѣщено большее или меньшее его количество, а потому товаръ этотъ съ единицы вѣса заплатитъ за провозъ меньше или больше. Надлежитъ замѣтить, что указанное основаніе „натуральныхъ“ тарифовъ не имѣетъ ничего общаго съ основаніемъ по вагоннымъ тарифовъ исторической системы. Въ этихъ по-

слѣднихъ говорится, что за количество не болѣе 10-ти тысячъ килограммъ товара тако-го-то наименованія, при условіи нагрузки его въ одинъ вагонъ, взывается столько-то со 100 килограммъ-километровъ. Такимъ образомъ, тутъ тарифная ставка сообразована съ заранѣе извѣстными качествами даннаго наименованія товара. При изысканіи этой ставки, составитель тарифовъ имѣетъ въ виду всѣ качества товара и въ томъ числѣ его извѣстную плотность, тогда какъ въ натуральныхъ тарифахъ наименованіе товаровъ совсѣмъ игнорируется; а потому одна и та же полувагонная или вагонная ставка примѣняется къ товарамъ всевозможныхъ плотностей; слѣдовательно, ставка эта является, по отношенію единицы вѣса, величиною переменною, зависящею отъ плотности нагружаемыхъ товаровъ.

Тарифы „историческіе“ примѣняются преимущественно въ Америкѣ, Франціи, Англии, Италіи и Россіи; „натуральные“—только въ Германіи и отчасти въ Австріи. Прежде въ Германіи также существовали тарифы, сообразованные съ наименованіями товаровъ. Во время войны 1870—71 года, для упрощенія расчетовъ по перевозкѣ войскъ и военныхъ грузовъ на занятыхъ нѣмцами французскихъ дорогахъ, была введена упрощенная система исчисленія тарифа по вѣсу и объему товаровъ. Когда затѣмъ желѣзныя дороги Эльзаса и Лотарингіи въ 71-мъ году перешли въ собственность Германской имперіи, то на нихъ была оставлена, съ незначительными измѣненіями, система натуральныхъ тарифовъ, практическая въ время войны. Система эта съ самаго начала соблазняла многихъ своею простотою. Она заключала всего четыре ставки съ тонны и километра: 1) для поштучныхъ отправокъ; 2) для полувагонныхъ отправокъ, въ закрытыхъ вагонахъ, вѣсомъ не болѣе 5000 килограммъ; 3) для полувагонныхъ отправокъ, въ открытыхъ вагонахъ, вѣсомъ не болѣе 5000 килограммъ и 4) для полувагонныхъ отправокъ вѣсомъ не болѣе 10000 килограммъ.—Публицисты Бергманъ и Перротъ способствовали распространенію мнѣнія о цѣлесообразности этой системы. Одновременно, послѣ Франко-Прусской войны, Германское правительство, преимущественно изъ политическихъ видовъ, задалось идеей объединенія желѣзнодорожнаго дѣла молодой имперіи и выкупа частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Практическому осуществленію этой идеи могло, конечно, значительно способствовать объединеніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ и искусственное уменьшеніе доходности частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Подъ вліяніемъ указанныхъ условій, было принято рѣшеніе распространить систему натуральныхъ тарифовъ, дѣйствовавшихъ на Эльзасъ-Лотарингскихъ дорогахъ, на всю Германію. Но, по мѣрѣ распространенія тарифовъ „натуральной“ системы, практика все болѣе и болѣе показывала ихъ непримѣнимость и несоотвѣтствіе экономической жизни. Вслѣд-

ствіе этого постепенно дѣлалось, и вѣроятно еще будутъ дѣлаться, отступленія отъ основныхъ началъ этой системы, отчего „натуральные“ тарифы теперь все болѣе приближаются въ своихъ основаніяхъ къ тарифамъ „историческимъ“ и представляютъ собою въ настоящее время систему далеко невыдержанную и непоследовательную. Не говоря уже о томъ, что теперь большая часть грузовъ по германскимъ дорогамъ перевозится по специальнымъ тарифамъ, которые основаны на наименованіи товаровъ и черезъ это отождествляются съ тарифами „историческими“, и что въ международныхъ сообщеніяхъ германскія дороги были вынуждены во многомъ отказаться отъ системы „натуральныхъ“ тарифовъ, кромѣ того число нормальныхъ классовъ „натуральныхъ“ тарифовъ все болѣе и болѣе увеличивается и мѣстнымъ Управленіямъ, подъ условіемъ соответствующаго утвержденія, сообразно роду товаровъ, предоставлено право дѣлать различныя отступленія отъ нормальныхъ классовъ, которые въ первое время предполагалось сохранять неизмѣнными. Въ результатѣ, по свидѣтельству самаго Перрота, натуральная система тарифовъ не ввела въ Германію упрощенія тарификаціи, что такъ сильно соблазняло любителей бумажной простоты и симметріи. Такимъ образомъ, 11-ти лѣтній опытъ германскихъ дорогъ доказалъ, что даже и при „железной“ волѣ невозможно идти противъ естественныхъ законовъ, регулирующихъ экономическія отношенія, при настоящемъ строѣ промышленности и торговли. Устраненіемъ изъ тарифовъ наименованія товара, какъ фактора размѣра провозной цѣны, очевидно подрывали регулированіе этой цѣны по спросу и предложенію, ибо спросъ и предложеніе оказываютъ совершенно различное дѣйствіе на рыночную цѣнность провоза, смотря по роду, т.-е. наименованію товара. Опытъ показалъ, что на практикѣ гораздо труднѣе устранять дѣйствіе общихъ экономическихъ законовъ на рыночную цѣнность провоза, нежели изобрѣтать умозрительныя, хотя и остроумныя основанія для регулированія тарифовъ.

Обѣ категории дѣйствующихъ тарифовъ не всегда опредѣляютъ провозныя цѣны пропорціонально вѣсу товара; не при этомъ въ тарифахъ „историческихъ“ непропорціональность провозной цѣны вѣсу товара, имѣющая мѣсто преимущественно только для специальныхъ повозонныхъ тарифовъ, болѣе исключительна, нежели въ тарифахъ „натуральныхъ“, гдѣ эта непропорціональность проведена систематически, какъ общее правило не только въ специальныхъ, но и въ общихъ классахъ.

Система „натуральныхъ“ тарифовъ, по крайней мѣрѣ въ первоначальномъ своемъ объемѣ, не только оказалась непрактичной, но еще создала родъ спекуляціи, которая, по нашему мнѣнію, не должна быть терпима. Такъ какъ упомянутая система опредѣляетъ провозную цѣну поштучно (со 100 килограммъ), по полувагонно (съ 5000 килограммъ)

и повагонно (съ 10000 килограммъ) — безразлично какой бы товар ни грузился—и такъ какъ провозная цѣна для поштучныхъ отправокъ выше нежели для полувагонныхъ, а для полувагонныхъ выше нежели для вагонныхъ, то въ результатѣ дѣло отправки массы товаровъ перешло въ руки комиссіонеровъ и экспедиторовъ. Комиссіонеры эти собираютъ отъ производителей и дѣйствительныхъ владѣльцевъ грузовъ ихъ отправки, формируютъ изъ этихъ отправокъ партіи товаровъ и, затѣмъ отправляютъ собранныя смѣси товаровъ по полувагоннымъ и по повагоннымъ тарифамъ.

Если, напримѣръ, производитель желаетъ отправить 150 пудовъ орѣховъ, то онъ заплатитъ желѣзной дорогѣ по поштучному тарифу 30 рублей; но если онъ обратится къ комиссіонеру, то тотъ съ него возьметъ меньше, такъ какъ этотъ комиссіонеръ занимается специально тѣмъ, что собираетъ отъ производителей и владѣльцевъ грузовъ ихъ отправки различныхъ товаровъ, напримѣръ: орѣхи, сапоги, помаду и т. д., группируетъ эти отправки и, затѣмъ, отправляетъ ихъ повагонно. Если производителю или дѣйствительнымъ владѣльцамъ грузовъ пришлось бы, напримѣръ, заплатить 105 р. за перевозку по поштучному тарифу, то комиссіонеръ заплатитъ по повагонному тарифу только 75 р., а изъ 30 р. выгоды—часть (нужно полагать—львиную) оставить себѣ, а другую отдастъ дѣйствительному управителю.

При такомъ положеніи дѣла, для того, чтобы судить, сколько именно стоитъ германской торговлѣ и промышленности перевозка продуктовъ по желѣзнымъ дорогамъ, было бы ошибочно обращаться къ опубликованнымъ тарифамъ. Чтобы знать, сколько публики платитъ желѣзнымъ дорогамъ, нужно прибавить къ этимъ тарифамъ еще неизвѣстныя преміи, которыми пользуются комиссіонеры черезъ группировку отправокъ. Такое положеніе вещей чрезвычайно сильно развило комиссіонерство въ Германіи и едва ли можно сомнѣваться, что эти комиссіонеры оказывали, и до настоящаго времени оказываютъ, не малое вліяніе на поддержку системы „натуральныхъ“ тарифовъ.

Здѣсь будетъ уместно вспомнить, что система „натуральныхъ“ тарифовъ дѣйствуетъ въ нѣкоторыхъ прямыхъ русскихъ сообщеніяхъ съ заграницею и что, благодаря этимъ тарифамъ, извѣстные комиссіонерскіе дома собираютъ со всѣхъ концовъ Европы отправки преимущественно въ Берлинъ для того, чтобы потомъ отправлять смѣси всевозможныхъ предметовъ повагонно въ Россію.

Повагонные тарифы „исторической“ системы, неумѣло установленные, также даютъ нѣкоторое поле для спекуляціи комиссіонеровъ,—но поле это несравненно уже, такъ какъ въ этихъ тарифахъ допускается повагонная отправка товара только одного рода, точно обозначеннаго въ самомъ тарифѣ, вслѣдствіе чего комиссіонеры уже лишены возмож-

ности дѣлать смѣси всевозможныхъ предметовъ. По нашему убѣжденію, повагонные тарифы должны устанавливаться только для такихъ грузовъ, которые, по роду своему и по условіямъ торговли, перевозятся, или могутъ перевозиться, повагонно, безъ всякаго стѣсненія для дѣйствительныхъ отправителей. Исключенія могутъ допускаться только для такихъ грузовъ, которые могутъ вредить товарамъ, нагруженнымъ вмѣстѣ съ ними, въ одномъ вагонѣ. Наилучшіе, т.-е. наиболѣе выработанные тарифы „исторической“ системы такъ и устанавливаются. Тогда спекуляція комиссіонеровъ уже совѣтъ не можетъ имѣть мѣста.

Говоря о роли количества (вѣса) въ желѣзнодорожныхъ тарифахъ, надлежитъ еще упомянуть о такъ называемыхъ рефакціонныхъ тарифахъ, практикуемыхъ въ особенности въ Америкѣ, Англии и Австріи. Рефакціоннымъ обыкновенно называютъ такой тарифъ, который даетъ уступку противъ общихъ или специальныхъ тарифовъ, только при условіи перевозки опредѣленнаго, болѣе или менѣе значительнаго, количества товара. Тарифы эти въ Австріи и Россіи обязательно публикуются на общемъ основаніи, а потому *de jure* они имѣютъ характеръ общихъ тарифовъ, примѣняемыхъ ко всѣмъ отправителямъ, выполнившимъ условія, въ нихъ обозначенныя. *De facto*, тарифы эти, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, ставятъ въ исключительное положеніе нѣкоторыхъ лицъ, а иногда поощряютъ комиссіонерство. Первый случай можетъ имѣть мѣсто, напримѣръ, если количество, обуславливающее примѣненіе рефакціоннаго тарифа, столь велико, что имъ могутъ воспользоваться только нѣкоторые самые крупные производители; второй— когда это количество недоступно дѣйствительнымъ производителямъ, а потому иногда являются комиссіонеры, которые собираютъ грузы, отправляютъ ихъ отъ своего имени и затѣмъ пользуются уступкой. Въ этомъ заключается слабая сторона рефакціонныхъ тарифовъ. Но тѣмъ не менѣе нельзя отрицать, что тарифы эти въ иныхъ случаяхъ приносятъ пользу торговлѣ, промышленности и желѣзнымъ дорогамъ. Обыкновенно каждая желѣзная дорога завалена заявленіями такого содержанія: понизьте тарифъ на такой-то предметъ до такого-то размѣра, тогда перевозка значительно увеличится. Очевидно, что желѣзная дорога, въ особенности имѣющая дефицитъ, по своей волѣ можетъ понижать тарифъ только тогда, если она имѣетъ увѣренность, что это пониженіе послужитъ къ соответствующему развитію перевозки, т.-е. къ соответствующему увеличенію ея количества. Если, по изсѣдovanіи заявленія, желѣзная дорога такой увѣренности не приобретаетъ, а между тѣмъ просимая уступка настолько велика, что можетъ оказать значительное вліяніе на финансовыя результаты, то дорога, не желая принять на себя рискъ пониженія, отъ него отказывается. Въ результатѣ, если только заявленіе

отправителя было серьезно и осуществимо, проигрывает дорога, лишаясь новых грузов, и торговля, не имѣя возможности расшириться до возможных предѣловъ. Если же дорога можетъ установить рефакціонные тарифы, то она, безъ особыхъ затрудненій удовлетворяетъ желаніе заявителя, опубликовавая просимый имъ рефакціонный тарифъ для всѣхъ отправителей. Тогда отправители, если перевезутъ определенное количество, получаютъ желаемую уступку, а если не перевезутъ, то воспользуются общими тарифами и, во всякомъ случаѣ, дорога ничего не потеряетъ. Вообще рефакціонные тарифы представляютъ собою въ желѣзнодорожной промышленности выраженіе общаго явленія, имѣющаго мѣсто во всякой торговлѣ и во всякой промышленности, а именно: продажи оптомъ. При настоящихъ экономическихъ условіяхъ цѣны оптовыхъ продажъ всегда дешевле единичныхъ. Мы могли бы указать много новыхъ теченій грузовъ, которыя получили свое существованіе и развитіе, только благодаря примѣненію рефакціонныхъ тарифовъ. Дороги не рѣшились бы для этихъ грузовъ сразу сдѣлать общіе пониженные попутные тарифы и грузы эти, можетъ быть, до сихъ поръ не имѣли бы движенія.

Итакъ, по нашему мнѣнію, не слѣдовало бы совершенно устранять возможность установленія рефакціонныхъ тарифовъ. Но мы думаемъ, что вообще къ установленію такихъ тарифовъ слѣдуетъ относиться съ крайнею осторожностью и, кромѣ существующихъ условій дѣйствія ихъ (обязательство публикаціи и примѣненія ко всѣмъ безъ исключенія отправителямъ при одинаковыхъ условіяхъ), надлежитъ не допускать дѣйствія каждаго опубликованнаго рефакціоннаго тарифа болѣе, чѣмъ на годъ времени. Въ теченіи года дорога можетъ выяснитъ полезность или бесполезность такого тарифа и, слѣдовательно, сдѣлать его общимъ или совершенно уничтожить.

*§ 4. Вліяніе расходовъ эксплуатаціи на тарифы. Мнѣніе объ определеніи тарифовъ по расходамъ эксплуатаціи. Въ действительности не существуетъ расхода перевозки даннаго товара; существуютъ только валовые расходы эксплуатаціи. Методы определенія пудо-верстныхъ расходовъ и значеніе ихъ выводовъ. Нормы пудо-верстныхъ расходовъ, которыми руководствуются желѣзныя дороги при тарифныхъ изысканіяхъ, предположительны. Нормы эти на русскихъ дорогахъ иногда преувеличиваются, что тормозитъ развитіе нѣкоторыхъ богатствъ страны. Экспериментальные способы сужденія о выгодности тарифныхъ пониженій. Способъ определенія изъ разностей однородныхъ періодическихъ расходовъ элементовъ для сужденія о возможныхъ тарифныхъ пониженіяхъ.*

Расходы эксплуатаціи вліяютъ только на одинъ изъ факторовъ

цѣны провоза, а именно на предложеніе. Вліяніе это довольно значительно, и мы уже видѣли, что, съ уменьшеніемъ расходовъ эксплуатаціи, собственный интересъ желѣзной дороги побуждаетъ ее уменьшать провозныя цѣны. Всякая промышленность, вообще говоря, не можетъ продавать свои произведенія дешевле того, во сколько онѣ обходятся производителю; но тѣмъ не менѣе на практикѣ можно видѣть исключенія изъ этого правила. Мы не будемъ говорить о случаяхъ, когда пониженія противъ стоимости производства дѣлаются для конкуренціи съ другими путями, тѣмъ болѣе, что подобныя явленія на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, вслѣдствіе ихъ задолженности государственной казнѣ, въ особенности не желательны. Но можно указать и на другіе случаи, когда такія пониженія имѣютъ разумныя оправданія. Случаи эти могутъ имѣть мѣсто всякій разъ, когда убытокъ отъ пониженія противъ стоимости производства окупается, или несомнѣнно окупится въ ближайшемъ будущемъ, доходомъ по другой статьѣ перевозки. Объяснимъ это нѣсколькими примѣрами. Дорога можетъ согласиться на перевозку свеклы до какого-либо сахарнаго завода по тарифу ниже эксплуатаціонныхъ расходовъ, зная, что перевезенная свекла дастъ дорогѣ новый грузъ—сахаръ, который имѣетъ такую цѣнность, что, вообще говоря, выдерживаетъ высокій тарифъ, если при этомъ коммерческій расчетъ убѣждаетъ, что убытокъ отъ перевозки свеклы покрывается перевозкою сахара. Въ данномъ случаѣ дорога, если не выиграетъ, то и ничего не потеряетъ. Между тѣмъ, увеличеніе производства сахара и посѣва свеклы можетъ и, вообще говоря, принести соотвѣтствующую пользу: производителю и потребителямъ сахара, производителю (землевладѣльцу) свеклы и, вообще, всѣмъ лицамъ, которые будутъ участвовать въ производствѣ и обмѣнѣ какъ сахара, такъ и свеклы. Если устройство какого-либо гужевого пути, могущаго принести пользу желѣзной дорогѣ въ смыслѣ привлеченія къ ея станціи новыхъ грузовъ, обуславливается тѣмъ, чтобы желѣзная дорога перевезла по тарифу ниже расходовъ производства необходимые для устройства гужевого пути матеріалы (камень, песокъ), то коммерческій расчетъ можетъ понудить желѣзную дорогу согласиться на низкій тарифъ, разумѣется, при увѣренности, что убытокъ этого тарифа покрывается доходомъ отъ новыхъ грузовъ. Въ результатѣ выигрываетъ дорога и всѣ тѣ лица, которые будутъ пользоваться устроеннымъ путемъ. Для регулированія мѣстныхъ портовыхъ расходовъ по вывозу и ввозу грузовъ, съ цѣлью развитія движенія черезъ этотъ портъ, дорога можетъ имѣть выгоду перевоза товары по портовымъ вѣтвямъ въ убытокъ, если убытокъ этотъ будетъ покрываться привлеченіемъ новыхъ грузовъ по главному пути, ведущему къ порту. Такія дѣйствія дороги могутъ принести пользу торговлѣ и промышленности безъ всякаго вреда для ея интере-

совь. Подобныхъ примѣровъ, когда пониженіе тарифовъ противъ стоимости производства оправдывается общими интересами и, въ результатѣ, не убыточно для дороги, конечно, можно привести очень много. Но тѣмъ не менѣе, вообще говоря, провозныя цѣны не должны быть ниже стоимости производства, т.-е. расходовъ эксплуатаціи. Нѣкоторые же лица полагаютъ, что цѣны эти должны соответствовать этимъ расходамъ, т.-е. регулироваться не по спросу и предложенію, а именно по расходамъ эксплуатаціи. Лица эти видятъ оправданіе подобнаго взгляда на провозныя цѣны въ томъ, что, какъ мы это уже говорили, идеаль новѣйшихъ экономическихъ школъ заключается въ приведеніи цѣнности всѣхъ предметовъ и услугъ къ количеству заключеннаго въ нихъ труда, а этотъ трудъ, по ихъ мнѣнію, и выражается на желѣзныхъ дорогахъ въ расходахъ производства. Мы не раздѣляемъ подобнаго мнѣнія прежде всего потому, что не считаемъ возможнымъ примѣнять къ современнымъ вопросамъ жизни научныя теоріи, которыя могутъ имѣть практическое значеніе лишь въ далекомъ будущемъ. Совершенно вѣрно, что новое направленіе въ политической экономіи видитъ *prim desiderium* въ опредѣленіи цѣнности предметовъ по количеству заключеннаго въ нихъ труда, но изъ этого нисколько не слѣдуетъ, чтобы было возможно подобное научное положеніе вводить *ex abrupto* въ жизнь во всякое время и при всякихъ обстоятельствахъ. Напротивъ, характеристическая черта новой реалистической школы заключается въ отрицаніи возможности примѣненія къ жизни какихъ-бы то ни было абсолютныхъ экономическихъ доктринъ, выводимыхъ изъ чистаго разума, безъ соображенія съ конкретными обстоятельствами: мѣстомъ, временемъ и вообще совокупностью наличныхъ условій. Между тѣмъ, очевидно, было-бы очень странно основывать цѣну провоза на трудѣ, когда эта цѣна составляетъ большую часть лишь второстепенный элементъ общей цѣны продукта, которая, при современныхъ условіяхъ, опредѣляется не по количеству овеществленнаго въ этомъ продуктѣ труда, а по спросу и предложенію. Съ другой стороны, при наличныхъ экономическихъ условіяхъ, расходы эксплуатаціи дороги не находятся въ соответствіи съ затраченнымъ трудомъ, такъ какъ расходы эти состоятъ изъ матеріаловъ и услугъ, которыя сами желѣзныя дороги покупаютъ по рыночнымъ цѣнамъ и которыя, слѣдовательно, не служатъ выраженіемъ труда, въ нихъ вложеннаго. Приведенныя указанія сами по себѣ достаточны, чтобы понять, что теорія регулированія тарифовъ по расходамъ эксплуатаціи, на практикѣ, при наличныхъ условіяхъ, непримѣнима. Но кромѣ того, — и это самое главное, — положеніе, что тарифы должны соответствовать расходамъ производства или не должны быть ниже этихъ расходовъ, въ сущности говоря, ничего реальнаго собою не выражаетъ, ибо, на практикѣ, расходъ эксплуатаціи, вызываетъ



мый перевозкою товара по данному тарифу, въ дѣйствительности никому неизвѣстенъ.

Какъ ни страннымъ можетъ показаться, съ перваго взгляда, нѣкоторымъ читателямъ настоящее наше утверженіе, тѣмъ не менѣе оно совершенно вѣрно и хорошо извѣстно лицамъ, которыя занимались опредѣленіемъ расходовъ производства.

По этому вопросу Курсель-Сенейль въ „Journal des Economistes“<sup>1)</sup> высказался такимъ образомъ:

„Лица, знакомыя съ промышленностью, знаютъ, что не существуетъ расхода производства бумажной или льняной нитки, или полосы желѣза. Существуетъ только общій расходъ производства для каждой антрепризы, и только одному хозяину ея этотъ расходъ извѣстенъ, да и то не всегда“.

Эти строки извѣстнаго французскаго экономиста безусловно справедливы и по отношенію къ желѣзнодорожной промышленности. Хотя нѣкоторыя лица, занимающіяся установленіемъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, иногда основываются на расходахъ эксплуатаціи и придаютъ имъ особое значеніе, тѣмъ не менѣе эти расходы для каждаго даннаго товара, двигающагося при данныхъ обстоятельствахъ, имъ неизвѣстны, и для своихъ соображеній они пользуются средними и предположительными величинами, выведенными при томъ большею частью съ такими приближеніями, при которыхъ о математической правильности выводовъ не можетъ быть серьезной рѣчи. Подобныя величины, по нашему мнѣнію, иногда могутъ служить только элементами, въ числѣ многихъ другихъ элементовъ, для соображеній при тарифныхъ анализахъ. Мы совершенно вышли бы изъ рамокъ нашего труда, если бы захотѣли представить здѣсь критическій обзоръ всѣхъ болѣе или менѣе извѣстныхъ методовъ опредѣленія расходовъ эксплуатаціи, вызываемыхъ перевозкою товаровъ, съ поясненіемъ, какое именно значеніе для регулированія тарифовъ выводы этихъ методовъ представляютъ.

Однако, съ цѣлю устраненія довольно распространенныхъ заблужденій, мы считаемъ полезнымъ, хотя въ нѣсколькихъ словахъ, указать на общіе приемы этихъ методовъ и, главнымъ образомъ, объяснить значеніе ихъ выводовъ. Затѣмъ мы позволимъ себѣ представить нѣкоторыя соображенія для опредѣленія такихъ величинъ, выведенныхъ изъ расходовъ эксплуатаціи, которыя, по нашему мнѣнію, могли бы служить элементами при сужденіи о размѣрахъ тарифныхъ ставокъ.

Каждая дорога вѣдетъ свои расходы эксплуатаціи по опредѣленной формѣ. Въ концѣ года отчетъ можетъ показать общій итогъ расходовъ, съ подробными подраздѣленіями ихъ на различныя расходныя статьи,

---

<sup>1)</sup> Январь 1879 года.

т.-е. на статьи, установленныя по характеру самих расходовъ. Изъ отчета можно, на примѣръ, видѣть, сколько израсходовано на содержаніе машинистовъ, на освѣщеніе поѣздовъ, на ремонтъ рельсъ и проч. Такимъ образомъ, отчетъ можетъ показать, сколько въ теченіе года израсходовано денегъ на содержаніе эксплуатаціи дороги. Но сумма, израсходованная на содержаніе эксплуатаціи, совсѣмъ не представляетъ собою дѣйствительной стоимости эксплуатаціи въ теченіи даннаго года, ибо здѣсь многое зависитъ отъ системы хозяйства и отчетности. Во всякомъ хозяйствѣ значительное количество производимыхъ расходовъ приносятъ соответствующую услугу не только въ продолженіи того года, въ который расходъ произведенъ, но и въ теченіи болѣе продолжительнаго времени. На примѣръ, если въ какомъ-либо году построенъ жилой домъ, то онъ можетъ приносить соответствующія услуги, вѣроятно, въ продолженіи всего времени существованія дороги; новый рельсъ, положенный въ путь, или новые вѣсы, поставленные на станціи, могутъ служить десятки лѣтъ. Въ силу соображеній чисто хозяйственного свойства (благопріятнаго положенія рынка, излишка свободныхъ суммъ и т. п.), хозяинъ или администрація предпріятія дѣлаютъ въ одномъ году больше указанныхъ расходовъ, а въ другомъ меньше. Если же такіе расходы сносятся по отчету по мѣрѣ производства работъ или выпуска предметовъ въ службу, то понятно, что общій итогъ расходовъ представить собою лишь сумму денегъ, израсходованныхъ въ теченіи года, но нисколько не будетъ выражать дѣйствительную годовую стоимость эксплуатаціи предпріятія. На помощь такому положенію дѣла приходятъ извѣстные приемы отчетности. Для того, чтобы годовые расходы дѣйствительно выражали собою годовую стоимость эксплуатаціи предпріятія, расходы на предметы, которые могутъ доставлять продолжительныя услуги, сносятся не разомъ, а разлагаются на болѣе или менѣе продолжительное время, соответствующее продолжительности сказанныхъ услугъ. Но такъ какъ эта продолжительность заранѣе неизвѣстна, то само собою разумѣется, что способъ раскладки расходовъ на нѣсколько лѣтъ основывается на приближеніяхъ. Въ прикладныхъ математическихъ наукахъ, во многихъ случаяхъ, примѣняются извѣстные приемы вычисленій по приближеніямъ, и о результатахъ такихъ вычисленій,—разсуждая съ практической, а не съ чисто математической точки зрѣнія,—конечно, нельзя сказать, что они неточны, тѣмъ болѣе, что въ такихъ случаяхъ опредѣляются и предѣлы приближеній, т.-е. предѣлы точности выводовъ. Но ничего подобнаго не существуетъ въ приближеніяхъ отчетовъ коммерческихъ предпріятій. Тутъ употребляются черезчуръ грубые приемы сравнительно съ приемами, практикуемыми въ прикладной математикѣ. Тѣмъ не менѣе эти приемы, если ихъ примѣнять тщательно

и систематически, въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ могутъ дать данныя, которыя, при посредствѣ извѣстныхъ математическихъ соображеній, могли бы представить возможность приблизиться къ истинной средней годовой стоимости эксплуатаціи предпріятія. Но, къ сожалѣнію, отчеты, въ особенности русскихъ желѣзныхъ дорогъ, не удовлетворяютъ указаннымъ требованіямъ, по отсутствію въ нихъ опредѣленной системы вообще, и въ частности—системы разложенія расходовъ, представляющихъ продолжительныя услуги. Въ послѣднемъ отношеніи существуетъ полная неопредѣленность дѣйствій. Въ желѣзнодорожной промышленности предметы, представляющіе продолжительныя услуги, можно подраздѣлить на инвентарь и сооружения. Что касается инвентаря, то, во-первыхъ, одна дорога причисляетъ одинъ какой-либо предметъ (напримѣръ, флагъ) къ инвентарю, а другая къ матеріаламъ. Нѣтъ вполнѣ опредѣленнаго правила о томъ, какіе предметы считать инвентаремъ. Во-вторыхъ, одніѣ дороги сносятъ полностью въ расходъ весь инвентарь, выпущенный въ службу, другія разлагаютъ этотъ расходъ на нѣсколько лѣтъ и по различнымъ способамъ, и, наконецъ, третьи (что самое худшее), нѣкоторое время держатся одной системы, а потомъ переходятъ къ другой. Что касается сооружений, то таковыя можно подраздѣлить на ремонтъ и новыя постройки. Новыя постройки обыкновенно производятся не на доходъ отъ перевозокъ, а на основные капиталы, которые для этого и увеличиваются соотвѣтственно потребностямъ. При такомъ порядкѣ, расходы на новыя постройки погашаются въ теченіи многихъ лѣтъ, посредствомъ постепеннаго удѣленія изъ расходовъ эксплуатаціи текущихъ и процентовъ погашенія на капиталы, на нихъ израсходованные. Къ сожалѣнію, и въ этомъ отношеніи нѣтъ опредѣленности. Не только на различныхъ, но даже на одной и той же дорогѣ, одни и тѣ же сооружения иногда относились на основные капиталы, а иногда на расходы эксплуатаціи. Затѣмъ, что касается ремонта, то, въ большинствѣ случаевъ, весь расходъ по этой статьѣ сносится на текущій годъ и, только въ рѣдкихъ случаяхъ, нѣкоторыя дороги особо крупныя расходы этой категоріи разлагали на нѣсколько лѣтъ, причѣмъ и въ отношеніи этой раскладки не всѣ дороги держались однихъ и тѣхъ же правилъ. Между тѣмъ, на способы раскладки этихъ расходовъ за границую обращено особое вниманіе, во избѣжаніе такихъ явленій, которыя замѣчаются въ отчетахъ русскихъ дорогъ. Такъ, напримѣръ, на ремонтъ рельсовъ, въ отчетѣ одного года показаны милліоны, а другого—десятки или сотни тысячъ. Понятно, что въ результатѣ, смотря по тому, какого порядка держится дорога относительно способовъ исчисленія расходовъ по инвентарю и сооружениямъ, годовыи итоги расходовъ, только въ зависимости отъ этихъ обстоятельствъ, могутъ колебаться на сотни тысячъ и даже на милліоны рублей. Такъ какъ

отчеты не объясняют, да вряд ли и могут объяснить, весь принятый в отчетном году порядок исчисления расходов вообще и в особенности инвентаря и сооружений, то потому самому, точный смысл расходных статей отчета может знать только администрация его составившая, и правительственные органы, если таковые производили ревизию отчета. Итакъ, зная, на что израсходованы деньги, администрация дороги все-таки может совершенно не знать годовой стоимости эксплуатации дороги, ибо для этого нужно не только держаться определенной системы относительно способа исчисления расходов по всемъ статьямъ, но кромѣ того приходится съ расходными цифрами дѣлать дополнительные расчеты. Нужно, чтобы въ годовые итоги попадали именно тѣ суммы, которыя соответствуютъ услугамъ расходныхъ предметовъ въ теченіи данного года. Для этого обыкновенно прибѣгаютъ къ приближеніямъ: но, чтобы приближенія эти давали выводы сколько-нибудь соответствующіе дѣйствительности, необходимы тщательныя документальныя изслѣдованія за нѣсколько лѣтъ и умѣнье обращаться и понимать смыслъ исчислений. Работа эта, очень сложная, всегда зависитъ во многомъ отъ личныхъ взглядовъ и опытности изслѣдователя, а иногда и невозможна даже при правильной отчетности, если только она не предвидѣла потребныхъ подраздѣленій расходовъ въ первичныхъ документахъ. Такимъ образомъ, не обосновательно Курсель-Сенейль говорить, что въ промышленности хозяинъ предприятия не всегда знаетъ даже свои общіе расходы производства. Между тѣмъ, часто лица, исчисляющія расходы перевозки, руководствуются цифрами печатныхъ отчетовъ дорогъ и потому прежде всего дѣлаютъ ошибку въ томъ, что количество денегъ, истраченныхъ дорогою въ теченіи года, принимаютъ за дѣйствительную годовую стоимость эксплуатации дороги и затѣмъ иногда на такихъ исчисленіяхъ желаютъ основывать тарифныя соображенія. Во всякомъ случаѣ, при надлежащей системѣ и программѣ отчетности, посредствомъ приближеній и при тщательной работѣ, доступной лишь самой администраціи дороги, влаждующей всеми первичными документами, все-таки возможно болѣе или менѣе точно опредѣлять дѣйствительную стоимость эксплуатации дороги въ данномъ году, какъ въ общемъ итогѣ, такъ и по отдѣльнымъ расходнымъ статьямъ. Предположимъ, что такая работа сдѣлана, и посмотримъ теперь, посредствомъ какихъ наиболѣе употребительныхъ приемовъ, на основаніи итоговъ, выражающихъ дѣйствительную годовую стоимость эксплуатации дороги, опредѣляютъ стоимость перевозки пассажировъ и грузовъ.

Для такого опредѣленія нужно найти: какіе изъ годовыхъ расходовъ, или изъ ихъ частей, должны относиться къ пассажирскому движе-

нію, а какіє къ товарному. Иначе говоря, какіє расходы, или какая часть расходовъ, вызывалась движеніемъ пассажировъ, а какая—движеніемъ грузовъ. Хотя подобныя работы дѣлались довольно часто, тѣмъ не менѣе, мы не можемъ не сказать, что всѣ онѣ основаны на довольно произвольныхъ предположеніяхъ и потому, вѣроятно, не вполне соответвуютъ истинѣ. Какъ, на примѣръ, опредѣлять, какая часть расходовъ на личный составъ должна относиться на пассажирское движеніе, а какая на товарное? Положимъ, можно выдѣлить личный составъ (машинисты, кондукторы, смазчики и т. п.), который занимается спеціально при пассажирскихъ поѣздахъ, отъ того, который занимается при товарныхъ; но затѣмъ остается громадное большинство личного состава, работающего, какъ для пассажирскаго, такъ и для товарнаго движенія. Найти, сколько именно труда и заботъ этотъ личный составъ употребляетъ на то и другое движеніе, невозможно; а потому и подраздѣленіе расхода личного состава на товарное и пассажирское движеніе можетъ основываться только на предположеніяхъ. Одинъ дѣлитъ этотъ расходъ пропорціонально пассажирскимъ и товарнымъ поѣздо-верстамъ; другой дѣлаетъ при этомъ нѣкоторую произвольную надбавку расхода на пассажирское движеніе на томъ основаніи, что пассажирское движеніе вызываетъ болѣе заботъ и работы; третій дѣлаетъ подраздѣленіе по категоріямъ личного состава, употребляя все-таки для каждой категоріи болѣе или менѣе произвольный приемъ, и т. п. Возьмемъ другой примѣръ. Какъ опредѣлять, какая часть расхода на ремонтъ рельсъ должна падать на пассажирское, а какая на товарное движеніе? Одни подраздѣляютъ этотъ расходъ пропорціонально пассажирскимъ и товарнымъ поѣздо-верстамъ, вагонововерстамъ, или, наконецъ, пудо-верстамъ валового вѣса. Другіе увеличиваютъ долю расхода, падающаго на пассажирское движеніе, въ виду большей скорости такового, причеиъ нѣкоторые дѣлаютъ это увеличеніе по одному способу, а иные по другому. Можно думать, что ремонтъ рельсъ, при одинаковой массѣ движенія, увеличивается вмѣстѣ съ дѣйствительною скоростью. На этомъ основаніи одни изслѣдователи, при подраздѣленіи расхода на ремонтъ рельсъ на пассажирское и товарное движеніе, подраздѣляютъ такое по количеству и скорости движенія, а другіе—по количеству движенія и по квадрату скорости, т.-е. пропорціонально живой силѣ. Мы, съ своей стороны, находимъ, что расчеты, какъ по одному, такъ и по другому способу, произвольны, ибо, хотя изнашивание рельсъ должно увеличиваться вмѣстѣ со скоростью движенія, но въ какомъ именно соотношеніи, это неизвѣстно. Мы не говоримъ уже о томъ, что при подобныхъ расчетахъ принимаются произвольныя скорости. Обыкновенно ихъ берутъ изъ росписаній, высчитывая среднюю арифметическую скорость росписанія по перегонамъ. При такомъ опредѣ-

лени прежде всего дѣлають ошибку въ томъ, что недостаточно принимаютъ во вниманіе протяженія пробѣга при различныхъ скоростяхъ, а затѣмъ,—что самое главное,—предполагаемую скорость по росписаніямъ принимаютъ за дѣйствительную. Между тѣмъ, практикамъ отлично извѣстно, что, при скорости по росписанію въ 45 верстъ въ часъ, скорость въ пути можетъ достигать 80 верстъ, а при 20,—60 верстъ въ часъ. Слѣдовательно, врядь-ли основательно принимать за основаніе расчеты средня скорости изъ росписаній. Мы привели только два примѣра пріемовъ, употребляемыхъ для распределенія годовой стоимости эксплуатаціи дороги на пассажирское и товарное движеніе, чтобы показать характеръ подобныхъ расчетовъ; но этотъ характеръ произвольности предположеній, приблизительно, одинаковъ почти для всѣхъ расходныхъ статей отчета. Такимъ образомъ, трудно вѣрять въ особую точность результатовъ, полученныхъ отъ подобныхъ подраздѣленій общей стоимости годовыхъ расходовъ на пассажирское и товарное движеніе. Тѣмъ не менѣе, коль скоро такое подраздѣленіе сдѣлано, то, зная числа пассажиро-верстъ и пудо-верстъ чистаго груза, соответствующія данному году, черезъ простое дѣленіе однихъ чиселъ на другія, получается средняя стоимость пассажиро-версты и пудо-версты. Но и здѣсь дѣло не обходится безъ нѣкоторыхъ приближеній, такъ какъ для получения пудо-верстъ приходится поштучные предметы переводить въ пуды по среднему приблизительному вѣсу. Указаннымъ способомъ нѣкоторыя лица, дѣлавшія исчисленія, получали, что на русскихъ дорогахъ стоимость пудо-версты товаровъ въ среднемъ выводѣ приблизительно колеблется между  $\frac{1}{30}$  и  $\frac{1}{40}$  коп. Во Франціи подобными исчисленіями занимались извѣстные ученые, включая въ это число и Соважа (M. Sauvage), которые, при всемъ несовершенствѣ методовъ исчисленія, но при присущей имъ научной эрудиціи, все-таки могли избѣгнуть значительныхъ погрѣшностей. Кромѣ того, исчисленія эти производились тамъ не урывками, а систематически, за продолжительное время. Согласно этимъ исчисленіямъ, средняя стоимость перевозки тонны товара на километръ разстоянія опредѣлилась въ три сантиметра. Эту цифру высчиталъ и Соважъ. Въ русской валютѣ предыдущая цифра стоимости тонно-километра, переведенная на пудо-версту, будетъ по курсу *al pari*,— $\frac{1}{76}$  коп., а по курсу 100 р. = 240 фр. —  $\frac{1}{46}$  коп. Понятно, что на французскихъ дорогахъ средняя стоимость пудо-версты должна быть меньше, нежели на русскихъ, уже потому, что на первыхъ количество движенія значительно больше, нежели на вторыхъ.

Для опредѣленія средней стоимости перевозки единицы вѣса товара на единицу разстоянія существуютъ также различныя эмпирическія формулы. Такъ какъ формулы эти не могутъ объять всѣхъ индивидуаль-

ныхъ условий эксплуатаціи дороги, то выводы ихъ довольно гадательны <sup>1)</sup>. Формулы эти, конечно, содержатъ коэффициенты, которые были опредѣлены сообразно условіямъ тѣхъ дорогъ, для которыхъ онѣ были созданы, или къ которымъ примѣнялись. Для того, чтобы примѣнять эти формулы къ русскимъ дорогамъ, нужно прежде всего удостовѣриться, соотвѣтствуютъ-ли эти коэффициенты условіямъ русскихъ дорогъ, какою работою, сколько намъ извѣстно, никто не занимался.

Предположимъ, что для какой-либо дороги указаннымъ способомъ опредѣлена средняя стоимость пудо-версты товара въ опредѣленный годъ. Спрашивается, какое значеніе можетъ имѣть эта цифра для тарифныхъ соображеній? Цифра эта можетъ служить для сравненія средней стоимости перевозки пудо-версты товара съ средней выручкой съ пудо-версты въ томъ же году. Если первая цифра будетъ ниже второй, то значить, дорога по товарному движенію получила соотвѣтствующій чистый доходъ. Если выше, то значить, дорога работала въ убытокъ. Но эти указанія, въ сущности говоря, ничего полезнаго для регулированія тарифовъ не выражаютъ. Кромѣ того, такъ какъ почти всѣ русскія желѣзныя дороги получаютъ свой чистый доходъ отъ товарнаго движенія, ибо пассажирское движеніе, если не приноситъ убытка, то во всякомъ случаѣ не даетъ и замѣтной прибыли; слѣдовательно, тѣ же факты, и въ особенности убыточность товарнаго движенія, и безъ сложныхъ исчисленій, обнаружатся прямо состояніемъ кассы. Изъ непосредственнаго сравненія средней стоимости перевозки пудо-версты товара съ средней доходностью отъ той же пудо-версты нельзя слѣлать никакого заключенія о качествѣ тарифовъ желѣзной дороги. Тарифы могутъ быть хороши, т.-е. совершенно вѣрно направлены къ извлеченію наибольшаго чистаго дохода, и при этомъ средняя стоимость перевозки можетъ быть выше средней доходности, и обратно, при неудовлетворительно разработанныхъ тарифахъ, средняя стоимость перевозки можетъ быть ниже средней доходности. Первый случай можетъ имѣть мѣсто на дорогѣ, находящейся въ неблагопріятныхъ условіяхъ по отно-

<sup>1)</sup> Изъ всѣхъ подобныхъ формулъ заслуживаютъ вниманія нижеслѣдующія весьма часто примѣняемыя во Франціи и, по показаніямъ лицъ авторитетныхъ дающія результаты, довольно близкіе къ полученнымъ по другимъ методамъ, выше указаннымъ. Формулы эти таковы:

$$D = 0.85 + \frac{12 + 8K}{\sqrt{2B}} \quad (a).$$

$$D = 0.90 + \frac{6 + 6K}{\sqrt{2B}} \quad (b).$$

$$D = 1.00 + \frac{16 + 6K}{B} \quad (b)$$

шенію возможности прилива къ ней грузовъ, въ количественномъ и качественномъ отношеніи (дорога бѣдная грузамъ), а второй, обратно, на дорогѣ, для которой эти условія расположены благопріятно (дорога богатая грузамъ). При мелѣе удовлетворительныхъ тарифахъ, на первой дорогѣ, средняя стоимость перевозки съ пудо-версты была бы еще выше средней доходности съ той же единицы, а при болѣе разумныхъ тарифахъ, на второй дорогѣ, средняя стоимость перевозки была бы еще ниже средней выручки.

Средняя стоимость перевозки пудо-версты товара не можетъ служить, при тарифныхъ соображеніяхъ, указаніемъ предѣла, за который провозныя ставки не должны понижаться, ибо средняя стоимость перевозки пудо-версты товара не выражаетъ стоимости перевозки того или тѣхъ именно товаровъ, для которыхъ тарифъ устанавливается. Стоимость перевозки пудо-версты товара по данной дорогѣ зависитъ главнымъ образомъ: а) отъ условій удобства помѣщенія товара въ вагонѣ (его плотности),—ибо, чѣмъ меньше займетъ онъ мѣста, тѣмъ менѣе онъ будетъ вызывать своимъ передвиженіемъ перевозку мертваго груза (тара вагоновъ); б) отъ разстоянія перевозки.—ибо стоимость перевозки товара складается изъ двухъ величинъ: одной постоянной,—не зависящей отъ разстоянія пробѣга (пріемъ, нагрузка, выгрузка и сдача товара, маневры и т. п.), и другой,—зависящей отъ этого разстоянія: слѣдовательно, первая величина будетъ тѣмъ тяжелѣе ложиться на версту пробѣга груза, чѣмъ меньше этотъ пробѣгъ; в) отъ времени года, въ которое товаръ перевозится.—ибо вообще въ холодное время перевозка обходится дороже, нежели въ теплое; г) отъ профили (уклоны и кривыя) того именно протяженія дороги, по которому пробѣгаетъ грузъ; д) отъ количества движенія на этомъ протяженіи дороги,—потому что, при большемъ количествѣ совершенныхъ пудо-верствъ, общіе расходы производства ложатся въ меньшемъ размѣрѣ на каждую пудо-версту; е) отъ равномерности движенія, въ количественномъ отношеніи, на участкѣ пробѣга груза.—ибо, при колебаніи движенія, иногда со дня на день.

---

гдѣ D—представляетъ расходъ съ тонно-километра въ сантимахъ; B—выручку отъ товарнаго движенія, выраженную въ единицахъ десяти тысячъ франковъ, а K—виртуальный коэффициентъ, т.-е. отношеніе виртуальной длины къ дѣйствительной длинѣ дороги. (Виртуальная длина дороги можетъ быть опредѣлена слѣдующимъ образомъ: зная усиліе тяги, пронходящее отъ подъёмовъ и кривыхъ данной дороги, опредѣляютъ, какое горизонтальное удлинненіе пути соответствуетъ этому усилію. Сдѣлавъ это вычисленіе въ оба направленія дороги и прибавляя среднюю арифметическую обоихъ результатовъ, такимъ образомъ полученныхъ, къ дѣйствительной длинѣ дороги, получится ея виртуальная длина). Формула (а) должна примѣняться при доходѣ на километръ между 30.000 и 150.000 франковъ; (б)—между 10.000 и 30.000 и (в)- -ниже 10.000.



приходится содержать силы и средства для совершенія движенія на этомъ участкѣ, если не по наибольшему, то во всякомъ случаѣ по движенію выше средняго; ж) отъ равномерности движенія по направленіямъ на томъ протяженіи дороги, по которому грузъ пробѣгаетъ,—ибо, при неодинаковомъ количествѣ движенія въ обоихъ направленіяхъ, перевозка грузовъ въ одномъ изъ нихъ вызываетъ обратное возвращеніе порожняго подвижнаго состава въ другомъ, а стоимость перевозки этого подвижнаго состава ложится громаднымъ бременемъ на стоимость перевозки груза; и проч. и проч.

Изъ изложеннаго видно, что, смотря по условіямъ, при которыхъ совершается перевозка извѣстнаго груза, стоимость его провоза съ пудо-версты можетъ быть чрезвычайно различна, и что, слѣдовательно, средняя стоимость пудо-версты не можетъ даже приблизительно выразить дѣйствительную стоимость провоза этого груза. Этой послѣдней стоимости, или расхода на перевозку именно даннаго товара, практически не существуетъ, точно такъ, какъ не существуетъ расхода производства бумажной нитки или полосы желѣза, какъ совершенно вѣрно указываетъ Курсель-Сенейль, въ приведенной ранѣе выдержкѣ изъ его статьи.

Во всякой промышленности расходы производства, въ теоретическомъ смыслѣ, могутъ быть подраздѣлены на двѣ категоріи: на расходы общіе, не зависящіе отъ количества производства, и на расходы, зависящіе отъ этого количества. Предположимъ, что часть годовой стоимости эксплуатаціи какой-либо желѣзной дороги, соответствующая перевозкѣ грузовъ, подраздѣлена практически на двѣ части: на не зависящую отъ количества движенія и на зависящую отъ этого количества. Если затѣмъ эту послѣднюю часть раздѣлить на общее количество товарныхъ пудо-верстъ, то получится та часть средней стоимости пудо-версты товара въ данномъ году, которая зависитъ отъ количества движенія.

Нѣкоторые лица принимаютъ эту часть средней стоимости пудо-версты за низшій предѣлъ тарифныхъ ставокъ. Ранѣе нежели разсматривать, насколько этотъ предѣлъ по существу можетъ соответствовать дѣйствительности, мы должны прежде всего сказать, что указанное подраздѣленіе расходовъ на зависящіе и не зависящіе отъ количества движенія, легко представляемое воображеніемъ, на практикѣ очень трудно исполнимо. Здѣсь опять прибѣгаютъ къ приближеніямъ, которыя, по произвольности предположеній, столь же грубы, какъ и тѣ, при помощи коихъ расходы подраздѣляются на зависящіе отъ передвиженія пассажирскіе и на вызываемые передвиженіемъ товаровъ. Обратимся къ примѣрамъ. Какъ подраздѣлить расходъ личнаго состава на зависящій и не зависящій отъ движенія? Понятно, что число служащихъ, работающихъ непосредственно при поѣздахъ (машинисты, кочегары, кондуктора и т. п.),

зависитъ отъ количества движенія. Но эта зависимость все-таки не выражается прямымъ пропорціональнымъ отношеніемъ, какъ это обыкновенно принимаютъ вычислители расходовъ: каждая дорога для того, чтобы удовлетворять потребностямъ торговли и промышленности, при вѣдѣніи въ теченіи года количества движенія, не можетъ содержать этихъ лицъ на подневномъ заработкѣ въ числѣ, постоянно соответствующемъ этому количеству, а должна, какъ бы ни былъ малъ размѣръ движенія въ данное время года, имѣть постоянную численность этихъ служащихъ (кадръ), если не по наибольшему, то, во всякомъ случаѣ, по выше среднему размѣру движенія. Затѣмъ, какъ подраздѣлить наибольшій расходъ на остальныхъ служащихъ? Какъ найти ту формулу, которая опредѣлила бы зависимость труда и заботы начальника станціи отъ числа проходящихъ черезъ его станцію поѣздовъ? Очевидно, что для такого подраздѣленія нѣтъ никакихъ положительныхъ данныхъ, а потому подраздѣленіе это дѣлается по усмотрѣнію вычислителя. Перейдемъ къ другому примѣру. Какъ подраздѣлить расходъ на возобновленіе шпаль: на часть, зависящую и не зависящую отъ движенія? Шпалы имѣютъ извѣстный срокъ службы, зависящій не только отъ качества самихъ шпаль, но также и отъ качества балласта, успѣшности отвода отъ нихъ воды и проч. Въ этомъ отношеніи продолжительность службы шпаль почти не зависитъ отъ количества движенія. Но, съ другой стороны, порча шпаль отъ перешивки пути, а равно усилій, стремящихся на кривыхъ раздвигать путь, зависитъ отъ количества и скорости движенія. Такимъ образомъ, причислять весь расходъ на возобновленіе шпаль къ расходамъ, не зависящимъ отъ движенія, врядъ ли правильно; всякое же отдѣленіе части этого расхода на расходъ, зависящій отъ движенія, будетъ основано на предположеніи. Эти два примѣра могутъ служить для обрисовки характера произвольности подраздѣленій, на зависящія и не зависящія отъ движенія, почти всѣхъ остальныхъ расходныхъ статей.

Но предположимъ, что опредѣлена та средняя стоимость пудо-версты товара, которая зависитъ отъ количества движенія. (Русскія дороги принимаютъ эту стоимость отъ  $\frac{1}{70}$  до  $\frac{1}{120}$  коп.). Почему же эта величина можетъ быть принята за низшій предѣлъ провозныхъ ставокъ? Тѣ, которые это принимаютъ, разсуждаютъ слѣдующимъ образомъ: „я желаю взять за провозъ возможно дороже, но я не могу взять больше такой-то ставки, ибо это мнѣ не дозволяютъ условія спроса. Если эта ставка не будетъ примѣняться, то грузъ, или не пойдетъ совсѣмъ, или пойдетъ въ меньшемъ количествѣ. Но такъ какъ расходы, не зависящіе отъ движенія, мнѣ все-таки придется производить (пойдетъ ли этотъ грузъ или нѣтъ), то вмѣсто того, чтобы лишиться перевозки этого груза

совѣтъ, или его значительной части, мнѣ выгоднѣе его перевезти по низкому тарифу, лишь бы онъ мнѣ далъ нѣкоторую выгоду сверхъ того, что перевозка его мнѣ будетъ непосредственно стоить“. Въ томъ случаѣ, когда общіе расходы дѣйствительно неизбѣжны, или если они покрываются доходомъ отъ другихъ перевозокъ, то приведенное разсужденіе совершенно правильно, и слѣдовательно,—рѣшеніе будетъ также правильно, насколько средняя стоимость пудо-версты товара, зависящая отъ количества движенія, будетъ дѣйствительно представлять непосредственный расходъ передвиженія пуда даннаго товара на версту разстоянія, за исключеніемъ общихъ, постоянныхъ расходовъ. Но, не говоря уже о томъ, что указанная средняя стоимость, выведенная посредствомъ цѣлаго ряда предположеній, ничего реального представить не можетъ, скажемъ только, что сами среднія величины существуютъ лишь на бумагѣ, а не въ жизни. Въ дѣйствительности, передвиженіе каждаго пуда товара вызываетъ различный расходъ. Это разнообразіе можетъ колебаться въ весьма широкихъ предѣлахъ. Для нагляднаго уясненія этого обратимся къ примѣрамъ. Обыкновенно движеніе на желѣзныхъ дорогахъ не производится въ одинаковыхъ размѣрахъ въ обоихъ направленіяхъ. Въ одномъ направленіи идетъ большее количество грузовъ, нежели въ другомъ. Но тѣмъ не менѣе, вслѣдствіе періодичности уменьшенія или увеличенія теченія грузовъ, то въ одномъ, то въ другомъ направленіи, въ нѣкоторые промежутки времени, теченіе грузовъ въ направленіи наименьшаго движенія (обратное направленіе) можетъ быть значительнѣе, нежели въ направленіи наибольшаго движенія (прямое направленіе).

Если мы будемъ имѣть въ виду грузъ, который двигается въ обратномъ направленіи въ тѣ именно сезоны, когда движеніе по прямому направленію всегда сильнѣе, нежели по обратному, то этотъ грузъ будетъ вызывать самые ничтожные расходы, ибо онъ можетъ перевозиться въ вагонахъ, которые должны возвращаться въ обратномъ направленіи порожними. Разъ идетъ обратный поѣздъ порожнихъ вагоновъ, то будетъ ли нагруженъ грузъ въ нѣсколько изъ этихъ вагоновъ или не будетъ,—это обстоятельство, практически, почти не имѣетъ никакого вліянія на увеличеніе расходовъ. Если мы будемъ въ данномъ случаѣ говорить о грузѣ, который слѣдуетъ въ прямомъ направленіи, то этотъ грузъ будетъ вызывать значительные расходы, такъ какъ для передвиженія этого груза нужно не только передвигать вмѣстѣ съ грузомъ и тару вагона, въ которомъ онъ помѣщается, но, кромѣ того, нужно ранѣе произвести расходъ на передвиженіе порожняго вагона до той именно станціи, на которой грузъ этотъ долженъ нагружаться. Если, наконецъ, грузъ можетъ слѣдовать и въ прямомъ и въ обратномъ направленіи, то

онъ вызываетъ расходъ большій, нежели въ первомъ случаѣ, и меньшій, ежели во второмъ. Предполагая, что средняя стоимость пудо-версты, зависящая отъ количества движенія, будетъ, напримѣръ,  $\frac{1}{100}$  коп., то въ первомъ случаѣ эта стоимость можетъ понижаться до  $\frac{1}{200}$  и  $\frac{1}{300}$ , а можетъ быть еще ниже,—во второмъ же случаѣ она можетъ повышаться до  $\frac{1}{90}$  и  $\frac{1}{70}$ , а можетъ быть еще выше. Подобныхъ примѣровъ, наглядно показывающихъ, что, при различныхъ условіяхъ передвиженія груза, дѣйствительная стоимость этого передвиженія колеблется весьма сильно, можно привести множество, ибо, въ сущности говоря, движеніе каждаго груза вызываетъ различный расходъ. Слѣдовательно, средняя стоимость пудо-версты, будетъ ли она заключать въ себѣ общіе расходы или нѣтъ, не можетъ служить низшимъ предѣломъ для провозныхъ ставокъ, ибо, для нѣкоторыхъ грузовъ, эта средняя стоимость будетъ низка, а для другихъ высока. При руководствѣ среднею стоимостью пудо-версты, какъ низшимъ тарифнымъ предѣломъ, въ послѣднемъ случаѣ, могутъ не осуществляться тарифы, которые, не нанося никакого убытка желѣзнымъ дорогамъ, могли бы способствовать оживленію такихъ богатствъ страны, которыя еще понижѣ находятся въ парализованномъ состояніи.

По нашему глубокому убѣжденію, истинная государственная политика желѣзно-дорожныхъ тарифовъ въ Россіи должна стремиться прежде всего къ тому, чтобы каждый товаръ платилъ за перевозку такой сборъ, какой онъ можетъ платить на основаніи совокупности условій спроса и предложенія. Если затѣмъ являются производства, которыя не могутъ развиваться при существующихъ тарифахъ, то недостаточно въ такихъ случаяхъ ограничиваться ссылкой на какія-то произвольно-исчисленные среднія стоимости провоза, а по крайней мѣрѣ необходимо болѣе логичное доказательство, что тѣ тарифы, въ которыхъ нуждается страна, убыточны для желѣзныхъ дорогъ. Мы идемъ далѣе и скажемъ, что, по нашему убѣжденію, на обязанности желѣзныхъ дорогъ лежить, не ожидая постороннихъ заявленій, будить спящія силы, толкать впередъ предприимчивость и вызывать къ жизни тѣ богатства страны, которыя, до настоящаго времени, находятся въ полумертвомъ состояніи. Намъ скажутъ: „Нельзя же отрицать, что всякому тарифному пониженію долженъ быть предѣлъ, ниже котораго тарифъ дѣлается убыточнымъ. Если вы находите, что тѣ предѣлы, которыми руководствуются теперь русскія дороги,—нерациональны, то какими же приемами, по вашему мнѣнію, слѣдуетъ руководствоваться, чтобы, съ одной стороны, не работать въ убытокъ, а съ другой, не тормозить экономического развитія страны?“ Исходя изъ положенія, что расходовъ на передвиженіе извѣстныхъ опредѣленныхъ товаровъ практически не существуетъ, а существуетъ лишь валовой расходъ эксплуатаціи, мы находимъ, что прежде

всего, элементомъ для сужденія о выгодности или невыгодности извѣстныхъ тарифовъ на дорогѣ благоустроенной, на которой всѣ расходы уже вошли въ нормальную колею, можетъ служить послѣдовательное, систематическое изученіе измѣненія общаго чистаго дохода подъ вліяніемъ дѣйствія различныхъ тарифовъ. Изучая изъ года въ годъ колебаніе чистаго дохода при дѣйствіи различныхъ необходимыхъ тарифныхъ пониженій для новыхъ грузовъ и имѣя при этомъ подъ руками точную и подробную денежную и количественную статистику грузовъ, конечно возможно, съ теченіемъ времени, судить болѣе или менѣе правильно о дѣйствіи пониженныхъ провозныхъ цѣнъ на результаты эксплуатаціи. Этотъ приемъ общепотребителенъ какъ въ торговлѣ, такъ и въ промышленности. При осторожномъ веденіи дѣла и постоянномъ возможно точномъ изслѣдованіи результатовъ необходимыхъ тарифныхъ пониженій, тутъ не можетъ быть серьезнаго риска. Если бы русскія дороги, существующія уже болѣе десяти лѣтъ, занимались послѣдовательно подобными изслѣдованіями, а для этого вели бы подробно, систематически и опредѣленно отчетность по расходамъ эксплуатаціи и статистику движенія параллельно тарифнымъ измѣненіямъ, то, вѣроятно, онѣ уже имѣли бы достаточно точное представленіе о вліяніи тарифныхъ пониженій для новыхъ грузовъ на результаты эксплуатаціи, т.-е., на чистую доходность. Далѣе мы думаемъ, что и средняя стоимость перевозки товаровъ съ пудо-версты могла бы также служить элементомъ для сужденія о выгодности или убыточности необходимыхъ тарифныхъ пониженій, но при условіи, чтобы эта стоимость выводилась изъ расходовъ, выражающихъ дѣйствительную годовую стоимость эксплуатаціи дороги, и чтобы подраздѣленіе расходовъ на пассажирское и товарное движеніе дѣлалось систематически, съ разумѣніемъ сущности производимыхъ математическихъ операций. Послѣдовательное сравненіе, за достаточно продолжительное время, такой средней стоимости пудо-версты съ среднею выручкою на пудо-версту, при извѣстности изъ денежной и количественной статистики движенія грузовъ дѣйствія сдѣланныхъ тарифныхъ пониженій на среднюю выручку, могло бы также дать нѣкоторыя указанія о вліяніи тарифныхъ пониженій на результаты эксплуатаціи.

Указанные приемы, требующіе опредѣленныхъ и подробныхъ отчетовъ и статистическихъ данныхъ, значительнаго труда и продолжительнаго времени, представляютъ собою методъ экспериментальный. Въмѣсто того, чтобы бояться необходимыхъ тарифныхъ пониженій, потому что эти пониженія ниже среднихъ пудо-верстныхъ стоимостей провоза, въ достаточной мѣрѣ произвольно исчисленныхъ,—мы рекомендуемъ дѣлать постепенныя пониженія для новыхъ грузовъ и затѣмъ, вооружась всѣми необходимыми цифровыми данными, слѣдить за результа-

тами вліянія этихъ пониженій на чистую доходность; ибо, практически, только размѣръ этой доходности служить вѣрнымъ указаніемъ дѣйствія тарифныхъ мѣропріятій. Только такимъ путемъ возможно составить себѣ ясное представленіе о выгодности или убыточности тарифныхъ пониженій для новыхъ грузовъ. При такомъ образѣ дѣйствія мы не предвидимъ серьезнаго риска для желѣзныхъ дорогъ. Говоря вообще, мы думаемъ, что для дорогъ практически убыточны преимущественно только тѣ провозныя цѣны, которыя ниже цѣнъ провоза, опредѣленныхъ спросомъ и предложениемъ. Во всякомъ же случаѣ, дороги, вѣроятно, теряютъ больше отъ того, что по обстоятельствамъ, отъ нихъ независящимъ <sup>1)</sup>, въ убытокъ государственной казны и безъ разумной пользы для торговли и промышленности, не взимаютъ за нѣкоторые грузы тѣхъ цѣнъ, которыя грузы эти могли бы перенести, нежели теряютъ отъ того, что за другіе грузы, для пользы торговли и промышленности и въ видахъ развитія богатства страны, будутъ взимать тѣ провозныя цѣны, при отсутствіи которыхъ сказанные грузы не могутъ передвигаться, хотя бы эти цѣны были очень низки. Если затѣмъ находятъ полезнымъ имѣть предѣлъ для необходимыхъ тарифныхъ пониженій, то,—согласно понятію о предѣлѣ,—таковой конечно не можетъ выразиться среднею стоимостью пудо-версты, хотя бы безъ общихъ расходовъ. Предѣломъ въ данномъ случаѣ будетъ расходъ передвиженія такого товара, который двигается при условіяхъ, вызывающихъ наименьшіе расходы. Такой товаръ будетъ тотъ, который почти не вызываетъ никакихъ расходовъ, а именно—двигающійся въ обратномъ направленіи. Но если искать предѣла въ равномерномъ движеніи въ обѣ стороны, при наиболѣе благопріятныхъ условіяхъ, то въ такомъ случаѣ, по нашему мнѣнію, надлежитъ принимать во вниманіе только неизбѣжные расходы, связанные съ такою перевозкою, какъ-то: расходъ на топливо, на паровозную и поѣздную прислугу, на поѣздныя и паровозныя принадлежности, на освѣщеніе, смазку и чистку подвижного состава и, пожалуй, незначительную долю расхода на ремонтъ рельсъ и подвижного состава. И въ такомъ случаѣ этотъ предѣлъ будетъ всегда ниже  $\frac{1}{200}$  коп. съ пудо-версты <sup>2)</sup>.

Въ заключеніе мы позволимъ себѣ представить нѣкоторыя теоретическія соображенія, касающіяся опредѣленія изъ расходовъ эксплуатаціи

<sup>1)</sup> Высшія предѣльныя тарифныя нормы (§ 7).

<sup>2)</sup> На Юго-Западныхъ дорогахъ въ 1881 году расходы съ поѣздо-версты были: содержаніе поѣздной прислуги 3.975 коп.; содержаніе поѣздныхъ принадлежностей 0.305 коп.; содержаніе паровозной прислуги, ревизоровъ вагоновъ, аген-

такихъ величинъ, которыя, какъ намъ кажется, также могли бы служить элементами для сужденія о возможныхъ тарифныхъ пониженіяхъ.

Представимъ себѣ дорогу, находящуюся въ эксплуатаціи и дающую извѣстный чистый доходъ. Такая дорога уже имѣетъ болѣе или менѣе опредѣленное количество грузовъ, соответствующее ея экономическому положенію и дѣйствующимъ тарифамъ. Засимъ являются новыя грузы, требующіе, для возможности передвиженія, тарифныхъ пониженій. Возникаетъ вопросъ: до какихъ размѣровъ возможны эти пониженія, чтобы при этомъ дорога не понесла убытка? Вопросъ такимъ образомъ сводится не къ опредѣленію того, что стоило дорогѣ передвиженіе тѣхъ грузовъ, которые по ней постоянно двигаются, а къ опредѣленію того, сколько будетъ стоить передвиженіе новыхъ, излишнихъ грузовъ, сверхъ тѣхъ, которые дорога обыкновенно перевозитъ. Для разрѣшенія этого вопроса предположимъ, что дорога имѣетъ правильно и систематически составленные періодическіе (лучше всего мѣсячныя) отчеты о произведенныхъ расходахъ, выражающіе возможно точнѣе стоимость эксплуатаціи въ эти періоды, а равно числа пудо-верстъ груза, совершенныя дорогою въ эти періоды, отдѣльно, по прямому и обратному направленіямъ движенія. Размѣры періодическихъ расходовъ зависятъ отъ количества и характера совершеннаго въ эти періоды движенія, и отъ времени, къ которому они относятся. Напримѣръ: ремонтъ пути и сооружений производится въ теплое время, а потому расходы на ремонтъ въ зимніе періоды будутъ меньше, нежели въ лѣтніе, при одинаковомъ количествѣ и характерѣ движенія. Кромѣ того, иногда, являются экстраординарные расходы: очистка заносовъ, пожарные убытки и т. п. Но если исключить изъ отчетовъ подобные экстраординарные расходы и сравнивать между собою по возможности однородные періоды, то послѣдовательныя разности расходовъ въ эти періоды будутъ выражать собою, болѣе или менѣе точно, увеличеніе расходовъ эксплуатаціи только въ зависимости отъ измѣненія количества и характера движенія и при этомъ только движенія товарнаго. Дѣйствительно, такъ какъ обыкновенно количество пассажирскихъ поѣздо-верстъ съ мѣсяца на мѣсяцъ не мѣняется, то расходы, вызываемые собственно пассажирскимъ движеніемъ, будутъ взаимно исключаться въ разностяхъ

---

товъ по передачѣ вагоновъ и рабочихъ при депо—3.934 коп.; премія, суточные и разъѣздныя деньги тѣмъ-же лицамъ—2.854 коп.; квартирныя—0.879 коп.; топливо паровозовъ—17.381 коп.; освѣщеніе паровозовъ—0.117 коп.; смазка паровозовъ и товарныхъ вагоновъ—2.247 к.; чистка паровозовъ—0.405 к.; содержаніе паровозныхъ инструментовъ и принадлежностей—0.059 к.; а всего—32.156 коп.; половина ремонта паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ—13.339 коп.; половина ремонта рельсъ и скрѣпленій—8.781 коп. Итого—54.276 коп. При составѣ поѣзда въ 30 вагоновъ, полныхъ грузомъ, расходъ съ пудо-версты будетъ:  $\frac{1}{336}$  коп.

периодических расходов. Если полученные такимъ образомъ разности расходовъ сравнивать съ соответствующими разностями совершенныхъ въ тѣ-же періоды пудо-верствъ груза, прямого и обратнаго, и дѣлать эти сравненія за продолжительное время, то конечно, этимъ путемъ, можно, въ теченіи достаточно продолжительнаго времени, составить себѣ довольно опредѣленное понятіе о томъ, какіе именно расходы вызываются увеличеніемъ движенія грузовъ. Для опредѣленія нормъ этихъ расходовъ, можно, конечно, прибѣгать къ извѣстнымъ, для подобныхъ случаевъ, математическимъ приемамъ <sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Предположимъ, что указаннымъ способомъ опредѣлены п системы одновременныхъ значений трехъ переменныхъ величинъ:  $z$  (разность расходовъ двухъ періодовъ),  $x$  (разность прямыхъ пудо-верствъ тѣхъ-же періодовъ) и  $y$  (разность обратныхъ пудо-верствъ, соответствующихъ тѣмъ-же періодамъ). Нужно полагать, что эти переменныя связаны между собою линейною зависимостью вида:

$$z = ax + by + c \dots \dots (1),$$

гдѣ  $a, b, c$ —постоянные коэффициенты расхода. Чтобы найти для этихъ постоянныхъ:  $a, b, c$ , значения, которые какъ можно болѣе свободны отъ неизбежныхъ погрѣшностей, слѣдовательно, какъ можно точнѣе выражаютъ связь между переменными  $z, x, y$ ,—должно опредѣлить ихъ по способу наименьшихъ квадратовъ. Этотъ способъ требуетъ, чтобы для  $a, b, c$  были избраны такія значенія, при которыхъ сумма квадратовъ погрѣшностей имѣетъ наименьшую величину (minimum).

Пусть полученные указаннымъ выше путемъ системы одновременныхъ значений переменныхъ  $z, x, y$  будутъ:

$$(z_1 \ x_1 \ y_1), (z_2 \ x_2 \ y_2) \dots \dots (z_n \ x_n \ y_n).$$

Тогда въ силу зависимости (1), погрѣшности отдѣльныхъ наблюденій выразятся разностями:

$$\begin{aligned} z_1 - ax_1 - by_1 - c, \\ z_2 - ax_2 - by_2 - c, \\ \dots \dots \dots \\ z_n - ax_n - by_n - c. \end{aligned}$$

Слѣдовательно, обозначая черезъ  $Q$  сумму квадратовъ этихъ погрѣшностей будетъ:

$$Q = \sum (z_s - ax_s - by_s - c)^2$$

гдѣ  $\Sigma$  есть знакъ суммированія, которое должно распространяться на всѣ значенія, переменнаго указателя  $s$  отъ 1 до  $n$ .

Согласно сказанному, надо найти значенія величинъ  $a, b, c$ , при которыхъ количество  $Q$  имѣетъ наименьшую величину. Для этого, какъ извѣстно, должно взять производныя количества  $Q$  по  $a$ , по  $b$  и по  $c$  и каждую изъ этихъ производныхъ приравнять нулю. Такимъ образомъ получатся три уравненія, которыя можно представить въ видѣ:

$$\left. \begin{aligned} a \Sigma x^2 + b \Sigma xy - \Sigma xz + c \Sigma x &= 0, \\ a \Sigma xy + b \Sigma y^2 - \Sigma yz + c \Sigma y &= 0, \\ a \Sigma x + b \Sigma y - \Sigma z + cn &= 0, \end{aligned} \right\} \dots \dots \dots (2).$$



Удобство указанного способа соображенія о величинѣ эксплуатаціонныхъ расходовъ для новыхъ грузовъ заключается главнымъ образомъ въ томъ, что способъ этотъ совершенно устраняетъ необходимость дѣлать разнообразныя и достаточно произвольныя предположенія при дѣленіи общихъ расходовъ на пассажирское и товарное движеніе, а равно на расходы, зависящія и не зависящія отъ количества движенія. Простымъ вычитаніемъ расходовъ различныхъ однородныхъ періодовъ расходы, вызываемые пассажирскимъ движеніемъ, сами собою исключаются изъ разностей, служащихъ для соображеній. Затѣмъ, такъ какъ разности расходовъ соотвѣтствуютъ періодическимъ увеличеніямъ движенія, то слѣдовательно, въ эти разности не будутъ также входить общіе расходы, не зависящія отъ количества движенія. Кроме того, средняя стоимость пудо-версты, какъ общая, такъ и зависящая отъ количества движенія, не одинакова при всякомъ количествѣ движенія. Она должна уменьшаться съ увеличеніемъ движенія. Если предположимъ, напримѣръ, что количество движенія на какой-либо дорогѣ 1000 милліоновъ пудо-верстъ, и что средняя стоимость, зависящая отъ движенія съ пудо-версты, будетъ  $\frac{1}{1000}$ , то при 900 милліонахъ пудо-верстъ, эта средняя стоимость будетъ положимъ  $\frac{1}{900}$ , при 800 милліонахъ— $\frac{1}{800}$ . Слѣдовательно, средняя стоимость провоза увеличенія количества пудо-

Всѣ входящія въ эти уравненія суммы:

$$\Sigma x, \Sigma y, \Sigma z, \Sigma xy, \Sigma xz, \Sigma yz, \Sigma x^2, \Sigma y^2$$

могутъ быть вычислены, такъ какъ величины:

$$(z_1 \ x_1 \ y_1), (z_2 \ x_2 \ y_2) \dots \dots \dots (z_n \ x_n \ y_n)$$

извѣстны.

Послѣ этого вычисленія, уравненія (2) представляютъ систему трехъ линейныхъ уравненій, изъ которыхъ опредѣляются вѣроятнѣйшія значенія трехъ постоянныхъ: a, b, c, входящихъ въ зависимость (1).

Зная вѣроятнѣйшія значенія a, b, c, зависимость (1) опредѣлитъ, какіе расходы  $z_1, z_2 \dots \dots \dots z_n$  будутъ вызываться соотвѣтствующими увеличеніями пудо-версты  $x_1, x_2 \dots \dots \dots x_n$  и  $y_1, y_2 \dots \dots \dots y_n$ . Вѣроятнѣйшее-же значеніе расхода съ пудо-версты увеличенія движенія  $\frac{z}{x+y}$  будетъ средняя арифметическая:

$$\frac{1}{n} \Sigma \frac{z_s}{x_s + y_s}$$

Само собою разумѣется, что если-бы зависимость  $z=f(x, y)$  не могла выразиться линейнымъ уравненіемъ, [то тогда предварительно пришлось-бы опредѣлить видъ этой функціи, а затѣмъ, для нахождения вѣроятнѣйшихъ значеній постоянныхъ величинъ, примѣнить тотъ-же методъ наименьшихъ квадратовъ, но конечно, въ такомъ случаѣ, всѣ вычисленія значительно усложнятся.

версть, т. е. 100 миллионъ пудо-версть, на которыя увеличивается движеніе, можетъ совсѣмъ не соответствовать средней стоимости общаго провоза 800 миллионъ, или 900 миллионъ, или 1000 миллионъ пудо-версть. На практикѣ важно знать, сколько будетъ стоить провозъ новыхъ грузовъ, т. е. увеличеніе движенія, и этому вопросу совсѣмъ не отвѣчаетъ, какъ это обыкновенно предполагаютъ, средняя стоимость общаго количества движенія, производившагося на дорогѣ. Опредѣленіе расходовъ,—какъ мы это предполагаемъ,—по разностямъ, устраняетъ также и эту неправильность.

Мы не можемъ здѣсь представить подробныхъ цифровыхъ данныхъ, получаемыхъ указаннымъ нами способомъ, для русскихъ дорогъ. Но нѣкоторые пробные расчеты, нами сдѣланные, даютъ право думать, что средніе пудо-верстные расходы, вызываемые увеличеніемъ движенія, ниже тѣхъ нормъ, которыми обыкновенно руководствуются при тарифныхъ соображеніяхъ для новыхъ грузовъ.

§ 5. *Значеніе закона спроса и предложенія въ ученіяхъ экономическихъ школъ. Школа классической политической экономіи и реалистическая школа. Свобода экономическихъ отношеній и государственное вмѣшательство. Научный социализмъ. Государственный социализмъ. Христіанскій социализмъ. Экономическія идеи въ Россіи.*

Нѣкоторые даже умные люди, но знакомые съ экономическими науками лишь по газетнымъ статьямъ, часто выражаютъ у насъ весьма странныя мнѣнія о значеніи закона спроса и предложенія въ современномъ обществѣ. Подъ вліяніемъ раздающагося эхо голоса социалистическаго направленія экономической науки на западѣ, не рѣдко можно слышать и даже читать, что будто-бы сказанный законъ представляетъ собою чуть ли не выдумку старой экономической школы, что новая наука похоронила эту выдумку и что потому, будто-бы нынѣ, по меньшей мѣрѣ, неправильно серьезно основываться на этомъ законѣ. Такія поверхностныя сужденія о научныхъ и общественныхъ явленіяхъ на западѣ у насъ не новость. Научныя сомнѣнія на западѣ—обыкновенно на русской почвѣ переходятъ въ нигилизмъ. Работы по естествознанію Дарвина и его послѣдователей привели нѣкоторыхъ русскихъ дарвинистовъ къ отрицанію Бога и челоука въ челоука. Научныя работы по обществовѣдѣнію Марло, Ротбертуса, Шмоллера, Адольфа Вагнера, Маркса и проч. приводятъ иногда нѣкоторыхъ русскихъ quasi—экономистовъ къ отрицанію закона, управляющаго обществомъ,—къ отрицанію общества, государства или, иначе говоря, къ желанію создать „аморфное“ общество,

т. е. не имѣющее никакой формы, что въ дѣйствительности, такъ же какъ и въ первомъ случаѣ, означаетъ самообращеніе въ дикое состояніе.

Такъ какъ мы считаемъ невозможнымъ основывать желѣзно-дорожные тарифы иначе, какъ на законѣ спроса и предложенія, въ дѣйствительности управляющемъ всѣми современными экономическими соотношеніями, то, въ виду вышеуказанныхъ сужденій, полагаемъ необходимымъ, хотя въ самыхъ общихъ чертахъ обрисовать значеніе этого закона въ ученіяхъ дѣйствительно существующихъ научныхъ экономическихъ школъ.

Невозможно отрицать, что цѣны всѣхъ предметовъ и услугъ могутъ и въ дѣйствительности, при настоящемъ экономическомъ строеѣ обществѣ, за незначительными исключеніями, опредѣляются закономъ спроса и предложенія, такъ какъ для отрицанія подобныхъ фактовъ нужно или закрывать глаза на окружающую насъ дѣйствительность, или же дойти до такого ученаго доктринерства, при которомъ, подобно Гегелю, отвергать существованіе всего звѣзднаго міра въ силу того только, что его діалектическій процессъ мышленія далъ мѣсто въ небесной сферѣ всего четыремъ системамъ: солнечной, лунной, планетной и кометной, и не оставилъ такового для звѣздъ. Законъ спроса и предложенія столь же древень, какъ и самъ человѣкъ. Совершенно вѣрно говорить Бастиа <sup>1)</sup>, что „идея цѣнности впервые появилась въ мірѣ тогда, когда одинъ человѣкъ сказалъ другому: сдѣлай для меня это, я сдѣлаю для тебя то-то“. Тогда впервые можно было сказать: „промѣниваемая услуга имѣетъ цѣнность“. Неправильно также дѣйствіе закона спроса и предложенія въ современномъ обществѣ уподоблять закону борьбы за существованіе Дарвина. Такое уподобленіе содержитъ въ себѣ возмутительную неправду уже потому, что признаніе его дѣйствительности приводитъ къ уподобленію человѣка звѣрю. Что-бы ни говорили разочарованные пессимисты, мы все-таки глубоко убѣждены въ томъ, что въ христіанскихъ обществахъ животный эгоизмъ не есть единственный двигатель экономическаго міра и что такимъ двигателемъ является человѣкъ, со всѣми своими побужденіями и чувствами чести, долга и справедливости. Правственныя понятія общества имѣютъ могущественное вліяніе на всѣ экономическія отправленія. Неужели всѣ люди не совершаютъ убійствъ, не грабятъ, не крадутъ—только изъ опасенія человѣческихъ карательныхъ законовъ? Если бы это было такъ, то человѣчество и не создало бы этихъ законовъ. Неужели можно утверждать, что люди, обмѣниваясь между собою продуктами или услугами, всегда руководятся и исключительно животнымъ эгоизмомъ и что въ сферѣ экономической жизни всякій человѣкъ теряетъ

---

<sup>1)</sup> «Harmonies économiques».

подобіе и образъ Божій? Такихъ людей общество именуеть позорными кличками и, — какъ бы много ни было людей, заслужившихъ ихъ, — они все-таки въ массѣ представляютъ исключенія. Но уподобляя даже чело-вѣка въ сферѣ экономическихъ отправленій разумному звѣрю, руко-водящемуся исключительно животнымъ эгоизмомъ, только на низшихъ ступеняхъ общественнаго развитія, законъ спроса и предложенія дѣй-ствительно выражалъ-бы собою экономическую борьбу. При такой стадіи развитія общества, каждый членъ онаго, совершая обмѣнъ, смотрѣлъ на контрагента обмѣна, какъ на экономическаго врага, котораго, для своего блага, необходимо побороть, если не уничтожить.

При отсутствіи денегъ, какъ орудія обмѣна, кредита, раздѣленія занятій, и вѣсѣхъ техническихъ изобрѣтеній, составляющихъ достояніе настоящаго столѣтія, прибыль одной стороны при обмѣнѣ достигалась неизбѣжнымъ убыткомъ для другой. Весьма понятно, что тогда одни люди могли смотрѣть на другихъ, какъ на своихъ экономическихъ враговъ; каждый могъ смотрѣть на прибыль однихъ, какъ на убытокъ другихъ; всякій при обмѣнѣ видѣлъ необходимость давать, какъ можно меньше, и получать какъ можно больше, ибо преимущественно такимъ путемъ одержавшій побѣду получалъ чистую прибыль. Но съ развитіемъ въ обществахъ духа органичности, съ установленіемъ орудій обмѣна, кредита, съ раздѣленіемъ занятій и вообще съ распространеніемъ между людьми просвѣщенія и знанія, составляющаго основной источникъ всякаго капита-ла, законъ спроса и предложенія, изъ закона борьбы, постепенно переходитъ въ законъ мѣнновой зависимости. Невозможно серьезно утвер-ждать, что въ настоящее время всякій, покупающій что-либо у другого, считаетъ его своимъ врагомъ. Невозможно не видѣть, что при обмѣнѣ, въ большинствѣ случаевъ, выигрываютъ обѣ мѣняющіяся стороны. Эта экономическая истина была совершенно ясно выставлена еще въ XVIII столѣтіи Кондильякомъ, который былъ совершенно правъ утверждая, что при всякомъ обмѣнѣ выигрываютъ обѣ стороны уже потому, что каждая изъ нихъ получаетъ вещь или услугу, которая ей больше нужна <sup>1)</sup>.

Факты окружающей насъ дѣйствительности указываютъ, что при современномъ устройствѣ экономической жизни покупщикъ, какъ пред-ставитель спроса, желаетъ пріобрѣсть отъ продавца продуктъ или услугу съ возможно меньшими издержками, а продавецъ, какъ представитель предложенія, желаетъ высшей покупной цѣны своему продукту или своей услугѣ, — но каждый изъ нихъ можетъ удовлетворить своему желанію не иначе, какъ соотвѣтствующимъ удовлетвореніемъ желанія другого. Эта взаимность удовлетворенія желаній достигается уменьшеніемъ издержекъ

---

<sup>1)</sup> «Le commerce et le gouvernement» изданіе Гильоме.

производства, сопровождающимся расширением и увеличением потребления. Когда представитель предложения начинает понимать, что ему выгоднее получить за десять единиц продуктов или услуг по копѣйкѣ чистой пользы, нежели за одну единицу пять копѣекъ; когда, благодаря конкуренціи, всѣ стремятся къ улучшенію и удешевленію своихъ производствъ; когда конкуренція эта заставляетъ предложеніе употреблять всѣ усилія для расширенія потребления, а слѣдовательно увеличенія спроса; когда, вслѣдствіе раздѣленія занятій, представители предложенія являются въ одно и тоже время представителями спроса и обратно,—то тогда законъ спроса и предложенія уже перестаетъ быть закономъ борьбы и переходитъ постепенно въ законъ мѣнливой зависимости, идеаль которой заключается въ осуществленіи такого порядка вещей, при которомъ благосостояніе каждаго обуславливалось бы благосостояніемъ всѣхъ другихъ. Какимъ же образомъ достигнуть этого идеала? Подъ влияніемъ ученія Руссо: „все прекрасно, что исходитъ изъ рукъ Творца, все искажается въ рукахъ человека“, классическая политическая экономія, творцомъ которой былъ Ад. Смитъ, проповѣдуетъ, что указанный идеаль достигается полнѣйшимъ устраненіемъ активной дѣятельности государства изъ области народнаго хозяйства, ибо неограниченная свобода дѣйствія закона спроса и предложенія, по ученію этой экономическои школы, вполне способна осуществить наилучшій экономическій порядокъ. Школа эта имѣла громадное влияніе на всѣ экономическія отправленія настоящаго столѣтія. Она называется также манчестерской вслѣдствіе существовавшей въ Манчестерѣ лиги для агитаціи въ пользу ея ученія. Ея основанія служили аксіомами для государственныхъ людей первой половины настоящаго столѣтія и служатъ такими же аксіомами и для нѣкоторыхъ современныхъ дѣятелей. Но ходъ экономической жизни уже въ 40-хъ годахъ вызвалъ сомнѣніе въ абсолютной истинѣ манчестерскаго ученія. При безземельи, существующемъ на западѣ, породившемъ цѣлые классы пролетаріевъ—рабочихъ, живущихъ изо дня въ день исключительно своимъ мускульнымъ трудомъ, развитіе машиннаго производства оказало на нихъ самое губительное влияніе. Заработокъ рабочихъ уменьшался при увеличивавшемся числѣ рабочихъ часовъ. Послѣдовавшія вслѣдствіе сего броженія между рабочими классами, выразившими свое недовольство существующимъ экономическимъ положеніемъ, перешедшія изъ мѣстныхъ волненій въ „интернаціональное движеніе“, въ особенности способствовали развитію сказаннаго сомнѣнія. Чѣмъ громче заявляли рабочіе это недовольство, тѣмъ болѣе обращалось вниманіе на ихъ положеніе и параллельно этому росла экономическая литература, проникнутая сочувствіемъ къ интересамъ труда и оказывавшая все большее и большее

вліяніе на умы. Такимъ образомъ, изъ возмущеннаго чувства, при видѣ контраста между экономическимъ неравенствомъ, существующимъ при настоящемъ стрѣбѣ общежитія, и извѣстнымъ идеаломъ справедливости, во второй половинѣ настоящаго столѣтія развились новыя экономическія школы: „реалистическая“ и „соціалистическая“. Школы эти подвергли обстоятельной критикѣ ученія классической политической экономіи и нельзя не согласиться, во многихъ случаяхъ, съ основательностью этой критики. Тѣмъ не менѣе, ученія этихъ школъ, пока гораздо богаче отрицательными, нежели положительными выводами: онѣ отчетливо выяснили несовершенства существующихъ экономическихъ отношеній; но при этомъ достаточно неопредѣленно, а иногда и довольно мечтательно указываютъ на средства, долженствующія устранить эти недостатки. Приверженцы реалистической школы, требующіе, вопреки ученію манчестерской школы, государственнаго вмѣшательства въ экономическія отправления, получили отъ манчестерцевъ названіе „Katheder-Socialisten“, такъ какъ большинство ихъ въ Германіи занимаютъ университетскія кафедры, хотя ученіе, ими проповѣдуемое, далеко не совпадаетъ съ ученіемъ социалистовъ. Классическая школа придаетъ закону спроса и предложенія атрибуты закона физическаго, дѣйствующаго въ экономическихъ отправленияхъ непреложно, подобно дѣйствию законовъ, которые управляютъ физической вселенной. Она считаетъ свою теорію народнаго хозяйства, основанную на дѣйствіи этого закона, послѣднимъ словомъ человѣческаго разума въ области политической экономіи, а потому находитъ, что начала ея выставляемыя должны обнять весь міръ и остаться на всегда непреложными. Реалисты не возводятъ закона спроса и предложенія въ законъ физическій, а оставляютъ за нимъ то значеніе, которое онъ имѣетъ въ дѣйствительности, т.-е. значеніе экономическое. Они указываютъ на то, что законъ этотъ не есть слѣдствіе мірозданія, а существующей организаціи человѣческихъ обществъ. Поэтому реалисты признаютъ возможность видоизмѣненій въ проявленіяхъ закона спроса и предложенія, сообразно различнымъ особенностямъ общественной организаціи. Они признаютъ необходимость регулировать и возбуждать нѣкоторыя изъ отправленій этого закона, соотвѣтственно несовершенствамъ общественнаго организма, но отнюдь не отрицаютъ, при современномъ стрѣбѣ общежитія, факта всеобъемлющаго значенія этого закона въ экономическихъ отправленияхъ, а равно не рекомендуютъ насильственнаго устраненія его воздѣйствія. Реалистическая школа, исходя изъ этическихъ основаній, совершенно отрицаетъ возможность свободнаго примѣненія закона спроса и предложенія къ труду, ибо трудъ есть товаръ особаго рода, который не можетъ подчиняться тѣмъ же условіямъ, какими опредѣляются цѣны вещественныхъ товаровъ и услугъ. Намъ кажется,

что это положеніе реалистической школы неоспоримо ни съ логической, ни съ нравственной точки зрѣнія. Трудъ, представляющій собою проявленіе рабочей силы, не можетъ быть отдѣленъ отъ человѣка. Слѣдовательно, пользованіе трудомъ есть пользованіе личностью человѣка. Купившій что-либо на рынкѣ приобретаетъ право полного господства надъ купленнымъ; но понятно, что нельзя же предоставить купившему рабочую силу полное господство надъ человѣкомъ, т.-е., надъ его физическимъ, интеллектуальнымъ, моральнымъ и социальнымъ существованіемъ. Здѣсь очевидно необходимы другіе принципы, кромѣ принципа спроса и предложенія, который, по ученію манчестерцевъ, долженъ свободно и исключительно опредѣлять цѣну рабочей силы и труда человѣка. Въ области же вещественныхъ предметовъ и услугъ, реалистическая школа нисколько не устраняетъ дѣйствія закона спроса и предложенія, но только отрицаетъ, что этотъ законъ, предоставленный свободному дѣйствію, можетъ водворить на землѣ экономической рай, а потому требуетъ, для поддержанія большей правильности, цѣлесообразности, а иногда полноты въ дѣйствіи этого закона, государственнаго вмѣшательства. Школа эта, вообще говоря, стремится къ согласованію наибольшаго производства съ наиболее справедливымъ распределеніемъ; но она не указываетъ общихъ мѣръ, ведущихъ къ этой цѣли. Мѣры эти, по ея ученію, должны обуславливаться временемъ, мѣстомъ и наличностью другихъ конкретныхъ обстоятельствъ. Можно, пожалуй, сказать, что реалистическая школа представляетъ собою разумный опортунизмъ въ классической политической экономіи. Вслѣдствіе отсутствія абсолютности въ ученіи этой школы, заключенія ея во многомъ зависятъ отъ личнаго пониманія окружающихъ явленій. Вотъ почему между послѣдователями этой школы часто происходятъ разногласія по практическимъ вопросамъ. Разногласія эти имѣли мѣсто даже между ея выдающимися представителями, профессорами Шмоллеромъ и Адольфомъ Вагнеромъ, по экономическимъ вопросамъ, обсуждавшимся въ 1883 году въ германскомъ рейхстагѣ. Практическія положенія реалистической школы довольно опредѣлительно очерчены въ рѣчи, произнесенной профессоромъ Шмоллеремъ въ октябрѣ 1872 года, при открытіи союза „Verein für Socialpolitik“, имѣющаго цѣлью противодѣйствовать тенденціямъ „народно-хозяйственнаго конгресса“, придерживающагося доктринъ манчестерскаго ученія. Вотъ, въ главныхъ чертахъ, какимъ образомъ Шмоллеръ въ этой рѣчи формулировалъ программу реалистической школы.

„При обсужденіи нашего экономическаго состоянія, они (профессора и ученые реалистической школы) вовсе не отрицаютъ блестящихъ, неслыханныхъ успѣховъ нашего времени въ технику и производствѣ, въ

торговлѣ и развитіи сношеній; но они заявляютъ также открыто о глубокихъ общественныхъ язвахъ, о возрастающемъ неравенствѣ доходовъ и имуществъ, о ложномъ промышленномъ направленіи, о недостаткѣ солидарности въ отдѣльныхъ классахъ торговаго міра, о грубости и необузданности, возрастающихъ въ извѣстной части низшихъ классовъ, какъ слѣдствіи общихъ причинъ“. — „Мы выступаемъ за справедливое, твердо проведенное фабричное законодательство; мы требуемъ, чтобы свобода промышленности повсюду контролировалась путемъ гласности и тамъ, гдѣ въ послѣдней чувствуется недостатокъ, изслѣдованіе производило бы государство и публиковало бы отчеты“. — „Мы требуемъ отъ государства, какъ и отъ всего общества и отъ каждаго человѣка, желающаго работать надъ задачами эпохи, чтобы они руководствовались высокимъ идеаломъ. И этотъ идеаль не можетъ и не долженъ быть ничѣмъ другимъ, кромѣ приобщенія все большей и большей части нашего народа къ высшимъ благамъ культуры—образованію и достатку“. — „Они (представители реалистической школы) смотрятъ одинаково на государство, которое, по ихъ взглядамъ, должно также далеко стоять отъ возвеличенія индивидуума по принципамъ естественнаго права, а слѣдовательно, и отъ защиты его произвола, какъ и отъ абсолютной теоріи всепоглощающей государственной власти. Помѣшая государство въ общее теченіе историческаго прогресса, они признаютъ, что его задачи должны быть, смотря по условіямъ культуры, то шире, то уже. Но никогда не считаютъ они государство, подобно манчестерской школѣ, необходимымъ зломъ, которое нужно ограничивать. Для нихъ государство есть всегда величественное нравственное учрежденіе для воспитанія человѣческаго рода“. — „Они хотятъ сильной государственной власти, стоящей выше эгоистическихъ сословныхъ интересовъ, которая издавала бы законы, вела честно администрацію, поддерживала бы слабыхъ, поднимала низшіе классы. Они видятъ въ двухсотлѣтней борьбѣ, которую побѣдоносно ведетъ прусское чиновничество за правовое равенство, за устраненіе всѣхъ привилегій и преимуществъ высшихъ классовъ, за амансипацію и поднятіе низшихъ классовъ, лучшее наследіе нашего нѣмецкаго государственнаго строя, которому мы должны пребыть вѣрны“.

Практическій центръ тяжести этой программы, осуществленію которой, конечно, нельзя не сочувствовать, очевидно заключается въ томъ, что прусское чиновничество, составляющее лучшее наследіе нѣмецкаго



государственного строя и которому потому всё нѣмцы должны пребывать вѣрными, двухсотлѣтней дѣятельностью доказало, что оно сумѣетъ регулировать дѣйствіе закона спроса и предложенія такъ, чтобы дѣйствіе это давало лучшіе результаты, нежели при свободѣ экономической жизни. Слѣдовательно, наиримѣрь, для Турціи, которая не имѣетъ такихъ чиновниковъ, понятно, что всё прекрасныя желанія, выраженныя Шмоллеромъ, могутъ не только оставаться въ области мечтаній, но напротивъ, турецкое чиновничество, желая регулировать свободныя проявленія экономической жизни, можетъ, пожалуй, совершенно затормозить ея теченіе. Понятно, такимъ образомъ, что экономическая школа, однимъ изъ блестящихъ представителей которой считается профессоръ Шмоллеръ, не проповѣдуетъ ничего абсолютнаго, а напротивъ, школѣ этой присвоено названіе „реалистической“ именно потому, что желали этимъ отмѣтить, что характеристическая научная ея черта заключается въ признаніи ея относительности организаціи народнаго хозяйства, которая должна сообразоваться со временемъ, мѣстомъ и всѣми социальными условіями даннаго общества. Если сравнить экономическій организмъ извѣстнаго народа съ организмомъ человѣка, то несогласіе между манчестерской и реалистической школой по вопросу о регулированіи дѣйствія спроса и предложенія посредствомъ государственнаго вмѣшательства можно, въ нѣкоторой степени, уподобить слѣдующему разногласію по вопросу о сохраненіи правильныхъ отправленій чловѣческаго организма. Одни говорятъ: чтобы быть здоровымъ, не обращай къ докторамъ, а лучше предоставляй болѣзнь естественному теченію. Другіе совѣтуютъ: обращай къ докторамъ, какъ только заболѣешь, чтобы было возможно захватить болѣзнь въ ея началѣ. Подобное теоретическое разногласіе примиряется практическимъ совѣтомъ: поступай сообразно состоянію твоего организма и довѣрію къ опытности тѣхъ докторовъ, къ которымъ ты имѣешь возможность обращаться. Такое рѣшеніе, вѣроятно, послѣдуетъ, какъ со стороны разумнаго манчестерца, такъ и со стороны разумнаго реалиста, если только имъ придется не излагать научныхъ доктринъ, а самимъ примѣнять ихъ къ жизни. Впрочемъ нужно замѣтить, что истинные представители реалистической школы, какъ это можно усмотрѣть изъ приведенныхъ выше словъ Шмоллера, въ сущности говоря, даютъ именно послѣдній совѣтъ, и только нѣкоторые послѣдователи этой школы, утратившіе смыслъ реальности, требуютъ государственнаго вмѣшательства *quand-même*. Нельзя не видѣть, что эти экономисты, отождествляющіе понятіе о правительствѣ съ понятіемъ о Провидѣніи и выводящіе отсюда заключеніе, что оно всемогуще, не менѣе утописты, нежели манчестерцы, ибо, если увлеченіе послѣднихъ заключается въ томъ, что они предполагаютъ, будто люди всегда механически подчиняются экономическимъ законамъ

природы, ведущимъ все человѣчество ко благу,—то за то первые также забываютъ о томъ, что правительство не отвѣченное существо, а состоитъ изъ перемѣняющихъ свои мѣста людей, имѣющихъ свои страсти и свои индивидуальныя особенности, и что самыя благія пожеланія высшаго правительства, какъ это мы видимъ на каждомъ шагѣ, если отсутствуютъ или испорчены орудія для ихъ обоснованія и проведенія въ глубь общественнаго организма, не только остаются безъ послѣдствій, но часто производятъ воздѣйствія противоположныя тѣмъ, къ которымъ стремились.

Признавая, что законъ спроса и предложенія зиждется на современномъ строѣ общежитія, реалистическая школа, слѣдовательно, только допускаетъ мысль объ устраненіи дѣйствія этого закона при полномъ переустройствѣ современнаго общественнаго организма. Соціалистическая школа, т.-е. научный соціализмъ, проповѣдуетъ начала общественнаго переустройства, почти совершенно устраняющія воздѣйствія этого закона. Разница во взглядахъ этихъ двухъ школъ на законъ спроса и предложенія заключается въ томъ, что первая возможная въ немъ видоизмѣненія обуславливаетъ постепеннымъ историческимъ развитіемъ общественнаго организма, между тѣмъ какъ нѣкоторые представители второй стремятся къ болѣе или менѣе внезапному устраненію дѣйствія его путемъ государственнаго и праваго принужденія.

Соціализмъ, въ смыслѣ научной теоріи, считающей въ средѣ своихъ представителей нѣкоторыхъ выдающихся ученыхъ, въ силу фактовъ прошлаго и настоящаго, указываетъ на такія основанія общественнаго строя, къ которымъ, по ея мнѣнію, надлежитъ стремиться. Вотъ въ краткихъ чертахъ схема общежитія, рекомендуемая этой школой. Государство должно представлять собою федерацію общинъ различныхъ размѣровъ, автономныя права которыхъ должны быть согласованы съ общими интересами страны. Всѣ средства производства должны составлять коллективную собственность гражданъ страны. Такимъ образомъ не допускается частной собственности не только на орудія производства, т.-е. на землю, машины, промышленныя зданія, рабочій скотъ и проч., но также и на все то, что можетъ служить источникомъ дохода. Слѣдовательно, совершенно устраняется процентный кредитъ, наемъ и аренда. Должна быть установлена общественная организація труда, т.-е. выполняемая солидарной дѣятельностью общинъ. Стимуломъ такой дѣятельности будетъ уже не личный интересъ, а сознаніе взаимности интересовъ. Распредѣленіе продуктовъ между гражданами должно производиться по количеству матеріальнаго труда каждаго производителя. Общины должны свидѣтельствовать количество труда, исполненнаго каждымъ изъ членовъ, чѣмъ и опредѣляется количество продуктовъ, ему причитающееся. Воз-

ваграждение труда нематериального опредѣляется общинами по принципамъ пользы и заслугъ. Изъ общаго производства страны—часть должна идти на удовлетвореніе государственныхъ нуждъ, затѣмъ другая часть—на содержаніе общественныхъ учреждений и, наконецъ, остающаяся часть должна распредѣляться между гражданами по количеству исполненнаго каждымъ изъ нихъ труда. Торговля, какъ обособленная операція, при указанномъ порядкѣ производства и распредѣленія, почти совсѣмъ устраняется. Она будетъ нужна только для снабженія общинъ тѣми предметами, которые, по климатическимъ или другимъ мѣстнымъ условіямъ, не будутъ производиться въ странѣ, заключающей въ себѣ эти общины. Торговля операція должны исполняться особымъ центральнымъ бюро. Бюро это получаетъ отъ общинъ свѣдѣнія о количествѣ продуктовъ, въ которыхъ онѣ нуждаются и которые являются въ излишкѣ и, такимъ образомъ, устанавливается балансъ обмѣна продуктовъ между общинами. Затѣмъ бюро распредѣляетъ между общинами эти продукты, а равно и выписываемыя ею изъ-за границы, на началахъ эквивалентнаго обмѣна. Всѣ пути сообщенія, согласно изложенному, должны составлять коллективную собственность, а потому перевозка распредѣляемыхъ между общинами продуктовъ должна совершаться даромъ. Частныя потребности, по отношенію путей сообщенія, будутъ заключаться только въ путешествіяхъ по частнымъ дѣламъ, въ отправкахъ незначительныхъ посылокъ и т. п. Въ такихъ случаяхъ каждый уплачиваетъ изъ своего трудового дохода за пользованіе государственной собственностью вознагражденія въ видѣ неподвижныхъ таксъ. При распредѣленіи продуктовъ по количеству труда каждаго производителя, цѣны предметовъ или услугъ будутъ, слѣдовательно опредѣляться не по закону спроса и предложенія, а мѣрою цѣнности каждой услуги или предмета уже явится количество труда, необходимаго для его производства. Коренная причина цѣнности всѣхъ предметовъ, говоритъ научный социализмъ, заключается въ необходимости приложить трудъ на ихъ созданіе. Если цѣна предметовъ, при настоящемъ строе общезитія, не находится въ соотвѣтствіи съ количествомъ труда, въ нихъ оуществленнаго, то это происходитъ отъ того, что, рядомъ съ трудомъ, на эту цѣну оказываетъ значительное вліяніе процентъ и прибыль на капиталъ, а равно фактическое господство при обмѣнѣ одной стороны надъ другой. Съ устраненіемъ частной собственности на орудія производства, а равно на все то, что можетъ служить источникомъ дохода, уничтожится процентъ и прибыль. Съ распредѣленіемъ продуктовъ общинами по количеству материальнаго труда или по пользѣ и заслугѣ, устранится фактическое господство одной стороны надъ другой. Такимъ образомъ, цѣна предметовъ сама собою приведется къ количеству средняго труда, необходимаго для ихъ производства или, какъ формулиро-

валъ наиболѣ выдающійся ученый социалистъ Марксъ <sup>1)</sup>, къ обществу—необходимому рабочему времени, требуемому для ихъ созданія. т.-е. ко времени труда, необходимаго по среднему разсчету и исполняемаго съ среднею степенью ловкости и напряженности и при нормальныхъ условіяхъ промышленности въ данное время. Трудъ, такимъ образомъ, становится въ социалистической схемѣ универсальнымъ измѣрителемъ цѣнности, а потому и замѣняетъ собою деньги.

Изъ изложеннаго явствуется, что законъ спроса и предложенія, составляющій краеугольный камень всей классической политической экономіи, не отвергается новою реалистическою школою. Онъ устраняется лишь школою научнаго социализма. Но какъ бы кто не смотрѣлъ на теорію, проповѣдуемую этой школою, не слѣдуетъ забывать, что ученые ея представители сами покуда смотрятъ на нее только какъ на научныя идеи. Кромѣ того, бывшій профессоръ Вѣнскаго университета и министръ торговли въ Австріи Шеффле, считающійся однимъ изъ корифеевъ новаго направленія въ политической экономіи, сочувственно разсматривая ученіе социалистовъ, все-таки выражаетъ мнѣніе <sup>2)</sup>, что и при социалистической организаціи обществъ необходимо будетъ измѣреніе цѣны и вознагражденія трудовою единицею—дополнить элементомъ спроса и предложенія.

Во всякомъ случаѣ нельзя не согласиться съ тѣмъ, что, съ точки зрѣнія логической отвлеченности, социалисты совершенно послѣдовательны въ вопросѣ объ изыятіи дѣйствія закона спроса и предложенія изъ области цѣнности. Они понимаютъ то, чего, къ сожалѣнію, не понимаютъ мало знакомые съ экономическими науками и только поэтому воображающіе, что дѣйствіе закона спроса и предложенія, при современномъ строѣ обществъ, всегда возможно безнаказанно для общаго благосостоянія устранить посредствомъ предписаній изъ той или другой сферы экономическихъ отправленій. Они понимаютъ, что законъ этотъ есть слѣдствіе современнаго строя общества, основаннаго на частной собственности, предполагающей значительную свободу распоряженія ею, а потому теоретически кладутъ руку не на слѣдствіе, а на причину. До тѣхъ поръ, покуда въ человѣчествѣ будетъ существовать идея о справедливости подраздѣленія на „мое и твое“, а слѣдовательно формальные законы, имъ создаваемые, будутъ ограждать это подраздѣленіе, до тѣхъ поръ будетъ дѣйствовать законъ спроса и предложенія. Ибо „моимъ“ я могу распоряжаться, слѣдовательно, мы можемъ свободно обмѣнивать „мнѣ и тебѣ“ принадлежащее, а свободный обмѣнъ не мо-

<sup>1)</sup> Das Kapital.

<sup>2)</sup> Die Quintessenz der Socialismus. (Глава VI).

жать регулироваться ни чѣмъ инымъ, какъ спросомъ и предложениемъ. Государство вездѣ ограничиваетъ дѣйствіе этого закона въ тѣхъ совершенно исключительныхъ случаяхъ, когда полная свобода дѣйствія его можетъ грозить жизни людей (продажа взрывчатыхъ веществъ, лекарствъ и т. п.); государство можетъ и должно, по учению реалистической школы, регулировать дѣйствіе этого закона для покровительства интересамъ слабыхъ съ цѣлью, какъ выражается Шмоллеръ: „пріобщенія все большей и большей части народа къ высшимъ благамъ культуры—образованію и достатку“. Но совершенно устранить его дѣйствіе государство можетъ только посредствомъ насильственного устраненія въ обществѣ идеи о „моемъ и твоёмъ“, т.-е. посредствомъ собственного самоуничтоженія, если понимать слово государство въ его современномъ, реальномъ, а не социалистическомъ смыслѣ. Затѣмъ, устраненіе регулированія дѣйствія закона спроса и предложенія для достиженія цѣлей, выставляемыхъ реалистическою школою, какъ ни является желательнымъ, но въ жизни часто встрѣчаетъ непреодолимые затрудненія. Вотъ почему реалисты, выставя по этому предмету мотивированныя требованія, не указываютъ общихъ мѣръ къ ихъ достиженію, предоставляя изобрѣтеніе этихъ мѣръ благоразумію правительствъ — соответственно наличнымъ условіямъ.

Свобода дѣйствія закона спроса и предложенія можетъ регулироваться троякимъ способомъ. Можно ограничивать возможность совершенія обмѣна, а слѣдовательно примѣненія закона спроса и предложенія. Этотъ случай имѣетъ, напримѣръ, мѣсто въ англійскомъ правѣ собственности, съ его майоратомъ; въ воспрещеніи извѣстнымъ лицамъ обладать собственностью въ той или другой мѣстности. Можно уравнивать историческіе результаты, полученные отъ совокупнаго дѣйствія спроса и предложенія и вообще социальной жизни страны. Напримѣръ, отмѣна феодальныхъ правъ собственности въ западной Европѣ, замѣненныхъ кодексомъ французской революціи; отмѣна крѣпостнаго права въ Россіи. Наконецъ, можно непосредственно регулировать дѣйствіе самаго закона спроса и предложенія черезъ установленіе неподвижныхъ цѣнъ (*taxes fixes*). Исторія указываетъ на нѣкоторыя, весьма важныя, произведенныя съ полнымъ успѣхомъ для общаго благосостоянія, ограниченія возможности примѣненія закона спроса и предложенія и уравниванія послѣдствій дѣйствій этого закона совмѣстно съ другими историческими факторами, вліявшими на неравномѣрное распредѣленіе имущества и вообще богатства. Но та же исторія поучаетъ, что во всѣхъ случаяхъ, когда правительства принимали мѣры для ограниченія непосредственнаго дѣйствія закона спроса и предложенія въ болѣе или менѣе крупныхъ явленіяхъ обмѣна, въ результатѣ мѣры эти приносили общему благосостоянію болѣе вреда, нежели пользы, отчего отъ нихъ постепенно отказывались.

Это явление въ послѣднее время происходитъ, какъ мы указали ранѣе (§ 3), съ желѣзнодорожными тарифами, установленными германскимъ правительствомъ въ предположеніи дать имъ неподвижность.

Въ первыхъ двухъ случаяхъ происходитъ единовременное перемѣщеніе житейскихъ интересовъ, единовременное нарушеніе существующаго равновѣсія экономическихъ отношеній, при чемъ законодательство имѣетъ дѣло съ болѣе или менѣе статическими моментами экономическихъ явленій, которые по этому легче поддаются формулировкѣ. Въ послѣднемъ же случаѣ происходитъ продолжительное перемѣщеніе интересовъ гражданъ, непрерывное нарушеніе существующаго равновѣсія экономическихъ отношеній, при чемъ законодательство должно обнять и предвидѣть динамическія явленія экономической жизни, что вообще сдѣлать невозможно, безъ искусственной, соответственной этимъ дѣйствіямъ, организациі самаго общегитія, устраняющей всѣ индивидуальныя разнообразія, т.-е. безъ принятія, въ концѣ концовъ, схемы научнаго социализма.

Если государство предписываетъ, чтобы такіе-то предметы или услуги продавались по такой то цѣнѣ, то прежде всего является вопросъ, какія нормы, т.-е. размѣры дать этимъ цѣнамъ. При настоящемъ строѣ общегитія цѣны всѣхъ предметовъ или услугъ постоянно колеблются, соответственно чему колеблются и расходы производства новыхъ предметовъ или услугъ. Никто, конечно, не станетъ продавать что-либо ему принадлежащее или имъ производимое безъ извѣстной, хотя и ограниченной, прибыли. Слѣдовательно нормы, опредѣляемыя государствомъ на болѣе или менѣе продолжительное время, должны быть опредѣлены такъ, чтобы онѣ давали умѣренную прибыль. Опредѣлить такимъ образомъ нормы и представляется въ большинствѣ случаевъ невозможнымъ. Нормы эти, черезъ нѣкоторое время, являются или несоответственно высокими, или несоответственно низкими. Въ первомъ случаѣ, онѣ не только теряютъ свое покровительственное значеніе, но, напротивъ того, производятъ совершенно обратное дѣйствіе. Потребители, которымъ хотѣли покровительствовать, сами начинаютъ возмущаться противъ покровительства. Во второмъ случаѣ, очевидно, должно закрыться производство. Тогда государство вынуждено или отмѣнить нормы, или принимать дефициты на свой счетъ, что равносильно принятію ихъ на счетъ плательщиковъ податей, т.-е. преимущественно на массу лицъ, относительно несостоятельныхъ. Между тѣмъ, нормированными предметами или услугами пользуются всѣ лица, въ нихъ нуждающіяся; слѣдовательно, въ результатѣ, лица, менѣе состоятельныя, улачиваютъ часть стоимости предметовъ или услугъ, которыми также пользуются лица, болѣе состоятельныя. Само собою разумѣется, что не таковы цѣли, преслѣдуемыя

новыми экономическими школами. Таким образом, еще больше нарушается гармония экономических интересов, нежели при свободном действии закона спроса и предложения. Скажут, что государство должно, соответственно колебаниям в ценах предметов или услуг, изменять нормы. Но такая система действия, примененная в большом масштабе, приведет к тому, что правительство должно будет ежедневно, во всех пунктах страны, участвовать в сделках каждого покупателя и продавца, каждого продавца и производителя. Очевидно, что никакая администрация, не обратившая в хаотическое состояние все ею администрируемое, сделать этого не может; следовательно государство, в конце концов, должно взять на себя производство и продажу, т.е. в результате должна явиться коллективная собственность. Это и будет первая стадия социалистической схемы. Но государство может производить только на счет податей. Следовательно, рано или поздно, но непременно явится вопрос: в какой степени должен участвовать каждый гражданин в расходах по производству? В какой мере должен каждый гражданин платить за производимое? Понятно, что государство должно дать этим вопросам общее, принципиальное решение, основанное на справедливости. Экономическая наука на эти вопросы дает ответы, представляющие собою плод многолетних размышлений замечательных умов, которые приблизительно и сходятся на следующей формуле: каждому по мере его материального труда, а в тех случаях, когда производится труд не материальный, — каждому по заслуге и пользе. Таким образом, является вторая стадия социалистической схемы. А тут же может явиться и вопрос: кто же должен быть признан компетентным в определении качества и размера труда, заслуги и пользы?.. Итак, по нашему мнению, постоянные неудачи правительств, при определении неподвижных цен различных предметов и услуг, основаны на том, что цены эти производят непрерывное нарушение существующего равновесия экономических интересов, почему в результате не улучшаются, а еще больше разстраивают гармонию интересов, основанную на спросе и предложении. Определение цен всех предметов или услуг, для сохранения гармонии в экономических соотношениях, непременно должно основываться на однообразном, общем принципе, соответствующем организации и сознанию общества. Между тем, неподвижные цены в настоящем строе общежития, примененные в частности, нарушают это однообразие. Они предполагают коллективную собственность и вызывают дальнейшую схему научного социализма. Они в современном общежитии представляют собой ледяные камни в строениях умренных стран, камни, которые могут служить отличным материалом на полюсах, но обращаются в воду в странах ум-

ренныхъ. Это осколки отвлеченной,—но взятой во всемъ своемъ цѣломъ логической системы научнаго социализма.

Кромѣ научнаго социализма, существуетъ еще государственный социализмъ, различные виды христіанскаго социализма и различныя партіи социалистовъ—анархистовъ. Последняя категорія социализма питается исключительно возбужденными страстями, а не разумомъ, а потому не можетъ имѣть никакого отношенія къ настоящему труду. О социализмѣ же государственномъ и христіанскомъ мы скажемъ нѣсколько словъ.

Государственный социализмъ не представляетъ собою научной школы. Это есть въ буквальномъ смыслѣ: политическая экономія, выражаемая въ нѣкоторыхъ мѣропріятіяхъ, въ нѣкоторыхъ фразахъ, брошенныхъ съ парламентской трибуны великимъ канцлеромъ, мѣропріятіяхъ и фразахъ, соответствующихъ ученію социалистовъ. Комментаріи мотивовъ и цѣлей этихъ дѣйствій канцлера бываютъ самая разнообразныя и противорѣчивыя. Изъ нихъ черпаютъ доводы въ защиту своихъ соображеній и реалисты, и всякаго рода социалисты, не исключая социалистовъ—анархистовъ, а иногда даже экономисты, проповѣдующіе свободу экономическихъ отношеній. Они служатъ политическимъ орудіемъ для лицъ, стремящихся къ революціи „благонамѣренной“, для лицъ, проповѣдующихъ революцію „неблагонамѣренную“ и, наконецъ, для желающихъ сохраненія существующихъ порядковъ. Мѣропріятія и отрывочныя слова канцлера, сказанныя въ парламентѣ, служатъ также предметомъ ожесточенной критики. Ихъ критикуютъ и экономисты—либералы, и реалисты, и всякаго рода социалисты, въ особенности же социалисты—анархисты. Но эта критика, высказываемая иногда даже извѣстными учеными и государственными людьми, представляетъ собою жужжаніе мухъ около водопада Ниагары. Человѣчество гораздо болѣе вѣритъ результатамъ дѣйствій, нежели мнѣніямъ. Князь Бисмаркъ, сдѣлавшій такъ много и имѣвшій такую удачу, стоитъ внѣ критики настоящаго поколѣнія. Онъ приобрѣлъ себѣ фактическое право вести далѣе націю, имъ возведенную, съ закрытыми картами даже для самихъ нѣмцевъ. Ошибается ли онъ въ экономическихъ вопросахъ или нѣтъ—это скажетъ исторія. Теперь судить объ этомъ нельзя уже потому, что, собственно говоря, никому въ точности неизвѣстны: ни его экономическая программа, ни мотивы, ее вызвавшіе, ни цѣли, ею преслѣдуемыя. Можно только высказывать отдѣльныя соображенія, освѣщающія его образъ дѣйствій. Оставаясь на этой почвѣ, слѣдуетъ прежде всего отмѣтить тотъ фактъ, что нигдѣ социализмъ не пустилъ такъ глубоко своихъ корней, какъ въ Германіи. Тамъ еще лѣтъ двадцать тому назадъ вовсе не существовалъ воинствующій социализмъ. Социализмъ находился тогда еще на почвѣ академическихъ изслѣдованій и преній. Между тѣмъ, въ короткое время онъ распростра-



нился въ Германіи съ невѣроятной быстротой. Вездѣ начали возникать центры пропаганды, издававшіе многочисленныя народныя газеты, основывавшіе различныя социалистическія общества, имѣющія свои уставы, засѣданія и публичныя митинги. Войнствующій социализмъ, наконецъ, приобрѣлъ себѣ значительное число голосовъ во многихъ избирательныхъ округахъ и, такимъ образомъ, завоевалъ нѣсколько мѣстъ въ имперскомъ парламентѣ. Въ виду такого положенія дѣла, послѣ внѣшней войны 1870—71 г., Бисмаркъ объявилъ внутреннюю войну социализму. Принимая съ этою цѣлью репрессивныя мѣры противъ социализма, онъ одновременно началъ принимать въ сферѣ экономической жизни страны нѣкоторыя отдѣльныя мѣропріятія, повидимому, соответствующія его ученію. Изъ этого можно сдѣлать заключеніе, что великій канцлеръ рѣшилъ вести войну двоякаго рода мѣрами, направленными къ одной и той-же цѣли,—отрицательными и положительными. Это заключеніе дѣлается въ особенности правдоподобно, если обратить вниманіе на то, что одинъ изъ его совѣтниковъ и экономистовъ, Вагенеръ, въ 1878 году <sup>1)</sup> писалъ: „Монархическое учрежденіе можетъ имѣть обезпеченную будущность только въ томъ случаѣ, если оно, возвращаясь къ своимъ древнимъ началамъ, возьметъ на себя, какъ въ теоріи, такъ и на практикѣ, защиту правъ слабыхъ и покровительство несчастнымъ“. Далѣе онъ подтверждаетъ и развиваетъ мнѣніе, высказанное ранѣе извѣстнымъ профессоромъ Вѣнскаго университета Лоренцомъ Штейномъ: „что монархія будущаго—будетъ монархія социальная, или она перестанетъ существовать“.

Наиболѣе крупныя мѣропріятія Бисмарка, которыя дали поводъ считать его главой государственнаго социализма, заключаются въ выкупѣ и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ казною и въ страхованіи рабочихъ. Но эти мѣропріятія, сами по себѣ, еще безконечно далеки отъ совокупности тѣхъ идей, къ которымъ стремятся научный социализмъ. Страхование рабочихъ, хотя въ другомъ объемѣ и другихъ формахъ, но при государственномъ вмѣшательствѣ, существуетъ и въ другихъ странахъ, напримѣръ въ Италіи и Англій. Въ Англій вмѣшательство государства въ дѣло страхованія было установлено Гладстономъ, который, какъ извѣстно, скорѣе экономистъ—классикъ, нежели социалистъ. Выкупъ желѣзныхъ дорогъ, съ точки зрѣнія государственнаго права, также не представляетъ собой ничего новаго. Почти во всѣхъ странахъ частныя общества владеютъ желѣзными дорогами на концессионныхъ началахъ, т. е. условно и временно. Черезъ нѣсколько же десятковъ лѣтъ, т. е. послѣ погашенія частныхъ капиталовъ, вложенныхъ на ихъ сооруженіе, уставы желѣзно-

---

<sup>1)</sup> Die Lösung der Socialen Frage vom Standpunkt der Wirklichkeit und Praxis von einem praktischen Staatsmanne.

дорожныхъ компаній опредѣляютъ переходъ желѣзныхъ дорогъ въ полное владѣніе государства. Кромѣ того, напримѣръ въ Бельгіи, желѣзныя дороги всегда принадлежали государству. Тамъ же желѣзныя дороги и эксплуатируются государствомъ. Тѣмъ не менѣе, въ виду того, что всѣ опыты эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ казной дѣлались въ маломъ объемѣ и что плачевные результаты такой эксплуатаціи заставили правительства всѣхъ большихъ странъ Европы отказаться отъ нея, — опытъ эксплуатаціи государствомъ почти всей сѣти желѣзныхъ дорогъ Германіи, предпринятый Бисмаркомъ, представляетъ собою мѣру весьма крупную и смѣлую. Но эта мѣра, какъ и всѣ экономическія мѣры, предпринятыя канцлеромъ, покуда показывали только, что онъ признаетъ необходимость болѣе усиленнаго вмѣшательства государства въ экономическую жизнь страны, имъ управляемой. Это еще далеко отъ социализма. По аналогіи съ ученіемъ научнаго социализма, подѣ социалистической Имперіей надлежало бы понимать такую Имперію, которая владѣеть, если не всѣми, то почти всѣми орудіями производства, а также всѣмъ тѣмъ, что служить источникомъ дохода. Если государственныи социализмъ носить въ себѣ именно такіе идеалы, то школу государственнаго социализма было-бы правильнѣе назвать экономической школою абсолютнаго государственнаго деспотизма. Покуда германскаго канцлера казалось-бы правильнѣе причислять къ представителямъ реалистической школы, а не къ социалистамъ. Если государственное вмѣшательство въ экономическую жизнь страны онъ доводитъ до размѣровъ, которые не практикуются и признаются другими государственными людьми не возможнымъ практиковать въ иныхъ странахъ, то это объясняется наличностью въ Германіи такихъ политическихъ, социальныхъ и экономическихъ условій, которыхъ въ другихъ странахъ не существуетъ. Реалистическая школа именно и учитъ, что ограниченія свободы экономической жизни страны должны быть сообразованы съ наличностью конкретныхъ условій этой жизни. Каковы же эти условія въ Германіи? Небогатый, но очень экономный Юрибергерскій маркграфъ снабжаетъ расточительнаго императора Сигизмунда деньгами. Не имѣя возможности уплатить занятыя деньги, Сигизмундъ, въ уплату долга, отдаетъ маркграфу Бранденбургское герцогство. Вотъ начало Пруссіи, а слѣдовательно и Германской имперіи. Маркграфъ, слѣвавшись, благодаря экономіи, а слѣдовательно и аккуратности, Бранденбургскимъ герцогомъ, оставляетъ эти качества какъ бы въ наслѣдіе своему потомству. Экономія и аккуратность вошли исторически въ плоть и кровь прусской націи. Подобная историческая преемственная закладка характера націи представляетъ не исключительное явленіе. Америка создана духомъ предпримчивости и умственной пытливости. Предпримчивость и умственная пытливость перешли въ наслѣдіе амери-

канцамъ. Эти качества, въ свою очередь, возможны при широкой свободѣ личной инициативы. Вотъ почему въ Америкѣ въ наибольшей степени царствуетъ свобода въ экономическихъ отношеніяхъ. Первымъ и самымъ главнымъ толчкомъ, послужившимъ къ возбужденію русскаго народнаго самосознанія, было крещеніе въ православіе на Двѣрѣ. Этотъ великій историческій актъ, создавши духовное единство русскаго народа, сложилъ Русскую Имперію. Вотъ почему въ основаніи характера русской націи лежитъ вѣра, что, въ свою очередь, имѣеть послѣдствіемъ слабость заботы о личномъ матеріальномъ благѣ.

Даже при врожденной экономіи и аккуратности, крайняя бѣдность песчаной почвы Бранденбургскаго герцогства, обратившагося въ Пруссію, не предвѣщала крупиной исторической будущности этой странѣ. Но судьба посылаетъ ей въ высшей степени энергичнаго Фридриха II. Онъ доводитъ экономію и аккуратность до крайнихъ размѣровъ, сдѣлавъ изъ себя образецъ этихъ качествъ. Благодаря этой экономіи, онъ создаетъ школы, дороги, плотины, образцовыя фермы, конскіе заводы, и такимъ образомъ кладетъ основаніе, такъ сказать, искусственному промышленному фонду. Только благодаря этому фонду, нація могла развиваться, не умирая съ голода. Впрочемъ, голодъ и до сихъ поръ гонитъ массу нѣмцевъ въ Америку. Независимо отъ этого, благодаря своему желѣзному характеру, Фридрихъ II кладетъ начало полнаго подчиненія личности гражданъ благосостоянію государства. Онъ обратилъ прусское государство въ политическую машину, овладѣвающую человекомъ съ дѣтства, сначала посредствомъ школы, потомъ посредствомъ арміи и, наконецъ, посредствомъ регулированія экономической и соціальной жизни гражданъ непрерывнымъ государственнымъ вмѣшательствомъ. Но эта машина была еще недостаточно могущественна, если въ нѣдрахъ общества могъ такъ сильно развиваться опасный врагъ Германіи—соціализмъ. Голодъ оказался все-таки сильнѣе машины, имѣющей назначеніе держать въ рукахъ каждаго гражданина. Вотъ, вѣроятно, почему князь Бисмаркъ, слѣдуя историческимъ традиціямъ Пруссіи, счелъ необходимымъ увеличить силу этой машины посредствомъ усугубленнаго вмѣшательства государства въ экономическую жизнь страны.

Изъ предыдущихъ строкъ кажется совершенно ясно, что князь Бисмаркъ въ своихъ экономическихъ предпріятіяхъ вполне основывается на грунтѣ, сложившемся исторіей націи. Онъ поступаетъ совершенно согласно ученію реалистовъ. Вопросъ можетъ заключаться лишь въ томъ, чтобы предпринимаемое имъ усугубленное вмѣшательство государства въ экономическую жизнь страны—не перешло предѣловъ возможнаго въ данное время. Но, конечно, никто не можетъ быть въ этомъ дѣлѣ лучшимъ судьей, нежели самъ великій канцлеръ.

Однимъ изъ представителей французской революціи 1848 г., мечтатель о полномъ равенствѣ, а именно Камилль Демуленъ, уже называлъ Христа первымъ изъ бѣдняковъ. Соціализмъ имѣетъ свой корень въ христіанствѣ, говоритъ извѣстный писатель пасторъ Тодтъ. Это испорченный плодъ Евангелія <sup>1)</sup>. Не менѣе извѣстный католическій епископъ Кеттлеръ развиваетъ <sup>2)</sup>, съ христіанской точки зрѣнія, теорію цѣнности по труду, изложенную научно Марксомъ въ его извѣстной книгѣ *das Kapital*. Подобнымъ систематическимъ развитіемъ соціализма на почвѣ Евангелія занимается христіанскій соціализмъ: евангелическій и католическій. Онъ имѣетъ цѣлую литературу. Несомнѣнно, что изъ христіанства возникло все движеніе эмансипаціи рабовъ. Все, что дѣлается для улучшенія быта бѣдныхъ и смягченія участи несчастныхъ.—согласно съ ученіемъ Христа. Тѣ, которые желаютъ строить критику современнаго общества на основаніи Евангелія и твореній Святыхъ Отцевъ, конечно, найдутъ въ нихъ неисчерпаемый кладъ крайне убѣдительныхъ доводовъ. Но несомнѣнно также, что Евангеліе и творенія Святыхъ Отцевъ проповѣдуютъ внутреннее обновленіе и не могутъ составлять предмета политической агитаціи. Между тѣмъ христіанскій соціализмъ на западѣ занимается именно такою агитаціею, прапагандируемою служителями церкви. Христіанскій соціализмъ не представляетъ собою ни религіознаго ученія, ни научной школы, а лишь только политическую пропаганду. Служители церкви на западѣ додумались вести пропаганду въ пользу обиженныхъ и несчастныхъ лишь тогда, когда воинствующій соціализмъ, во имя этихъ же обиженныхъ и несчастныхъ, поднялъ знамя безбожнаго материализма. Само собою разумѣется, что программа христіанскаго соціализма на западѣ можетъ менѣе всего встрѣтить сочувствіе въ воинствующемъ соціализмѣ. Соціалисты этого закала отлично понимаютъ, что инстинктъ заставляетъ человѣка искать счастья. Если отнять у него надежду найти его въ будущей жизни, то онъ будетъ огнемъ и мечемъ искать его въ настоящей.

Изъ представленнаго краткаго очерка экономическихъ ученій на западѣ, видно, что существуютъ лишь двѣ самостоятельныя экономическія научныя школы „настоящаго“—классическая и реалистическая. Соціалистическая школа, если не останется школою фантазіи, то, во всякомъ случаѣ, можетъ быть только школою „далекаго будущаго“. Реалистическая школа отрицаетъ абсолютность ученій классической школы, но признаетъ начала, уясненные гениемъ ея представителей. Она требуетъ государственнаго вниманія для регулированія дѣйствія экономическихъ законовъ, уясненныхъ классическою школою, тогда какъ эта послѣдняя проповѣ-

<sup>1)</sup> Der radikale deutsche Socialismus und die christliche Gesellschaft.

<sup>2)</sup> Arbeiterfrage und das Christenthum.

дывала, что наилучшіе результаты будутъ достигнуты при полной свободѣ ихъ дѣйствія. Но реалистическая школа не указываетъ на общія мѣры, которыя государство для регулированія экономическихъ отношеній должно принимать, — напротивъ, она настоятельно обращаетъ вниманіе на то, что мѣры эти должны находиться въ зависимости отъ условій, въ которыхъ находится страна, условій, созданныхъ ея исторіею.

Мы, русскіе, до настоящаго времени изучали политическую экономію почти исключительно по сочиненіямъ представителей классической школы. Самые извѣстные профессора наши читали намъ ея ученіе, какъ нѣчто непреложное. Оно проповѣдывалось какъ либеральной, такъ и консервативной прессой. На немъ выросли поколѣнія.

Естественно, что поколѣнія эти, вступивши въ жизнь, начали пріобрѣтенныя ими на скамьяхъ учебныхъ заведеній знанія примѣнять на практикѣ. Невозможно отрицать, что примѣненіе этого ученія въ результатѣ чрезвычайно развило богатства Россіи. Въ послѣднія десятилѣтія мы сдѣлали громадныя успѣхи въ производствѣ, teknikѣ, торговлѣ, въ развитіи сношеній и проч. Но одновременно абстрактное примѣненіе сказаннаго ученія, въ особенности въ области вѣдшихъ соотношеній, безъ достаточнаго соображенія съ условіями нашего отечества, увеличило и вызвало нѣкоторыя язвы въ его экономическомъ организмѣ. Нашъ курсъ сталъ положительно въ рабскую зависимость по отношенію иностранныхъ политическихъ вѣяній и спекуляцій биржъ. Нѣкоторыя богатства нашего отечества не развиваются вслѣдствіе иностранной конкуренціи, въ то время какъ инныя промышленности получили ложное и бесполезное для общаго блага направленіе. Въ послѣднія десятилѣтія было искусственно создано много крупныхъ состояній на народныя средства, безъ соответствующаго труда, пользы и услугъ. Искусственное созданіе этихъ состояній увеличило неравенство въ распредѣленіи имуществъ и доходовъ и проч. Эти язвы въ послѣднее время вызвали реакцію противъ примѣненія манчестерскихъ доктринъ къ нашей экономической жизни. Лица, имѣющія сильное вліяніе на наше общественное мнѣніе, основательно ругаютъ противъ абстрактнаго примѣненія ученій классической школы безъ согласованія ихъ съ дѣйствительными условіями и потребностями страны. Они совершенно правильно называютъ лицъ, стремящихся во что бы то ни стало проводить въ русскую жизнь манчестерское ученіе — доктринерами. Они поступаютъ совершенно научно и практично, требуя согласованія ученій манчестерской школы съ конкретными условіями, въ которыхъ находится наше отечество. Ихъ критика сильна и во многомъ убѣдительна. Но, къ сожалѣнію, многіе изъ нихъ, какъ только переходятъ съ критической на положительную почву, сейчасъ-же становятся такими-же доктринерами, какъ и тѣ лица, которыхъ они критикуютъ. Взамѣнъ

прежнихъ доктринъ, они предлагаютъ новыя безпочвенныя доктрины. Они не считаются съ русскимъ грунтомъ, съ которымъ надлежитъ согласовать ученіе классической политической экономіи, но, находясь подъ обаяніемъ могущества Бисмарка и результатовъ имъ достигнутыхъ, едва ли не желали бы видѣть непосредственное примѣненіе въ Россіи бисмарковскихъ мѣропріятій, во всемъ ихъ объемѣ. Они забываютъ, что великій канцлеръ Германіи говорилъ-бы и дѣлалъ-бы нѣчто, можетъ быть совершенно противоположное тому, что онъ говорилъ и дѣлалъ, если-бы онъ былъ государственнымъ рулевымъ Россіи. Такимъ образомъ, положительная почва многихъ критиковъ прошлой экономической политики Россіи, въ противоположность критической, не научна, ибо не согласуется съ ученіемъ реалистической школы и можетъ вызвать такія же язвы, какъ и тѣ, которыя вызваны манчестерскимъ ученіемъ, такъ безопасно ими критикуемымъ. Мы постараемся выяснитъ это въ краткихъ чертахъ, дабы возможно менѣе выходить изъ рамокъ настоящаго труда.

Чѣмъ вызваны мѣропріятія князя Бисмарка? Главнымъ образомъ—чрезвычайнымъ распространеніемъ въ Германіи социализма, проникшимъ тамъ въ самую глубину почвы. Чѣмъ вызвано это явленіе? Преимущественно религіей народа, созданной критикою, бѣдностью, основанной на безземельи, и скудостью почвы земли. Россія исповѣдуетъ православіе, зиждущееся на безусловной вѣрѣ, православіе—создавшее Русскую Имперію. До тѣхъ поръ, покуда въ Россіи будетъ крѣпко и въ его истинномъ духѣ держаться православіе, до тѣхъ поръ у насъ з а п а д н ы й социализмъ не можетъ пустить глубоко свои корни въ почву. Социализмъ, въ западномъ смыслѣ, покуда можетъ у насъ являться и производить эффекты только на общественной оболочкѣ. У насъ существуетъ почва для своего социализма, опирающагося на нашей вѣрѣ. Социализмъ этотъ можетъ основываться не на тонкой критикѣ экономическихъ законовъ, не на искусственномъ созданіи коллективной собственности и общественнаго труда, не на созданіи новыхъ формъ ассоціацій, не на политическомъ пропагандированіи словъ Евангелія и Святыхъ Отцевъ для привлеченія въ политическія общества новыхъ адептовъ, а на внутреннемъ усовершенствованіи, проповѣдуемомъ ученіемъ Христа. Нравственное обновленіе человѣка въ силу этого ученія служить и будетъ служить источникомъ всякаго прогресса, не исключая и экономического. Христіанство уничтожило рабство и только оно одно можетъ, если не уничтожить, то сократить нищету. Ученіе Христа проповѣдуетъ намъ любовь къ неимущимъ и высшее чувство общественной справедливости. Оно можетъ вызвать высшіе классы — простотой жизни, прилежаніемъ къ труду, справедливостью въ дѣйствіяхъ, — подавать примѣры народу. Оно можетъ вызвать высшіе классы заниматься всѣмъ тѣмъ, что должно улучшить положеніе

большинства. Оно может вызвать лицъ, получающихъ чистую прибыль, употреблять свои излишки не на изысканность удовольствій, не на удовлетвореніе своимъ страстямъ, а на благо себѣ подобныхъ. Оно также внушило народу духъ самоотверженія, покорности и хорошаго поведенія. Оно осуждаетъ пьянство, невоздержанность, и способно усилить стремленіе къ приобрѣтенію собственности трудомъ и бережливостью.

Прекрасной земли у насъ хватитъ на многія и многія поколѣнія. Ужь, конечно, не Россія страдаетъ безземельемъ.

Итакъ у насъ отсутствуютъ тѣ факторы, которые вызвали социализмъ въ Германіи и преимущественно, какъ слѣдствіе его, нѣкоторыя мѣропріятія великаго канцлера. Но намъ, конечно, возразятъ: „если дѣйствительно наша вѣра, посредствомъ внутренняго обновленія, можетъ смягчать проявленія экономическихъ законовъ, сознанныхъ и уясненныхъ классическою политическою экономіею; если, дѣйствительно, внутреннія личныя побужденія, основанныя на нашей вѣрѣ, должны въ экономическомъ обществѣ производить тѣ же результаты, которыхъ, можетъ быть, тщетно желаютъ достигнуть на западѣ умаленіемъ личности человѣка, посредствомъ внимательства власти человѣчествомъ-же даруемой, — то почему мы не видимъ въ жизни подобныхъ результатовъ, почему мы не замѣчаемъ смягчающихъ воздѣйствій нашей вѣры въ жестокихъ проявленіяхъ экономическихъ законовъ? Если дѣйствительно у насъ такъ много прекрасной земли, то почему постоянно раздаются жалобы на безземелье?“ По поводу такого замѣчанія мы должны прежде всего сказать, что только отсутствіемъ наблюдательности возможно объяснить себѣ то явленіе, что многія лица не видятъ въ экономическихъ отношеніяхъ людей ничего больше, кромѣ животнаго эгоизма. Эгоизмъ играетъ весьма важную роль въ обществѣ, но въ культурныхъ обществахъ онъ всегда смягчается моралью. Мораль, сознание нравственнаго долга въ человѣкѣ, представляетъ собою слѣдствіе религіознаго воспитанія среды, въ которой онъ находится, и съ ослабленіемъ религіознаго чувства въ обществѣ теряетъ свою силу. На западѣ въ обществѣ религія уже давно обратилась почти исключительно въ политику и нравственность. Вотъ почему материализмъ способствуетъ тамъ возрожденію и укорененію эгоизма. Православіе, по духу своему, не стѣняетъ гражданскаго развитія общества, какъ это дѣлаетъ католицизмъ, а напротивъ, открываетъ ему неограниченное поле въ той же мѣрѣ, какъ самое крайнее протестантство. Съ другой стороны, православіе покоряется на вѣрѣ, а не на протестантскомъ исканіи вѣры, подобно исканію физической достовѣрности. Оно по сущности своей основывается на союзѣ вѣрующихъ, соединенныхъ въ Церкви, а не на одиночной вѣрѣ внѣ Церкви, подобно протестантству. Вотъ почему православіе содержитъ въ своей сущности высшія начала,

могущія устоять противъ духа времени, проявляющагося въ материализмъ и эгоизмъ, какъ слѣдствіе материализма. Если у насъ ученіе Христа, въ особенности въ классахъ, отставшихъ отъ народа, проявляется, практически малодѣятельно въ обществѣ, то это происходитъ отъ многихъ причинъ и, главнымъ образомъ, отъ тѣхъ изъ нихъ, вслѣдствіе которыхъ Церковь, какъ единеніе вѣрующихъ, обратилась у насъ въ отвлеченное понятіе, почти неудовимое въ практической жизни.

Жалобы на безземелье происходятъ не отъ недостатка земли, а отъ неравномѣрнаго распредѣленія населенія. Въ настоящее время у насъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ сотни тысячъ десятинъ плодородной земли остаются безъ разработки и потому, или совсѣмъ не приносятъ дохода, или приносятъ копѣечный доходъ, а въ другихъ мѣстахъ, на менѣ плодородной почвѣ, толпится населеніе, находящееся въ стѣсненномъ материальномъ положеніи, а иногда и голодающее.

Густота населенія, т. е. число жителей на квадратный километръ, во всѣхъ странахъ Европы, за исключеніемъ Швеціи и Норвегіи, колеблется отъ 178,<sub>3</sub> (Бельгія) до 36 (Турція), при чемъ густота населенія Германіи 79. Между тѣмъ, въ Европейской Россіи она равна 14,<sub>4</sub>, Кавказъ 10,<sub>6</sub>, Средней Азіи 1,<sub>06</sub>, Сибири 0,<sub>27</sub>. Въ Швеции-же и Норвегіи 7,<sub>3</sub>. Нпгдѣ, говоритъ профессоръ Янсонъ<sup>1)</sup>, различіе въ населенности разныхъ частей государства не представляется такимъ большимъ, какъ въ Россіи. По губерніямъ разница доходитъ въ Европейской Россіи до отношенія 1 къ 185; по уѣздамъ она еще значительнѣе“.

Такимъ образомъ, въ Россіи отсутствуютъ почва для развитія тѣхъ социальныхъ и экономическихъ условий, которыя въ Германіи распространили социализмъ, вызвавшій по преимуществу Бисмарка на извѣстныя экономическія мѣропріятія. Но нужно сознаться, что если дѣло будетъ оставлено въ настоящемъ его положеніи, то почва эта постепенно можетъ сложиться. И если бы тотъ самый германскій Бисмаркъ, на котораго ссылаются для доктринерскаго копированія его мѣропріятій, съ цѣлью примѣненія ихъ въ Россіи, былъ русскимъ Бисмаркомъ, то, имѣя въ виду, что его мѣропріятія основаны на социальныхъ и экономическихъ условіяхъ страны, имъ управляемой, условіяхъ, созданныхъ исторіей, онъ, какъ можно думать, для предупрежденія тѣхъ явленій, которыя главнымъ образомъ заставили его принять въ Германіи извѣстныя мѣры, давшія поводъ причислить его къ социалистамъ, поступилъ бы въ Россіи нѣсколько иначе: вѣроятно, онъ озаботился бы прежде всего тѣмъ, чтобы въ Россіи снова возродить живую и дѣятельную Церковь, проникающую весь объемъ народной жизни въ духѣ любви и свободы, а не принужденія, и прони-

1) Сравнительная статистка Россіи—Янсона.



каемую въ свою очередь воздѣйствиємъ на нее мірскаго общества, и чтобы распредѣлить по возможности равномерно народъ по громаднымъ плодороднымъ землямъ Русской Имперіи, — отдавая въ собственность именно ему, а не лицамъ, обезпеченнымъ благами міра сего, какъ свободную землю, какъ и ту, которая можетъ, при возможныхъ государственныхъ жертвахъ, сдѣлаться свободной. Самое дѣйствительное предохранительное средство противъ распространенія воинствующаго социализма есть распространеніе собственности. Когда собственность составляетъ привилегію меньшинства, то расхищеніе ея обыкновенно дѣлается мечтою большинства. Чѣмъ въ странѣ поземельный режимъ болѣе демократической, тѣмъ менѣе тамъ распространяется воинствующій социализмъ. Онъ, напримѣръ, почти отсутствуетъ въ Норвегіи и Швеціи.

Экономическая политика Бисмарка заключается въ усиленномъ государственномъ вниманіи въ экономическія отправления. Государственная власть — это сила, обыкновенно заключающая въ себѣ высшіе идеалы справедливости, а потому, во многихъ случаяхъ, воздѣйствіе этой силы можетъ приносить весьма благіе плоды. Но для того, чтобы сила оказывала воздѣйствіе, нуженъ еще передаточный механизмъ, нужна извѣстная организація исполнителей. Всякій передаточный механизмъ претерпѣваетъ тренія, которыя всегда поглощаютъ часть дѣйствующей силы, а если механизмъ несоотвѣтственно устроенъ, то треніе это часто поглощаетъ всю дѣйствующую силу. Сколько труда было положено въ механикѣ для утилизаціи естественныхъ силъ: вѣтра, паденія воды, теплоты солнца, и какъ еще ничтожны достигнутые результаты. Казалось бы, что можетъ быть выгоднѣе и полезнѣе для благосостоянія человѣчества, какъ воспользоваться этими даровыми силами? Но передаточные механизмы являлись или крайне дорогими, или треніе, ими претерпѣваемое, сдѣлало воздѣйствіе этихъ силъ. Тѣ, которые желаютъ воздѣйствія силы власти, забывая объ устройствѣ передаточныхъ механизмовъ, о расходахъ ими вызываемыхъ и треніяхъ претерпѣваемыхъ, — несомнѣнно такіе же утопцы, какъ и ярые малчестерцы, убѣжденные, что экономическое благоденствіе возможно только при полномъ бездѣйствіи силы власти.

Бисмаркъ имѣлъ въ своемъ распоряженіи прекрасный передаточный механизмъ, сложившійся исторіей націи. Вѣроятно, ни въ какой другой странѣ, независимый ученый, столь авторитетный какъ Шмоллеръ, открыто не провозглашалъ: что чиновничество есть лучшее наследіе государственнаго строя. Каждое государство получило исторически въ наследіе различныя блага. Бѣдность и незначительность прусской почвы—создали экономію, аккуратность, предусмотрительность и вышнюю, весьма сильную дисциплину. Стихійность нашихъ экономическихъ силъ

и обширность пространства создали небрежанность, экономическую неаккуратность, непредусмотрительность и отсутствие внешней дисциплины. Протестантство создало в Пруссии дух критики — исканіе философскаго камня. Православіе в Россіи создало дух вѣры, дух самопожертвованія, дух саморазвитія и внутренней покорности. Но какъ бы кто ни смотрѣлъ на русскій государственный передаточный механизмъ, мы все-таки смѣемъ думать, что къ нему никто не примѣнитъ аттестациі Шмоллера. Тѣ лица, которыя думаютъ, что достаточно доброй воли для созданія государственной организациі, подобной нѣмецкой, внѣ историческихъ условий, — очень ошибаются. Во всякомъ случаѣ, для этого нужно весьма продолжительное время. И если для сказанныхъ лицъ обязательна логика, то они должны дать предварительно проекты устройства и смѣты государственныхъ передаточныхъ механизмовъ, а потомъ уже требовать Бисмарковской экономической политики. Кромѣ того, они не должны забывать, что если въ Германіи существуетъ государственная машина, правильно и соответственно передающая силу власти на пространство 550000 квадрат. километровъ и воздѣйствующая на 43 милліона жителей, то это еще не доказываетъ возможности устройства такой же машины, долженствующей служить проводникомъ той-же силы на пространство 21000000 квадрат. километровъ и воздѣйствовать на 90 милліоновъ жителей. Внутреннее противорѣчіе въ воззрѣніяхъ лицъ, проповѣдующихъ копированіе государственнаго социализма Бисмарка, совершенно рельефно обрисовывается тѣмъ, что лица эти, при полной вѣрѣ въ могущество силы власти, постоянно, самымъ рѣзкимъ образомъ, выражаютъ свое невѣріе въ существующіе органы, долженствующіе служить ея проводниками.

Мы оказались вынужденными, хотя въ самыхъ общихъ чертахъ, высказать наши воззрѣнія на различныя экономическія доктрины по поводу частнаго экономическаго вопроса о желѣзнодорожныхъ тарифахъ, для того, чтобы избѣгать всякихъ недоразумѣній и возможно опредѣлительнѣе и всестороннѣе обрисовать нашу общую точку зрѣнія на тарифный вопросъ.

Итакъ, въ самой природѣ экономическихъ отношеній заключаются законы, которые были уяснены и установлены геніемъ основателей классической политической экономіи. Законы эти могутъ видоизмѣняться съ видоизмѣненіемъ строя обществія, а потому не имѣютъ такой безусловной абсолютности, какую придавали этимъ законамъ нѣкоторые изъ представителей этой школы. Эта сторона предмета была совершенно выяснена новою экономическою школою реалистовъ. Тѣмъ не менѣе, напрасно многіе относятся съ критической пренебрежительностью къ ученію классической школы. Она все-таки до настоящаго времени представляетъ и,

намъ кажется, всегда будетъ представлять собою основной фундаментъ всякихъ экономическихъ ученій. Кто и въ настоящее время хочетъ овладѣть ученіями политической экономіи, тотъ долженъ и теперь начинать съ Адама Смита и его ближайшихъ послѣдователей. Произведенія классической школы, по полету и глубинѣ мысли, по силѣ обобщенія, по простотѣ изложенія, — носятъ въ себѣ тѣ же качества, отличающія ее отъ произведеній новыхъ экономическихъ школъ, которыя вообще служатъ характерными признаками различія классическихъ произведеній отъ произведеній реалстовъ.

Реалистическая школа установила, главнымъ образомъ, принципъ необходимости регулирующаго начала власти въ экономическихъ отправленияхъ, указывая вмѣстѣ съ тѣмъ на то, что объемъ и направленіе упорядочивающаго дѣйствія власти должны зависѣть отъ конкретныхъ условий, въ которыхъ находится страна. Такимъ образомъ, начала, уясненныя классической школой, должны получать въ каждой національности видоизмѣненія, соответствующія ея индивидуальнымъ особенностямъ. Вотъ почему въ Германіи политическая экономія называется въ послѣднее время національной экономіей, которая и служить предметомъ преподаванія въ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ. До тѣхъ поръ, покуда русская жизнь не выработаетъ своей національной экономіи, основанной на индивидуальныхъ особенностяхъ русскаго грунта, до тѣхъ поръ мы будемъ находиться въ процессѣ шаганія между различными модными ученіями, увлекаясь по-очередно то однимъ, то другимъ; до тѣхъ поръ мы будемъ слышать изъ однихъ и тѣхъ-же устъ и читать на столбцахъ однихъ и тѣхъ же органовъ логически несовмѣстимыя экономическія сужденія и проекты; до тѣхъ поръ то, что создано вчера, будетъ считаться дурнымъ завтра, и — будетъ создаваться сегодня то, что уничтожено вчера; и понятно, что до тѣхъ поръ мы не будемъ жить правильною экономическою жизнью, а будемъ итти на буксирѣ заграничныхъ вѣяній и всякихъ спекуляцій на счетъ народнаго благосостоянія.

---

## Г Л А В А П.

### ПРАКТИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ.

§ 6. *Общественный и правительственный контроль над тарифами. Необходимость въ систематизации изданій и публикацій тарифовъ. Унификаціонные тарифы. Почтовые, телеграфные и тому подобныя тарифы. Обобщеніе тарифовъ. Статистика грузовъ. Сроки публикаціи тарифовъ. Равноправность передъ тарифами.*

Мы изложили теорію желѣзнодорожныхъ тарифовъ, основанную на свободномъ дѣйствіи закона спроса и предложенія, какъ на единственномъ не фантастическомъ, а реальномъ основаніи, нормирующемъ экономическія отношенія въ современномъ общежитіи. Но мы съ самаго начала оговорились, что, излагая теорію, основанную на свободѣ тарифовъ, мы этимъ нисколько не проповѣдуемъ принципъ *libre-aller* манчестерской школы. Напротивъ того, мы признаемъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ необходимость государственнаго вмѣшательства, но не съ цѣлью созданія произвольныхъ основаній для опредѣленія провозныхъ цѣнъ, основаній, не вытекающихъ ни изъ научныхъ доктринъ, ни изъ указаній опыта, а лишь съ цѣлью ограниченія сферы дѣйствія закона спроса и предложенія тогда, когда это явственно вызывается государственными потребностями и необходимостью защиты интересовъ слабыхъ. Требования истинныхъ представителей современной экономической науки не идутъ далѣе этого предѣла. Лица эти признаютъ, что законъ спроса и предложенія не всегда устанавливаетъ справедливыя отношенія между мѣняющимися сторонами; но точно также не отрицаютъ и того, что иногда регулированіе этихъ отношеній правительственнымъ вмѣшательствомъ можетъ еще ухудшить положеніе вещей. Сенаторъ Krantz, специалистъ желѣзнодорожнаго дѣла, защищавшій во французскомъ сенатѣ принципъ правительственнаго вмѣшательства въ желѣзнодорожные тарифы, тѣмъ не менѣе даетъ такой совѣтъ: „Нужно побольше изслѣдовать, почаще спрашивать и вмѣшиваться возможно

меньше. Таково, — мнѣ кажется, — должно быть правило, которое я резюмирую двумя словами: обязательность и умѣренность<sup>1)</sup>.

Теперь мы займемся разсмотрѣніемъ тѣхъ границъ, въ которыхъ нынѣ проявляется въ Россіи государственное вмѣшательство въ желѣзнодорожные тарифы, и выскажемъ наши соображенія, въ какихъ случаяхъ, въ видахъ государственной пользы, эти границы должны быть сужены или расширены.

Наставная на томъ, что въ самой природѣ вещей существуетъ законъ, опредѣляющій цѣны всѣхъ предметовъ и услугъ, и что законъ этотъ, дѣйствуя въ области желѣзнодорожной промышленности; примиряетъ интересы желѣзныхъ дорогъ и пользующихся услугами ихъ, мы тѣмъ не менѣе нисколько не уподобляемъ этого экономического закона законамъ физическимъ, исключаяющимъ всякое проявленіе свободы личности. Мы утверждаемъ, что администрація дороги, преслѣдующая интересы дороги, какъ промышленнаго предпріятія, т. е., разумно стремящаяся къ достиженію возможно большаго чистаго дохода, достигаетъ этого результата такими тарифами, которые, по крайней мѣрѣ въ громадномъ большинствѣ случаевъ, удовлетворяютъ потребностямъ торговли и промышленности; но мы, конечно, не отрицаемъ возможности такихъ единичныхъ случаевъ, когда администрація, или отдѣльные ея члены, могутъ предпочитать свои личные интересы интересамъ вѣреннаго имъ дѣла, а слѣдовательно и интересамъ лицъ, пользующихся услугами желѣзныхъ дорогъ. Мы также отлично знаемъ, что иногда устанавливались и устанавливаются неправильные тарифы, не достигающіе цѣлей ими преслѣдуемыхъ, или временно нарушающіе такіе интересы, которые слѣдовало бы менажировать. Но не ошибаются только тѣ, которые ничего не дѣлаютъ. Тарификація прежде всего требуетъ большой опытности. На однихъ теоріяхъ въ практической жизни далеко не уѣдешь. Мы видимъ на каждомъ шагѣ поразительныя разницы въ результатахъ дѣйствій стлпчныхъ теоретиковъ на поприщѣ академическихъ соображеній и практической дѣятельности. Помимо обладанія общимъ образованіемъ, руководители тарифнаго дѣла должны основательно знать экономическія и коммерческія условія районовъ, въ которыхъ или между которыми они работаютъ, и постоянно слѣдить за промышленною и коммерческою жизнью, какъ это дѣлаетъ всякій серьезный промышленникъ и купецъ. Когда начали открывать русскія желѣзныя дороги, то лица, которымъ вѣряли тарифное дѣло, естественно находились въ потемкахъ. Они

---

<sup>1)</sup> Observations au sujet des prix de transport des tarifs et du rachat des chemins de fer (1882 r.).

большую часть не были знакомы съ теоріей дѣла и не имѣли никакой опытности. Познакомиться съ литературой вопроса было очень трудно, такъ какъ на русскомъ языкѣ совсѣмъ не имѣлось соответствующихъ сочиненій, да и за границу, дѣтъ пятнадцать тому назадъ, тарифная литература была крайне скудна. Затѣмъ не имѣлось никакой статистики, которая служить базисомъ всякихъ тарифныхъ соображеній. Известно, что въ Россіи, во всѣхъ отрасляхъ народнаго хозяйства, статистика чрезвычайно хромаетъ. При такомъ положеніи вещей ошибки были неизбежны. Опытъ и знаніе выработали людей. Въ настоящее время къ установленію тарифовъ уже относятся съ большимъ вниманіемъ. Тарифное дѣло получило болѣе соответствующее направленіе — и, конечно, теперь уже составляютъ тарифы болѣе целесообразно, хотя все-таки можно желать еще многого.

Итакъ, мы раздѣляемъ мнѣніе о необходимости извѣстнаго правительственнаго контроля надъ тарифами, устанавливаемыми желѣзными дорогами, контроля для наблюденія за точнымъ исполненіемъ всѣхъ тарифныхъ законоположеній, для предупрежденія злоупотребленій и, наконецъ, для устраненія такихъ тарифовъ, которые не соответствуютъ общему благу.

Въ настоящее время контроль правительства надъ тарифами частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи осуществляется слѣдующимъ образомъ: всѣ тарифы препровождаются въ инспекціи желѣзныхъ дорогъ; затѣмъ, такъ какъ тарифы всегда утверждаются правленіями желѣзныхъ дорогъ, то, слѣдовательно, въ тѣхъ правленіяхъ, гдѣ имѣются члены отъ правительства, они имѣютъ возможность приостановить введеніе въ дѣйствіе всякаго тарифа, не соответствующаго, по ихъ мнѣнію, общему интересамъ дѣла. Кромѣ того, согласно Высочайшему повелѣнію отъ 9 октября 1881 года, всѣ тарифы и предложенія объ ихъ измѣненіи должны быть своевременно представляемы Министерству Путей Сообщенія, Министерству Финансовъ и Государственному Контролю. На практикѣ мы могли-бы указать случаи, когда правительство или его органы заставляли отмѣнять тарифы или правила ихъ примѣненія, коп. по мнѣнію правительства, не соответствовали интересамъ общаго дѣла. Точно также мы могли-бы указать немало случаевъ, когда нѣкоторыя тарифныя предложенія не осуществлялись, вслѣдствіе протеста правительственныхъ членовъ Правленій. Такимъ образомъ, только полнымъ незнаніемъ дѣла, или же желаніемъ ввести общество въ заблужденіе, можно объяснить часто повторяющіяся въ прессѣ заявленія, будто-бы тарифы русскихъ частныхъ дорогъ находятся внѣ всякаго контроля со стороны правительства. Можетъ быть надлежитъ улучшить этотъ контроль, — это вопросъ другой. Несомнѣнно, что всякія человѣческія учрежденія, чтобы

удовлетворять потребностямъ времени, должны постепенно развиваться и примѣняться къ этимъ потребностямъ. Въ настоящее время Высочайше утвержденная коммиссія, подъ предѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія А. Я. Гюббенета, занимается изысканіемъ оснований для установленія болѣе цѣлесообразнаго контроля надъ тарифами. Но, во всякомъ случаѣ, мы не только не думаемъ, что нынѣ существующій контроль правительства надъ тарифами менѣе совершененъ, нежели контроль надъ другими отраслями народнаго хозяйства, а напротивъ, увѣрены, что многія важныя отрасли этого хозяйства гораздо настоятельнѣе требуютъ усовершенствованій въ способѣ и объемѣ правительственнаго контроля. Не выходя изъ сферы желѣзнодорожнаго дѣла, укажемъ на расходы гарантированныхъ правительствомъ и казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и, въ особенности, на расходы по сооруженію новыхъ желѣзныхъ дорогъ. Этотъ послѣдній вопросъ имѣетъ исключительно важное значеніе у насъ въ Россіи, такъ какъ наша сѣть еще далеко не окончена.

Мы въ особенности раздѣляемъ мнѣніе профессора Шмоллера, что свобода промышленности должна контролироваться путемъ гласности, и въ такомъ контролѣ мы видимъ наибольшія гарантіи противъ возможныхъ злоупотребленій. Наша пресса въ послѣднее десятилѣтіе особенно сильно нападаетъ на русское желѣзнодорожное дѣло. Хотя нападки эти часто основываются на поразительномъ незнаніи фактической стороны дѣла, на непровѣренныхъ фактахъ, взятыхъ изъ слуховъ, иногда распускаемыхъ по недоброжелательству, — тѣмъ не менѣе, мы далеки отъ того, чтобы считать даже подобное воздѣйствіе прессы вреднымъ. Намъ отлично извѣстно, что голосъ прессы часто заставляетъ желѣзнодорожныхъ дѣятелей вдумываться въ сдѣланные ими шаги, провѣрять самихъ себя и своихъ подчиненныхъ и иногда давать другое направленіе предпринятымъ мѣропріятіямъ; наконецъ, голосъ этотъ заставляетъ относиться къ новымъ мѣрамъ съ болѣею внимательностію и осторожностію, въ особенности въ виду того, что серьезныя сообщенія прессы, какъ хорошо извѣстно желѣзнодорожнымъ дѣятелямъ, вызываютъ вниманіе и провѣрку со стороны высшихъ органовъ Министерства Путей Сообщенія. Конечно, было-бы лучше, если-бы пресса, съ своей стороны также, ранѣе сообщенія фактовъ, болѣе тщательно ихъ провѣряла. Впрочемъ, нужно имѣть въ виду и то, что въ послѣднее время нѣкоторыя оффиціозныя изданія, на которыхъ пресса имѣла полное право основываться, предали гласности по русскому желѣзнодорожному дѣлу много непровѣренныхъ и тенденціозно освѣщенныхъ сообщеній. По нашему глубокому убѣжденію, пресса служить и будетъ служить едва-ли не наиболѣе дѣйствительной уздой противъ желѣзнодорожныхъ злоупотребленій, распушенности и

невниманія. Она также служить и может служить отличнымъ матеріаломъ для контроля и направленія желѣзнодорожнаго дѣла со стороны правительства. Намъ случалось слышать, что пресса, занимаясь постоянными указаніями желѣзнодорожныхъ неисправностей, иногда въ преувеличенномъ видѣ, и умалчивая, или указывая сравнительно слабо на неисправности въ другихъ отрасляхъ народнаго хозяйства, тѣмъ самымъ неправильно освѣщаетъ положеніе желѣзнодорожнаго дѣла въ общемъ государственномъ строѣ. Это мнѣніе имѣетъ нѣкоторое основаніе. Указанное отношеніе прессы къ желѣзнодорожному дѣлу происходитъ отчасти отъ того, что большинство нашихъ желѣзныхъ дорогъ эксплуатируются частными обществами, что даетъ возможность не стѣняться въ критикѣ ихъ дѣятельности, а отчасти — отъ совершенно правильнаго взгляда высшихъ правительственныхъ органовъ, вѣдающихъ желѣзнодорожными дѣлами (на практикѣ не всегда раздѣляемаго другими вѣдомствами), на обязанности и дѣятельность прессы. Намъ извѣстно, что когда въ прошедшую войну политическія обстоятельства заставили сильно ограничить сферу вопросовъ свободнаго обсужденія въ прессѣ и когда одинъ изъ представителей ея почтительнѣйше замѣтилъ, что болѣе почти нѣтъ матеріала, о которомъ можно бы было говорить въ газетахъ, то ему отвѣчали: „Вы имѣете желѣзныя дороги — пишите о нихъ сколько вамъ будетъ угодно“.

Что касается правительственнаго контроля, то какія бы формы ни придавать мертвому бюрократическому контролю, онъ никогда не будетъ соответствовать тарифному дѣлу, требующему обширнаго знакомства съ условіями промышленности и торговли, а равно съ сложною совокупностью мѣстныхъ экономическихъ условій такой громадной страны, какова Россія. Если нынѣ встрѣчаются серьезныя контрольныя недоразумѣнія, напримѣръ, по вопросу, съ какой стороны заряжаются пушки, о чемъ сообщалось въ газетахъ, то какія недоразумѣнія могутъ встрѣтиться по поводу тарифовъ на массу товаровъ, условія производства, потребленія и торговли, которыми не могутъ быть извѣстны чиновникамъ, — тарифовъ на дорогахъ, прорѣзывающихъ обширнѣйшую Имперію, съ разнообразными мѣстными условіями, которыя могутъ быть еще менѣе извѣстны въ центральныхъ канцеляріяхъ? Бюрократическій контроль въ состояніи наблюдать лишь за формальной стороной дѣла. Обсужденіемъ же вопросовъ по существу правительственный контроль будетъ въ состояніи овладѣть только при участіи представителей торговли, промышленности и заинтересованныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Но для осуществленія контроля, само собою разумѣется, прежде всего является необходимость, чтобы тарифы были легко доступны тѣмъ лицамъ, которыя желаютъ ими заниматься. Къ сожалѣнію, нужно со-



знать, что это условіе нынѣ выполняется неудовлетворительно — и казенными дорогами далеко не лучше, нежели частными. Тарифы русскихъ дорогъ разбросаны въ масѣ отдѣльныхъ изданій, которыя въ совокупности составили бы десятки огромныхъ томовъ. Нерѣдко добыть какой-либо тарифъ очень трудно, даже лицамъ, служащимъ на желѣзныхъ дорогахъ. Тарифы перепечатаются у насъ очень рѣдко, а между тѣмъ постоянно дополняются и видоизмѣняются, безъ надлежащей системы; такъ что, купивъ какой-либо тарифъ, никакъ нельзя знать, какія данныя въ немъ имѣютъ силу, а какія уже измѣнены или дополнены. Объявленія о новыхъ тарифахъ дѣлаются въ различныхъ газетахъ, такъ что, выписавъ не только одну, но и нѣсколько газетъ, все-таки лицо, слѣдящее по этимъ газетамъ за новыми тарифами, далеко не будетъ знать о всѣхъ новыхъ тарифахъ. Не подлежитъ сомнѣнію, что такому положенію вещей долженъ быть положенъ конецъ. Правительство нѣсколько разъ дѣлало попытки урегулировать этотъ вопросъ, но попытки эти не увѣнчались успѣхомъ. Дѣло въ томъ, что — хотя вопросъ этотъ касается формы, а не существа, — тѣмъ не менѣе онъ очень сложенъ, и потому мѣры, рекомендованныя правительствомъ, оказались на практикѣ неудобноисполнимыми. Желѣзныя дороги, съ своей стороны, также принимали нѣкоторыя мѣры для упорядоченія тарифныхъ изданій и для сего начали издавать листки объявленій отъ канцелярій стѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ. Но эти листки не достигли цѣли. Въ нихъ масса тарифовъ вовсе не помѣщается, а помѣщаемые публикуются не систематично. Между тѣмъ, удовлетворительное разрѣшеніе вопроса о публикованіи и изданіи тарифовъ весьма важно для самихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ, при настоящемъ положеніи дѣла, большинство печатныхъ сужденій о желѣзнодорожныхъ тарифахъ основывается на предположеніяхъ, а не на фактахъ. Въ послѣдніе годы мы читали много сужденій о тарифахъ и совѣтовъ, какъ ихъ улучшить, но почти не встрѣтили ни одной книги, ни одной статьи (кромѣ тѣхъ, которыя писались лицами, стоящими непосредственно у дѣла), въ которыхъ фактическая часть, если только къ ней считается полезнымъ прибѣгать, не содержала въ себѣ ошибокъ. И желѣзныя дороги не всегда могутъ сказать: „Вы судите о тарифахъ, не зная ихъ, вы сообщаете публикѣ невѣрные свѣдѣнія“. Ибо на это можетъ послѣдовать отвѣтъ: „дайте намъ возможность узнать ваши тарифы и устраните основаніе сомнѣваться въ томъ, что вы желаете, чтобы ваши тарифы были необщезвѣстны“. По нашему убѣжденію, для разрѣшенія этого вопроса есть одинъ вѣрный путь, испытанный французскими дорогами. Необходимо, чтобы дороги всѣ сообща, или, въ крайнемъ случаѣ, подраздѣлившись на двѣ или на три группы, издавали бы систематическіе сборники

тарифовъ, на подобіе общезвѣстнаго французскаго сборника *Shaix*. Только тѣ тарифы должны признаваться дѣйствующими, которые помѣщены въ этихъ сборникахъ или послѣдовательныхъ приложеніяхъ къ нимъ. Затѣмъ, для устраненія многочисленности приложеній, сборники, какъ это дѣлается съ *Shaix*, должны перепечатываться разъ или два раза въ годъ. Конечно, съ перваго раза сборники эти выйдутъ весьма объемистыми и, можетъ быть, недостаточно систематическими; но въ послѣдствіи самая картина, которую представить каждый такой сборникъ, укажетъ на возможные сокращенія, упрощенія и болѣе практическое расположеніе печатнаго матеріала. Упрощенію въ расположеніи матеріала въ сборникѣ будетъ весьма содѣйствовать недавно утвержденная Министерствомъ Путей Сообщенія, для обязательнаго руководства всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ Имперіи, систематическая номенклатура товаровъ.

Никто не будетъ спорить противъ того, что, для внесенія въ какое-нибудь дѣло улучшеній, нужно прежде всего знать полное его содержаніе. Въ настоящее время тарифы русскихъ дорогъ извѣстны, во всемъ ихъ объемѣ, только нѣсколькимъ практикамъ-специалистамъ, а потому даже лица, обязанныя по своему служебному положенію знать желѣзнодорожные тарифы, лица, считающія себя специалистами, пишущія о нихъ официальные записки и дѣлающія самонадѣянно различныя тарифныя предложенія, имѣютъ сужденія о тарифахъ только по нѣкоторымъ тарифнымъ образцамъ. Понятно, что мы не можемъ считать такое отношеніе къ дѣлу серьезнымъ, а потому заявляемъ, что первый шагъ къ серьезному практическому контролю желѣзнодорожныхъ тарифовъ долженъ заключаться въ систематизаціи ихъ изданія.

На указанномъ ненормальномъ положеніи вопроса о тарифныхъ изданіяхъ основывается очень распространенный упрекъ, дѣлаемый желѣзнымъ дорогамъ въ крайнемъ разнообразіи ихъ тарифовъ. Разнообразіе это происходитъ отъ самой сущности желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Но это неизбежное, имъ присущее качество, не только не умѣряется болѣе тщательнымъ и систематическимъ изданіемъ, а, напротивъ, отсутствіе системы въ изданіи тарифовъ представляетъ ихъ разнообразіе въ значительно преувеличенномъ видѣ. Система тарифовъ, основанная на законѣ спроса и предложенія, не можетъ не представлять разнообразія въ провозныхъ цѣнахъ. Стремясь удовлетворить многообразныя потребности торговли и промышленности, тарифы, въ каждое данное время, должны выразить все разнообразіе этихъ потребностей и, затѣмъ, тарифныя провозныя цѣны должны видоизмѣняться, параллельно видоизмѣненіямъ въ условіяхъ торговли и промышленности ихъ вызвавшихъ. Естественнo, такимъ образомъ, что желѣзнодорожные тарифы

не могут укладываться въ постоянныя и совершенно простыя формы. Разнообразіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ само по себѣ не можетъ считаться ихъ недостаткомъ — въ такой же мѣрѣ, какъ разнообразіе всякаго экономическаго явленія, если оно само по себѣ осмысленно и полезно, не составляетъ его недостатка, а представляетъ собою фактъ, который, какъ осмысленный и полезный, долженъ быть принятъ жизнью со всѣми его послѣдствіями. Разнообразіе это, проистекающее отъ воздѣйствія спроса и предложенія, указываетъ только на жизненность системы желѣзнодорожныхъ тарифовъ. „Недаромъ говорятъ, что разнообразіе есть источникъ жизни; гдѣ нѣтъ разнообразія, тамъ нѣтъ и жизни; въ безжизненной песчаной пустынѣ каждая отдѣльная часть есть какъ-бы повтореніе другой. Вѣчное однообразіе доходовъ, вѣчное равенство мѣновой цѣнности, — это отрицаніе экономическаго разнообразія, представляло-бы собою превращеніе экономическаго общезитія въ безжизненную песчаную пустыню. Неравенство прибылей, какъ причина экономическаго разнообразія жизни, необходимое условіе экономическаго прогресса“<sup>1)</sup>.

Разнообразіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ наводило и до настоящаго времени наводитъ нѣкоторыхъ лицъ на мысль проповѣдывать унификацію тарифовъ, т. е. приведеніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ къ болѣе или менѣе неизмѣняемой схемѣ, которая давала бы возможность самымъ простымъ способомъ вычислять неподвижныя провозныя цѣны и при этомъ дѣйствовала бы на всѣхъ дорогахъ данной страны. Подъ вліяніемъ идеи унификаціи тарифовъ были созданы натуральные тарифы (§ 3), которые, по первоначальнымъ своимъ теоретическимъ основаніямъ, должны были представлять унификаціонную схему, съ неподвижными провозными цѣнами. Это была единственная попытка въ новомъ и старомъ свѣтѣ унифицировать желѣзнодорожные тарифы, — попытка, которая, несмотря на то, что проводилась, опираясь на авторитетъ желѣзнаго канцлера, потерпѣла полное фіаско. Такимъ образомъ, унификація тарифовъ остается до настоящаго времени въ области мечтаній. Основанія, на которыхъ зиждутся проекты всѣхъ унификаціонныхъ схемъ, само собою разумѣется, всегда искусственны, въ томъ смыслѣ, что взяты не изъ дѣйствительной экономической жизни и даже не изъ какихъ-либо научныхъ теорій, а просто-на-просто выдуманы. Обыкновенно, для подобныхъ схемъ предлагаютъ различныя произвольныя формулы, въ которыя входятъ разстояніе пробѣга груза, вѣсъ или объемъ груза, цѣна груза, принимаемая за величину постоянную, и проч. Мы уже уяснили (§§ 2 и 3), что эти элементы имѣютъ внѣшнее

<sup>1)</sup> Теорія цѣнности—профессора А. Антоновича.

отношеніе къ провознымъ цѣнамъ, — а слѣдовательно и тарифамъ; а потому никакъ не могутъ служить для опредѣленія ихъ размѣровъ по существу. Мы выяснили также (§ 5), почему вообще неподвижныя цѣны, а слѣдовательно и унификаціонные тарифы не могутъ имѣть существеннаго примѣненія при современномъ строѣ общегитія. Представляя собою осколки социалистической схемы, неподвижныя цѣны не могутъ перевариваться современнымъ экономическимъ организмомъ безъ нарушения равновѣсія экономическихъ отношеній, а слѣдовательно и существующей гармоніи экономическихъ интересовъ. На частномъ примѣрѣ унификаціонныхъ тарифовъ мы постараемся нагляднѣе подтвердить высказанныя ранѣе соображенія.

Въ настоящее время вездѣ дѣйствуютъ тарифы, которые составлены по принципу — чтобы каждый товаръ заплатилъ все то, что онъ можетъ заплатить. Для того, чтобы унифицировать тарифы, нужно пожертвовать этимъ принципомъ, составляющимъ сущность тарификаціи, для упрощенія формы тарификаціи. Нужно, посредствомъ той или другой произвольной формулы, выдуманной схемы, свести десятки тысячъ провозныхъ цѣнъ, измѣняющихся параллельно различнымъ измѣненіямъ въ условіяхъ торговли и промышленности, къ сотнямъ неподвижныхъ провозныхъ цѣнъ. Такую нивелировку цѣнъ, разсуждая теоретически, возможно произвести посредствомъ повышенія или пониженія массы провозныхъ цѣнъ, опредѣленныхъ по закону спроса и предложенія, для подведенія ихъ къ унификаціонной схемѣ. Но такъ какъ для того, чтобы не затормозить движенія грузовъ, а слѣдовательно и не подорвать торговли и промышленности, для того, чтобы не уничтожить значенія желѣзныхъ дорогъ какъ орудій перемѣщенія, новыя провозныя цѣны все-таки непременно должны быть не выше тѣхъ размѣровъ, которые товары могутъ вынести, т. е. не должны быть выше провозныхъ цѣнъ, опредѣленныхъ по принципу — чтобы каждый товаръ платилъ то, что онъ можетъ заплатить, — то, слѣдовательно, нивелировку провозныхъ цѣнъ, опредѣленныхъ по принципу спроса и предложенія, для подведенія ихъ къ унификаціонной схемѣ, практически возможно совершить только посредствомъ пониженія если не всѣхъ, то, по крайней мѣрѣ, громаднаго большинства этихъ цѣнъ.

Только при исполненіи этого условія, унификаціонная система тарифовъ можетъ получить практическое осуществленіе, да и то временное. Не пройдетъ и нѣсколькихъ мѣсяцевъ, какъ создадутся новыя условія торговли и промышленности, новыя коммерческія конъюнктуры, и самая коммерческая жизнь прорветъ мертвыя препоны унификаціонной схемы. Будутъ крѣпиться, но силы жизни заставятъ сдѣлать первое измѣненіе въ унификаціонной схемѣ, затѣмъ второе и т. д. Въ результатѣ не-

кзбѣжно и буквально повторится исторія съ унификаціонной схемой Эльзась-Лотарингіи (§ 3), обратившейся въ Германіи, вопреки желанію и видамъ правительства, въ сложную систему натуральныхъ тарифовъ, систему, процессъ разложенія которой, подѣ давленіемъ коммерческой жизни, еще далеко не кончился. „Утверждаютъ, что, послѣ 11-лѣтней практики, германское правительство все болѣе и болѣе склоняется возвратиться къ исторической системѣ тарифовъ, которая наиболѣе соответствуетъ взаимнымъ интересамъ эксплуатаціи и публики“<sup>1)</sup>.

Но положимъ, что составленъ указаннымъ путемъ унификаціонный тарифъ, могущій получить временное осуществленіе. Тарифъ этотъ, очевидно, прежде всего страшно понизитъ доходность желѣзныхъ дорогъ. Не говоря уже о Россіи, нѣтъ ни одной страны, которая могла бы, при нынѣ существующихъ бюджетахъ, вынести бремя такого пониженія. Если-же въ Россіи въ настоящее время, при валовомъ доходѣ приблизительно въ 210 милліоновъ рублей, образуется ежегодный дефицитъ въ 20—25 милліоновъ рублей,—то при унификаціонной системѣ тарифовъ доходность понизится, по крайней мѣрѣ, на 25 процентовъ, и ежегодный дефицитъ возрастетъ, по меньшей мѣрѣ, до 40—50 милліоновъ рублей. Дефициты въ государственныхъ бюджетахъ отъ принятія осколковъ социалистическихъ схемъ, впрочемъ, предвидятся пропагандистами социализма. Поэтому они указываютъ на то, что дефициты эти должны быть пополнены сокращеніемъ непроизводительныхъ расходовъ, къ каковымъ, прежде всего, причисляютъ расходы по содержанію войска; ибо социализмъ этого закала проповѣдуетъ полнѣйшій космополитизмъ. Вообще у нихъ финансовая политика, какъ будто принадлежитъ жителямъ другой планеты, и, напримѣръ, мнѣніе по вопросу о расходахъ на содержаніе войска совершенно противоположно мнѣнію одного изъ современныхъ министровъ финансовъ, который на вопросъ — почему онъ съ такою готовностью идетъ на увеличеніе расходовъ на армію — отвѣчалъ, что эти расходы служатъ однимъ изъ могущественныхъ средствъ къ улучшенію финансовъ его небогатаго отечества, такъ какъ они поддерживаютъ и расширяютъ кредиты, открываемые государственной казнѣ.

Увеличеніе желѣзнодорожнаго дефицита подѣ влияніемъ унификаціонныхъ тарифовъ, очевидно, должно быть пополняемо налогами, плательщиками которыхъ является сравнительно несостоятельная масса населенія. Такимъ образомъ, въ результатѣ явится полное нарушеніе равновѣсія экономическихъ отношеній и существующей гармоніи интересовъ. Иванъ, никогда или очень мало пользующійся услугами желѣзныхъ дорогъ, будетъ платить излишній обременительный налогъ за

<sup>1)</sup> Bulletin du Ministre des travaux publics (официальное изданіе) Октябрь 1882 г.

Петра, который, въ свою очередь, постоянно пользуясь услугами желѣзныхъ дорогъ и платя менѣе того, что товаръ можетъ заплатить, будетъ увеличивать свои прибыли за счетъ Ивановъ. Иванъ, живущій внѣ района желѣзныхъ дорогъ, или въ отдаленности отъ нихъ, будетъ платить за провозъ своихъ грузовъ гужевымъ или водянымъ путемъ то, что къ каждому данномъ случаѣ грузъ можетъ заплатить; а одновременно Петръ, находящійся въ болѣе благоприятныхъ условіяхъ нежели Иванъ, уже потому, что живетъ въ районѣ, прорѣзываемомъ желѣзными дорогами, услугами которыхъ онъ можетъ пользоваться, будетъ платить за провозъ своихъ грузовъ не то, что грузъ можетъ заплатить, а гораздо меньше, ибо часть платежей, которую товары Петра могутъ уплачивать, будутъ платить за него Иваны въ формѣ налоговъ. Мѣстность, гдѣ живетъ Иванъ, при громадномъ желѣзнодорожномъ дефицитѣ, вызванномъ унификаціоннымъ тарифомъ, будетъ многіе десятии лѣтъ оставаться безъ желѣзныхъ дорогъ потому, что съ Петра будутъ взыскиваться не то, что его грузы могутъ уплачивать, а значительно меньше; а одновременно это уменьшеніе уплаты Петра должно пополниться налогами, взыскиваемыми съ Ивановъ. Иванъ за пищу, за одежду, за жилище, за освѣщеніе, за отопленіе и проч. будетъ уплачивать то, что онъ можетъ уплатить, подчасъ—съ значительными успіями, а Петръ за перевозку грузовъ будетъ уплачивать меньше того, что грузъ можетъ уплатить, и такъ какъ уменьшеніе въ уплатахъ Петра будутъ доплачивать Иваны, то Петръ будетъ ѣсть трюфели и пить шампанское за счетъ барышей, полученныхъ имъ отъ доплатъ Ивановъ, а Иванъ, отягощенный налогами, для уплаты за трюфели и шампанское, потребляемое Петромъ—будетъ сидѣть на черномъ хлѣбѣ и квасѣ. Иванъ, земледѣлецъ, будетъ платить за орудія обработки земли то, что онъ можетъ заплатить, а Петръ, купецъ, купившій плоды его трудовъ, за орудія передвиженія будетъ платить меньше, и т. д. и т. д.

Очевидно, что явится цѣлая масса подобныхъ экономическихъ несообразностей, какъ вслѣдствіе примѣненія унификаціоннаго тарифа. Лица, проповѣдующія унификацію желѣзнодорожныхъ тарифовъ, за отсутствіемъ положительной почвы для мотивировки своихъ предложеній, всегда прибѣгаютъ къ сравнительнымъ доказательствамъ. Они говорятъ: въ торговлѣ лекарствами, въ водопроводахъ, въ газосвѣщеніи, въ почтахъ, въ телеграфѣ, существуютъ неподвижныя цѣны (таксы); слѣдовательно онѣ могутъ существовать и на желѣзныхъ дорогахъ. Они забываютъ, что *comparaison n'est pas raison*. Неподвижныя цѣны, какъ это мы уже говорили (§ 5), на практикѣ, при современномъ стрѣбѣ общезитія, примѣнялись безъ явныхъ несообразностей только тогда, когда онѣ не относились къ крупнымъ экономическимъ явленіямъ.

Сравнивъ современный общественный организмъ съ организмомъ чело-  
вѣка,—изъ того что челоѣкъ, безъ нарушенія равновѣсія и гармоніи  
въ дѣятельности его органовъ, можетъ воспринимать микроскопическія  
дозы ядовитыхъ веществъ, очевидно, будетъ неправильно выводить за-  
ключеніе, что такому воспріятію нѣтъ количественнаго предѣла.

Существенное отличіе всѣхъ перечисленныхъ учреждений и про-  
мышленностей отъ желѣзнодорожной заключается въ значительно меньшей  
цѣнности ихъ услугъ и продуктовъ, сравнительно съ цѣнностью услугъ  
желѣзныхъ дорогъ. Мѣрою цѣнности первыхъ служатъ копейки и гри-  
венники; а вторыхъ—рубли и десятки рублей. Приплата лишнихъ ча-  
стицъ и даже цѣлыхъ копѣекъ не можетъ имѣть столь существеннаго  
вліянія на уменьшеніе потребленія, а слѣдовательно и производства  
продуктовъ и услугъ, какъ приплата лишнихъ рублей. Продукты аптекъ  
и водопроводовъ относятся къ категоріи тѣхъ, безъ которыхъ челоѣку  
обойтись гораздо труднѣе, нежели безъ желѣзнодорожныхъ услугъ.  
Большой купить лекарства, домовладѣлецъ и квартирантъ заплатятъ  
дороже за лучшую воду и за то, чтобы таковая находилась подъ ру-  
ками, но купецъ или землевладѣлецъ не могутъ уплатить за провозъ  
своихъ грузовъ болѣе того, что грузы эти могутъ вынести. Продажа газа  
совершается преимущественно оптомъ для освѣщенія улицъ и об-  
щественныхъ зданій и этимъ значительно отличается отъ продажи же-  
лѣзнодорожныхъ услугъ. Наконецъ, цѣны на аптечные матеріалы, воду  
и газъ не всегда неподвижны, ибо нерѣдко понижаются подъ вліяніемъ  
спроса и предложенія. Телеграфъ въ большинствѣ государствъ составляетъ  
абсолютную монополію *de facto* и *de jure*, а потому продажа теле-  
графныхъ услугъ можетъ производиться на основаніяхъ, не примѣненныхъ  
къ продажѣ услугъ желѣзныхъ дорогъ. Желѣзныя дороги сами имѣютъ  
телеграфы, доступные общественному пользованію въ предѣлахъ госу-  
дарствомъ установленныхъ, съ уплатою части телеграфнаго тарифа въ  
пользу казны, и по собственной инициативѣ начали взыскивать и  
нынѣ взыскиваютъ плату за передачу депешъ по неподвижнымъ та-  
рифамъ, — между тѣмъ, какъ до сихъ поръ нигдѣ не примѣняютъ не-  
подвижныхъ цѣнъ къ провозу грузовъ. Дефициты отъ примѣненія не-  
подвижныхъ таксъ въ телеграфѣ и почтахъ если и имѣютъ мѣсто, то,  
во всякомъ случаѣ, по относительному объему и сущности этого рода  
эксплоатаціи, не могутъ достигать размѣровъ, особенно чувствительныхъ  
для государственныхъ финансовъ, — между тѣмъ какъ желѣзнодорожные  
дефициты, которые непремѣнно были-бы вызваны унификаціоннымъ  
тарифомъ, вслѣдствіе сравнительной громадности и сложности эксплоа-  
таціи желѣзныхъ дорогъ, доходили бы до размѣровъ, которые чрезвы-  
чайно вредно отозвались-бы на государственномъ бюджетѣ. Перевозка

почты по желѣзнымъ дорогамъ совершается ими даромъ, или почти даромъ, между тѣмъ — грузовъ желѣзныхъ дорогъ за нихъ никто даромъ не возить. Въ доставкѣ корреспонденціи преимущественно цѣнятся срочность и скорость; а потому перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ почты водяные и гужевые пути не могутъ представлять конкуренціи, — по перевозкѣ же грузовъ они соперничаютъ съ желѣзными дорогами и весьма сильно. Денежи и корреспонденціи, перемѣщаемыя по телеграфу или по почтовымъ трактамъ, не представляютъ собою „товара“, т. е. предметовъ торговли; а большинство грузовъ, которые перевозятъ желѣзныя дороги, составляютъ „товаръ“. Если законъ спроса и предложенія можетъ быть изъятъ въ примѣненіи къ перемѣщенію не „товаровъ“, то изъ этого не слѣдуетъ, что такое же изъятіе возможно въ примѣненіи къ перевозкѣ „товаровъ“, составляющихъ предметы торговли. въ области которой наиболѣе безусловно царствуетъ законъ спроса и предложенія, — гдѣ за все платится то, что можетъ быть заплачено. Эта разница такъ существенна, что нынѣ желѣзныя дороги за перевозку всего того, что не составляетъ „товара“, а именно: перевозку пассажировъ, мелкихъ посылокъ, по собственной инициативѣ, держатъ унификаціонные тарифы съ недвижимыми или весьма мало подвижными цѣнами, между тѣмъ какъ къ перевозкѣ „товаровъ“ примѣняютъ систему тарифовъ, основанную на спросѣ и предложеніи. Лицамъ, практически занимающимся тарифнымъ дѣломъ, извѣстно, что чѣмъ болѣе грузъ составляетъ „товаръ“, т. е. чѣмъ торговое его значеніе обширнѣе, тѣмъ чаще, подъ влияніемъ спроса и предложенія, приходится видоизмѣнять для него провозныя цѣны. Наконецъ, денежи и корреспонденцію нельзя сравнивать съ грузами и потому, что государство можетъ имѣть къ нимъ такія отношенія, которыя не могутъ имѣть мѣста по отношенію товаровъ. Такимъ образомъ, всѣ указанныя учрежденія и промышленности, какъ по своему объему, такъ и по характеру, столь существенно отличны отъ желѣзнодорожной промышленности, что возможность примѣненія къ нимъ неподвижныхъ цѣнъ, ни въ какой мѣрѣ, не можетъ служить указаніемъ на такую же возможность примѣненія неподвижныхъ цѣнъ къ желѣзнымъ дорогамъ.

Итакъ, избѣгнуть разнообразія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, насколько оно зависитъ отъ самаго существа дѣла, невозможно; но, тѣмъ не менѣе, не только возможно, но и должно — неудобство этого разнообразія если не устранимъ, то значительно умѣрять систематизаціей тарифовъ. Систематизація тарифовъ, посредствомъ обязательнаго изданія сборниковъ, не только упорядочитъ желѣзнодорожные тарифы по формѣ, но можетъ также привести къ болѣе обширнымъ обобщеніямъ тарифовъ, — безъ существенныхъ для доходности дорогъ жертвъ. Мы уже



объяснили (§ 3), что желѣзныя дороги, не имѣя возможности взыскивать за провозъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ все то, что грузъ можетъ заплатить, — лишь регулируютъ провозныя цѣны по этому принципу, иначе говоря, болѣе или менѣе обобщаютъ рыночныя цѣнности провоза, истекающія отъ дѣйствія спроса и предложенія, въ тарифныя формулы и таблицы. Если, напримѣръ, тарифное изысканіе показало, что въ теченіе данного промежутка времени грузъ отъ А до Б можетъ платить  $N + x$  копѣекъ, гдѣ  $x$  представляетъ собою маленькую сравнительно съ  $N$  величину, постоянно измѣняющуюся подъ вліяніемъ условій рынковъ, т. е. если  $N + x$  будетъ рыночная цѣнность провоза, истекающая отъ дѣйствія спроса и предложенія, — то желѣзная дорога, не имѣя возможности взыскивать провозную цѣну  $N + x$  по торгу съ каждымъ отправителемъ, обобщаетъ эту величину въ  $N + n$  и публикуетъ ее, — причеиъ  $n$  величина болѣе или менѣе соответствующая всѣмъ колебаніямъ величины  $x$ . Этотъ примѣръ представляетъ самый простой случай обобщенія. На практикѣ эти обобщенія уже теперь идутъ значительно дальше и выражаются въ различныхъ, отъ времени до времени измѣняющихся формулахъ. Напримѣръ, на основаніи тарифнаго изысканія, помѣщеннаго въ § 2, юго-западные дороги приняли, на извѣстный срокъ, слѣдующую обобщительную формулу для перевозки свеклы:

За разстоянія: до 50 верстъ—по  $\frac{1}{60}$  к. съ пудо-версты,  
 отъ 50 до 66 > . 0,83 коп. за все протяженіе,  
 > 66 > 150 > . по  $\frac{1}{80}$  к. съ пудо-версты,  
 > 150 > 188 > . 1,88 коп. за все протяженіе,  
 за разстоянія большія 188 верстъ по  $\frac{1}{100}$  к. съ пудо-версты.

Сущность дѣла при такихъ обобщеніяхъ заключается въ томъ, чтобы достигать возможно упрощенныхъ формъ, безъ значительныхъ жертвъ по существу. Въ умѣннн достигать наиболѣе упрощенныхъ формъ съ наименьшими пожертвованіями въ доходности, главнымъ образомъ и заключается техническая сторона желѣзнодорожнаго тарифнаго дѣла. Знаніе этой стороны тарифнаго дѣла дается практикой точно такъ, какъ преимущественно практикой вырабатывается умѣннн выражать самыя сложныя мысли въ краткихъ и ясныхъ выраженіяхъ. Покуда каждая дорога будетъ издавать свои тарифы въ отдѣльныхъ изданіяхъ, многочисленность которыхъ столь велика, что собраніе всѣхъ изданій, со всѣми измѣненіями и дополненіями, если и можетъ быть достигнуто, то развѣ съ тратою массы времени и труда, покуда никто не будетъ заниматься всѣми тарифными изданіями въ совокупности и изыскивать приемы для ихъ обобщенія, безъ жертвъ по существу, — то донятно, что эти приемы не будутъ найдены. Но если начнутъ издавать

сборники, если опытные люди будут изыскивать приемы къ обобщеніямъ всѣхъ тарифовъ, то самое дѣло постепенно укажетъ, что въ этомъ направленіи сдѣлать возможно, и какой методъ для этого наиболѣе соответствующій. Имѣя же нѣкоторую опытность въ технической сторонѣ тарифнаго дѣла, мы вполнѣ увѣрены, что указываемыя обобщенія, до известной степени, могутъ быть выработаны, но только временемъ и прилежаніемъ. Слѣдуетъ не смѣшивать понятія объ обобщеніи тарифовъ съ понятіемъ о нивелировкѣ тарифовъ, т. е. большей или меньшей степени ихъ унификаціи. Обобщеніе тарифовъ основывается на методѣ индуктивномъ, т. е. на послѣдовательныхъ индукціяхъ, опирающихся на наблюденіи и изученіи фактовъ, а равно простѣйшихъ формъ. При такомъ способѣ дѣйствія, нами рекомендуемомъ, послѣдовательное и разумное обобщеніе тарифовъ не можетъ существенно отразиться на уменьшеніи доходности дорогъ, а слѣдовательно, и разорять государственную казну. Интересъ доходности будетъ указывать предѣлы возможныхъ обобщеній. Унификація же тарифовъ опирается на методъ дедуктивномъ, т. е. основывается на взятыхъ а priori формулахъ, которыя за тѣмъ и желаютъ болѣе или менѣе неизмѣнно примѣнять ко всѣмъ отдѣльнымъ случаямъ. При такомъ способѣ дѣйствія, интересъ доходности дорогъ, а слѣдовательно, и государственной казны, ставится прямо на карту. Нѣкоторые лица, собственно говоря, не предлагаютъ апріорныхъ формулъ, въ математическомъ смыслѣ послѣдняго слова, а потому, какъ будто, не придаютъ своимъ тарифнымъ предложеніямъ унификаціоннаго характера. Они, напримѣръ, говорятъ: нужно взять статистику, такъ - то ее расположить, сдѣлать съ ея цифрами такія - то преобразования, полученные результаты подвергнуть такимъ - то дѣйствіямъ, и, наконецъ, окончательно выведенныя цифры, напримѣръ, постоянно помножать на разстояніе пробѣга и вѣсъ груза. Однимъ словомъ, нѣчто въ родѣ этого. Очевидно, что подобное предложеніе въ результатѣ все - таки составляетъ предложеніе унификаціонной схемы, такъ какъ оно представляетъ общіе, выдуманые, а не взятые изъ живни приемы, которые желаютъ однообразно и постоянно примѣнять къ измѣняющимся экономическимъ явленіямъ.

Для того, чтобы поставить контроль за желѣзнодорожными тарифами на болѣе твердую почву, нужно, кромѣ организациі систематическихъ изданій тарифовъ, организовать также точную и соответственно цѣли приспособленную статистику движенія грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ. Безъ этихъ двухъ условий, — разсужденія объ усиленіи контроля или останутся разсужденіями, или же, подъ давленіемъ различныхъ вѣяній, постепенно вынудятъ втиснуть живое тарифное дѣло въ смиренительную рубашку. для вящаго раззоренія народнаго хозяйства.

Немыслимо разсуждать, а тѣмъ болѣе дѣлать тарифы на какіе-либо грузы, не будучи вооруженнымъ статистикою производства, потребления и перемѣщенія этихъ грузовъ. Такимъ образомъ, желѣзныя дороги для того, чтобы вести правильно тарифное дѣло, должны усиленно собирать и изучать статистическія данныя. Что касается статистики производства, потребления и перемѣщенія грузовъ по волянымъ и гужевымъ путямъ, то, къ сожалѣнію, у насъ въ Россіи часто этихъ данныхъ совсѣмъ нѣтъ. Часто даже въ официальныхъ изданіяхъ систематически печатаются неточныя данныя и, наконецъ, часто эти данныя, хотя и имѣются, но приобрѣтеніе ихъ связано съ большими затрудненіями. Тѣмъ болѣе желѣзныя дороги должны обращать особенное вниманіе на правильное и соответствующее веденіе статистики перемѣщенія грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, которая иногда восполняетъ собою отсутствіе данныхъ по производству и потребленію. Если насъ спросятъ: какое наиболѣе элементарное правило, которымъ надлежитъ руководствоваться въ тарифной практикѣ, — то мы отвѣтимъ: „составитель тарифа на какой-либо грузъ долженъ прежде всего тщательно собрать и изучить статистику его производства, перемѣщенія и потребления; затѣмъ, всякое тарифное соображеніе, всякій проектъ тарифа, не основанный на статистикѣ, если онъ не вытекаетъ изъ явныхъ указаній конкурренціонныхъ тарифовъ, во избѣжаніе ошибокъ, благоразуміе не приводить въ исполненіе“. По мѣрѣ распространенія опытности, по крайней мѣрѣ большинство русскихъ желѣзныхъ дорогъ все болѣе и болѣе основываетъ свои тарифныя работы на статистикѣ, — хотя существовали, и теперь существуютъ, нѣкоторые тарифы, основанные на соображеніяхъ, взятыхъ изъ воздуха. Вотъ такіе именно тарифы и послужили основаніемъ къ распространенію упрека, дѣлаемаго желѣзнымъ дорогамъ, что онѣ выдумываютъ тарифы. Тарифъ, не основанный на реальныхъ экономическихъ фактахъ, выражаемыхъ въ статистикѣ, дѣйствительно на столько же выдуманный, на сколько выдуманы всякіе унификаціонныя и тому подобныя тарифы, основанные на умозрительныхъ апріорныхъ формулахъ, противъ которыхъ не можетъ не возставать всякій человѣкъ, понимающій тарифное дѣло и дорожащій дѣломъ ради самаго дѣла.

Для того, чтобы при тарифныхъ изысканіяхъ было возможно всегда основываться на статистикѣ движенія грузовъ, она должна удовлетворять слѣдующимъ условіямъ: номенклатура статистики должна соответствовать тарифной номенклатурѣ и содержать въ себѣ если не всѣ, то возможно больше наименованій товаровъ, во всякомъ же случаѣ — всѣ болѣе или менѣе серьезныя статьи перевозки: она должна указывать станціи отправленія и назначенія каждаго груза: она должна составляться на всѣхъ дорогахъ по однообразнымъ формамъ, при чемъ всѣ дороги должны

вести статистику на известное, обязательное для их количество наименований товаров, и, затѣмъ могутъ дополнять это количество по своему усмотрѣнію; статистика должна вестись и публиковаться своевременно, согласно обязательнымъ срокамъ. Такимъ образомъ, для того, чтобы статистика служила могущественнымъ подспорьемъ для тарифныхъ работъ, еще недостаточно вести статистику, но нужно еще вести ее въ известной системѣ.

До сихъ поръ ни одно изъ указанныхъ условій точно не выполнялось: номенклатура грузовъ не всегда соотвѣтствуетъ номенклатурѣ статистики; количество наименований товаровъ, въ особенности въ публикуемой большинствомъ дорогъ статистикѣ, крайне недостаточно; большинство дорогъ въ публикуемой ими статистикѣ не указываетъ станцій отправленія и назначенія; дороги ведутъ и публикуютъ статистику по различнымъ образцамъ; различныя дороги держатся различной статистической номенклатуры; статистика ведется съ опозданіемъ, публикуется поздно, а иногда и совсѣмъ не публикуется, что, напримѣръ, имѣетъ мѣсто по отношенію нѣкоторыхъ казенныхъ дорогъ. При такомъ положеніи дѣла статистика не можетъ играть для тарифныхъ работъ той роли, которую она должна играть. Многія дороги это сознаютъ, ибо для тарифныхъ изысканій ведутъ для себя весьма подробную статистику, часто выбираютъ подлежащія данныя изъ первичныхъ желѣзно-дорожныхъ документовъ, собираютъ ихъ посредствомъ различныхъ справокъ и т. п. Но, очевидно, что такой путь, составляющій слѣдствіе отсутствія надлежащей общей организаціи въ веденіи статистики для тарифныхъ цѣлей на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, затрудняетъ тарифныя работы, а потому иногда приводитъ къ поверхностнымъ заключеніямъ. Изданіе утвержденной Министерствомъ Путей Сообщенія общей номенклатуры товаровъ, обязательной для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, улучшить веденіе статистики въ томъ отношеніи, что, вѣроятно, приведетъ къ болѣе однообразной статистической номенклатурѣ. На одномъ изъ послѣднихъ сѣздовъ представителей всѣхъ русскихъ дорогъ, уже былъ поднятъ вопросъ объ установленіи однообразной номенклатуры статистики, соотвѣтствующей номенклатурѣ товаровъ, но, къ сожалѣнію, предполагалось сдѣлать эту номенклатуру недостаточно полной. Подобныя паліативныя мѣры мало принесутъ пользы. По нашему мнѣнію, необходимо обратить самое серьезное вниманіе на правильную организацію веденія статистики грузовъ, которая удовлетворяла бы вышеуказаннымъ условіямъ. Иначе тарифныя работы могутъ постоянно хромать и не возможно думать объ установленіи серьезнаго контроля надъ тарифами желѣзныхъ дорогъ. Нынѣ въ Министерствѣ Путей Сообщенія не имѣется надлежащей статистики для такого контроля. Статистика, которая тамъ ведется, пре-

слѣдуетъ другія задачи и потому не приспособлена къ тарифнымъ цѣлямъ. Нѣкоторыя дополненія и измѣненія, которыя въ ней сдѣланы по со- вѣщанію съ однимъ изъ послѣднихъ общихъ сѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ, еще далеки отъ того, чтобы эта статистика годилась для тарифныхъ работъ и контроля. Слѣдуетъ, впрочемъ, замѣтить, что для веденія въ Министерствѣ статистики, приспособленной къ тарифнымъ цѣлямъ, потребовались бы значительные расходы, между тѣмъ, какъ нѣтъ никакой необходимости вести эту работу вдвойнѣ: въ Министерствѣ и въ администраціяхъ желѣзныхъ дорогъ. Правительство можетъ ограничиться тѣмъ, чтобы, при участіи желѣзныхъ дорогъ, выработать подробную программу веденія статистики на всѣхъ русскихъ дорогахъ, совершенно отвѣчающей тарифнымъ цѣлямъ, и, затѣмъ, наблюдать за точнымъ исполненіемъ этой программы, а равно дѣлать изъ статистики, составляемой желѣзными дорогами, обобщенія и выводы, нужные для различныхъ цѣлей.

Тарифы, согласно нынѣ дѣйствующимъ распоряженіямъ правительства, должны печататься до ихъ введенія въ дѣйствіе, а тѣ изъ нихъ, которые повышаютъ провозную плату, — по возможности заблаговременно, не позже какъ за мѣсяцъ до введенія ихъ въ дѣйствіе; при чемъ тарифъ, разъ пониженный, не можетъ быть повышенъ ранѣе трехъ мѣсяцевъ. Исключенія изъ этого правила, по нашему мнѣнію, должны допускаться въ особо уважительныхъ случаяхъ; на примѣръ, при внезапномъ измѣненіи конкурирующихъ тарифовъ заграничныхъ дорогъ или водяныхъ сообщеній. Нѣкоторые лица думаютъ, что о всякомъ измѣненіи тарифа необходимо публиковать за нѣсколько мѣсяцевъ до осуществленія этого измѣненія и въ подтвержденіе своего мнѣнія приводятъ соображеніе, будто всякое измѣненіе тарифа разстраиваетъ всѣ предварительные расчеты торговли и промышленности, основанные на ранѣе дѣйствующихъ тарифахъ. Мнѣніе это не имѣетъ никакого основанія относительно пониженія тарифовъ, ибо, при пониженіи тарифа, прибыль отправителя увеличивается. При пониженіи тарифа могутъ, и то въ рѣдкихъ случаяхъ, не осуществиться расчеты конкурентовъ, которые основывали свою операцію на стоимости провоза конкурирующаго товара. Но намъ кажется, что можно очень далеко зайти, если распространить протекціонизмъ не только на потребителей и отправителей груза, но еще и на конкурентовъ этихъ отправителей, которые къ данному тарифу не имѣютъ никакого непосредственнаго отношенія. Главная же причина, въ силу которой мы не придаемъ особаго значенія продолжительности срока отъ публикаціи до введенія тарифа въ дѣйствіе, даже при повышеніи тарифовъ, заключается въ томъ, что въ дѣйствительности, на практикѣ, большинство коммерческихъ сдѣлокъ дѣлаются безъ соображеній съ дѣй-

ствующими желѣзнодорожными тарифами. Лица, увѣряющія, что всякое повышение или пониженіе желѣзнодорожнаго тарифа разстраиваетъ расчеты торговли и промышленности, или возводятъ единичные исключительные случаи въ общее правило, или недостаточно знакомы съ дѣйствительностью коммерческой жизни. При современныхъ условіяхъ торговли, колебанія рыночныхъ цѣнностей въ зависимости отъ состоянія курса, урожаяевъ, конкуренціи, политическихъ событій, т. е. отъ причинъ, не зависящихъ отъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, — столь велики, что то или другое измѣненіе этихъ тарифовъ, почти всегда незначительное, оказываетъ, въ большинствѣ случаевъ, на колебаніе рыночныхъ цѣнностей товаровъ, сравнительно съ вышеперечисленными причинами, весьма слабое вліяніе. При соображеніяхъ о купляхъ и продажахъ, торговцы почти всегда принимаютъ въ основаніе расчетовъ прибыль и рискъ значительно большіе, нежели возможные тарифныя колебанія, ибо прибыль и рискъ этотъ должны отвѣчать гораздо болѣе существеннымъ обстоятельствамъ, могущимъ повліять на конечные результаты сдѣлокъ. Мы признаемъ, что тарифы, вообще говоря, должны публиковаться ранѣе ихъ введенія, что тарифы съ повышеніемъ должны публиковаться не позже какъ за мѣсячный срокъ до ихъ приведенія въ дѣйствіе, что тарифъ, разъ пониженный, не долженъ повышаться ранѣе трехъ мѣсяцевъ — и думаемъ, что дальнѣйшее стѣсненіе желѣзныхъ дорогъ въ этомъ отношеніи было бы излишнею льготою въ пользу торговцевъ, льготою часто фиктивною и, во всякомъ случаѣ, такую, которою потребители почти никогда не воспользуются, ибо они всегда платятъ за товары не сообразно тѣмъ или другимъ желѣзнодорожнымъ тарифамъ, а по совокупности всѣхъ условій спроса и предложенія.

Тарифы должны публиковаться въ опредѣленныхъ изданіяхъ; о томъ, гдѣ и какіе именно тарифы публикуются, должно быть объявлено публикѣ. Если будутъ издаваться сборники, то обязательная въ нихъ публикація тарифовъ исключаетъ обязанность публиковать ихъ въ другихъ изданіяхъ.

Ранѣе (§ 3) мы указали на соответствіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ — торговымъ преискурантамъ. Цѣны торговыхъ преискурантовъ, хотя часто и примѣняются въ точности согласно объявленію, тѣмъ не менѣе онѣ не обязательны для торговыхъ фирмъ, ихъ объявившихъ. Торговецъ или торговая фирма имѣютъ полное право дѣлать отступленія отъ своихъ преискурантовъ, если они находятъ это для себя выгоднымъ. Согласно дѣйствующимъ въ Россіи распоряженіямъ правительства, объявленныя въ желѣзнодорожныхъ тарифахъ цѣны и условія ихъ примѣненія обязательны для желѣзныхъ дорогъ. Желѣзнодорожные тарифы не являются обязательными для торговыхъ фирмъ, объявившихъ преискуранты.

лѣзныя дороги не имѣютъ права дѣлать, для кого бы то ни было, исключенія изъ объявленныхъ цѣнъ и примѣнять другія цѣны и условія, кромѣ сѣбѣ объявленныхъ. Въ этомъ заключается существенная разница между преискурантами и желѣзнодорожными тарифами. При существованіи однихъ этихъ распоряженій, намъ кажется, никакъ нельзя сказать, чтобы и нынѣ правительство совѣтъ не регулировало, въ предѣлахъ разумной потребности, свободнаго дѣйствія конкуренціи въ области желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Мы безусловно раздѣляемъ мнѣніе о необходимости, въ данномъ случаѣ, такого регулированія. Несомнѣнно, что желѣзныя дороги призваны, прежде всего, служить для общаго блага; а для осуществленія этого безусловно необходимо стремиться къ установленію полнаго равенства всѣхъ и каждаго передъ желѣзнодорожными тарифами. Указанныя распоряженія правительства устанавливаютъ это равенство: они говорятъ: однѣ и тѣ же объявленныя цѣны должны примѣняться, при одинаковыхъ условіяхъ, для всѣхъ безъ исключенія. Мы находимъ даже, что въ этомъ отношеніи можно было бы сдѣлать еще шагъ впередъ и сказать: однѣ и тѣ же объявленныя цѣны должны примѣняться для всѣхъ безъ исключенія, при одинаковыхъ условіяхъ, фактически доступныхъ для большинства отправителей. Иначе говоря, мы бы желали видѣть дѣйствіе повагонныхъ тарифовъ только для товаровъ, которые, по условіямъ торговли, перевозятся или, — безъ затрудненія для дѣйствительныхъ отправителей, а не комиссіонеровъ, — могутъ перевозиться повагонно. Исключенія должны допускаться только для такихъ товаровъ, которые могутъ вредить грузамъ, нагруженнымъ вмѣстѣ съ ними въ одномъ вагонѣ. Кромѣ того, къ нынѣ дѣйствующимъ условіямъ примѣненія рефакціонныхъ тарифовъ слѣдовало бы прибавить, какъ это мы указали ранѣе, условіе дѣйствія такихъ тарифовъ не долѣе, какъ на годъ времени. Только при этихъ ограниченіяхъ объявленные тарифы будутъ фактически доступны, при одинаковыхъ условіяхъ, для всѣхъ и каждаго. Если, напримѣръ, одинъ отправитель заплатитъ за перевозку пуда товара даннаго наименованія, отъ А до В, — X рублей, то и другой отправитель, при одинаковыхъ условіяхъ, т. е. за пудъ того же наименованія товара, отъ той же станціи А до той же станціи В, заплатитъ также X рублей. Нѣкоторые лица находятъ, что этимъ еще не удовлетворяется равноправность отправителей, и, для водворенія таковой, они предлагаютъ, чтобы товары, при перевозкѣ на одинаковыя разстоянія, платили одну и ту же плату; другіе, — чтобы товары одинаковой относительной плотности платили одинъ и тотъ же тарифъ, и проч. Мы уже объяснили всю неосновательность

этих предложеній съ общей точки зрѣнія народнаго хозяйства, и не трудно видѣть, что предложенія эти, вмѣсто равноправности отправителей, водворили - бы нѣчто совершенно противоположное. Коренное требованіе здравой финансовой политики заключается въ томъ, чтобы всякій платилъ налогъ сообразно своей имущественной состоятельности. Переносъ это правило о налогѣ на тарифъ, очевидно необходимо, чтобы всякій платилъ за перевозку даннаго товара сообразно выгодѣ, имъ получаемой отъ этой перевозки. Эта - же выгода будетъ, вѣроятно же всего, одинакова именно при перевозкѣ за одну и ту - же цѣну опредѣленнаго количества даннаго наименованія товара изъ одного и того - же мѣста А до одного и того - же мѣста В, и, вообще говоря, будетъ совершенно различна при перевозкѣ за одну и ту - же плату одного и того - же товара между различными мѣстностями: отъ А до В и отъ С до D, хотя - бы разстояніе А—В и С—D были равны между собою. Точно такъ эта выгода, вообще говоря, будетъ совершенно различна при перевозкахъ за одну и ту - же плату между А и В различныхъ товаровъ, хотя - бы одного и того - же удѣльнаго вѣса. Такимъ образомъ, примѣненіе одной и той - же провозной цѣны для товаровъ одного и того - же наименованія между одними и тѣми - же пунктами не только удовлетворяетъ условію равноправности, но, кромѣ того, при современныхъ условіяхъ торговли и промышленности, представляетъ формулу, наиболѣе способную водворить эту равноправность. По нашему убѣжденію, стремленіе къ установленію такихъ тарифовъ, при которыхъ каждый производитель, какъ бы мало ни было его производство, по возможности пользовался бы одинаковою выгодною съ крупными производителями, вызывается справедливостью и должно составлять предметъ особой заботливости администраціи желѣзныхъ дорогъ, какъ казенныхъ, такъ и частныхъ, еще и потому, что интересы незначительныхъ отправителей, перевозящихъ въ совокупности громадное большинство грузовъ, равно какъ интересы потребителей, совершенно совпадаютъ съ разумною системою веденія тарифнаго дѣла. Если разсматривать различныя заявленія, поступившія, въ особенности въ послѣдніе годы, по иниціативѣ правительства, на неправильности и неудобства желѣзнодорожныхъ тарифовъ, то нельзя не замѣтить слѣдующаго явленія, которое имѣло также мѣсто въ нѣкоторыхъ западныхъ государствахъ и на которое было обращено вниманіе сенаторской комиссіей, изслѣдовавшей жалобы на тарифы французскихъ дорогъ. Прежде всего, между этими заявленіями попадаются такія, которыя вполне основательны и справедливы. Заявленія эти, впрочемъ, больше всего поступаютъ непосредственно въ администраціи дорогъ и, по крайней мѣрѣ во многихъ случаяхъ, получаютъ



удовлетвореніе. Далѣе, имѣется очень мало жалобъ и заявленій со стороны потребителей и болѣе или менѣе мелкихъ производителей. Большинство - же заявленій по поводу неправильности желѣзнодорожныхъ тарифовъ исходить отъ представителей крупныхъ производствъ и торговли, выгоды которыхъ въ пользу потребителей и мелкихъ отправителей разстраиваются этими тарифами. Нужно сознаться, что, дѣйствительно, разумные тарифы не вполне согласуются съ интересами этихъ представителей современной промышленности и торговли. Монополистъ фабрикантъ, который прежде не имѣлъ конкурентовъ и царствовалъ въ известномъ районѣ, теперь долженъ считаться съ продуктами другихъ фабрикантовъ, которые, благодаря разумнымъ тарифамъ, проникаютъ теперь въ районъ царства этого монополиста. Монополія торговыхъ домовъ нѣкоторыхъ городовъ и портовъ, державшая долгое время въ ежовыхъ рукавицахъ производителей и потребителей, прилегающихъ районовъ, нынѣ, благодаря тѣмъ же тарифамъ, должна считаться съ болѣе самостоятельными условіями этихъ производителей и потребителей, ибо послѣдніе теперь имѣютъ возможность воспользоваться желѣзными дорогами, ведущими въ другіе города и въ другіе порты, и т. д. Отсюда вытекаетъ главное недовольство на нѣкоторые тарифы желѣзныхъ дорогъ и предложенія новыхъ принциповъ, долженствующихъ будто - бы внести улучшеніе въ тарификацію. Основнымъ принципомъ всегда ставять безусловное регулированіе тарифовъ по разстояніямъ, ибо понятно, что только такимъ абсурднымъ основаніемъ возможно охранить прежнія привилегіи и монополію. Тогда дѣло останется въ положеніи *statu quo ante*. Каждый монополистъ будетъ имѣть свой районъ съ прежними данниками. Какъ на особую авторитетность такихъ предложеній обыкновенно указываютъ на то, что онѣ - де суть результатъ обсужденія дѣла совмѣстно съ представителями торговли и промышленности. Но одного этого указанія до настоящаго времени было достаточно, чтобы приблизительно знать, кто именно участвовалъ въ обсужденіи даннаго вопроса, такъ какъ большинство этихъ современныхъ присяжныхъ всероссійскихъ представителей по всѣмъ таможеннымъ и инымъ тарифамъ, а равно экономическимъ вопросамъ, общеизвестны, даже по имени и отчеству. Характеристическая черта всѣхъ сказанныхъ предложеній заключается еще въ томъ, что они очень бѣдны мотивами. Обыкновенно можно только встрѣтить повторенія на различный ладъ, что желѣзныя дороги суть монополія, — и увѣщанія, что, молъ, пора оставить политику *laissez faire, laissez passer*, осужденную современной экономической наукой. Дѣйствительно, эта политика осуждена современной наукой. Но, чтобы быть логичными, не слѣдуетъ забывать, что именно этой - то политикѣ обязаны своимъ обогащеніемъ, какъ желѣзнодорожные предприниматели, такъ и современные

печальники и совѣтчики построения желѣзнодорожныхъ тарифовъ „на болѣе рациональныхъ началахъ“. Науку, на которую въ данномъ случаѣ ссылаются, не интересуетъ вопросъ о дѣлѣхъ легкихъ добычъ современнаго экономическаго міра между его привилегированными сынами. Ее гораздо болѣе интересуетъ вопросъ распредѣленія этихъ добычъ между тѣми, которымъ онѣ должны принадлежать. И несомнѣнно, что лишь тѣ измѣненія въ тарифахъ, которыя ведутъ къ подобной цѣли, могутъ быть названы соответствующими современнымъ научнымъ требованіямъ.

*§ 7. Высшія предѣльныя тарифныя нормы. Несоотвѣтствіе существующей системы высшихъ тарифныхъ нормъ интересамъ Россіи. Конкуренція между желѣзными дорогами посредствомъ тарифовъ и другими способами. Необходимость въ ея регулированіи. Низшія предѣльныя тарифныя нормы. Образованіе самостоятельныхъ группъ желѣзныхъ дорогъ. Устраненіе конкуренціи посредствомъ соответствующей административной организаціи по принципу взаимныхъ соглашеній. Естественныя пути. Принципъ сохраненія хозяйственныхъ силъ при конкуренціяхъ.*

Мы совершенно раздѣляемъ мнѣніе, что размѣръ прибыли частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ долженъ быть регулированъ государствомъ. Желѣзнодорожная промышленность, по существу своему и согласно правамъ ей даруемымъ, пользуется столь значительными привилегіями съ одной стороны, а съ другой — имѣетъ такое громадное вліяніе на экономическія отправленія страны, что она не можетъ служить источникомъ неограниченнаго извлеченія барышей. Вотъ почему въ исторіи развитія желѣзнодорожнаго дѣла въ Европѣ можно прослѣдить постоянное стремленіе правительствъ ограничивать прибыль желѣзнодорожныхъ предпріятій. Съ этою цѣлью употребляли двоякаго рода приемы: непосредственныя и посредственныя. Въ первомъ случаѣ — прямо опредѣляли высшіе размѣры прибыли желѣзной дороги, съ тѣмъ, чтобы излишекъ поступалъ въ государственную казну; или же на дорогу возлагали обязательство понижать тарифы, когда прибыль достигаетъ этихъ предѣловъ. Во второмъ случаѣ — ограничивали прибыль желѣзнодорожныхъ компаній предѣльными высшими тарифными нормами, уменьшая, такимъ образомъ, провозные расходы лицамъ, пользующимся услугами желѣзныхъ дорогъ. Въ Россіи примѣняются оба приема одновременно. Тѣмъ не менѣе нужно сознаться, что получаемые отъ этого результаты несомнѣнно удачны и даже иногда вредны государственнымъ интересамъ. Что касается непосредственнаго ограниченія прибыли, то въ большинствѣ уставовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ предѣльный размѣръ чистаго дохода на акціи опредѣленъ въ 15%, для нѣкоторыхъ дорогъ въ 10% и только для Юго-Западныхъ и Закавказской дорогъ

въ 8%. Почти всё эти дороги не только не давали такого процента своимъ акціонерамъ, но, напротивъ того, постоянно должны государственному казначейству, а потому, не обсуждая размѣра указанной предѣльной прибыли, которая вообще представляется нѣсколько преувеличенной, достаточно сказать, что еще очень и очень долго принятое въ уставахъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ непосредственное ограниченіе прибыли будетъ для большинства дорогъ номинально. Въ уставахъ же тѣхъ двухъ—трехъ старѣйшихъ дорогъ, которыя, вслѣдствіе исключительно благоприятнаго географическаго положенія, дѣйствительно даютъ значительный дивидендъ своимъ акціонерамъ, непосредственнаго ограниченія прибыли не введено. Что касается ограниченія прибыли посредствомъ высшихъ тарифныхъ нормъ, то, почти во всѣхъ уставахъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, нормы эти опредѣлены и, за немногими исключениями, онѣ совершенно однообразны. Почти во всѣхъ уставахъ говорится, что провозныя платы не должны быть выше предѣльныхъ нормъ, значащихся въ уставѣ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ этомъ же послѣднемъ уставѣ приведенъ крайне неполный списокъ товаровъ, раздѣленный на три разряда: для перваго разряда опредѣлена норма  $\frac{1}{12}$  коп. съ пуда и версты, для втораго  $\frac{1}{18}$  коп., а для третьяго  $\frac{1}{24}$  коп. При этомъ указано, что провозная плата, опредѣленная по этимъ нормамъ, должна понижаться при разстояніи перевозки свыше 200 верстъ — на 10%, свыше 500 верстъ — на 15% и свыше 1000 верстъ — на 20%. Въ уставѣ одной изъ старѣйшихъ дорогъ, а именно: Московско-Рязанской, опредѣлены тѣ же высшія тарифныя нормы, но безъ обязательства скидки по разстояніямъ и безъ обозначенія поразряднаго списка товаровъ. Тѣ же основанія приняты въ уставахъ дорогъ: Рязанско-Козловской, Рязко-Моршанской, Московско-Ярославской и Ярославо-Вологодской. Наконецъ, встрѣчается еще нѣсколько дорогъ (напримѣръ, Московско-Курская), для которыхъ опредѣлены особыя высшія тарифныя нормы. Въ позднѣйшихъ уставахъ, въ которыхъ вездѣ ссылаются на предѣльныя тарифныя нормы устава Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, введены еще высшія тарифныя нормы для нѣкоторыхъ специальныхъ товаровъ, на которые, вѣроятно, было сочтено нужнымъ обратить особое вниманіе, а именно: на минеральное топливо, руду, соль и земледобрильные туки. Въ нѣкоторыхъ уставахъ предвидится возможность измѣненія высшихъ тарифныхъ нормъ съ утвержденія ихъ правительствомъ, что, однако, на практикѣ еще не осуществлялось. Итакъ, можно сказать, что главнымъ и почти исключительнымъ основаніемъ для регулированія высоты тарифовъ русскихъ дорогъ служить до настоящаго времени предѣльныя нормы, помѣщенные въ уставѣ Главнаго Общества Россійскихъ дорогъ, составленномъ въ

пятидесятыхъ годахъ. Въ теченіи болѣе 25-ти лѣтъ не было сочтено полезнымъ ввести какія-либо существенныя измѣненія или дополненія. Вообще, вопросъ о высшихъ нормахъ не обращалъ на себя достаточнаго вниманія и потому, при послѣдовательномъ составленіи уставовъ новыхъ дорогъ, въ нихъ, можно сказать, по инерціи включалось то, что было написано о тарифныхъ нормахъ въ прежнихъ уставахъ. Къ этому заключенію придетъ всякій, кто возьметъ на себя трудъ просмотрѣть тарифныя положенія уставовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ<sup>1)</sup>. Между тѣмъ нормы эти въ настоящемъ ихъ видѣ далеко не цѣлесообразны и служатъ одною изъ причинъ печальнаго состоянія нашего государственнаго желѣзнодорожнаго баланса. По указаніямъ нѣкоторыхъ почтенныхъ желѣзнодорожныхъ дѣятелей, принимавшихъ участіе въ дѣлахъ почти съ самаго начала постройки дорогъ, вотъ какимъ образомъ предѣльныя нормы вошли въ наше желѣзнодорожное законодательство. Въ пятидесятыхъ годахъ, когда сооруженіе почти всѣхъ главныхъ артерій русскихъ желѣзныхъ дорогъ предполагалось передать въ руки французовъ и когда для первыхъ дорогъ, ими сооружаемыхъ (вошедшихъ въ составъ дорогъ Главнаго Общества), пришлось составлять уставъ, то, естественно, обратились къ заграничнымъ источникамъ, а именно къ уставамъ (cahiers de charges) французскихъ дорогъ. Въ прежнее время, въ особенности при составленіи уставовъ, обращали вниманіе, главнымъ образомъ, на расходную денежную сторону дѣла, и тогдашнихъ руководителей очень мало интересовалъ вопросъ о будущихъ тарифахъ строящихся дорогъ. Нужно къ тому же замѣтить, что тогда тарифные вопросы совсѣмъ еще не были разработаны не только у насъ, но и за границею. А потому взяли, перевели тарифныя положенія уставовъ французскихъ дорогъ и, съ нѣкоторыми измѣненіями, ввели ихъ въ уставъ Главнаго Общества. Что это было сдѣлано именно такъ, въ томъ можно убѣдиться простымъ сравненіемъ тарифныхъ положеній устава Главнаго Общества съ уставами главныхъ и старѣйшихъ линій французскихъ дорогъ. А потому въ уставахъ новыхъ дорогъ, по тарифнымъ положеніямъ, болѣе двадцати пяти лѣтъ, только продолжали ссылаться на уставъ Главнаго Общества, какъ на готовый образецъ. Изъ этого видно, что существующая система высшихъ тарифныхъ нормъ вошла довольно случайно въ уставы русскихъ желѣзныхъ дорогъ, и что въ значеніи этой системы для нашего желѣзнодорожнаго хозяйства едвали кто-либо давалъ себѣ ясный отчетъ при составленіи уставовъ.

Система высшихъ тарифныхъ нормъ практикуется, главнымъ образомъ, во Франціи. Тамъ, съ самаго начала постройки дорогъ, во всѣ

---

<sup>1)</sup> Сводъ дѣйствующихъ уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ. 1881 года (Изданіе Министерства Путей Сообщенія).

уставы желѣзнодорожныхъ обществъ включалось обязательство — не переходить высшихъ тарифныхъ нормъ, въ нихъ обозначенныхъ. Обязательство это принесло Франціи соответствующую пользу. Благодаря сильному развитію промышленности, а также весьма разумному расположенію желѣзнодорожной сѣти и распределенію ея между обществами, главныя компаніи во Франціи, вообще говоря, выполняютъ всѣ денежные обязательства, принятыя ими по отношенію къ государству. Онѣ исправно оплачиваютъ процентъ и погашеніе на затраченный капиталъ и, кромѣ того, приносятъ еще дивидендъ. Французскія желѣзныя дороги построены, преимущественно, на частныя капиталы, такъ что въ капиталахъ главныхъ линій государство участвуетъ приблизительно только 18 процентами. Вообще, финансовое положеніе главныхъ французскихъ дорогъ таково, что общества этихъ дорогъ не только живутъ на свой счетъ, не требуя жертвъ со стороны государственнаго казначейства, но, напротивъ того, новыя дороги строились при сильномъ денежномъ содѣйствіи этихъ обществъ, и еще въ 1883 году заключены съ ними конвенціи по постройкѣ ими новыхъ линій, вошедшихъ въ сѣть новыхъ дорогъ, проектированную Фрейсина и утвержденную палатами и которую правительство не сочло возможнымъ строить исключительно на свои средства, опасаясь нарушенія равновѣсія въ государственномъ бюджетѣ. При такомъ положеніи вещей высшія тарифныя нормы во Франціи принесли и приносятъ ту пользу, что нѣсколько ограничиваютъ прибыль желѣзнодорожныхъ предпріятій въ пользу промышленности и торговли. Тѣмъ не менѣе, многіе не довольствуются этимъ результатомъ. Повинуясь присущему человѣчеству чувству, которое одни называютъ завистью, а другіе — справедливостью, — чувству, которое, во всякомъ случаѣ, служить едва-ли не главнымъ стимуломъ всѣхъ стремленій къ экономическимъ преобразованіямъ настоящаго времени, многіе не могутъ смотрѣть равнодушно на чрезмѣрные, по ихъ мнѣнію, дивиденды желѣзнодорожныхъ компаній и потому стремятся заставить компаніи понизить тарифы, хотя таковыя и не превышаютъ установленныхъ предѣловъ. Представителемъ этой партіи въ парламентѣ является Алленъ Тарже (бывшій министръ финансовъ министерства Гамбетты), который, при всякомъ удобномъ случаѣ, развиваетъ и поддерживаетъ такія комбинаціи, которыя имѣютъ въ виду заставить компаніи понизить тарифы.

Такимъ образомъ, очевидно, что и во Франціи высшія тарифныя нормы не вполне удовлетворяютъ современнымъ общественнымъ потребностямъ. Между тѣмъ, срокъ дѣйствія договоровъ съ желѣзнодорожными компаніями еще далеко не истекъ, такъ что только посредствомъ выкупа желѣзныхъ дорогъ возможно уничтожить существующее положеніе дѣла. Но выкупъ требуетъ столько денежныхъ жертвъ и, кромѣ того, хотя

временная, эксплуатация дорогъ правительствомъ возбуждаетъ во Франціи, въ силу прошедшаго опыта, столько опасеній, что большинство въ парламентѣ и сенатѣ предпочитаетъ настоящее положеніе вещей новому. Вотъ почему всѣ предложенія Алленъ Тарже и его единомышленниковъ систематически проваливаются. Тѣмъ не менѣе, несомнѣнно, что если бы и во Франціи пришлось съизнова строить дороги, то правительство не прибѣгло бы къ предѣльнымъ нормамъ, а ввело бы въ уставы болѣе существенныя гарантіи.

Результаты, достигнутыя высшими тарифными нормами въ Россіи, нѣсколько противоположны достигнутымъ во Франціи, ибо самое финансовое положеніе русскихъ дорогъ совершенно иное. У насъ всѣ дороги построены преимущественно на средства государственнаго казначейства. Изъ всѣхъ капиталовъ, израсходованныхъ непосредственно на построение русской сѣти желѣзныхъ дорогъ, около 89% даны или гарантированы государствомъ. Если же разсматривать денежное участіе государства въ постройкѣ и эксплуатациіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ во всѣхъ его видахъ, то едва ли не окажется, что сумма, выражающая участіе, принятое государствомъ въ сооруженіи сѣти и въ дальнѣйшемъ пособіи желѣзнодорожнымъ обществамъ, превышаетъ сумму всѣхъ складочныхъ капиталовъ дорогъ. Къ 1-му Января 1880 года долгъ желѣзнодорожныхъ обществъ государственному казначейству по гарантіи акцій и облигацій, выпущенныхъ правительствомъ, простирался до 208½ милліоновъ кр. р., а недоимки по облигаціямъ, оставленнымъ правительствомъ за собою, — до 148½ милліоновъ кр. рублей. Такимъ образомъ, общая сумма долговъ простиралась до 357 милліоновъ кр. р. (полуимперіаль считается = 5 р. 98 к. кредитныхъ). Государство приняло на себя ежегодную гарантію процентовъ и погашенія на акціи и облигаціи приблизительно на 72 милліона руб. кредитныхъ. Въ счетъ этой гарантіи было дѣйствительно отпущено на уплату процентовъ и погашенія по акціямъ и облигаціямъ, выпущеннымъ самими обществами, а также записано долгомъ за желѣзнодорожными обществами, процентовъ и погашенія по облигаціямъ, принадлежащимъ правительству:

въ 1876 году	34	милліона	руб.	кредит.
„ 1877	„ 38½	„	„	„
„ 1878	„ 36	„	„	„
„ 1879	„ 49	„	„	„

Указанные годы соотвѣтствуютъ времени значительной перевозки войскъ вслѣдствіе восточной войны, вызвавшей на многихъ дорогахъ усиленные расходы, отъ ненормальнаго теченія дѣла. Но, во всякомъ случаѣ, мы не ошибемся, если опредѣлимъ ежегодную сумму расхода

государственного казначейства по гарантіи желѣзнодорожныхъ акцій и облигацій, т. е., иначе говоря, расхода на проценты и погашеніе капиталовъ, истраченныхъ на сооруженіе желѣзнодорожной сѣти, въ 20—25 милліоновъ рублей. Суммы эти, несомнѣнно, весьма почтенны. Хотя онѣ непосредственно не всегда фигурировали въ государственной росписи, такъ какъ эти желѣзнодорожные расходы часто не предвидѣлись, тѣмъ не менѣе, какъ ихъ ни учитывать, но, развѣ сказанные расходы существуютъ, — то они одинаковымъ бременемъ ложатся на финансовыя силы страны. Этотъ ежегодный громадный государственный расходъ едва ли не служитъ одною изъ важныхъ причинъ нашего финансоваго разстройства, а слѣдовательно и тормазомъ столь необходимаго дальнѣйшаго развитія сѣти желѣзныхъ дорогъ. Между тѣмъ, не смотря на такое финансовое положеніе, во всѣхъ уставахъ русскихъ дорогъ существуютъ произвольныя высшія тарифныя нормы, которыя ограничиваютъ размѣръ валового, а слѣдовательно и чистаго дохода. Такъ какъ изъ всѣхъ русскихъ дорогъ весьма немногія даютъ дивиденды своимъ акціонерамъ, и, напротивъ, значительное большинство дорогъ требуетъ отъ государственнаго казначейства постоянныхъ приплатъ по гарантіи акцій и облигацій, — то отсюда очевидно, что эти высшія тарифныя нормы, ограничивая прибыль лишь двухъ - трехъ компаній, несомнѣнно увеличиваютъ приплаты, по большинству желѣзныхъ дорогъ, препятствуя повышенію тарифовъ во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда это исполнѣ возможно и необходимо. Такимъ образомъ, если во Франціи, гдѣ дороги находятся въ удовлетворительномъ финансовомъ положеніи и построены, преимущественно, на частныя капиталы, высшія тарифныя нормы служатъ къ ограниченію прибыли акціонеровъ, то у насъ эти же нормы, въ настоящемъ ихъ видѣ, служатъ не только къ ограниченію возможныхъ прибылей государственной казны, но прямо являются источникомъ крайне непроизводительныхъ расходовъ со стороны казначейства, ибо русскія дороги построены почти исключительно на средства государства и находятся въ неудовлетворительномъ финансовомъ состояніи. Изъ публикуемыхъ дорогами данныхъ, къ сожалѣнію, невозможно вывести, хотя приблизительно, на сколько могъ бы увеличиться ихъ доходъ, если бы онѣ не были стѣснены нынѣ дѣйствующими предѣльными нормами. Но если на основаніи данныхъ, прежде представленныхъ относительно Юго - Западныхъ дорогъ (§ 1), принять, что изъ всего количества грузовъ, перевозимыхъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ,  $\frac{2}{3}$  перевозятся по тарифамъ ниже уставныхъ и только  $\frac{1}{3}$  по уставнымъ тарифамъ, и что, затѣмъ, изъ этой послѣдней трети, условія спроса и предложенія позволяютъ увеличить тарифъ въ среднемъ числѣ на  $1\frac{1}{4}$  копѣйки съ пуда только для  $\frac{3}{4}$  этого количества, то и тогда доходность русскихъ дорогъ увеличилась бы приблизительно на  $6\frac{1}{2}$  мил-

ліоновъ рублей и значительно большая часть этой суммы несомѣнно послужила бы къ уменьшенію ежегодныхъ приплатъ государственной казны по гарантіи акцій и облигацій. Въ дѣйствительности, мы полагаемъ, приведенная цифра окажется большей, такъ какъ многіе изъ грузовъ, перевозимыхъ на Юго - Западныхъ дорогахъ по тарифамъ ниже уставныхъ, перевозятся на нѣкоторыхъ дорогахъ по уставнымъ тарифамъ. Сдѣлать думать, что такая сумма ежегоднаго уменьшенія государственныхъ расходовъ не можетъ казаться ничтожною, въ особенности въ то время, когда усиленно занимаютъ изобрѣтеніемъ новыхъ налоговъ и, для поправленія нашихъ финансовъ, изыскиваютъ мѣры, подобныя сокращенію штатовъ на десятки тысячъ рублей. По нашему убѣжденію, предѣльныя нормы въ нынѣ существующихъ размѣрахъ, при указанномъ положеніи вещей, какъ общія и недвижимая система, дѣйствуетъ лишь по недоразумѣнію, ибо трудно видѣть въ этой мѣрѣ нѣчто серьезно обдуманное.

Въ сущности говоря, вслѣдствіе существованія нынѣ дѣйствующихъ предѣльныхъ нормъ, государственное казначейство уплачиваетъ за провозъ товаровъ около  $6\frac{1}{2}$  милліоновъ рублей въ годъ, вмѣсто дѣйствительныхъ отплатъ. Въ виду этого, за предѣльными нормами могла бы быть признана известная разумная цѣль лишь въ предположеніи, что правительство признаетъ въ принципѣ правильнымъ участіе казны, въ формѣ вспомошествованія, въ расходахъ по провозу частныхъ грузовъ и имѣть на это надлежащія средства. Прежде всего, несомѣнно, что мы имѣемъ гораздо болѣе насущныя потребности, нежели денежное вспомошествованіе частнымъ лицамъ по расходамъ на перевозку ихъ товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ. Такое вспомошествованіе могло бы еще имѣть оправданіе, если бы оно касалось неимущей массы; но дѣло въ томъ, что грузы, болѣею частью отправляемые и потребляемые этой массой, входятъ въ составъ  $\frac{2}{3}$  общаго количества грузовъ, перевозимыхъ по русскимъ дорогамъ, вслѣдствіе условій спроса и предложенія, по тарифамъ низшимъ предѣльнымъ, а потому указанное вспомошествованіе относится именно къ  $\frac{1}{3}$ -ти товаровъ, преимущественно цѣнныхъ, перевозимыхъ по предѣльнымъ тарифамъ. Въ этихъ грузахъ неимущая масса имѣетъ очень мало интереса. Въ результатѣ выходитъ, что неимущій классъ, на которомъ лежитъ почти вся тяжесть государственнаго бюджета, расходуетъ часть своего труда на денежное вспомошествованіе болѣе имущему классу, и преимущественно — торговцамъ, по перевозкѣ отправляемыхъ или потребляемыхъ ими товаровъ.

По нашему убѣжденію, желѣзнодорожная промышленность, какъ и всякая другая, должна, прежде всего, стремиться жить самостоятельную жизнь. Мы понимаемъ мотивы ограниченія прибыли акціонеровъ этого рода промышленности, точно такъ же, какъ понимаемъ необходимость



денежнаго вспомошествованія изъ государственной казны тѣмъ дорогамъ, которыя построены въ видахъ государственной потребности и не могутъ сводить концы съ концами. Но мы думаемъ, что очень трудно понять, почему именно немущая масса народа, которая часто не имѣетъ непосредственнаго отношенія къ желѣзнымъ дорогамъ, должна приплачивать за провозъ нѣкоторыхъ грузовъ главнымъ образомъ имущихъ лицъ? Неужели потому только, что съ этихъ послѣднихъ провозная плата взыскивается не по условіямъ спроса и предложенія, а меньшая, — сообразно произвольно установленнымъ нормамъ, болѣе двадцати пяти лѣтъ тому назадъ взятымъ изъ уставовъ французскихъ желѣзныхъ дорогъ?

Подобная финансовая политика врядъ-ли можетъ быть названа цѣлесообразной даже въ странѣ, находящейся въ цвѣтущемъ финансовомъ положеніи. Примѣръ подобной политики встрѣчается въ исторіи бельгійскихъ желѣзныхъ дорогъ, эксплуатируемыхъ правительствомъ. Страна эта находится сравнительно въ цвѣтущемъ состояніи финансовъ, а потому она допускала, на правительственной сѣтѣ, въ теченіи семи лѣтъ, дефицитъ по эксплуатаціи, въ среднемъ счетѣ по 5 милліоновъ франковъ въ годъ, хотя имѣла возможность устранить его повышеніемъ тарпфовъ. По вступленіи въ управленіе министерствомъ довольно извѣстнаго министра финансовъ Гро (Graux), по его инициативѣ были подняты тарифы для устраненія дефицита. Мѣра эта, конечно, вызвала въ парламентѣ нападки со стороны антагонистовъ министерства. Тогда въ защиту предпринятой мѣры, въ Апрѣлѣ 1880 года, Гро произнесъ въ парламентѣ замѣчательную рѣчь, которая положила конецъ этому дѣлу. Рѣчь эта была въ свое время помѣщена почти во всѣхъ иностранныхъ изданіяхъ, занимающихся желѣзнодорожнымъ дѣломъ. Мы считаемъ небезполезнымъ привести изъ нея выдержку, непосредственно касающуюся разсматриваемаго вопроса. Гро объяснялъ, что въ распоряженіи правительства имѣлось только двѣ системы дѣйствія для устраненія дефицита: или повысить тарифы, или покрывать дефицитъ налогами. На замѣчаніе одного депутата о предпочтительности второй системы, Гро продолжалъ:

„Я же, съ своей стороны, отбрасываю эту систему, считая ее нагубной“.

„Эта система представляетъ собою систему перевозки пассажировъ и товаровъ въ убытокъ! Придерживаясь ея, устанавливають провозныя платы за счетъ достоянія гражданъ для того, чтобы раздавать это достояніе въ формѣ провозныхъ премій торговлѣ, промышленности, даже пассажирамъ и туристамъ! Пассажиръ перестаетъ платить то, что стоитъ его провозъ! Въ ожиданіи совершенно даровой перевозки, перевозка эта субсидирована. Для того, чтобы благопріятствовать торговлѣ и промышленности, возвращаютъ купцу и промышленнику часть стоимости его

товара, доставленнаго на мѣсто назначенія. Такая система хуже всякихъ протекціонизмовъ“.

„Конечно, увеличеніе движенія и уменьшеніе тарифовъ представляютъ собою условія, благоприятныя для торговли и промышленности. Умственное и моральное движеніе страны также въ этомъ заинтересовано. Къ достиженію такихъ результатовъ нужно настойчиво стремиться; но странно ошибаются тѣ, кто воображаетъ, что такіе результаты могутъ быть достигнуты замѣною платежей за услуги — налогами“.

„Если бы подобная система была принята для перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ, то почему же ея не принять для перевозокъ другими способами? Для мальшостовъ, для гужевоі перевозкн, для желѣзно - конныхъ дорогъ, для городскихъ экипажей?“

„Впрочемъ, ставъ на этотъ путь, нѣтъ основанія останавливаться на даровыхъ или субсидированныхъ перевозкахъ. Дешевая перевозка представляетъ лишь одинъ изъ факторовъ преуспѣянія торговли и промышленности. Если государство предоставляет по цѣнамъ ниже стоимости производства вагоны и паровозы, то на какомъ основаніи оно не будетъ предоставлять на тѣхъ же условіяхъ машины?“

„И почему останавливаться на этомъ прекрасномъ пути?“

„Не только торговля, не только мануфактура, могутъ требовать выгоды этой экономической теоріи: эксплуатація рудниковъ, напрімѣръ, производимая за цѣны ниже стоимости производства, субсидированная изъ бюджета, питаемая налогами, должна входить въ эту систему, и вотъ мы находимся въ полнѣйшемъ коллективизмѣ!“

„Лучше, милостивые государи, держаться болѣе практичныхъ и вѣрныхъ принциповъ. Примемъ за несомнѣнное правило, за необходимое слѣдствіе нашего экономического и финансоваго состоянія, что желѣзныя дороги изъ своихъ доходовъ должны покрывать свои расходы: что онѣ должны сами удовлетворять своимъ потребностямъ“.

Подобный результатъ былъ бы, конечно, наилучшій. Но если, по многимъ причинамъ, у насъ пока этого достигнуть нельзя, и казна должна ежегодно приплачивать милліоны, то мы думаемъ, что желательнo, по крайней мѣрѣ, принять всѣ мѣры, чтобы возможно уменьшить эти приплаты. Для этого необходимо видоизмѣнить систему высшихъ предѣльныхъ тарифовъ, тѣмъ болѣе, что эта система, въ особенности такъ, какъ она оформлена въ нашихъ уставахъ, не представляетъ существенныхъ гарантій общимъ интересамъ страны. Ранѣе мы выяснили, что, при свободномъ установленіи провозныхъ цѣнъ въ силу закона спроса и предложенія, желѣзныя дороги неизбѣжно должны устанавливать тарифы, въ громадномъ большинствѣ случаевъ удовлетворяющіе потре-

ностямъ торговли и промышленности, и что, поэтому, въ этой области народнаго хозяйства нѣтъ абсолютной необходимости въ какихъ либо исключительныхъ мѣрахъ для защиты интересовъ публики. Если у насъ устанавливаются совершенно свободно продажныя цѣны на хлѣбъ, соль, мясо, т. е. на предметы, составляющіе насущную потребность массы.—то почему именно нужны какія либо особыя нормы для установленія цѣнъ на желѣзнодорожныя услуги, т. е. на такіе предметы, которые не имѣютъ для массы характера безусловной необходимости? Мы видѣли, что, при свободѣ дѣйствія, цѣны на желѣзнодорожныя услуги, какъ и на всякіе предметы, устанавливаются въ силу одного и того же закона спроса и предложенія, и что регулирующее дѣйствіе этого закона въ области желѣзнодорожной промышленности, вообще говоря, нисколько не слабѣе, нежели во всякой другой промышленности или торговлѣ; а потому мы думаемъ, что нормированіе прибыли желѣзнодорожныхъ предпріятій должно, преимущественно, производиться не посредственно, т. е., что уставы должны представлять правительству право: или требовать пониженія тарифовъ при извѣстныхъ нормахъ прибыли, или же они должны устанавливать непосредственное дѣленіе барышей сверхъ этихъ нормъ между желѣзнодорожными обществами и государственнымъ казначействомъ. При этомъ, конечно, нужно устанавливать постепенное, по опредѣленной скалѣ, возвышеніе прибыли, достигающей на долю желѣзнодорожныхъ обществъ, дабы общества эти всегда имѣли интересъ въ извлеченіи наибольшаго чистаго дохода, иначе говоря, въ увеличеніи валоваго дохода и уменьшеніи расходовъ. Само собою разумѣется, что подобная система можетъ примѣняться только для будущихъ дорогъ, если таковыя будутъ отдаваться въ эксплуатацію частнымъ обществамъ. Что же касается дорогъ уже существующихъ, то, для уменьшенія непроезжихъ приплатъ по гарантіи, по нашему мнѣнію, слѣдовало бы принять слѣдующія мѣры, сообразно финансовому положенію этихъ дорогъ. При эксплуатаціи всей сѣти желѣзныхъ дорогъ казною, очевидно, что, при установленіи тарифовъ, администраціи нѣтъ никакой необходимости придерживаться какихъ либо предѣльныхъ нормъ, кромѣ нормъ здраваго разсудка, вытекающихъ изъ яснаго пониманія и изученія значенія и движенія тѣхъ грузовъ, для которыхъ тарифы устанавливаются. Если до настоящаго времени на нѣсколькихъ дорогахъ, нынѣ эксплуатируемыхъ казною, придерживаются высшихъ нормъ, то это происходитъ отъ того, что невозможно поставить казенныя дороги въ исключительное положеніе по отношенію сосѣднихъ къ нимъ дорогъ, хотя и эксплуатируемыхъ частными обществами, но гарантированныхъ казною, требующихъ приплатъ отъ казны или состоящихъ у ней въ долгу. Дѣйствительно, одновременно съ измѣненіемъ

системы высших нормъ, нынѣ существующихъ на казенныхъ дорогахъ, необходимо принять подобныя мѣры и по отношенію указанныхъ дорогъ, эксплуатируемыхъ частными обществами. Для дорогъ, подлежащихъ или находящихся въ долгу у правительства, надлежало бы уничтожить совѣтъ или значительно видоизмѣнить высшія нормы, но съ тѣмъ, чтобы излишній чистый доходъ, который отъ того получится, по крайней мѣрѣ въ большей своей части, пошелъ въ государственную казну. Сообразно этому слѣдуетъ ввести измѣненія и дополненія въ уставы, по соглашенію съ обществами дорогъ. Обществамъ же желѣзныхъ дорогъ, такъ сказать свободнымъ, живущимъ на свой счетъ и выдающимъ дивиденды, слѣдовало бы предложить, если они того пожелаютъ, войти съ правительствомъ въ соглашеніе относительно измѣненія предѣльныхъ тарифныхъ нормъ съ тѣмъ, чтобы сдѣлать таковыя болѣе соответствующими существующему экономическому положенію страны.

Наконецъ, весьма важно видоизмѣненіе системы предѣльныхъ нормъ для грузовъ международныхъ сообщений, но объ этомъ мы будемъ говорить въ послѣдствіи.

Мы сказали ранѣе, что система предѣльныхъ тарифныхъ нормъ, въ сущности говоря, весьма мало гарантируетъ интересы страны. Это происходитъ отъ того, что конечно невозможно, на десятки лѣтъ впередъ, то есть на срокъ дѣйствія концессій желѣзныхъ дорогъ, предвидѣть экономическое положеніе государства, да еще настолько детально, чтобы опредѣлить высшія тарифныя нормы для всѣхъ болѣе или менѣе важныхъ грузовъ. Вслѣдствіе этого, даже хорошо обдуманная схема предѣльныхъ нормъ, съ теченіемъ болѣе или менѣе продолжительнаго времени, можетъ дѣлаться все болѣе и болѣе несостоятельною, а между тѣмъ, такъ какъ она вошла въ уставъ и потому составляетъ предметъ договора правительства съ обществомъ желѣзной дороги, то до окончанія срока концессіи или до выкупа дороги не можетъ, безъ обоюднаго согласія сторонъ, подлежать измѣненію.

Со времени составленія схемы Главнаго Общества прошло менѣе 30-ти лѣтъ, и такъ какъ эта схема принималась почти для всѣхъ послѣдующихъ дорогъ, то, значить, она должна имѣть силу на большинствѣ дорогъ еще десятки лѣтъ, то есть до окончанія сроковъ концессій этихъ дорогъ, если, конечно, онѣ не будутъ выкуплены. Между тѣмъ, схема эта оказывается уже теперь, въ большинствѣ случаевъ, не соответствующей дѣйствительности. Когда устанавливали, въ пятидесятыхъ годахъ, поразрядныя нормы въ  $\frac{1}{12}$ ,  $\frac{1}{18}$  и  $\frac{1}{24}$  коп. съ пудо-версты, сообразно предѣльнымъ нормамъ французскихъ дорогъ, тогда нашъ курсъ былъ приблизительно на 35% выше настоящаго. Слѣдовательно, если разъ

было признано рациональнымъ, чтобы наши нормы находились въ известномъ соотвѣтствіи съ нормами французскихъ дорогъ, то, по тому самому, въ настоящее время эти нормы должны быть повышены приблизительно на столько же процентовъ, на сколько упала курсть, ибо, въ противномъ случаѣ, размѣры этихъ нормъ не могутъ имѣть даже формальнаго оправданія. Почему первый разрядъ товаровъ долженъ таксироваться по  $\frac{1}{12}$ , а, напримѣръ, не по  $\frac{1}{8}$  коп.?.. Между тѣмъ, вся тяжесть сравнительнаго уменьшенія значенія размѣра нашихъ предѣльныхъ нормъ, въ зависимости отъ паденія валюты, почти всецѣло ложится на казну. Далѣе, мы уже говорили, что, вѣроятно, для двухъ третей грузовъ, перевозимыхъ русскими дорогами, предѣльныя нормы не имѣютъ никакого значенія, такъ какъ эти грузы перевозятся по тарифамъ ниже предѣльныхъ. Затѣмъ, что касается остальной трети, то въ нее входитъ большинство грузовъ, не потребляемыхъ и не отправляемыхъ массою населенія. Слѣдовательно, предѣльными нормами субсидируются изъ податей массы населенія преимущественно состоятельные классы и купцы. Для большаго выясненія несостоятельности дѣйствующихъ предѣльныхъ нормъ, надлежало бы рассмотреть ихъ во всей подробности. Мы не можемъ войти здѣсь въ такое рассмотрѣніе, а потому ограничиваемся указаніемъ на нѣсколько примѣровъ, которые, тѣмъ не менѣе, достаточно характеризуютъ несостоятельность уставнаго списка товаровъ съ предѣльными нормами. Сахарный песокъ, напримѣръ, внутренняго приготовления, относится ко 2-му разряду, такъ какъ въ спискѣ оговорено, что къ 1-му разряду относится лишь сахарный песокъ иностранный. Въ пятидесятихъ годахъ такое предѣльное пониженіе тарифа имѣло свой *raison d'être*, ибо тогда сахарная промышленность у насъ только начинала развиваться. Теперь эта промышленность совершенно оперилась. Сахарозаводчики, и въ особенности спекулянты, наживали громадные, миллионные барыши. Амплитуда годового колебанія рыночныхъ цѣнъ на сахаръ иногда бываетъ болѣе 1 руб. 50 коп. съ пуда. Спрашивается, какая нынѣ имѣется надобность казнѣ субсидировать предѣльными тарифами сахарозаводчиковъ и спекулянтовъ? Почему сахарный песокъ внутренняго приготовления, напримѣръ, не можетъ перевозиться по 1-му разряду вмѣсто 2-го, что составило бы разницу въ провозной платѣ, даже на 1.000 верстъ, только въ 28½ коп. съ пуда, тогда какъ одно колебаніе цѣнъ на сахаръ отъ спекуляціи переходитъ 1 р. 50 коп.? Холстъ и полотно внутренняго приготовления были отнесены ко 2-му разряду. Въ то время въ Россіи предметы эти приготовлялись преимущественно кустарями и, очевидно, имѣлось въ виду поощрить кустарное производство грубаго холста и полотна. Съ тѣхъ поръ у насъ весьма сильно развилось фабричное производство полотна и холста,

значительно лучшаго качества и высшей цѣнности, и этотъ весьма дорогой товаръ, по формальному опредѣленію устава, долженъ таксироваться по одинаковой цѣнѣ съ дешевымъ товаромъ кустарнаго производства! Тряпье отнесено къ III разряду. Такъ какъ у насъ очень мало писчебумажныхъ фабрикъ, то оно идетъ преимущественно за границу. Правительство, для развитія писчебумажнаго производства, установило на тряпье вывозную пошлину, между тѣмъ, одновременно, уставные тарифы, правительствомъ опредѣленные, поощряютъ вывозъ тряпья за границу! и т. д.

Въ позднѣйшихъ уставахъ, какъ мы упоминали, сдѣлано лишь то дополнение къ предѣльнымъ тарифамъ, опредѣленнымъ въ пятидесятыхъ годахъ, что установлены особые предѣльные пониженные тарифы на минеральное топливо, соль, руду и удобрительные туки. Но это нововведеніе также не вполнѣ удачно. Для топлива опредѣленъ пониженный тарифъ въ  $\frac{1}{65}$  коп. Тарифъ этотъ, въ большинствѣ случаевъ, весьма высокъ: уже на 650 верстъ получается провозная плата въ 10 коп., т. е. дороже стоимости самого топлива. Такимъ образомъ, этотъ предѣльный пониженный тарифъ мало способствуетъ необходимому распространенію минеральнаго топлива. Тарифъ на соль въ  $\frac{1}{45}$  к. также въ большинствѣ случаевъ высокъ. Руда у насъ почти не перевозится. Что же касается землеудобрительныхъ туковъ, то тутъ выходитъ печальное недоразумѣніе, на которое указывалось въ примѣрѣ, помѣщенномъ въ § 2. Недоразумѣніе это заключается въ слѣдующемъ. Извѣстно, что у насъ удобрение почвы туками, за исключеніемъ сѣверо-западной части Россіи и Царства Польскаго, почти не производится. Наоборотъ, на западѣ, безъ удобрения земли не ведется никакое сельское хозяйство. Вслѣдствіе этого туки вывозятся отъ насъ за границу въ большомъ количествѣ. Уже нѣсколько лѣтъ, какъ начали вывозить костяную пыль (остатки свеклосахарнаго производства). Теперь уже вывезли всѣ запасы, прежде оставшіеся на мѣстахъ, и ежегодно вывозится почти все производство. Въ послѣднее время въ районѣ Днѣстра начали находить залежи фосфоритовъ и этотъ тукъ также начали вывозить за границу все въ большемъ и большемъ количествѣ. Очевидно, что, устанавливая на туки пониженный предѣльный тарифъ въ  $\frac{1}{65}$  к., правительство имѣло въ виду поощрить отечественное землеудобреніе, которое, впрочемъ, почти не производится. Между тѣмъ, на практикѣ выходитъ, что мы субсидируемъ иностранное землеудобреніе. Низкій тарифъ способствуетъ вывозу за границу такихъ предметовъ, которые со временемъ потребуются намъ самимъ и за которые намъ, можетъ быть, придется платить въ три-дорога.

Въ настоящее время, въ Министерствѣ Путей Сообщенія разрабатывается предѣльная классификація товаровъ по общей номенклатурѣ,

уже утвержденной Министерствомъ, т. е. для каждаго товара, числящагося въ этой номенклатурѣ, опредѣляется высшій тарифъ, сообразованный съ уставами желѣзныхъ дорогъ. Эта предѣльная классификація можетъ поставить вопросъ о высшихъ нормахъ въ большую опредѣленность съ формальной стороны, въ томъ отношеніи, что опредѣленно укажетъ для всѣхъ товаровъ высшій тарифъ, сообразованный съ уставами желѣзныхъ дорогъ. Но по существу она не только не видоизмѣнитъ настоящаго ненормальнаго положенія дѣла, но, наоборотъ, еще болѣе стѣснить, категоричностью и неизмѣнностью своихъ опредѣленій, возможныя тарифныя повышенія.

Существуетъ мнѣніе, что, въ виду „монополіи“ желѣзныхъ дорогъ, высшія нормы необходимы, и, что, будто бы, опасно ихъ уничтожать. Разбирать это мнѣніе въ подробности невозможно, ибо, высказываемое безъ разсмотрѣнія сущности отношеній, регулируемыхъ высшими нормами, и, обыкновенно, безъ фактическаго знакомства съ существующими нормами, оно намъ представляется лишь наборомъ словъ. Уничтожить высшія нормы вообще, безъ всякихъ гарантій, конечно невозможно и опасно; но частью уничтожить и частью видоизмѣнить ихъ, съ гарантіями, нами предложенными, необходимо и не опасно. Такое преобразование высшихъ нормъ можетъ возбуждать лишь одно опасеніе: это усложненіе конкуренціи желѣзныхъ дорогъ между собою, и то только въ нѣкоторыхъ отдѣльныхъ случаяхъ. Но такъ какъ это частное, и только въ нѣкоторыхъ случаяхъ возможно, усложненіе конкуренцій будетъ основано на повышеніи тарифовъ до размѣровъ, ограничиваемыхъ нынѣ существующими высшими нормами, — то, въ общемъ результатѣ, по всѣмъ дорогамъ, казна отъ такихъ отдѣльныхъ усложненій конкуренцій потерять ничего не можетъ. Кромѣ того, вопросъ о регулированіи конкуренціи, съ точки зрѣнія интересовъ казны долженъ получить общее разрѣшеніе, что не можетъ быть сдѣлано никакими тарифными нормами, — и объ этомъ мы будемъ говорить далѣе. Такимъ образомъ, то единственное опасеніе, которое могло бы родиться при преобразованіи системы высшихъ нормъ, согласно нашему предложенію, основано не на „монополіи“ желѣзныхъ дорогъ, а на конкуренціи ихъ между собою. Но если высшія нормы, вообще, необходимы въ принципѣ, то изъ этого никакъ не слѣдуетъ, что онѣ необходимы въ той системѣ ихъ примѣненія и въ тѣхъ размѣрахъ, въ которыхъ онѣ дѣйствуютъ нынѣ. Если существуютъ опасенія, то пусть высшія нормы остаются для всѣхъ дорогъ; но, во всякомъ случаѣ, необходимо имъ дать не произвольные, ни на чемъ разумномъ не основанные размѣры, а такіе, которые соответствовали бы финансовому положенію дорогъ и условію покровительства ими именно тѣмъ, которые въ интересахъ общаго блага, въ этомъ покрови-

тельствѣ дѣйствительно нуждаются, необходимо, чтобы эти нормы не были мертвыми, а, преслѣдуя разумныя цѣли, находящіяся въ зависимости отъ условій финансоваго положенія дорогъ и покровительства, видоизмѣнялись бы сообразно, по крайней мѣрѣ, наиболѣе крупнымъ, колебаніямъ въ этихъ условіяхъ. Но мы убѣжденно утверждаемъ, что не существуетъ логики, которая могла бы оправдать дѣйствіе въ Россіи системы высшихъ нормъ въ настоящемъ ея видѣ.

Говорятъ, что желѣзнодорожные дефициты должны быть устранены уменьшеніемъ расходовъ, а не увеличеніемъ доходовъ. Конечно, слѣдуетъ и возможно сократить расходы эксплуатаціи нѣкоторыхъ дорогъ. Но такіе результаты не получаются лишь отъ однихъ желаній; для этого нужно чтобы многое перемѣнилось. Нужно, прежде всего, чтобы привились новые взгляды, чтобы затѣмъ самая система дѣйствій была измѣнена сообразно этимъ взглядамъ, — и только когда пройдетъ время, потребное для того, чтобы новая система дала плоды, тогда могутъ получиться существенныя сокращенія въ расходахъ. Нужно также, и пожалуй это нужно прежде всего, чтобы не строились дороги, которыя не могутъ себя окупать, или, вѣрнѣе, чтобы онѣ не строились такъ, чтобы не могли себя окупать. Такимъ образомъ, если даже вообще возможно, чтобы столь значительный желѣзнодорожный дефицитъ устранился однимъ сокращеніемъ расходовъ, то, во всякомъ случаѣ, такого результата придется ждать очень и очень долго; а въ теченіи всего этого весьма продолжительнаго времени государству ежегодно придется платить милліоны, если не десятки милліоновъ рублей, на покрытіе желѣзнодорожныхъ дефицитовъ. Говорятъ также, что желѣзнодорожные дефициты покроются увеличеніемъ движенія, т. е. увеличеніемъ богатства страны. Если смотрѣть на будущее развитіе нашей производительности съ такой точки зрѣнія, которую многіе назовутъ оптимистической, то не слѣдуетъ также забывать, что намъ предстоитъ строить сѣти второстепенныхъ и подъѣздныхъ путей, которые потребуютъ большихъ капиталовъ и изъ которыхъ многіе не могутъ рассчитывать на значительное движеніе, нынѣ производимое на главныхъ артеріяхъ, все-таки дающихъ дефициты. Но если даже желѣзнодорожные дефициты будутъ ежегодно покрываться сокращеніемъ расходовъ и увеличеніемъ движенія, то это нисколько не умаляетъ необходимости видоизмѣненія существующей системы высшихъ нормъ. Во первыхъ, потому, что соответствующее повышеніе этихъ нормъ, при условіи, что происходящее отъ того увеличеніе доходности дорогъ пойдетъ цѣликомъ, или въ большей своей части, въ казну, дастъ послѣдней такой доходъ, который, будетъ получаться болѣе естественнымъ и менѣе обременительнымъ для населенія путемъ, нежели путемъ добыванія дохода мно-



гими изъ существующихъ налоговъ. Дѣйствительно, доходъ этотъ будетъ достигаться тѣмъ, что каждый отправитель будетъ платить, въ большей или меньшей степени, то, что грузъ его можетъ заплатить; онъ будетъ получаться съ тѣхъ, которые пользуются желѣзными дорогами; доходъ этотъ, слѣдовательно, будетъ разлагаться между плательщиками гораздо справедливѣе, нежели многіе изъ существующихъ налоговъ. Вообще, въ платежахъ налоговъ населеніе участвуетъ не пропорціонально своей состоятельности; часто требуютъ отъ лица болѣе того, что оно можетъ заплатить; наконецъ, уплачивая этими-же налогами, получаемыми съ лицъ менѣе состоятельныхъ, часто не имѣющихъ или имѣющихъ очень мало отношеній къ желѣзнымъ дорогамъ, желѣзнодорожные дефициты, тѣмъ самымъ, субсидируютъ на счетъ этихъ лицъ перевозку болѣе состоятельнымъ лицамъ, которые наиболѣе пользуются желѣзнодорожными услугами. Во вторыхъ, необходимость видоизмѣненія существующей системы высшихъ нормъ не умаляется и потому, что если въ принципѣ высшія нормы признаются необходимыми, то размѣры ихъ, во всякомъ случаѣ, слѣдуетъ сообразовать съ разумными условіями покровительства, а слѣдовательно необходимо системѣ высшихъ нормъ дать извѣстную подвижность, въ зависимости отъ колебаній этихъ условій. Нужно ограничивать тарифы преимущественно на тѣ грузы, въ которыхъ наиболѣе заинтересовано бѣднѣйшее населеніе и общее развитіе экономическихъ силъ страны, между тѣмъ какъ настоящія ограниченія созданы безъ явныхъ и опредѣленныхъ цѣлей, совершенно механически.

Несмотря, какъ намъ кажется, на совершенную ясность нецѣлесообразности неподвижной системы высшихъ нормъ провозной платы, въ 1883 году установлены такія-же неподвижныя и однообразныя для всѣхъ русскихъ дорогъ нормы дополнительныхъ сборовъ. Нормы эти, представляющія, въ общемъ итогѣ, пониженія, при буквальномъ ихъ примѣненіи, несомнѣнно еще уменьшаютъ доходность русскихъ дорогъ на сотни тысячъ рублей въ убытокъ государственной казнѣ. Насколько намъ извѣстно, введеніе послѣднихъ нормъ вызвано желаніемъ удовлетворить заявленія нѣкоторыхъ отправителей, стѣснявшихся не высотой прежнихъ нормъ, а ихъ сложностью. Но новыя нормы представляютъ собою очень мало упрощеній. Достаточно сказать, что онѣ содержатъ въ себѣ болѣе сорока статей различныхъ сборовъ, при чемъ редакція значенія этихъ сборовъ иногда даетъ возможность разнообразныхъ толкованій.

Нормы эти, немедленно послѣ ихъ введенія, залутали расчеты, рудили массу исковъ въ судахъ и возбудили кучу недоразумѣній и заявленій объ ихъ неудобствѣ, какъ со стороны желѣзныхъ дорогъ, такъ и со стороны отправителей. Не успѣли ихъ ввести, какъ уже образовали комиссію для ихъ пересмотра и измѣненія. Мы думаемъ, что эти нормы

недостаточно видоизмѣнить въ частностяхъ; ихъ нужно капитально пере-  
дѣлать, преслѣдуя цѣль упрощенія существующихъ дополнительныхъ  
сборовъ, но не уменьшая доходности отъ нихъ получаемой.

Насколько существованіе высшихъ предѣльныхъ тарифныхъ нормъ  
случайно, можно видѣть изъ того, что правительство, установленіемъ  
извѣстнаго налога на пассажирское движеніе, сразу весьма сильно по-  
высило опредѣленную уставомъ и примѣняемую русскими дорогами безъ  
пониженій предѣльную плату за провозъ пассажировъ и ихъ багажа,  
а равно и плату за перевозку товаровъ большой скорости<sup>1)</sup>.

Указанный налогъ, вслѣдствіе своего несовершенства, вызвалъ, и до  
сихъ поръ иногда вызываетъ, нареканія. Но нельзя не признать, что  
первая попытка министерства финансовъ времени адмирала Грейга пе-  
редожить часть податной тяжести (около 8 милліоновъ рублей) съ массы  
народа, большею частью вовсе не пользующагося желѣзными дорогами,  
на лицъ, извлекающихъ изъ желѣзнодорожныхъ услугъ непосредственную  
пользу, по идеѣ своей, совершенно справедлива и вполне соответствуетъ  
современному финансовому состоянію русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Тогда  
же проектировался налогъ на перевозки товаровъ малой скорости, который  
не прошелъ въ Государственномъ Совѣтѣ. Налогъ этотъ вызывался тѣми  
же соображеніями, какъ и налогъ на пассажирское движеніе. Факты  
эти показываютъ, что желѣзнодорожный дефицитъ уже вызывалъ прави-  
тельство на соответствующія дѣйствія, но, къ сожалѣнію, тогда остано-  
вились на несовѣтѣ правильныхъ мѣропріятій, которыя потому и не  
могли осуществиться въ полномъ объемѣ. Если бы составители проекта  
налога на перевозку грузовъ малой скорости сознавали ясно, что цѣны  
провоза грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ должны регулироваться и въ  
дѣйствительности регулируются закономъ спроса и предложенія, то  
тогда они остановились бы не на установленіи налога на перевозку  
грузовъ, а на видоизмѣненіи системы высшихъ предѣльныхъ нормъ.

Последняя мѣра можетъ достигнуть еще въ большей степени той  
же цѣли, какъ и налогъ, т. е. увеличить доходность дорогъ, не порождая  
всѣхъ тѣхъ стѣненій, которыя неизмѣнно вызывались бы налогомъ  
и вслѣдствіе которыхъ, вѣроятно, онъ и не прошелъ въ Государственномъ  
Совѣтѣ. Когда высшія нормы не будутъ препятствовать желѣзнымъ  
дорогамъ брать за перевозку товаровъ все то, что они могутъ заплатить,  
и если выгоды отъ этой мѣры пойдутъ, по крайней мѣрѣ, въ большей  
своей части, въ пользу государственной казны, то цѣль будетъ достигнута  
безъ всякаго стѣненія торговли и промышленности. Между тѣмъ, налогъ,

<sup>1)</sup> Налогъ этотъ составляетъ для пассажировъ I и II класса, равно для  
багажа и товаровъ большой скорости—25% провозной платы, а для пассажировъ  
III класса—15% провозной платы.

при дѣйстви предѣльныхъ нормъ, въ однихъ случаяхъ быть бы малъ, и потому грузъ платилъ бы въ ущербъ казны менѣе того, что онъ могъ бы заплатить, а въ другихъ — онъ оказывался бы высокимъ и потому заставлялъ бы дороги возить въ убытокъ, или же стѣснялъ и даже прекращалъ бы перевозку грузовъ.

Установить же налогъ на перевозку грузовъ, предвидящій всевозможныя колебанія провозныхъ цѣнъ подъ влияніемъ спроса и предложенія, очевидно, фактически невозможно. По этой же причинѣ налогъ на перевозку грузовъ могъ бы повлечь за собою значительныя усложненія при конкуренціяхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ не только между собою, но, главнымъ образомъ, и съ другими перевозочными предпріятіями, какъ отечественными, такъ и иностранными. Онъ совершенно случайно стѣснялъ бы при соперничествахъ то одну, то другую сторону, смотря по условіямъ перевозки груза, составляющаго предметъ конкуренціи, и часто это стѣсненіе могло бы относиться именно до той стороны, въ которой наиболѣе заинтересованы выгоды государства. Вотъ почему налогъ на перевозку грузовъ малой скорости въ западной Европѣ и Америкѣ почти не примѣняется. Только во Франціи и Италіи налогъ этотъ имѣлъ мѣсто. Но во Франціи, вслѣдствіе болѣе благопріятнаго финансоваго состоянія дорогъ, какъ это мы видѣли ранѣе, высшія тарифныя нормы, въ дѣйствительности, регулируютъ прибыль желѣзныхъ дорогъ, а потому, при настоящемъ положеніи дѣла, не могутъ подлежать отмѣнѣ. вслѣдствіе чего налогъ являлся единственнымъ средствомъ извлеченія въ пользу государства дохода съ перевозки грузовъ. У насъ финансовое положеніе дорогъ совершенно иное: высшія нормы служатъ источникомъ убытка государственной казны, а потому понятно, что ранѣе, нежели думать о налогѣ, естественнѣе видоизмѣнить предѣльныя тарифныя нормы.

Въ предложеніи, сдѣланномъ правительству, кажется въ 1877 году, лѣкаторыми желѣзнодорожными дѣятелями о дозволеніи гарантированнымъ желѣзнымъ дорогамъ, находящимся въ долгу у правительства, взимать провозную плату кредитными билетами, считая, будто бы провозная плата выражена въ валютѣ металлической, видно тоже стремленіе увеличить доходность дорогъ. По поводу этого предложенія мы должны сказать то же, что сказали и о налогѣ, а именно, что мы сочувствуемъ пѣбли предложенной мѣры, но не можемъ согласиться со способомъ достиженія ея. Если провозная плата, по условіямъ спроса и предложенія, должна быть ниже предѣльной, то по существу безразлично, въ какой валютѣ она взыскивается. Если же она можетъ быть выше, а предѣльныя нормы этого не дозволяютъ, то, значить, вопросъ заключается не въ томъ, въ какой валютѣ выражать и высчитывать тарифы, а въ томъ, что высшія нормы должны быть видоизмѣнены.

Такимъ образомъ, видоизмѣненіе высшихъ тарифныхъ нормъ прямоте и целесообразности достигаетъ тѣхъ же результатовъ, для осуществленія коихъ предлагались косвенныя мѣры, въ родѣ налога на перевозку грузовъ малою скоростью и составленія тарифовъ въ металлической валютѣ.

Кромѣ существующей системы высшихъ тарифныхъ нормъ, на доходность русскихъ дорогъ вліяютъ всевозможныя формы конкуренціи. Благодаря именно этимъ конкуренціямъ, около  $\frac{2}{3}$  всѣхъ грузовъ русскихъ дорогъ перевозятся по тарифамъ, большею частью несравненно ниже предѣльныхъ. Но существенная разница между первою и второю причиною уменьшенія доходности заключается въ томъ, что первая, такъ сказать, создана искусственно, тогда какъ вторая представляетъ собою естественный результатъ существующихъ отношеній экономическаго строя общенствія. При настоящемъ экономическомъ строе, конкуренція, вообще говоря, является единственнымъ и притомъ весьма сильнымъ регуляторомъ цѣнъ. Она представляетъ собою двигатель почти всѣхъ экономическихъ отправленій.

Слѣдя шагъ за шагомъ за развитіемъ тарифнаго желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, мы знаемъ, что конкуренція заставила желѣзныя дороги болѣе дѣятельно относиться къ тарифнымъ мѣропріятіямъ, она вывела многія дороги изъ состоянія тарифной спячки, она заставила желѣзныя дороги изучать нужды торговли и промышленности и давать имъ соответствующее удовлетвореніе, однимъ словомъ, она, главнымъ образомъ, привела тарифное дѣло въ настоящее его положеніе, которое, при всѣхъ его несовершенствахъ, все-таки несравненно лучше того положенія, въ которомъ оно находилось въ прошедшее время. Наконецъ, эта конкуренція, ежедневно развивающаяся во всѣхъ своихъ проявленіяхъ, по нашему мнѣнію представляетъ едва-ли не единственный залогъ будущаго совершенствованія тарифовъ, ибо на тарифныя совершенствованія, подъ вліяніемъ формальныхъ воздѣйствій, откровенно говоря, мы очень мало рассчитываемъ.

Но въ числѣ конкуренцій, вліяющихъ на пониженіе провозныхъ цѣнъ, имѣются такія, которыя основываются на случайныхъ и довольно искусственныхъ обстоятельствахъ, а именно: тарифная борьба желѣзныхъ дорогъ между собою. Если бы всѣ желѣзныя дороги данной страны принадлежали одному хозяину, то понятно, что никакой тарифной борьбы между различными участками этихъ дорогъ не существовало бы. Но слѣдуетъ замѣтить, что даже при такомъ положеніи дѣла существовала бы конкуренція между различными участками дорогъ, въ томъ смыслѣ, что все-таки пришлось бы регулировать тарифы, между этими участками, на грузы — которые могутъ слѣдовать какъ по однимъ, такъ и по другимъ участкамъ. Разъ одинъ и тотъ-же грузъ можетъ дви-

гаться по нѣсколькимъ линіямъ, хотя бы принадлежащимъ одному и тому-же хозяину, — хозяинъ этихъ линій будетъ регулировать между ними тарифы такимъ образомъ, чтобы грузъ пошелъ по тому пути, который дастъ наибольшій чистый доходъ, или-же установить тарифы такимъ образомъ, чтобы получался одинаковый чистый доходъ, по какой бы линіи грузъ ни проеѣздовалъ. Но эта конкуренція, которая можетъ быть названа „самоконкуренціею“, ибо имѣетъ мѣсто въ предпріятіи, принадлежащемъ одному и тому же хозяину, — конечно, по размѣрамъ своимъ значительно отличается отъ конкуренціи между дорогами, принадлежащими разнымъ хозяевамъ, т. е. отъ конкуренціи, выражаемой тарифной борьбой. Устраненіе тарифной борьбы, по крайней мѣрѣ, въ значительной степени, достигалось бы и тогда, если бы, при рациональной сѣти желѣзныхъ дорогъ, таковыя были распределены между хозяевами такъ, чтобы каждый эксплуатировалъ самостоятельную въ экономическомъ и географическомъ отношеніи группу дорогъ, десервирующую цѣлый, въ экономическомъ смыслѣ, край или область. Такимъ именно образомъ распределены желѣзныя дороги между главными компаніями во Франціи, и отъ этого обстоятельства, равно какъ и отъ разумнаго начертанія всей сѣти дорогъ, преимущественно происходитъ то, что, вообще говоря, французскія дороги доходны. Простой взглядъ на карту показываетъ, что наша сѣть страдаетъ нѣкоторыми довольно крупными недостатками въ ея начертаніи. Затѣмъ, эта сѣть, во многихъ случаяхъ, распределена между различными обществами и казной безъ достаточно опредѣленнаго плана, до извѣстной степени случайно. Отъ этого, естественно, рождаются между дорогами, такъ сказать, искусственныя конкуренціи, замѣтно вліяющія на пониженіе ихъ доходности. Хотя тарифная борьба между русскими дорогами существуетъ, тѣмъ не менѣе слѣдуетъ замѣтить, что часто преувеличиваютъ ея значеніе. У насъ покуда еще не было и нѣтъ ничего подобнаго тому, что называютъ на западѣ и въ Америкѣ „тарифными войнами“. Конкуренція между русскими дорогами никогда не достигала размѣровъ, имѣвшихъ мѣсто на западѣ, и въ особенности въ Англіи и Америкѣ. Тамъ дороги положительно рѣзались и разорялись, устанавливая тарифы, очевидно, значительно ниже стоимости производства, и затѣмъ, послѣ достигнутаго мира, обыкновенно сразу невѣроятно повышали свои провозныя цѣны. Такимъ образомъ, торговля и промышленность иногда пользовались почти даровою перевозкою, а иногда страдали отъ несообразно высокой. Въ Америкѣ, напримѣръ, при конкуренціи между дорогами, товарныя тарифы для массовыхъ теченій грузовъ понижались ниже  $\frac{1}{250}$  к. съ пуда и версты, а для пассажировъ почти до 1 коп. съ версты. Размѣръ провозныхъ цѣнъ, вслѣдствіе конкуренціи, повышался или понижался въ предѣлахъ

I и 17. Подобные скачки, конечно, вредно отзывались на торговых и промышленных дѣлахъ, такъ какъ они подрывали коммерческія соображенія и сдѣлки. Объ этихъ тарифныхъ войнахъ очень много сообщалось не только въ книгахъ, но и въ газетахъ. Нѣкоторыя лица, читавшія эти сообщенія и слыша о томъ, что между русскими дорогами также происходитъ конкуренція, переносятъ фалты, вычитанные объ иностранныхъ дорогахъ, на русскія дороги и потому представляютъ себѣ соперничество русскихъ дорогъ въ крайне преувеличенномъ размѣрѣ. Между тѣмъ, русскія дороги никогда не конкурировали между собою по перевозкѣ пассажировъ и, за самыми незначительными исключениями, не понижали своихъ пассажирскихъ тарифовъ ниже предѣльныхъ нормъ: 3 коп. — I кл.,  $2\frac{1}{4}$  — II кл. и  $1\frac{1}{4}$  — III кл. Что же касается перевозки товаровъ, то тутъ конкуренція дѣйствительно существуетъ; но, тѣмъ не менѣе, она не вызвала провозныхъ цѣнъ, которыя, вообще говоря, были бы ниже стоимости производства. Для массовыхъ теченій грузовъ, ради конкуренціи, тарифы въ весьма рѣдкихъ случаяхъ понижаются ниже  $\frac{1}{80}$  коп. съ пуда и версты и, кажется, никогда не переходили  $\frac{1}{100}$ . Крайнія повышенія или пониженія провозныхъ цѣнъ ради конкуренціи не выходятъ изъ предѣловъ I и 4. Если и случалось, что конкуренція приводила къ соглашенію, то послѣ того тарифы не повышались, или же, во всякомъ случаѣ, повышались незначительно. Такимъ образомъ, конкуренцію между желѣзными дорогами въ Россіи нельзя уподоблять той же конкуренціи въ Англіи, а тѣмъ болѣе въ Америкѣ. Тѣмъ не менѣе, съ существующаго соперничества уменьшается доходность русскихъ дорогъ довольно значительно. Мы думаемъ, что это уменьшеніе не менѣе уменьшенія доходности въ зависимости отъ высшихъ тарифныхъ нормъ. Съ развитіемъ же сѣти русскихъ дорогъ, соперничество между ними можетъ возрасти. Такъ какъ результатами конкуренціи пользуется промышленность и торговля, то съ общей точки зрѣнія экономическаго процвѣтанія страны, ихъ можно было бы только приветствовать, если бы убытки отъ конкуренціи ложились на средства частныхъ обществъ. Но, вслѣдствіе финансоваго положенія нашихъ дорогъ, убытки эти ложатся тяжелымъ бременемъ почти исключительно на государственную казну. Такимъ образомъ, конкуренція между дорогами составляетъ другую причину существованія ежегоднаго дефицита въ 20 — 25 милліоновъ рублей въ государственномъ желѣзнодорожномъ балансѣ. Въ виду этого, весьма естественно, что правительство обращало особое вниманіе на изысканіе средствъ, если не къ устраненію, то, по крайней мѣрѣ, къ смягченію соперничества между желѣзными дорогами. Мы, съ своей стороны, находимъ, что въ этомъ отношеніи, дѣйствительно, надлежитъ принять соотвѣтствующія мѣры. Одно время, въ правительственныхъ сферахъ

возникла мысль регулировать конкуренцію между желѣзными дорогами посредствомъ созданія низшихъ предѣльныхъ тарифныхъ нормъ. Мы не думаемъ, чтобы такія тарифныя нормы, по крайней мѣрѣ, для всѣхъ дорогъ, были возможны, такъ какъ обязательное существованіе такихъ нормъ противорѣчило бы уставамъ, по крайней мѣрѣ, нѣкоторыхъ изъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Если же эти нормы не будутъ обязательны для всѣхъ дорогъ, въ томъ числѣ и для казенныхъ, то примѣненіе ихъ невозможно, ибо немислимо въ соперничествѣ между дорогами связывать одну сторону, оставляя свободной другую, тѣмъ болѣе, что связавшая сторона будетъ та, въ которой наиболѣе заинтересовано государственное казначейство, такъ какъ дороги, болѣе свободныя, вѣроятно, будутъ имѣть возможность не руководствоваться низшими нормами. Но если бы низшія предѣльныя нормы и сдѣлались обязательными для всѣхъ дорогъ, то можно, съ полною увѣренностью, сказать, что онѣ принесутъ болѣе вреда нежели пользы. Такъ какъ низшихъ тарифныхъ нормъ нигдѣ не существуетъ, и мысль объ ихъ созданіи вполне оригинальна, то, собственно говоря, нельзя съ полною увѣренностью сказать, какъ именно онѣ будутъ формулированы. Во всякомъ случаѣ, эти нормы будутъ представлять собою пудо-верстные платы (напримѣръ  $\frac{1}{80}$  коп.) для различныхъ дорогъ, сообразно ихъ индивидуальнымъ особенностямъ, причемъ онѣ должны будутъ соответствовать среднимъ расходамъ производства каждой дороги или, иначе говоря, должны быть сообразованы съ этими расходами. Но, прежде всего, какъ это мы объяснили ранѣе (§ 4), средний расходъ перевозки пуда груза вывести достаточно точно вообще очень трудно, а для большинства русскихъ дорогъ почти невозможно. — по неимѣнію за надлежащее число лѣтъ нужныхъ статистическихъ свѣдѣній. Значить, нормы эти, которыя имѣютъ войти въ законодательный актъ, будутъ неизбѣжно довольно произвольны. Но если бы даже эти нормы были сообразованы съ среднею стоимостью перевозки съ пуда и версты, то какимъ образомъ возможно по среднимъ, слѣдовательно, абстрактнымъ величинамъ, регулировать реальныя, коммерческія и промышленныя отправленія? Ранѣе мы выяснили, что, при извѣстной средней стоимости пудо-версты, дѣйствительная стоимость пудо-версты для различныхъ перевозокъ можетъ быть не сравненно менѣе или болѣе средней. Этотъ фактъ, впрочемъ, довольно общеизвѣстенъ — и вотъ что, по аналогическому вопросу, говоритъ членъ Парижской Академіи Научъ de la Gournerie <sup>1)</sup>:

„Достаточно детальное изученіе перевозокъ и расходовъ приводитъ меня къ заключенію, что различныя перевозки даютъ весьма различныя

<sup>1)</sup> Etudes économiques sur l'exploitation des chemins de fer.

прибыли“ (а слѣдовательно, и вызываютъ различные расходы). „Иногда потеря перевозки, отнятая болѣе короткой дорогой, не уменьшаетъ ни общихъ расходовъ, ни числа поѣздовъ и могла бы привести къ ничтожному уменьшенію станціоннаго персонала. Въ такихъ случаяхъ общество можетъ безъ потери установить крайне низкій тарифъ, часто ниже того, который можетъ дать чистую прибыль конкуренту“. (Слѣдовательно, разстояніе перевозки можетъ не имѣть никакого значенія). „Для перваго общества особенно выгодно, когда у него перевозка совершается въ обратномъ направленіи. Въ такомъ случаѣ, грузы, изъ-за которыхъ соперничаютъ, составляютъ главный предметъ перевозки конкурента, тогда какъ для него она составляетъ простое прибавленіе къ его собственнымъ операціямъ“.

Если же среднія нормы не выражаютъ собою дѣйствительной стоимости перевозки даннаго груза, то, слѣдовательно, онѣ будутъ, то произвольно стѣснять дороги въ перевозкѣ извѣстныхъ грузовъ, которые могутъ имѣть дать прибыль, то дозволить перевозку такихъ грузовъ, которые, въ дѣйствительности, не будутъ покрывать стоимости перевозки.

А при такомъ несомнѣнномъ результатѣ, къ чему хорошему могутъ привести эти нормы? Онѣ будутъ стѣснять торговлю и промышленность, задерживать развитіе движенія, а слѣдовательно, вліять на уменьшеніе доходности дорогъ, т. е., въ результатѣ, вѣроятно, будетъ достигаться цѣль, совершенно противоположная той, которую низшими нормами думаютъ преслѣдовать. Чѣмъ выше будутъ нормы, тѣмъ болѣе онѣ будутъ стѣснительны, а если сдѣлать ихъ очень низкими, то онѣ потеряютъ всякое практическое значеніе. Впрочемъ, подобныя нормы, во всякомъ случаѣ, не будутъ имѣть значенія для массы грузовъ. Въ настоящее время, на примѣръ, конкурренціонные тарифы на хлѣбъ въ зернѣ не идутъ ниже  $\frac{1}{80}$  коп. Предположимъ, что въ виду того, что хлѣбъ составляетъ одну изъ главныхъ статей перевозки, низшую общую норму опредѣлять въ  $\frac{1}{70}$ . Въ такомъ случаѣ, эта норма не будетъ имѣть никакого значенія для массы грузовъ, для которыхъ конкурренціонные тарифы не достигаютъ  $\frac{1}{70}$  к. Но, съ другой стороны, норма эта можетъ стѣснить и несомнѣнно стѣснить движеніе другихъ грузовъ, на примѣръ, каменнаго угля, свеклы, песка, камня и т. п., для которыхъ, во многихъ случаяхъ, тарифъ можетъ быть ниже  $\frac{1}{70}$  и покрывать при этомъ расходы производства. Устранить подобныя послѣдствія системы низшихъ тарифныхъ нормъ весьма трудно, такъ какъ почти невозможно составить для всякой дороги цѣлыя схѣмы такихъ нормъ не только отдѣльно для каждаго груза, или для опредѣленныхъ группъ товаровъ, но и для каждаго отдѣльнаго случая ихъ движенія (на примѣръ: движеніе прямое и обратное). Между тѣмъ, только такимъ способомъ, до нѣкоторой степени, указанныя послѣд-



ствія устранялись бы. Кромѣ того, одна изъ главныхъ причинъ несостоятельности мысли о низшихъ нормахъ — та же, какъ и для нормъ высшихъ, а именно — невозможность, даже на ближайшее будущее, предвидѣть всѣ экономическія условія страны. Нормы эти, если даже будутъ въ извѣстной степени сообразованы съ настоящимъ положеніемъ вещей, черезъ нѣсколько лѣтъ могутъ, или не оказывать никакого дѣйствія, или ставить преграды развитію промышленности и торговли. Между тѣмъ, разъ низшія нормы будутъ объявлены въ законодательномъ порядкѣ, то врядъ-ли будетъ удобно постоянно дѣлать въ нихъ видоизмѣненія. Если же законодатель опредѣлитъ лишь право устанавливать эти нормы административнымъ порядкомъ, то, это было бы равносильно предоставленію административной власти права регулировать всѣ желѣзнодорожныя конкуренціи, а такой порядокъ будетъ страдать всѣми тѣми неудобствами, которыми страдаютъ всѣ административныя воздѣйствія на торговлю и промышленность въ рукахъ второстепенныхъ агентовъ. Наконецъ, не слѣдуетъ забывать, что конкуренція можетъ вестись, до извѣстной степени, не только тарифами, но также и расходами и коммерческимъ умѣньемъ администрировать дѣло. На одной дорогѣ тарифъ выше, нежели на другой, и грузъ все-таки можетъ пойти по первой дорогѣ: если она больше заботится о сохранности груза и въ большемъ размѣрѣ отвѣчаетъ за убытки; если она скорѣе перевозитъ; если тотъ рынокъ, къ которому она ведетъ, имѣетъ особыя коммерческія преимущества; если она имѣетъ лучшую коммерческую организацію и репутацію, если она имѣетъ болѣе прочныя коммерческія связи, и проч. Изъ практики извѣстны примѣры подобной конкуренціи. Между тѣмъ, если только такая конкуренція производится расходами, а не умѣньемъ вести дѣло, то расходы эти на дорогахъ, должящихся или задолженныхъ правительству, точно такъ какъ недостача доходовъ, происходящая отъ конкуренціи, — будутъ ложиться на государственную казну.

Въ числѣ средствъ вести конкуренцію расходами, у насъ едва-ли не наиболѣе могущественное средство можетъ представить выдача авансовъ и ссудъ. Скорость доставки въ Россіи, какъ это дознано практикой, вообще говоря, покуда не особенно цѣнится. Въ громадномъ большинствѣ случаевъ, нѣсколько лишнихъ дней во времени перевозки, въ дѣйствительной нашей коммерческой жизни, не имѣютъ серьезнаго значенія. Это намъ хорошо извѣстно изъ долготѣйшей практики, и въ доказательство этого мы можемъ привести тысячи фактовъ. Особо серьезное значеніе скорости доставки товаровъ въ Россіи придаютъ болѣею частью лица, знакомыя съ дѣломъ только теоретически. Мы не говоримъ, что скорость доставки совсѣмъ не имѣетъ значенія. Для нѣкоторыхъ

товаровъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, скорость доставки имѣеть рѣшающее значеніе; но въ общемъ товарномъ движеніи три — четыре дня не составляютъ серьезнаго расчета. Замѣчательно, что это явленіе, несомнѣнно имѣющее основаніе въ русскомъ характерѣ, такъ мало принимаемомъ въ расчетъ въ различныхъ теоретическихъ проектахъ, черпаемыхъ изъ заграничныхъ источниковъ, проявляется не только въ товарномъ, но и въ пассажирскомъ движеніи. При нашемъ участіи, устанавливались курьерскіе поѣзды, значительно ускоряющіе переѣзды, и на нашихъ глазахъ поѣзды эти ходили пустыми, когда одновременно пассажирскіе поѣзды, обрацавшіеся между тѣми же пунктами, ходили биткомъ набитыми. Для того, чтобы курьерскіе поѣзды между Кіевомъ и Одессою получили право гражданства, нужно было три года заставлять ихъ обращаться съ такимъ количествомъ пассажировъ, при которомъ они давали убытокъ. Слѣдуетъ замѣтить, что, во всѣхъ указываемыхъ нами случаяхъ, плата за проѣздъ въ курьерскихъ поѣздахъ не была повышена, противъ обыкновенной платы. Одинъ находилъ, что курьерскій поѣздъ для него не удобенъ потому, что не долго стоять на станціяхъ съ буфетами. Другой — потому, что ко времени ухода поѣзда онъ не успѣваетъ дома хорошо отобѣдать. Третій — что ему нужно рано вставать. Четвертый просто замѣчалъ: „а чего мнѣ слѣшать?“, и проч. Вообще скорость движенія покуда еще имѣеть незначительную цѣнность. На время у насъ покуда стоитъ плохой курсъ. Хотя курсъ этотъ все болѣе и болѣе поправляется, и, вѣроятно, недалеко то будущее, когда у насъ время будетъ цѣниться такъ же дорого, какъ и за границую. Срочность и вообще исправность доставки имѣють большее значеніе нежели скорость. Коммерческія связи, коммерческая приспособленность въ дѣйствіяхъ и операціяхъ играютъ весьма важную роль. Должны быть избѣгаемы всякія формальности въ отношеніяхъ съ отправителями. Въ коммерческой жизни самыя крупныя дѣла рѣшаются на словахъ. Лица, ведущія коммерческія дѣла, должны быть всегда доступны отправителямъ. „Составьте докладную записочку о томъ, что Вы желаете“. „Это написано не по формѣ“. „Заходите завтра“. „Приложите документъ о Вашемъ званіи“. „Объ этомъ я долженъ доложить“. „Эту справку можете получить въ другомъ отдѣленіи“. „Это зависитъ отъ такого-то начальника“. „Это меня не касается“. „Еще не открыто присутствіе“. „Присутствіе уже закрыто“ и проч. и проч. Вотъ эти мелочныя требованія и отвѣты, повторяемые иногда не только при дѣйствіи, но уже и тогда, когда кунецъ только хочетъ совершить какое либо дѣйствіе; требованія и отвѣты, которые, въ совокупности, имѣють столь важное значеніе, что дѣлають казенныя учрежденія неспособными вести коммерческія дѣла и въ состояніи во многомъ ослаблять значеніе конкурентныхъ тарифовъ. Съ отправителями

необходимо быть въ постоянномъ общеніи и относиться съ полною безпристрастностію и извѣстнаго рода широкостію къ ихъ желаніямъ. Какъ бы сильно ни были вооружены желѣзнодорожныя учрежденія, ведущія тарифы, онѣ все-таки не могутъ знать всѣ частности торговли и промышленности, въ особенности при настоящемъ ихъ развитіи и специализаціи. Только при постоянныхъ общеніяхъ съ отправителями можно быть въ курсѣ дѣла, и, въ такомъ случаѣ, часто сами отправители укажутъ на тѣ мѣры, которыя надлежитъ принимать какъ для извѣстныхъ конкуренцій, такъ и вообще для тарифныхъ совершенствованій. Каждый серьезный человѣкъ, какъ бы ни было велико его богатство, разсчитываетъ свои расходы. На извѣстное дѣло онъ не пожалѣетъ тысячъ, если онѣ соотвѣтствуютъ его расчетамъ, и пожалѣетъ рубли, если онъ находитъ, что почему либо расходъ этотъ не соотвѣтствующій или несправедливый. То же, и едва-ли не въ большей степени, имѣетъ мѣсто и по отношенію торговцевъ и промышленниковъ. Поэтому часто скряжничество въ удовлетвореніи требованій отправителей, неправильная экономія и медленность въ расчетахъ съ ними ставятъ ихъ въ такія отношенія къ дорогѣ, отъ которыхъ она впослѣдствіи теряетъ гораздо болѣе того, что было сохранено на скряжничествѣ и узкой экономіи. Иногда отъ того, что отправитель не получилъ отъ дороги на извѣстномъ расчетѣ 10 рублей, которые онъ считалъ справедливымъ получить, онъ заплатитъ въ другой разъ 100 рублей лишнихъ, если можетъ обойтись безъ ея услугъ. Мы не говоримъ, чтобы это было общее правило. Конечно, каждый ищетъ наиболѣе дешевой перевозки. Но если существуетъ коммерческая солидарность между дорогой и отправителями, то послѣдніе не только укажутъ дорогѣ средства къ конкуренціи, но иногда и помогутъ ей конкурировать.

Указанные и различныя другіе коммерческіе приемы, частью связанныя съ расходами, способствуя возможности конкурировать, какъ мы сказали ранѣе, — въ настоящее время, все таки, едва-ли столь дѣйствительны, какъ выдача ссудъ и авансовъ. Вслѣдствіе нужды въ деньгахъ, отправители иногда предпочитаютъ заплатить нѣсколько дороже за провозъ своихъ товаровъ, если при этомъ они могутъ получить въ ссуду подъ эти товары деньги за небольшіе проценты, а тѣмъ болѣе безъ процентовъ. Мы, напримѣръ, знаемъ такой фактъ. Съ нѣкоторыхъ хлѣбныхъ станцій средней полосы Россіи существовали хлѣбные тарифы до двухъ портовъ А и Б съ разницею въ 3,8 коп. съ пуда въ пользу порта А, и, тѣмъ не менѣе, при такой разницѣ, большинство хлѣба пло съ этихъ станцій не въ портъ А, а въ портъ Б. По соглашенію между дорогами, имѣвшему въ виду регулировать между ними конкуренцію и состоявшемуся согласно желанію правительства, разница эта была

измѣнена въ пользу порта Б на 0,4 к. съ пуда. Казалось, что послѣ этого уже весь хлѣбъ пойдетъ въ портъ Б. Ничуть не бывало. Разница въ цѣнахъ на хлѣбъ въ А и Б осталась приблизительно той же какъ и до соглашенія; но одновременно съ приведеніемъ въ дѣйствіе новыхъ тарифовъ, этимъ соглашеніемъ опредѣленныхъ, измѣнившихъ разницу въ провозной платѣ, прежде существовавшей въ пользу порта А, на разницу въ пользу порта Б, — такъ что, въ совокупности, провозъ въ портъ Б удешевился, сравнительно съ провозомъ въ портъ А, на 4,2 к. съ пуда, — сразу весь хлѣбъ началъ отправляться въ портъ А. Оказалось, что одновременно съ введеніемъ соглашенія начали выдавать крайне дешевыя ссуды денегъ хлѣбовладѣльцамъ, отправлявшимъ хлѣбъ въ портъ А. Что выдача авансовъ и ссудъ имѣетъ вообще существенное значеніе при выборѣ торговлей тѣхъ или другихъ путей, это фактъ, извѣстный всѣмъ лицамъ, занимавшимся торговыми дѣлами. Значеніе Лондона—какъ рынка, черезъ который мы получаемъ массу грузовъ дальняго востока, въ обходъ другимъ, иногда болѣе дешевымъ, путемъ, основано на громадномъ кредитѣ и ссудахъ, отпускаемыхъ тамошними кредитными учрежденіями. То же явленіе имѣетъ мѣсто, въ большей или меньшей степени, и по отношенію всѣхъ центральныхъ рынковъ, въ которыхъ сосредоточиваются капиталы. Напримѣръ, масса грузовъ, вмѣсто того, чтобы слѣдовать дешевѣйшими путями въ провинціальныя центры торговли Россіи, проходятъ черезъ Москву, уплачивая излишнія провозныя деньги. На этомъ же обстоятельствѣ основано то явленіе, что всѣ экспедиторскіе дома, въ особенности въ Россіи, для того, чтобы развить свою кліентуру, вынуждены заниматься банкирскими операціями. Экспедиторское дѣло, безъ капитала на авансы и ссуды, теперь стоитъ очень мало. Клиенты преимущественно обращаются для экспедиціи грузовъ къ тѣмъ домамъ, у которыхъ могутъ найти кредитъ. Въ Россіи авансы и ссуды имѣютъ особенно сильное вліяніе на выборъ торговыхъ путей, вслѣдствіе дороговизны денегъ и отсутствія достаточнаго количества учреждений, выдающихъ ссуды подъ товаръ. Банки подобными ссудами занимаются очень мало, — во первыхъ, вѣроятно потому, что другого рода операціи имъ даютъ большіе барышни, а во вторыхъ, потому, что, вслѣдствіе отсутствія у насъ соотвѣтствующаго законодательства, обезпечивающаго этого рода операціи, выдача ссудъ подъ товары признается, въ нѣкоторой степени, рискованной. Такимъ образомъ, товаровладѣльцамъ за ссудами приходится обращаться къ частнымъ лицамъ и платить не менѣе 12%, а часто просто къ особаго рода барышникамъ и платить совершенно несообразныя проценты. При такомъ положеніи дѣла понятно, что если, при участіи желѣзныхъ дорогъ, товароотправитель можетъ получить дешевый кредитъ, то иногда соглашается направить

свой грузъ по этой дорогѣ, уплативъ ей за провозъ даже немного дороже. Впрочемъ, до настоящаго времени, русскія желѣзныя дороги организаціею ссудъ занимались очень мало. Намъ извѣстенъ только одинъ случай, что дорога сама выдаетъ, съ вѣдома правительства, ссуды, и то въ крайне ограниченныхъ размѣрахъ и въ весьма маломъ районѣ мѣстности. Извѣстно также нѣсколько случаевъ соглашенія желѣзныхъ дорогъ съ банками и банкирскими домами, согласно которымъ ссуды выдавались этими послѣдними на грузы, направленные на желѣзныя дороги, вошедшія съ ними въ соглашеніе, за извѣстное со стороны желѣзныхъ дорогъ вознагражденіе. Организація ссудъ, при посредствѣ желѣзныхъ дорогъ, не могла развиваться, такъ какъ нѣкоторыя дороги, до настоящаго времени, силою конкуренціи еще не были приведены къ необходимости озаботиться выдачею ссудъ, и вообще избѣгаютъ новыхъ заботъ и хлопотъ; а что самое главное, вопросъ о томъ, полезна-ли выдача подобныхъ ссудъ при участіи желѣзныхъ дорогъ съ общегосударственной точки зрѣнія, а также имѣютъ-ли право желѣзныя дороги заниматься этими операціями, остается открытымъ. Что касается права желѣзныхъ дорогъ, то нѣкоторые уставы объ этомъ совершенно умалчиваютъ, а изъ нѣкоторыхъ параграфовъ другихъ уставовъ можно вывести заключеніе, что желѣзныя дороги такими операціями заниматься не могутъ. Мы думаемъ, что крайне ненормальное положеніе въ Россіи кредита подъ товары требуетъ, чтобы правительство занялось этимъ вопросомъ. Необходимо установить соотвѣтствующія законоположенія, при которыхъ выдачею ссудъ подъ товары могли бы заняться существующія кредитныя учрежденія, или - же были созданы новыя учрежденія, болѣе къ тому приспособленныя. Мы думаемъ также, что не слѣдуетъ воспрепятствовать заниматься этими операціями желѣзнымъ дорогамъ, непосредственно или черезъ посредство банковъ, равно банкирскихъ конторъ, — но, конечно, подъ контролемъ правительственныхъ органовъ. Желѣзныя дороги не только занимаются „наложенными платежами на товары“, т. е. переводомъ денегъ, уплачиваемыхъ отправителю, по полученіи таковыхъ съ получателей, одновременно съ выдачею имъ товаровъ, — но эти операціи имъ уже теперь какъ будто поставлены въ обязанность. По крайней мѣрѣ, въ тѣхъ случаяхъ, когда нѣкоторыя желѣзныя дороги хотѣли отказаться отъ наложенныхъ платежей, правительство вынуждало ихъ совершать эти операціи. Между тѣмъ, наложенные платежи представляютъ собою такія же банковыя операціи, какъ и ссуды. Разница заключается лишь въ томъ, что наложенный платежъ уплачивается отправителю по полученіи такового съ получателя, но за то допускается въ размѣрѣ болѣе мѣмъ стоимости товара; ссуда же выдается отправителю подъ залогъ товара, ранѣе его отправленія, а слѣдовательно полученія ссуды

съ получателя, но за то ссуда опредѣляется всегда въ размѣрѣ меньшемъ стоимости товара. Между тѣмъ, въ уставахъ желѣзныхъ дорогъ также ничего не говорится о наложенныхъ платежахъ, и изъ нѣкоторыхъ изъ нихъ также можно бы было, пожалуй, вывести заключеніе о томъ, что желѣзныя дороги не имѣютъ права заниматься этими операціями. Правительство могло бы съ большимъ удобствомъ, по соглашенію съ желѣзными дорогами, воспользоваться средствами, которыми онѣ располагаютъ для организаціи кредита подъ товары. Во-первыхъ, потому, что желѣзныя дороги имѣютъ громадный персоналъ, занимающійся экспедиціей товаровъ, и слѣдовательно прибавленіе новой операціи къ экспедиціи не вызвало бы столь большихъ расходовъ на организацію выдачи ссудъ, какъ въ томъ случаѣ, если бы это дѣло пришлось устраивать самостоятельно. Во вторыхъ, потому, что онѣ имѣютъ для подобныхъ операцій нужныя денежныя средства. Въ настоящее время желѣзныя дороги за деньги, хранимыя ими въ банкахъ, получаютъ 3—4 процента. Считая валовой ежегодный доходъ желѣзныхъ дорогъ въ 210 милліоновъ рублей, а слѣдовательно мѣсячный — приблизительно въ 18 милліоновъ, мы думаемъ, что желѣзныя дороги, безъ всякаго стѣсненія своихъ денежныхъ операцій, могли бы удѣлить изъ непрерывно поступающаго валового дохода на ссудныя операціи оборотный капиталъ въ 10—15 м. рублей, — то есть такую сумму, которая нынѣ постоянно лежитъ непроизводительно въ кассахъ, или весьма мало производительна въ кредитныхъ учрежденіяхъ. Для государства и для желѣзныхъ дорогъ гораздо выгоднѣе, если этотъ капиталъ будетъ въ оборотѣ подъ ссудами и приносить 6—8%, нежели, какъ это существуетъ теперь, онъ будетъ лежать непроизводительно въ кассахъ или въ банкахъ и въ послѣднемъ случаѣ приносить только 3—4%.

По нашему убѣжденію, самая рациональная мѣра для урегулированія конкуренціи между желѣзными дорогами заключается въ подраздѣленіи сѣти на самостоятельныя въ экономическомъ отношеніи группы, изъ которыхъ каждая эксплуатировалась бы однимъ хозяиномъ. Правительство уже сдѣлало подобный опытъ, образовавъ Общество Юго-Западныхъ дорогъ посредствомъ сліянія четырехъ линій, прежде эксплуатировавшихся отдѣльными хозяевами. Хотя черезъ таковое сліяніе все-таки не образовалось достаточно самостоятельной группы, тѣмъ не менѣе, отъ устраненія бывшихъ между слившимися дорогами конкуренцій, доходность этихъ дорогъ возросла значительно болѣе, нежели на милліонъ рублей. Систему образованія самостоятельныхъ группъ мы признаемъ наилучшею для уменьшенія конкуренцій между желѣзными дорогами, такъ какъ она положительнѣе всѣхъ другихъ извѣстныхъ способовъ разрѣшаетъ этотъ вопросъ. Всякая другая система, которая неизбежно должна осно-

бываться на добровольномъ или принудительномъ соглашеніи между желѣзными дорогами, или на исполненіи ими обязательныхъ правилъ, которыя, впрочемъ, еще нигдѣ рационально не созданы — и едва-ли ихъ возможно создать рационально, будетъ все-таки разрѣшать вопросъ менѣе устойчиво и положительно, ибо точное исполненіе этихъ соглашеній или правилъ не будетъ всегда совпадать съ интересами исполнителей: поэтому правила и соглашенія легко могутъ порождать уклоненія въ ихъ исполненіи, тогда какъ при системѣ самостоятельныхъ группъ, съ разумнымъ распредѣленіемъ между ними сѣти желѣзныхъ дорогъ, конкуренція въ формѣ борьбы, по крайней мѣрѣ, въ предѣлахъ каждой группы, будетъ уничтожена въ корнѣ, ибо будутъ совершенно отсутствовать м о т и в ы ее вызывающіе. Нѣкоторые лица возражаютъ противъ этой системы тѣмъ, что она окончательно не устранитъ конкуренціи. Все-таки останется нѣсколько группъ, которыя могутъ бороться между собою. Мы не считаемъ такое возраженіе вѣскимъ. Если вмѣсто нѣсколькихъ десятковъ обществъ желѣзныхъ дорогъ будетъ существовать только нѣсколько обществъ, то, съ уменьшеніемъ числа конкурентовъ и конкурирующихъ раіоновъ, прежде всего уменьшится напряженность и объемъ конкуренціи въ десять, а можетъ быть еще и больше разъ. Съ сліяніемъ десятковъ дорогъ въ нѣсколько группъ, прибыль которыхъ непременно должна быть ограничена — извѣстными предѣлами, это ограниченіе, вмѣстѣ съ неизбѣжнымъ повышеніемъ доходности дорогъ отъ ихъ сліянія, и слѣдовательно, съ значительнымъ улучшеніемъ ихъ финансоваго состоянія, крайне ослабитъ м о т и в ы конкуренціи. Нѣсколько группъ желѣзныхъ дорогъ гораздо легче могутъ сойтись между собою по регулированію оставшихся конкуренцій, нежели это могутъ сдѣлать десятки дорогъ, по конкуренціи въ десять разъ болѣе сильной какъ по объему дѣйствія, такъ и по напряженности. Правительственное воздѣйствіе на регулированіе конкуренцій при новомъ положеніи дѣла значительно упростится, а потому можетъ быть гораздо болѣе сильнымъ. Слѣдовательно, въ результатѣ вопросъ о конкуренціи потеряетъ почти совсѣмъ свой настоящій острый характеръ, и конкуренція уже не будетъ оказывать серьезнаго вліянія на доходность русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Такимъ образомъ, указанное возраженіе можетъ быть причислено къ доктринерству, забывающему, что *le mieux est l'ennemi du bien*. Сліяніе желѣзныхъ дорогъ въ нѣсколько группъ, кромѣ устраненія конкуренцій, весьма важно еще въ другихъ обще-государственныхъ видахъ и интересахъ. Не говоря уже о томъ, что тогда можетъ упроститься все желѣзнодорожное хозяйство, но въ случаѣ мобилизаціи войскъ, таковая можетъ быть совершена болѣе успѣшно. Но что самое главное, сліяніе дорогъ способно во всѣхъ отношеніяхъ подготовить почву для казенной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ,

которая, во всякомъ случаѣ, наступитъ вѣроятно по окончаніи сроковъ дѣйствія уставовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Большія группы выработываютъ большую унификацію въ административныхъ приемахъ, равно хозяйствѣ, и готовятъ, такимъ образомъ, нужныя нормы и образцы для эксплуатаціи казной. Наконецъ, правительству, какъ по текущимъ дѣламъ, такъ и въ случаѣ выкупа желѣзныхъ дорогъ, легче вести дѣло и справляться съ нѣсколькими администраціями, нежели съ десятками таковыхъ. Но, конечно, послѣдовательное сліяніе желѣзнодорожныхъ обществъ потребовало бы довольно много времени, ибо оно должно быть сдѣлано такъ, чтобы не вызывать новыхъ жертвъ со стороны государственной казны на сооруженную уже сѣтъ желѣзныхъ дорогъ. Ни на какія новыя жертвы, конечно, идти не возможно, такъ какъ сліяніе дорогъ въ результатѣ возвыситъ ихъ доходность, — а потому оно выгодно не только для казны, но вообще и для желѣзнодорожныхъ акціонеровъ. Только въ отдѣльныхъ случаяхъ акціонерамъ нѣкоторыхъ дорогъ сліяніе можетъ быть невыгодно. Но дѣло акціонеровъ сливаемыхъ дорогъ — согласиться между собою, съ цѣлью уравнивать свои интересы. Дѣло же государства должно заключаться только въ томъ, чтобы споспѣшествовать сліянію мѣрами, находящимися въ его распоряженіи. Такимъ образомъ, покуда, для упорядочиванія конкуренцій между желѣзными дорогами, остается идти по тому пути, по которому нынѣ по этому вопросу отчасти идетъ правительство, а именно: слѣдить за конкуренціями дорогъ, въ которыхъ казна заинтересована, и, въ случаѣ возникновенія болѣе значительныхъ соперничествъ, устранять ихъ своимъ вмѣшательствомъ. Намъ извѣстно нѣсколько случаевъ подобнаго весьма полезнаго воздѣйствія. Впрочемъ, можно надѣяться, что со временемъ конкуренціи будутъ все болѣе и болѣе регулироваться самими дорогами, ибо опытъ, въ особенности американскихъ и западно-европейскихъ дорогъ, постепенно устанавливаетъ сознаніе, что при конкуренціи каждая сторона имѣетъ возможность наносить значительный вредъ конкуренту, часто не извлекая изъ этого для себя никакой пользы, и что, наконецъ, никакою конкуренціею однажды построенную дорогу не уничтожишь, а потому, въ результатѣ, такъ или иначе, а нужно прійти къ соглашенію. Въ дѣйствительности, между русскими дорогами уже и теперь существуютъ соглашенія, устраняющія и регулирующія различныя соперничества. Но покуда соглашенія эти относятся къ болѣе частнымъ случаямъ, и форма, а равно и порядокъ ихъ производства, недостаточно опредѣлены. Поэтому, можетъ быть, былъ бы необходимъ толчокъ со стороны правительства, дабы возбудить инициативу болѣе вліятельныхъ членовъ желѣзнодорожныхъ обществъ къ организаціи дѣла.

Въ Америкѣ, послѣ самыхъ ожесточенныхъ и продолжительныхъ



тарифныхъ войнъ, въ послѣдніе годы, почти всѣ конкуренціи между дорогами устранены взаимными соглашениями. Сперва эти соглашения касались только нѣкоторыхъ грузовъ и имѣли довольно исключительный характеръ. Агенты желѣзныхъ дорогъ часто ихъ игнорировали и нарушали. Но, съ теченіемъ времени, соглашения все болѣе и болѣе развивались и совершенствовались, главнымъ образомъ, со стороны формы и организаціи исполненія. Въ результатъ на американскихъ дорогахъ въ настоящее время это дѣло почти вполнѣ организовалось при помощи ассоціацій, извѣстныхъ подъ именемъ *pooling associations*.

Слово „*pool*“, заимствованное изъ терминологіи азартныхъ игръ, означаетъ: „ставка“ и показываетъ, что въ общемъ движеніи грузовъ каждый членъ ассоціаціи имѣетъ опредѣленную ставку. Ассоціаціи эти (соотвѣтствующія нашимъ сѣвдамъ) занимаются преимущественно дѣленіемъ между дорогами перевозокъ, по которымъ дороги могли бы между собою конкурировать. Такое дѣленіе, какъ это практикуется и на русскихъ дорогахъ, производится двоякимъ способомъ: посредствомъ распредѣленія между дорогами перевозокъ въ натурѣ, или же черезъ соотвѣтствующее дѣленіе между участниками прибыли, полученной отъ общей перевозки. При этомъ расходы передвиженія опредѣляются настолько низко, что каждой дорогѣ нѣтъ интереса перевозить въ натурѣ большее количество груза, ей причитающагося. На русскихъ желѣзныхъ дорогахъ пытаются также упорядочивать конкуренціи однимъ регулированіемъ тарифовъ по различнымъ направленіямъ. Этотъ способъ, достаточно младенческий, показывающій малоопытность лицъ относящихся къ нему серьезно, практиковался прежде и въ Америкѣ. Мы уже указывали, что на направленіе грузовъ по тому или другому пути, помимо размѣровъ тарифовъ, имѣютъ влияние еще и многія другія обстоятельства. Даже при различныхъ тарифахъ на желѣзныхъ дорогахъ, соединяющихъ два пункта, грузы могутъ слѣдовать между ними по путямъ болѣе дорогимъ, такъ какъ существуютъ средства перевозку, платящую большую провозную плату, сдѣлать болѣе дешевой. Одно же равенство тарифовъ между пунктами отправленія и назначенія, или соотвѣтствіе тарифовъ между одними и тѣми же пунктами отправленія и разными пунктами назначенія, само по себѣ, почти нисколько не гарантируетъ равнаго или соотвѣтственнаго распредѣленія грузовъ между соперничающими путями. Подобное регулированіе конкуренцій едва ли не представляетъ собою лишь траты времени и денегъ. Всѣ намъ извѣстныя упорядочиванія конкуренцій, посредствомъ регулированія однихъ тарифовъ, не достигли серьезныхъ результатовъ. Какъ на примѣръ бесплодности подобныхъ затѣй можно указать на желаніе регулировать тарифами ввозъ иностранныхъ грузовъ черезъ различные Балтійскіе

порты. Американцы путемъ опыта убѣдились въ несостоятельности регулированія конкуренцій посредствомъ однихъ тарифовъ; а потому они теперь прежде всего ставятъ гарантiей такого регулированія получение каждымъ участникомъ въ ассоціаціи извѣстной доли грузовъ или денегъ.

Въ этихъ ассоціаціяхъ состоятъ не только желѣзныя дороги, но также и много пароходныхъ обществъ. Существующей организаціи регулированія конкуренцій американскія дороги обязаны, главнымъ образомъ, одному изъ директоровъ дороги, Альберту Финку, который не только далъ идею „pooling associations“, но, кромѣ того, принималъ самое выдающееся участіе въ ихъ распространеніи, а равно въ практическомъ устройствѣ и веденіи дѣла. Въ 1876 году Финкъ въ письмѣ, помѣщенномъ въ Rail Road Gazette (7-го Апрѣля), изложилъ принципы и организацію первыхъ ассоціацій, которыя и до настоящаго времени остались въ главныхъ чертахъ безъ измѣненія. Задача ассоціацій, какъ ее опредѣлялъ Финкъ, заключается: 1) въ дѣленіи между дорогами грузовъ, по перевозкѣ которыхъ онѣ могли бы между собою конкурировать, 2) въ установленіи въ различныхъ конкурирующихъ направленіяхъ соотвѣтствующихъ тарифовъ и 3) въ рѣшеніи третейскимъ судомъ споровъ между дорогами.

Основанія дѣленія грузовъ, размѣры тарифовъ и всё, такъ сказать, законодательныя положенія каждой ассоціаціи опредѣляются по взаимному соглашенію представителей всѣхъ членовъ ассоціаціи. Вся же исполнительная власть каждой ассоціаціи вручается главному комиссару ассоціаціи, выбираемому всѣми участниками. Этотъ комиссаръ завѣдуетъ личнымъ составомъ непосредственныхъ учрежденій ассоціаціи: всѣми ея конторами и счетоводствомъ (clearing house). Онъ служитъ посредникомъ между членами ассоціаціи и не только приводитъ въ исполненіе всѣ ея рѣшенія, но, кромѣ того, имѣетъ власть рѣшать многіе вопросы единолично. Въ случаѣ несогласія какой-либо стороны съ его рѣшеніемъ, дѣло разбирается третейскимъ судомъ при участіи комиссара. Посредствомъ такихъ же судовъ разрѣшаются всѣ вопросы, въ случаѣ несогласія между сторонами. Такою организаціею регулированія конкуренцій Финкъ устранилъ всѣ злоупотребленія агентовъ по исполненію соглашеній между дорогами, злоупотребленій, практиковавшихся въ то время, когда хотѣли регулировать конкуренціи одними тарифами, и служившихъ прежде главной причиной кратковременности этихъ соглашеній; облегчилъ черезъ третейскіе суды рѣшеніе несогласій между дорогами и, такимъ образомъ, дисциплинировалъ тенденціи сторонъ, иногда переходящія въ капризы; далъ возможность сторонамъ быть увѣренными въ правильномъ счетоводствѣ и получать всѣ нужныя статистическія данныя, касающіяся конкуренцій; наконецъ, будучи выбранъ главнымъ

комиссаромъ одновременно нѣсколькихъ ассоціацій, онъ, благодаря своимъ личнымъ качествамъ, привлекъ на сторону ассоціацій большинство, и потому меньшинство постепенно было вынуждено стать на тотъ же путь соглашеній.

Главное достоинство организаціи pooling associations, какъ это совершенно вѣрно говорить Финкъ, заключается въ томъ, что онѣ предоставляютъ сторонамъ полную свободу установленія соглашеній по существу, такъ какъ организація эта опредѣляетъ только форму, по которой эти соглашения должны устанавливаться и порядокъ приведенія ихъ въ исполненіе. Замѣчательно при этомъ то обстоятельство, что, по мѣрѣ учрежденія ассоціацій, тарифы вообще повышались очень мало, тогда какъ прежде, во время тарифныхъ войнъ, миръ почти всегда сопровождался страшными повышеніями тарифовъ.

Мы, конечно, не предполагаемъ, чтобы американскія pooling associations было возможно цѣликомъ примѣнить къ русскимъ дорогамъ, ибо, по нашему мнѣнію, всякая организація можетъ только тогда дать хорошіе плоды, если она совершенно соотвѣтствуетъ всѣмъ мѣстнымъ, индивидуальнымъ условіямъ дѣла, — и остановились на положеніи вопроса о конкуренціяхъ въ Америкѣ только для того, чтобы показать, что конкуренціи, соотвѣтствующей организаціей, могутъ значительно умѣряться, съ соблюденіемъ, до извѣстной степени, интересовъ всѣхъ сторонъ. Русскія дороги, въ отношеніи устраниенія конкуренцій, уже находятся на пути соглашеній. Нужна лишь авторитетная или власть имущая инициатива, чтобы двинуть этотъ вопросъ и оформить всѣ конкуренціонныя отношенія въ систематическую и соотвѣтствующую выгодамъ государства организацію. Намъ, въ особенности и прежде всего, необходимо вѣчто вродѣ третейскихъ судовъ, которые облегчили бы осуществленіе соглашеній между дорогами, разрѣшеніемъ всѣхъ несогласій сторонъ по вопросамъ о размѣрахъ долей провозныхъ платъ и въ особенности количества денегъ или грузовъ, причитающагося каждой сторонѣ изъ общаго конкуренціоннаго количества, подлежащаго дѣлежу, то есть, о размѣрахъ конкуренціонныхъ ставокъ (pool) каждой дороги. Въ этомъ, конечно, заключается вся сущность дѣла. Нѣкоторые лица, впрочемъ только на словахъ, рѣшаютъ эту сущность вопроса очень просто: они говорятъ, что распредѣленіе грузовъ между дорогами должно быть таково, чтобы грузы слѣдовали по своимъ естественнымъ направленіямъ. Къ сожалѣнію, такое положеніе почти ничего собою не выражаетъ, ибо лица эти не объясняютъ точно, что они называютъ „естественнымъ направленіемъ“ перевозки. Открытіе Васко-де-Гама повернуло торговля сношенія Европы съ Индіей съ пути черезъ Средиземное море и Аравію на путь черезъ мысъ Доброй Надежды, но затѣмъ эти сношенія возвра-

тились на первый путь, благодаря трудам Фердинанда Лессепса. Если бы со временемъ была построена между Тифлисомъ и Батумомъ дорога болѣе длинная, нежели линія Батумъ—Тифлисъ Закавказской дороги, по которой избѣжала бы уклонъ Сурамскаго перевала, то движеніе, нынѣ производимое на Батумъ—Тифлисской линіи, могло бы направиться по новой дорогѣ. Русская торговля съ Индіей и Китаемъ до настоящаго времени производится, во многихъ случаяхъ, по пути черезъ Лондонъ, тогда какъ казалось бы самымъ естественнымъ, чтобы это торговое движеніе совершалось исключительно черезъ Черное море. Изъ этихъ примѣровъ видно, что искусственныя сооруженія, условія кредита и вообще вся совокупность торговыхъ отношеній дѣлаютъ тотъ или другой путь, не смотря на его длину, болѣе удобнымъ, а потому и болѣе естественнымъ. Такъ какъ выборъ того или другого пути зависитъ отъ торговли, а эта послѣдняя преимущественно выбираетъ тотъ путь, который для нея наиболѣе дешевъ, то слѣдовательно, скорѣе всего можно назвать тотъ путь естественнымъ, по которому дешевле всего обходится перевозка, то есть, говоря о желѣзныхъ дорогахъ, тотъ путь будетъ естественный, на которомъ тарифы могутъ быть наиболѣе низкими. Мы же ратѣ видѣли, что высота тарифа, если даже соразмѣрять таковой съ расходами перевозки, зависитъ отъ массы различныхъ условій, сопровождающихъ перевозку, такъ что часто по путямъ болѣе длиннымъ, и, казалось бы, менѣе естественнымъ, можно возить дешевле, нежели по болѣе короткимъ. Слѣдуетъ имѣть еще въ виду, что вопросъ объ естественности того или другого направленія желѣзнодорожнаго пути имѣетъ большое значеніе, преимущественно, при рѣшеніи вопроса о постройкѣ дорогъ. Разъ же путь построенъ, то, тѣмъ самымъ, онъ дѣлается естественнымъ, и тогда вопросъ объ естественности перевозки по немъ отходить на второй планъ. Напримѣръ, гужевой путь изъ Елисаветграда въ Одессу имѣетъ около 260 верстъ длины, а желѣзнодорожный — 443. Мы готовы признать, что желѣзнодорожный путь построенъ нецѣлесообразно; но изъ этого не слѣдуетъ, чтобы этотъ путь отдавалъ перевозки путямъ кратчайшимъ и остался безъ работы.

Многіе думаютъ, что конкуренціонныя грузы между различными путями должны быть распредѣляемы такъ, чтобы вызывать наименьшіе расходы перевозки, ибо такимъ образомъ сберегаются хозяйственныя силы страны. Этотъ принципъ распредѣленія грузовъ называютъ принципомъ сохраненія хозяйственныхъ силъ при конкуренціяхъ. Такъ какъ движеніе каждаго груза по различнымъ дорогамъ вызываетъ различныя расходы, то регулировать подобнымъ способомъ всѣ конкуренціи невозможно, ибо нельзя для каждаго отдѣльнаго случая опредѣлить эти расходы. Но, конечно, возможно, въ из-

вѣстной степени, примѣнять этотъ принципъ въ различныхъ частныхъ случаяхъ. Слѣдуетъ сказать нѣсколько словъ о мотивахъ, на которыхъ основываютъ этотъ принципъ. Лица, предлагающія регулировать конкуренцію сообразно расходамъ, исходятъ изъ того основанія, что та работа будетъ наиболѣе производительною для страны, которая менѣе всего вызываетъ расходовъ, — иначе говоря, наиболѣе сохраняетъ хозяйственные средства государства. Мы думаемъ, что такое положеніе теоретически довольно правильно, но недостаточно точно формулировано. Несомнѣнно, что желѣзныя дороги въ государствѣ представляютъ машину, дѣйствіе которой стоитъ такъ дорого, что общій интересъ требуетъ сокращенія ея непродизводительныхъ движеній, подобно тому, какъ интересъ хозяина всякой фабрики требуетъ, чтобы его машина не дѣлала непродизводительной работы. А потому, въ тѣхъ случаяхъ, когда одинаковаго чистаго дохода возможно достигнуть различными работами, то общій интересъ требуетъ достиженія этого дохода наименьшей работой. Слѣдовательно, если дѣло идетъ о перевозкѣ груза по желѣзнымъ дорогамъ, идущимъ изъ одного и того же пункта въ одинъ и тотъ же пунктъ, то, при равныхъ тарифахъ обоимъ путямъ, предпочтеніе, разсуждая теоретически, должно быть отдано тому пути, по которому перевозка обходится дешевле. Но если различныя работы машины даютъ различный чистый доходъ, то общій интересъ будетъ требовать предпочтенія той работы, которая даетъ наибольшій доходъ. Слѣдовательно, въ тѣхъ случаяхъ, когда конкуренція производится неравными тарифами перевозочныхъ предпріятій одной и той же страны, а именно, когда пункты назначенія грузовъ различны (напримѣръ, перевозка хлѣба изъ Кіевской губерніи въ Кенигсбергъ и Николаевъ), — то предпочтеніе, въ общихъ интересахъ, должно быть дано не той дорогѣ, по которой перевозка обходится дешевле, а той, которая даетъ наибольшій чистый доходъ. Но въ первомъ случаѣ, т. е. когда пункты назначенія и отправленія тождественны и тарифы равны, — очевидно, что наибольшій чистый доходъ даетъ тотъ же путь, который дешевле можетъ перевозить, а потому принципъ сохраненія хозяйственныхъ силъ при конкуренціяхъ заключается не въ томъ, чтобы распредѣлять грузы по путямъ, которые могутъ совершать перевозку дешевле, а въ томъ, чтобы направлять грузы эти на пути, которые отъ перевозки даютъ наибольшій чистый доходъ. Очевидно, въ самомъ дѣлѣ, что интересы страны нисколько не требуютъ сокращенія работы, ибо работа есть источникъ богатства, а требуютъ только сокращенія непродизводительныхъ работъ, то есть предпочтенія такой работы, которая наиболѣе плодотворна. Хотя регулированіе конкуренціи по принципу сохраненія хозяйственныхъ силъ, въ той болѣе общей и правильной формулѣ, въ которой мы его представили, съ теоретической точки

зрѣнія, по нашему мнѣнію правильно, тѣмъ не менѣе практическое при-  
мѣненіе его не можетъ не вызывать препятствій. Покуда эксплуатація  
сѣти русскихъ дорогъ будетъ въ рукахъ нѣсколькихъ десятковъ от-  
дѣльныхъ хозяевъ и казны, несомнѣнно, что каждый хозяинъ отдѣльной  
дороги, — будетъ ли это частное общество или казна, — не можетъ не  
имѣть въ виду прежде всего интереса своей собственной дороги, а по-  
тому естественно не можетъ подчиниться какому бы то ни было общему,  
хотя бы теоретически правильному принципу, если таковой лишаетъ  
дорогу перевозокъ, которыя, по мнѣнію хозяина, она можетъ имѣть при  
тарифахъ болѣе или менѣе для нея выгодныхъ. Мы знаемъ примѣръ, гдѣ  
казенная дорога уклонилась отъ дѣленія грузовъ по принципу сохраненія  
хозяйственныхъ силъ съ дорогой, гарантированной, задолженной и еже-  
годно требующей отъ казны часть гарантіи, именно потому, что таковое,  
по мнѣнію администраціи дороги, оказалось для казенной дороги не-  
выгоднымъ. Подобныя дѣйствія тѣмъ болѣе понятны со стороны частныхъ  
обществъ, — въ особенности если принять во вниманіе то, что направленіе  
и техническое устройство дорогъ, ими эксплуатируемыхъ, опредѣлены  
государствомъ. При такомъ положеніи вещей, въ особенности покуда  
эксплуатація всей сѣти желѣзныхъ дорогъ не объединится въ рукахъ  
незначительнаго числа хозяевъ, по нашему мнѣнію, распредѣленіе кон-  
курренціонныхъ грузовъ между различными путями возможно только по  
взаимному соглашенію сторонъ и съ принятіемъ во вниманіе всѣхъ обстоя-  
тельствъ конкуренціи. При несогласіи сторонъ, необходимо третейское  
рѣшеніе дѣла. Понятно, что въ такомъ случаѣ конкурренціонные  
грузы будутъ распредѣляться между сторонами, въ количественномъ  
отношеніи, преимущественно по сравнительной силѣ ихъ  
вести конкуренцію. Сила эта зависитъ отъ финансоваго и эконо-  
мическаго положенія дороги. Чѣмъ дорога сильнѣе, т. е. чѣмъ болѣе  
имѣетъ шансовъ вести успѣшно конкуренцію, тѣмъ, при миролюбивомъ  
дѣленіи грузовъ, она будетъ требовать большей ставки (pool) и тѣмъ  
болѣе большая ставка должна быть ей предоставлена. На такомъ именно основаніи производится дѣленіе конкурренціонныхъ  
грузовъ въ Америкѣ. Тамъ, болѣею частью, дороги распредѣляютъ между  
собою конкурренціонные грузы, принимая за основаніе распредѣленіе,  
имѣвшее мѣсто въ дѣйствительности при предшествовавшихъ тарифныхъ  
войнахъ, въ которыхъ компаніи выказали свои относительныя силы.

Всякому абсолютному принципу направленія конкурренціон-  
ныхъ грузовъ препятствуютъ не только интересы перевозочныхъ пред-  
пріятій, но также интересы торговли и промышленности, ибо каждому  
отправителю, во всякомъ случаѣ, должна быть дана возможность, хотя

и при различных тарифах, пользоваться всеми болѣе или менѣе близкими къ нему рынками потребления (например: Одесса, Николаевъ, Кенигсбергъ, Данцигъ — для Киевской губернии). Точно такъ никакіе абсолютные принципы, противорѣчающіе реальной возможности получать товары изъ тѣхъ или другихъ мѣстностей, не примирять торговыхъ интересовъ этихъ рынковъ.

Поэтому, при распредѣленіи конкуренцій, необходимо взвѣшивать всѣ эти интересы, дабы, по возможности, удовлетворять ихъ коммерчески справедливо.

*§ 8. Тарифы на грузы международной торговли. Соотношеніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ и пошлинь. Соотношеніе тарифовъ на иностранные и туземные грузы. Необходимость однообразія тарифныхъ схемъ для внутреннихъ и международныхъ грузовъ. Убыточность применения высшихъ тарифныхъ нормъ къ международнымъ грузамъ. Вопросъ о поощреніи желѣзнодорожными тарифами русскихъ портовъ. Заморскіе тарифы. Применение принципа сохранения хозяйственныхъ силъ къ движению грузовъ черезъ русскіе порты и сухопутную границу. Общее заключеніе о покровительствѣ тарифами русскому производству.*

Вопросъ о свободѣ международной или внѣшней торговли представляетъ собою частность общаго вопроса о свободѣ торговли и промышленности. Мы очертили ранѣе (§ 5), въ самыхъ общихъ чертахъ, нашъ взглядъ на этотъ послѣдній вопросъ. Соображенія наши, тамъ высказанныя, относятся и до этого частнаго вопроса. Но онъ имѣетъ одну особенность, заключающуюся въ томъ, что въ данномъ случаѣ дѣло идетъ не о свободѣ подданныхъ одной какой-либо страны во взаимныхъ экономическихъ отношеніяхъ, а о свободѣ этихъ отношеній между подданными одного государства и подданными другого. Эта политическая особенность въ экономическомъ вопросѣ придаетъ ему исключительный характеръ, который въ послѣднія десятилѣтія все болѣе и болѣе склоняетъ выдающихся представителей науки и государственнаго управленія на сторону благоразумнаго протекціонизма, т. е., покровительства экономическимъ интересамъ своихъ подданныхъ посредствомъ пошлинь и регулированія внѣшнихъ торговыхъ сношеній законоположеніями. По вопросу о свободѣ внѣшней торговли написаны тысячи книгъ, — и въ послѣднее время вышло на русскомъ языкѣ отличное сочиненіе профессора Янжула<sup>1)</sup>. Особенность этого вопроса, на которую мы сейчасъ

---

<sup>1)</sup> Англійская свободная торговля. Историческій очеркъ развитія идей свободной конкуренціи и началъ государственнаго вмѣшательства.

указывали, очень характерично очертили, въ нѣсколькихъ словахъ, извѣстный историкъ и экономистъ Луи Бланъ въ своей „Исторіи французской революціи“. Описывая строго покровительственную систему Кольбера, посредствомъ которой онъ, можно сказать, создалъ во Франціи промышленность и значительно поднялъ торговый флотъ, Луи Бланъ говоритъ:

„Изъ Кольбера сдѣлали олицетвореніе покровительственной системы, и буржуазные писатели не пожалѣли для этого министра ни серьезныхъ нападеній, ни насмѣшекъ“.

„При сужденіи объ этомъ великомъ человѣкѣ слишкомъ забываютъ обстоятельства, которыми онъ долженъ былъ повелѣвать, и то, что вопросъ о свободѣ торговли не можетъ быть отдѣленъ отъ общаго состоянія развитія общества“.

„Предположимъ на мгновеніе, что всѣ народы примирились между собою. Человѣческому роду предстоить вѣчный миръ; вражда утихаетъ и умираетъ; соперничества прекращаются; война стала навсегда невозможною. Всѣ націи образуютъ только одно громадное семейство, которому и приходится только непрерывнымъ обменомъ дѣлить плоды земли; и это дѣленіе, возвышающее уровень общаго благосостоянія, само служить обезпеченіемъ согласія между народами, такъ что дѣйствіе въ свою очередь становится причиной“.

„Въ этомъ обширномъ предположеніи, которое обыкновенно называютъ мечтою, заключается самое естественное рѣшеніе проблемы, столько волнующей умы. Когда тропическое солнце доводитъ до зрѣлости сахарный тростникъ на Антильскихъ островахъ, то зачѣмъ европейцу угруждать себя извлеченіемъ посредствомъ дорогихъ аппаратовъ сахара, который, можетъ быть, содержится въ какомъ нибудь растеніи на его огородѣ? Вѣдь для каждаго произведенія земли есть особенная, любимая имъ страна. Кофе, благородное вино, чай, ваниль имѣютъ свое отечество. Зачѣмъ послѣ этого съ такимъ трудомъ создавать подложные климаты для продуктовъ, которые за предѣлами таможенъ счастливая температура даетъ намъ безъ труда и лучшаго качества? Итакъ, свободная торговля есть одно изъ благодѣяній системы братства“.

„Но пустите въ міръ конкуренцію и вопросъ сейчасъ же измѣнитъ свой видъ. Потому что всякій благоразумный правитель, будетъ ли то глава республики или министръ абсолютнаго монарха, Кромвель или Кольберъ, по необходимости долженъ и обязанъ защищать управляемый имъ народъ отъ шансовъ войны, въ которой слабѣйшій всегда погибаетъ. Война создаетъ необходимость окруженныхъ окопами лагерей. Запретительная система и есть такой окопанный лагерь, потому



что конкуренція есть война“.

Оружіемъ для таковой экономической оборонительной войны и служатъ охранительныя пошлины, взимаемыя таможенными съ международныхъ грузовъ, преимущественно иностранныхъ, ввозимыхъ въ данную страну. Съ туземныхъ же грузовъ, идущихъ въ иностранныя государства, эти пошлины взыскиваются лишь въ исключительныхъ случаяхъ, когда интересъ туземной промышленности требуетъ затрудненія вывоза данного предмета. У насъ, напримѣръ, существуетъ вывозная пошлина на тряпье, съ цѣлю развитія писчебумажнаго производства, и еще незначительное число другихъ вывозныхъ пошлинъ. Затрудняя, такимъ образомъ, привозъ иностранныхъ произведеній и, вообще говоря, оставляя свободнымъ вывозъ туземныхъ продуктовъ, содѣйствуютъ улучшенію торговаго государственнаго баланса, то есть увеличенію разности между вывозомъ и ввозомъ. Размѣръ этой разности, по не совсѣмъ безосновательному ученію хотя и старой экономической школы (меркантильной), въ результатѣ, можетъ и, въ большинствѣ случаевъ, дѣйствительно служить элементомъ обогащенія страны.

Размѣръ каждой охранительной пошлины долженъ соразмѣряться съ цѣлю, которой желаютъ достигнуть ея установленіемъ, и съ положеніемъ той промышленности, которую имѣютъ въ виду охранять. Положимъ, что на основаніи этихъ данныхъ, пошлина на какой-либо ввозной товаръ опредѣлена въ рубль съ пуда. Понятно, что если послѣ ея установленія цѣна иностраннаго товара съ доставкою на рынокъ потребления уменьшится на 50 коп., то рублевая пошлина можетъ уже не оказывать на уменьшеніе ввоза иностраннаго товара первоначальнаго своего дѣйствія, ибо сила этого дѣйствія уменьшится приблизительно на половину. Въ дѣйствительной коммерческой жизни часто замѣчается то явленіе, что сила конкуренціи, съ увеличеніемъ въ извѣстныхъ предѣлахъ пошлинъ, заставляеть — или не повышать цѣны нѣкоторыхъ товаровъ на рынкахъ потребления, или если и повышать, то въ размѣрѣ меньшемъ размѣра увеличенія пошлинъ. Въ этомъ случаѣ дѣйствуетъ общій законъ спроса и предложенія, который вынуждаетъ торговлю и промышленность предпочесть уменьшеніе прибыли уменьшенію размѣровъ производства или потребления, ибо чистый доходъ представляетъ собою произведеніе чистаго дохода съ единицы проданнаго продукта на число проданныхъ единицъ. Такое уменьшеніе цѣнъ товаровъ, подъ вліяніемъ увеличенія пошлинъ, ложится, главнымъ образомъ, на иностранныхъ производителей, а также отчасти на перевозочную промышленность, доставляющую товаръ на рынки потребления, а въ томъ числѣ и на русскія желѣзныя дороги, въ случаѣ пониженія ими своихъ тарифовъ на сказанные товары. Это послѣднее обстоятельство служить поводомъ къ

упрекамъ въ томъ, что будто бы желѣзныя дороги своими тарифами иногда парализуютъ дѣйствіе таможенныхъ покровительственныхъ пошлинъ и поступаютъ въ этомъ направленіи какъ бы преднамѣренно.

Мы думаемъ, что эти упреки крайне преувеличены. Во первыхъ, въ подтвержденіе ихъ никогда не приводятъ фактовъ — и можно думать, что было бы очень трудно привести достаточное количество такихъ данныхъ, которыя бы доказали, что именно такіе-то тарифы русскихъ дорогъ умалили значеніе той или другой правильно установленной пошлины, т. е. серьезно оказали неблагоприятное вліяніе на какую-либо отрасль туземной промышленности, защищаемой сообразной пошлиной. Во вторыхъ, вліяніе возможныхъ пониженій тарифовъ русскихъ дорогъ на вынуждаемое пошлинами уменьшеніе цѣны иностраннаго товара на рынкѣ назначенія, — сравнительно съ вліяніемъ, происходящимъ отъ непосредственнаго пониженія цѣнъ на эти товары производителями и комиссіонерами и отъ уменьшенія стоимости провоза до границы, — во всякомъ случаѣ незначительно. Возвращаясь къ предыдущему примѣру, можно предположить, что въ общемъ уменьшеніе цѣны товара на рынкѣ назначенія, напримѣръ, на 50 к., русскія дороги, вообще говоря, могли участвовать только нѣсколькими копѣйками.

Слѣдовательно, если и можетъ случиться, что извѣстная охранительная пошлина не достигнетъ предполагавшейся цѣли покровительства, вслѣдствіе соответствующаго пониженія цѣны товара на рынкѣ потребленія, то въ этомъ обстоятельстве русскія дороги могутъ играть лишь второстепенную роль, а главная причина, въ большинствѣ случаевъ, заключается въ обстоятельствахъ, находящихся не въ нашей власти. А потому остается только, при установленіи пошлинъ, имѣть въ виду возможные подъ ихъ вліяніемъ уменьшенія цѣнъ товаровъ, а если это обстоятельство не могло быть надлежащимъ образомъ предусмотрено, то исправлять размѣры пошлинъ, по указанію опыта. Предвидѣть размѣръ вліянія собственно желѣзнодорожныхъ тарифовъ на пошлину всегда возможно заранѣе, такъ какъ для этого стоитъ только, при установленіи пошлины, принимать во вниманіе низшіи размѣры возможной провозной платы до мѣстъ потребленія иностраннаго товара, каковой размѣръ всегда легко опредѣлить достаточно точно. Во всякомъ случаѣ, пошлина въ первоначальномъ ея размѣрѣ, если и не представитъ достаточныхъ гарантій къ предполагавшемуся охраненію данной отрасли существующей туземной промышленности, то все-таки дастъ казнѣ доходъ, плательщиками коего будутъ преимущественно иностранные производители и перевозочныя предпріятія, ибо, вообще говоря, потребители, конечно, не согласятся платить за иностранный товаръ, который, подъ вліяніемъ пошлины, имѣлъ бы стремленіе къ вздорожанію, —

дороже той цѣны, за какую они могутъ купить такого же рода товаръ отечественнаго производства. Такимъ образомъ мы думаемъ, что система охранительныхъ пошлинъ должна устанавливаться и развиваться по совокупности всѣхъ обстоятельствъ дѣла, безъ стѣсненія желѣзнодорожныхъ тарифовъ. „Законодатель, говоритъ академикъ de la Gournerie, въ цитированномъ нами раѣе его сочиненіи, устанавливая пошлину, можетъ уменьшать, въ предѣлахъ, которые онъ признаетъ необходимыми, выгоды, которыя онъ предоставилъ вѣншей торговлѣ, устройствомъ каналовъ, международныхъ желѣзныхъ дорогъ и улучшеніемъ морскихъ портовъ; но разъ эти пошлины установлены, всякаго рода промышленности (а въ томъ числѣ и желѣзнодорожная) должны имѣть свободу слѣдовать экономическимъ законамъ, которые направляютъ ихъ операціи“.

Даже въ тѣхъ государствахъ, гдѣ желѣзныя дороги эксплуатируются самимъ правительствомъ, система пошлинъ и тарифовъ развивается самостоятельно, и трудно найти какую либо опредѣленную и послѣдовательную связь между обѣими этими системами, ибо каждая изъ нихъ основывается на различныхъ принципахъ, такъ какъ пошлина представляетъ собою фискальный или охранительный налогъ, а тарифъ—плату за услугу. Лица, знакомыя съ дѣйствительностью крайне сложнаго тарифнаго дѣла, какъ у насъ въ Россіи, такъ и на западѣ, не исключая Германіи, не безъ основанія полагаютъ, что практически связывать систему пошлины съ системою желѣзнодорожныхъ тарифовъ едва-ли не имѣло бы послѣдствіемъ утрату руководящихъ началъ какъ одной, такъ и другой системы.

Пошлины и желѣзнодорожные тарифы, конечно, должны преслѣдовать одну и ту же цѣль: общее благо. Но пути ихъ для достиженія этой цѣли различны. Пошлины затрудняютъ доступъ иностранныхъ товаровъ, чтобы дать возможность конкурировать съ ними туземнымъ. Въ этой сферѣ таможенная политика должна дѣйствовать вполнѣ самостоятельно, принимая во вниманіе все, что можетъ помѣшать ея видамъ. Желѣзнодорожные тарифы, по сущности своей, должны способствовать перемѣщенію товаровъ. Они должны развивать перевозку и извлекать изъ нея наибольшій чистый доходъ, что полезно для торговли и промышленности и выгодно для государственной казны. Поэтому желѣзнодорожные тарифы должны развиваться, въ своей сферѣ, также самостоятельно. Въ тѣхъ-же случаяхъ, когда тарифы могутъ оказывать вліяніе на дѣйствіе пошлинъ, то вліяніе это должно быть предвидѣно при установленіи пошлины; а если это не было сдѣлано, то, значить, надлежитъ исправить размѣръ пошлинъ. Наша таможенная система приняла болѣе оформленное направленіе съ 1754 года, когда были уничтожены всѣ внутреннія таможи и значительно возвышены всѣ пограничные

сборы. Съ того времени она все болѣе и болѣе принимала строго покровительственный характеръ до 1822 года,—когда, подъ вліяніемъ ученій о свободѣ торговли, былъ введенъ крайне либеральный таможенный тарифъ, который, впрочемъ, былъ отмѣненъ въ слѣдующемъ-же году. Затѣмъ, при Императорѣ Николаѣ, были изданы таможенные тарифы почти запретительнаго характера, которые послѣ значительно смягчались до 1877 г., когда начали взимать пошлины въ золотой валютѣ и опять придавать имъ въ отдѣльныхъ частяхъ покровительственный характеръ. Но, судя по существующему направленію общественнаго мнѣнія и нѣкоторымъ экономическимъ явленіямъ, таможенный тарифъ долженъ принять еще болѣе покровительственный характеръ и подвергнуться общей переработкѣ. При указанной неустойчивости въ таможенной политикѣ: когда вопросъ о томъ, слѣдуетъ или не слѣдуетъ придавать таможеннымъ тарифамъ строго покровительственный характеръ, не получалъ сознательнаго и рѣшительнаго отвѣта, — очевидно, не могло быть серьезной рѣчи объ умаленіи покровительнаго значенія таможенной политики желѣзнодорожными тарифами. Если-же сказанный вопросъ получить устойчивый отвѣтъ; если рѣшатся идти по пути строгаго покровительства; если при установленіи пошлинъ будутъ обращать вниманіе не только на условія потребления и производства, но и на условія передвиженія иностранныхъ товаровъ, — то исчезнетъ всякая возможность какого-либо нарушенія желѣзнодорожными тарифами покровительственнаго значенія пошлинъ, приданіемъ послѣднимъ соответствующихъ размѣровъ.

Невозможность опредѣленной связи между пошлинами и желѣзнодорожными тарифами можетъ быть уяснена слѣдующими практическими соображеніями. Для того, чтобы тарифы имѣли покровительственный характеръ пошлинъ, требуется, чтобы желѣзные дороги держали на иностранные грузы высокіе тарифы. Но что-же вышло бы изъ этого? Жители мѣстъ, лежащихъ по близости границы, пользовались бы огромными преимуществами сравнительно съ обитателями отдаленныхъ мѣстъ, и это преимущество могло бы быть только въ крайне слабой степени умалено дифференцированіемъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Нѣкоторые сырые иностранные продукты, удерживаемые высокими пошлинами, при одновременномъ примѣненіи высокихъ тарифовъ, не могли бы доходить до болѣе отдаленныхъ рынковъ, доходя до рынковъ менѣе отдаленныхъ. Во всякомъ случаѣ, иностранные продукты, нужные для фабрикъ и заводовъ, стоили бы гораздо дешевле вблизи границы, чѣмъ вдали отъ нея; этимъ создалось бы искусственное развитіе, большею частью иностранцами и на иностранные капиталы, заводской и фабричной промышленности, по преимуществу въ мѣстностяхъ пограничныхъ съ Европой.

и съ этими фабриками и заводами не могли бы конкурировать тѣ, которые находятся внутри страны, и часто по естественнымъ условіямъ имѣли бы большее право и основаніе на развитіе своего производства. Указываемый фактъ уже имѣетъ мѣсто и въ настоящее время. Въ послѣднія десять лѣтъ число фабрикъ и заводовъ въ пограничныхъ мѣстностяхъ увеличилось, преимущественно иностранцами, въ нѣсколько разъ, тогда какъ внутри Россіи это увеличеніе несоразмѣрно мало. И явленіе это, которое никакъ нельзя признать нормальнымъ и соответствующимъ общимъ интересамъ, усугубилось бы при существенномъ повышеніи желѣзнодорожныхъ тарифовъ на иностранные грузы. Чрезмѣрно высокіе тарифы могли бы также создать крайне неравномѣрныя цѣны въ различныхъ пунктахъ Имперіи на иностранные фабрикаты, нужные для населенія, которые повуда не производятся или не могутъ производиться въ Россіи. Очевидно, что все изложенное произошло бы именно отъ того, что желѣзнодорожнымъ тарифамъ, т. е. платежамъ за услуги, придали бы несоответствующій имъ характеръ налоговъ. Помимо представленныхъ соображеній, доказывающихъ, что нераціонально связывать системы пошлинъ и желѣзнодорожныхъ тарифовъ, а слѣдовательно, что нѣтъ необходимости въ государственномъ вмѣшательствѣ въ тарифы, собственно съ цѣлью устраненія будто бы производимаго ими существеннаго нарушенія цѣлей и значенія охранительныхъ пошлинъ, лица, требующія такого вмѣшательства, забываютъ еще одинъ фактъ, который, самъ по себѣ, дѣлаетъ ихъ сужденія практически несостоятельными. Они забываютъ, что громадное большинство, и именно 70% иностранныхъ товаровъ, доставляется въ Имперію водяными путями, а потому требуемое ими стѣсненіе желѣзныхъ дорогъ, при свободѣ дѣйствія водяныхъ перевозочныхъ предпріятій, имѣло бы результатомъ нанесеніе значительнаго ущерба желѣзнымъ дорогамъ, а слѣдовательно и казнѣ, въ пользу преимущественно иностраннаго судоходства и безъ существенныхъ выгодъ для туземнаго производства.

Но если мы признаемъ малоосновательными упреки, дѣлаемые русскимъ желѣзнымъ дорогамъ въ томъ, что онѣ нарушаютъ виды таможенной политики, то этимъ мы не отрицаемъ другого факта, также служащаго предметомъ нападокъ на русскія желѣзныя дороги, а именно, что онѣ часто возятъ иностранные товары дешевле соответствующихъ товаровъ русскаго производства,—хотя подобный образъ дѣйствія желѣзныхъ дорогъ, въ значительной степени, оправдывается обстоятельствами, отъ нихъ независящими.

Мы отпускаемъ за границу преимущественно сырье, т. е. грузы громоздкіе, а получаемъ издѣлія, т. е. менѣе громоздкіе предметы; поэтому въ обратныхъ направленіяхъ перевозки, отъ сухопутныхъ и мор-

сихъ границъ, постоянно двигаются, въ значительномъ количествѣ, порожніе вагоны, провозъ въ коихъ иностранныхъ грузовъ, какъ это мы объяснили ранѣе (§ 4), стоитъ весьма мало, несравненно менѣе провоза тѣхъ отечественныхъ грузовъ, которые слѣдуютъ въ прямомъ направленіи. Одного этого обстоятельства, по теоріи тарифныхъ реформаторовъ, желающихъ установленія провозныхъ цѣнъ по элементамъ стоимости производства желѣзнодорожной промышленности, было бы достаточно для полнаго оправданія въ этомъ случаѣ образа дѣйствія желѣзныхъ дорогъ, хотя такое оправданіе стоитъ въ прямомъ противорѣчій съ желаніемъ и требованіемъ тѣхъ же господъ покровительства желѣзнодорожными тарифами отечественному производству. Но мы уже объяснили общую несостоятельность этой теоріи. Согласно же здравой тарифной теоріи, основанной на законѣ спроса и предложенія, указанное обстоятельство, само по себѣ, еще не вынуждаетъ желѣзныя дороги возить иностранные грузы дешевле отечественныхъ, но даетъ имъ только возможность это дѣлать при конкуренціи. Въ дѣйствительности конкуренція по перевозкѣ международныхъ грузовъ, вслѣдствіе большого числа путей, по которымъ они могутъ слѣдовать, достигаетъ особаго напряженія, несравненно болѣе сильнаго, чѣмъ во внутреннемъ движеніи, что и приводитъ желѣзныя дороги къ тарифнымъ пониженіямъ на международные грузы. При этомъ пониженіи на иностранные грузы, идущіе въ обратномъ направленіи (отъ границы), иногда бывають болѣе значительными, нежели на отечественные международные грузы, слѣдующіе въ прямомъ направленіи (къ границѣ), именно потому, что то или другое направленіе первыхъ грузовъ зависитъ отъ иностранцевъ, которые всячески возбуждаютъ соперничество между разными путями перевозки, тогда какъ направленіе грузовъ второго рода зависитъ отъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и отправителей, между которыми соперничество болѣе ограничено. Изъ этого слѣдуетъ, что вопросъ о тарифныхъ пониженіяхъ на международные грузы, находится въ непосредственной зависимости отъ общаго вопроса о регулированіи конкуренцій между дорогами, о которомъ мы говорили ранѣе (§ 7). Когда послѣдній вопросъ болѣе или менѣе созрѣетъ, иначе говоря, когда конкуренціямъ между дорогами будетъ дана опредѣленная организація, то несомнѣнно, что и тарифы на иностранные грузы постепенно повысятся. Тѣмъ не менѣе, мы думаемъ, что, не смотря на эти повышенія, желѣзнодорожные тарифы для международныхъ грузовъ, во многихъ случаяхъ, будутъ все-таки ниже, нежели для внутреннихъ, и причиною тому будутъ служить другого рода конкуренціи (кромѣ соперничества русскихъ дорогъ между собою), которыя, во всякомъ случаѣ, для международныхъ грузовъ будутъ болѣе интенсивны, нежели для внутреннихъ. Изъ этого рода соперничества главную

роль играет морское судоходство. Возьмемъ для примѣра центръ русской центральной торговли—Москву. Иностранные грузы могутъ дойти туда прямо желѣзными дорогами по сухопутной границѣ, но могутъ прослѣдовать туда также черезъ всѣ Балтійскіе порты, начиная отъ Кенигсберга (1461 верста до Москвы) и кончая Петербургомъ (603 версты). Возьмемъ Харьковъ. Иностранный грузъ можетъ дойти до этого центра торговли юго-восточной полосы Россіи черезъ сухопутную границу и почти черезъ всѣ главные порты Чернаго, Азовскаго и Балтійскаго морей. Въ каждый портовый рынокъ, напримѣръ: Петербургъ, Одессу, иностранный грузъ можетъ дойти прямо моремъ, или желѣзными дорогами. Чтобы судить, насколько велика конкуренція судоходства, достаточно сказать, что изъ общаго количества иностранныхъ грузовъ, ввозимыхъ въ Россію по Европейской границѣ, около 70% доставляется нынѣ моремъ. Вслѣдствіе такого положенія вещей, по нашему убѣжденію, роль правительства въ вопросѣ уравниванія тарифовъ на иностранные и отечественные грузы покуда должна ограничиваться внимательнымъ контролемъ, дабы не допускать такихъ тарифныхъ пониженій на иностранные товары, противъ тарифовъ на соответствующіе отечественные грузы, которыхъ дѣйствительно возможно избѣжать, не уменьшая доходности дорогъ. Но для такого контроля необходимо болѣе явственное соответствіе между тарифами на международные и внутренние грузы. Необходимо, чтобы, въ томъ и другомъ случаѣ, общая тарифная схема была однообразна и чтобы пониженія, допускаемыя для иностранныхъ грузовъ, числились только въ специальныхъ тарифахъ. Изъ этого общаго правила исключенія могутъ допускаться только въ особо-уважительныхъ случаяхъ. При нынѣ-же существующей системѣ, практикуемой въ нѣкоторыхъ международныхъ сообщеніяхъ, когда вся тарифная схема для международныхъ грузовъ совершенно отлична отъ схемы для внутреннихъ, сравненіе тарифовъ часто дѣлается невозможнымъ и всегда практически крайне сложнымъ. Мы увѣрены, что къ предлагаемому порядку веденія тарифнаго дѣла не можетъ встрѣчаться серьезныхъ препятствій, и рѣшительно не видимъ никакого основанія, почему русскія дороги должны руководствоваться иностранными схемами, а иностранцы не могутъ точно также руководствоваться русскими. Впрочемъ, этотъ вопросъ практически можетъ совершенно удобно разрѣшаться съ шансами тарифами прямыхъ сообщеній, въ которыхъ русскія схемы могутъ дѣйствовать на протяжении русскихъ дорогъ, а иностранныя на иностранныхъ. Такіе тарифы уже примѣняются съ успѣхомъ въ нѣкоторыхъ сообщеніяхъ.

Обязательное введеніе на всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, во всѣхъ сообщеніяхъ, общей номенклатуры товаровъ, утвержденной

Министерствомъ Путей Сообщенія, только отчасти устранить указанную нами неправильность. При одинаковой номенклатурѣ во всѣхъ сообщеніяхъ будетъ удобнѣе находить тарифы, дѣйствующіе въ заграничныхъ и внутреннихъ сообщеніяхъ на различные товары. Но однообразность номенклатуры, тѣмъ не менѣе, не дастъ никакихъ сравненій раз м ѣ р о в ѣ провозныхъ цѣнъ въ сказанныхъ сообщеніяхъ. Для ясности такихъ сравненій необходимо, чтобы не только номенклатура, но и классификація товаровъ въ заграничныхъ и внутреннихъ сообщеніяхъ, за нѣкоторыми исключеніями, была одна и та же, и чтобы пониженія, допускаемыя для иностранныхъ грузовъ, числились въ специальныхъ тарифахъ. Только при такомъ порядкѣ тарифы будутъ вполне поддаваться контролю по существу. Порядокъ этотъ, явно указывая соотношение провозныхъ цѣнъ во внутреннихъ и заграничныхъ сообщеніяхъ, самъ по себѣ устранить такія тарифныя пониженія на иностранные грузы, которые могли бы быть сдѣланы по невнимательности, безъ предварительныхъ точныхъ справокъ и соображеній. Здѣсь умѣстно замѣтить, что утвержденная Министерствомъ Путей Сообщенія общая номенклатура товаровъ для всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, по системѣ и способу изложенія ея, значительно отличается отъ номенклатуры таможеннаго тарифа. Такъ какъ желѣзнодорожная и таможенная статистика товаровъ не можетъ вестись иначе, какъ согласно дѣйствующимъ номенклатурамъ на эти товары, то, слѣдовательно, въ результатѣ статистика движенія товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ не будетъ соответствовать таможенной статистикѣ; а слѣдовательно, данныя этихъ двухъ статистикъ, какъ это и существуетъ въ настоящее время, часто не будутъ поддаваться сравненіямъ. Мы думаемъ, что для сравненія дѣйствій таможенныхъ и желѣзнодорожныхъ тарифовъ, надлежало бы прежде всего установить болѣе или менѣе однообразную номенклатуру товаровъ, какъ для таможенъ, такъ и для желѣзныхъ дорогъ и вести въ этихъ учрежденіяхъ болѣе или менѣе однообразную статистику.

Указывая на то, что пониженіе тарифовъ на иностранные грузы въ значительной степени вынуждается обстоятельствами, отъ желѣзныхъ дорогъ независящими, мы, тѣмъ не менѣе, не станемъ утверждать, что во всѣхъ случаяхъ соглашеній съ заграничными перевозочными предпріятіями всегда, въ должной мѣрѣ, охранялся русскій интересъ,— хотя при этомъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что сравнительно слабая защита русскихъ интересовъ въ сношеніяхъ съ иностранцами не представляетъ собою исключенія въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Это — общая гана участь, проявлявшаяся почти во всѣхъ международныхъ трактатахъ даже по вопросамъ болѣе важнымъ, нежели установленіе международныхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Поэтому мы не думаемъ, чтобы сказанный



интересъ защищался бы лучше, если бы соглашенія составлялись не представителями частныхъ обществъ подъ контролемъ Правительства, а непосредственно представителями Правительства. Въ первомъ случаѣ податливость, столь свойственная русскому характеру, когда дѣло идетъ о дѣлежѣ матеріальныхъ выгодъ, въ особенности если она вызывается преклоненіемъ передъ заграничною авторитетностью, умѣрялась и въ настоящее время весьма значительно умѣряется личнымъ интересомъ, ибо она бьетъ по карманамъ частныхъ лицъ; во второмъ-же случаѣ, при отсутствіи личнаго интереса и отвѣтственности имъ вызываемой, когда стимуломъ дѣйствій является лишь общее русское благо, столь разнообразно даже въ высшихъ сферахъ до настоящаго времени понимаемое и такъ противоположно въ разное время проявлявшееся во многихъ мѣропріятіяхъ, — сказанная податливость, какъ мы думаемъ, удерживалась бы гораздо менѣе. Характеръ нашихъ отношеній къ заграничнымъ дорогамъ, по установленію тарифовъ для международныхъ грузовъ, выясняется исторіей дѣла. Когда русскія дороги сомкнулись съ заграничными, то у насъ не было персонала знакомаго съ тарифными вопросами; у насъ не было и до настоящаго времени почти нѣтъ источниковъ, изъ которыхъ можно было бы научиться этому дѣлу, между тѣмъ какъ заграничныя дороги уже имѣли болѣе или менѣе подготовленный персоналъ, и тамъ тарифные вопросы уже обсуждались въ серьезной печати. Поэтому представители русскихъ дорогъ, даже въ тѣхъ случаяхъ, когда они въ существѣ своемъ носили хотя и неоформленные стремленія къ отстаиванію русскихъ интересовъ, при переговорахъ съ представителями заграничныхъ дорогъ буквально учились дѣлу, а потому, естественно, поддавались ихъ вліянію. Желаніе приобрести знаніе изъ книгъ — неизбѣжно обращались къ заграничнымъ и преимущественно нѣмецкимъ источникамъ, такъ какъ приходилось имѣть дѣло главнымъ образомъ съ дорогами, на которыхъ царитъ нѣмецкій языкъ. Изъ этихъ источниковъ черпались отрывочныя свѣдѣнія, различныя частности, въ большинствѣ случаевъ касающіяся тарифной техники, конечно, мало соответствующія нашимъ условіямъ. За границею, по крайней мѣрѣ, въ то время, также не было книгъ, которыя бы въ общемъ выясняли сущность тарифнаго дѣла — тѣ принципы, которые лежатъ въ его основѣ. Приобрѣтеніе различныхъ свѣдѣній технического характера, касающихся формы, а не существа, перепутали русскія понятія о тарифахъ. Это приобретеніе формъ безъ распознаванія ихъ сущности, эта прямолинейность знаній, въ тарифномъ дѣлѣ, какъ и во многихъ другихъ сферахъ знаній, принесло намъ едва-ли не болѣе вреда, нежели пользы. Оно выработало нѣкоторыхъ тарифныхъ дѣятелей, которые могутъ составить въ часъ времени десять тарифныхъ таблицъ съ согнями цифръ

по формуламъ разстоянія, вѣса и объема и проч., практикуемыхъ за границею,—и стѣснялся дать разумное объясненіе основанія размѣра одной изъ этихъ цифръ по существу. Лица, изучавшія математику, несомнѣнно наталкивались также на подобныхъ математиковъ, которые будутъ выводить одну изъ другой десятки формулъ съ дифференціалами и интегралами, но если при одномъ изъ умноженій вы попросите доказать—почему именно пріемъ ими для сего употребляемый даетъ правильный результатъ, они стѣснятся это сдѣлать. Эта прямолинейность въ тарифныхъ знаніяхъ, основанная на довѣрїи къ формуламъ безъ усилій распознать ихъ сущность, заразила не только нѣкоторыхъ тарифныхъ техниковъ, но также и большинство тѣхъ, которые явились призванными и не призванными ихъ судьями. Чѣмъ, если не такую ограниченностью, пониманія дѣла, объясняется критика: такіе-то тарифы неправильны потому, что они не находятся въ соотвѣтствїи съ разстояніемъ, а такіе-то — потому, что они не находятся въ соотвѣтствїи съ вѣсомъ или стоимостью товара и тому подобнымъ? Чѣмъ, если не близорукою самоувѣренностью, всегда сопровождающею незнаніе, объясняются совѣты и проекты, основанные на мѣсячномъ знакомствѣ съ нѣкоторыми заграничными тарифными брошюрами, предлагавшими какъ общую панацею противъ всѣхъ тарифныхъ злобъ — принятіе для всѣхъ русскихъ дорогъ различныхъ произвольныхъ тарифныхъ формулъ? Понятно, что при указанномъ положенїи дѣла, не всегда въ соглашенїяхъ съ заграничными дорогами могъ соблюдаться, должнымъ образомъ, интересъ доходности дорогъ, а слѣдовательно, и казны. Представители заграничныхъ дорогъ на тарифныхъ конференціяхъ большею частью предлагали разныя тарифныя формулы, основанныя на различныхъ фикціяхъ, въ которыхъ, конечно, принимали участіе разстояніе, вѣсъ, объемъ,—большею частью такія формулы, которыя въ тѣхъ или въ другихъ случаяхъ, въ томъ или другомъ объемѣ у нихъ дѣйствуютъ или составляютъ результатъ такихъ-то тарифныхъ работъ, тамъ-то отпечатанныхъ,—и иногда простотою этихъ формулъ, ихъ остроуміемъ, правильностью теоретическихъ построеній на фиктивныхъ основанїяхъ, убѣждали представителей русскихъ дорогъ въ ихъ цѣлесообразности и даже научности, а потому понятно, что на подобныхъ формулахъ иногда и строились международные тарифы. Понятно также, что подобныя формулы, предложенныя одною стороною съ пониманіемъ ихъ сущности и съ предвидѣніемъ результатовъ, которые отъ нихъ получатся, и принятыя другою стороною безъ соблюденія этихъ условій, иногда не были намъ полезны. Но мы должны сказать, что по мѣрѣ прїобрѣтенія русскими дорогами все большей и большей опытности, выработавшей многихъ знающихъ тарифныхъ дѣятелей, сношенія съ заграничными дорогами прини-

мають характеръ все болѣе и болѣе соответствующій интересамъ дорогъ и казны. Теперь уже входятъ въ сущность дѣла и меньше увлекаются формулами. На предложенія со стороны представителей заграничныхъ дорогъ различныхъ формулъ, имъ отвѣчаютъ: „мы признаемъ только ту формулу, которая даетъ намъ наибольшія выгоды“. Понятно, что такой отвѣтъ самый правильный. Мы далеки отъ того, чтобы проповѣдывать несоответствующія отношенія къ заграничнымъ дорогамъ. Мы отлично понимаемъ, что чѣмъ дружественнѣе эти отношенія, тѣмъ болѣе выгодъ изъ этого могутъ извлечь обѣ стороны, а слѣдовательно, доходность русскихъ дорогъ и казны. Но лучшая и дѣйствительная дружба основывается на равноправности и самостоятельности. Не можетъ существовать истинной дружбы между хозяиномъ и его приказчикомъ. Мы также смѣемъ думать, что самостоятельность и равноправіе, при разумномъ пониманіи взаимности интересовъ и истинномъ желаніи ихъ процвѣтанія, представляютъ собою все то, чего желаютъ при сношеніяхъ съ заграничными дорогами почтенные ихъ представители.

Достоинъ вниманія тотъ фактъ, что, въ то время, когда вопросъ о дешевизнѣ тарифовъ на иностранные товары обращаетъ на себя вниманіе даже официальныхъ органовъ, иногда возможныхъ, по условіямъ спроса и предложенія, повышенія провозныхъ цѣнъ на эти товары ограничиваются высшими тарифными нормами, установленными законоположеніями. Казалось бы, что, въ особенности для иностранныхъ международныхъ грузовъ, уже нѣтъ никакой надобности въ высшихъ тарифныхъ нормахъ. Впрочемъ, эти предѣльные нормы и для международныхъ грузовъ, слѣдующихъ изъ Россіи, также имѣютъ часто послѣдствіемъ уменьшеніе доходности русскихъ дорогъ въ пользу иностранныхъ дорогъ и паромовъ. Положимъ, напримѣръ, что изъ какого-либо мѣста Имперіи А желаютъ отправить грузъ за границу въ пунктъ Б, и что условія спроса и предложенія дозволяютъ назначить провозную плату въ 40 коп. съ пуда. Изъ этихъ 40 коп., согласно условіямъ коммерческой справедливости, стороны соглашаются, чтобы 20 коп. поступили въ пользу русскихъ дорогъ, а 20 въ пользу иностранныхъ перевозочныхъ предпріятій. Но часто случается, что предѣльные тарифныя нормы не дозволяютъ русскимъ дорогамъ взять болѣе 15 коп. и такимъ образомъ онѣ теряютъ 5 коп. только вслѣдствіе существованія высшихъ тарифныхъ нормъ, и эти 5 копѣекъ могутъ итти въ пользу иностранныхъ перевозочныхъ предпріятій. Возьмемъ другой примѣръ и предположимъ, что какой-либо грузъ изъ пункта Имперіи А, лежащаго около границы (Кишиневъ), можетъ дойти до иностраннаго пункта Б (Галацъ), преимущественно по русскимъ дорогамъ черезъ (Бендеры), или же преимущественно по иностраннымъ (черезъ Яссы). Русскимъ дорогамъ въ такомъ случаѣ приходится вести

конкуренцію съ иностранными дорогами, и иногда эта конкуренція может сдѣлаться невозможною потому, что высшія тарифныя нормы ограничиваютъ провозную плату по наименьшему протяженію русскихъ дорогъ (черезъ Яссы), или же приходится, ради конкуренціи иностранныхъ дорогъ (по существу дѣла легко устранимой), сильно понижать русскіе тарифы по наибольшему протяженію (черезъ Бендеры). Подобныя, весьма неблагоприятныя для русскихъ интересовъ, явленія встрѣчаются на практикѣ очень часто. Мы укажемъ хотя на одно изъ нихъ. До соединенія русской сѣти желѣзныхъ дорогъ съ румынской въ Унгенахъ (20 верстъ отъ Яссъ) хлѣбъ, производимый въ Румыніи, не экспортировался въ западно-европейскія государства черезъ Россію. Онъ шелъ преимущественно или черезъ румынскіе порты — Галацъ и Браиловъ, или по желѣзнымъ дорогамъ, при посредствѣ Австріи, черезъ Лембергъ. Когда состоялось сказанное соединеніе, русская желѣзная дорога начала принимать мѣры, чтобы вызвать экспортъ румынскаго хлѣба черезъ Россію. Мѣры эти привели къ соответствующимъ результатамъ. Румынія въ послѣдніе годы передавала ежегодно въ Россію, преимущественно для экспорта черезъ Одессу, до 1,700,000 пудовъ хлѣба. Результаты эти могли быть достигнуты только сильнымъ пониженіемъ тарифовъ на русской дорогѣ, доходившихъ до  $\frac{1}{60}$  —  $\frac{1}{80}$  коп. съ пуда и версты, ибо румынскія дороги, которымъ выгодноѣ возить хлѣбъ по длиннѣйшимъ направленіямъ къ Галацу и Лембергу, повышали свои тарифы по направленію къ Унгенамъ и дошли до  $\frac{1}{18}$  коп. съ пуда и версты. Одновременно румынскія дороги старались привлечь хлѣбъ изъ Бессарабіи по направленію къ Галацу и Лембергу, въ ущербъ Одесскому экспорту и интересамъ русской дороги, которой выгодноѣ возить хлѣбъ изъ Бессарабіи въ Одессу и по другимъ длиннѣйшимъ направленіямъ, нежели по направленію черезъ Яссы. Русская дорога не могла препятствовать этимъ попыткамъ румынскихъ дорогъ, такъ какъ въ то время, когда тарифы румынскихъ дорогъ—для хлѣба, идущаго въ Россію, дошли до  $\frac{1}{18}$  коп. съ пуда и версты,—русская дорога, согласно высшимъ тарифнымъ нормамъ, обязательнымъ по Уставу, не могла держать на хлѣбъ, идущій въ Румынію, тарифы выше  $\frac{1}{24}$  коп. съ пуда и версты. Но такъ какъ эти попытки румынскихъ дорогъ все-таки не увѣнчались успѣхомъ, благодаря солиднымъ связямъ бессарабскихъ производителей съ одесскими экспортерами, болѣе благоприятнымъ цѣнамъ на хлѣбъ въ Одессѣ, а также значительно лучшей организаціи русской желѣзной дороги, сравнительно съ румынскими, почему ежегодный переходъ бессарабскаго хлѣба въ Румынію достигъ только 140,000 пуд., а въ послѣдніе годы уменьшился до 40,000,—то румынскія дороги въ 1884 году поставили русской дорогѣ слѣдующій ультиматумъ: „устройте такіе тарифы, чтобы вашъ хлѣбъ

экспортировался через Румынію, чтобы австрійскіе и прочіе грузы южной части Европы, шли въ южную Россію не через Австрію, какъ они идутъ нынѣ, но также транзитомъ черезъ Румынію, дайте намъ еще другія льготы (напримѣръ, крайне дешевое пользованіе русскими вагонами на линіи Унгены - Яссы); — въ противномъ случаѣ мы еще болѣе затруднимъ движеніе румынскаго хлѣба по направленію къ Россіи еще большимъ повышеніемъ нашихъ тарифовъ, понизимъ наши транзитные тарифы на австрійскіе и другіе заграничныя грузы по пути черезъ Унгены такъ, чтобы заставить васъ понизить ваши тарифы на тѣ же грузы по вашему длиннѣйшему направленію, идущими отъ австрійской границы черезъ Волочискъ; наконецъ, еще больше понизимъ наши тарифы на русскій хлѣбъ, для привлеченія его экспорта черезъ Румынію“. Румынскія дороги все это сдѣлать въ состояніи, такъ какъ тѣ изъ нихъ, которыя эксплуатируются частными обществами, имѣютъ предѣльныя тарифныя нормы несравненно выше нашихъ, а тѣ, которыя эксплуатируются казною, хотя и руководствуются тѣми-же нормами частныхъ обществъ, но онѣ для нихъ необязательны. Русская-же дорога, связанная высшими нормами, не можетъ дать соответствующій отпоръ подобнымъ претензіямъ. Она не можетъ повысить свои тарифы на хлѣбъ къ Унгенамъ выше предѣльной нормы въ  $\frac{1}{24}$  коп., по которой хлѣбъ перевозится и нынѣ; она не можетъ, надлежащимъ повышеніемъ тарифовъ на иностранныя грузы изъ Унгенъ, аннулировать пониженіе румынскими дорогами своихъ транзитныхъ тарифовъ на иностранныя грузы, и поэтому можетъ защищать интересы своихъ длиннѣйшихъ направленій только сильнымъ пониженіемъ тарифовъ по этимъ направленіямъ. Въ результатѣ одесскій экспортъ можетъ лишиться румынскихъ хлѣбныхъ грузовъ, и гарантированная желѣзная дорога потерпитъ значительныя денежныя убытки, которые въ данномъ случаѣ цѣликомъ уплатить казна — или, что все равно, плательщики податей. На основаніи изложеннаго, мы вправѣ утверждать, что высшія тарифныя нормы русскихъ дорогъ вообще для международныхъ грузовъ, т. е. слѣдующихъ за границу или изъ-за границы, болѣею частью служить вовсе не русскимъ интересамъ.

Кромѣ вопроса о покровительствѣ желѣзнодорожными тарифами отечественному производству, въ послѣдніе годы начали говорить о такомъ же покровительствѣ русскимъ портамъ, то есть, о вспоможеніи желѣзнодорожными тарифами русскимъ портамъ конкурировать съ направленіями черезъ сухопутную границу. Мы должны признаться, что въ такой тенденціи, вѣроятно, во многомъ основанной на недоразумѣніи, видимъ, во всякомъ случаѣ, преувеличеніе важности вопроса. Мы полагаемъ, что многіе, говоря о необходимости покровительства русскимъ

портамъ, думаютъ, что этимъ путемъ протежируется русское производство, или, по крайней мѣрѣ, интересы русскаго торговаго флота. Но, въ дѣйствительности, дѣло преимущественно сводится на покровительство портовымъ фирмамъ, занимающимся торговлею, большею частью, на коммисіонерскихъ основаніяхъ и при томъ часто фирмамъ иностраннымъ. Нѣкоторыя же иностранныя портовые фирмы, какъ мы можемъ указать на примѣры, проповѣдую о необходимости покровительства русскому порту до наживы капиталовъ, затѣмъ удаляются во-свояси.

Что вопросъ о покровительствѣ русскимъ портамъ совсѣмъ не означаетъ покровительства русскимъ товарамъ,—это ясно само собою, такъ какъ иностранные грузы проникаютъ въ Россію не только черезъ сухопутную границу, но и черезъ русскіе порты. Напротивъ, можно думать, что покровительство русскимъ портамъ представляетъ собою, при настоящемъ положеніи виѣшней торговли, косвенное покровительство ввозу иностранныхъ товаровъ, а слѣдовательно, можетъ привести къ стѣсненію русскаго производства.

Мы указали, что около 70% ввоза иностранныхъ товаровъ (по европейской границѣ) совершается черезъ русскіе порты. Если же принять во вниманіе, что нѣкоторые товары изъ мѣстъ, лежащихъ около сухопутной границы, не могутъ ввозиться иначе, какъ сухимъ путемъ, и что ввозъ государствъ, соприкасающихся съ этой границей, приблизительно на 10% болѣе общаго ввоза по сухопутной границѣ,—то, можно сказать, что иностранные товары, которые, сообразно стоимости провоза, могли бы къ намъ слѣдовать черезъ сухопутную границу или черезъ порты, почти всецѣло ввозятся въ Россію черезъ эти послѣдніе. Это явленіе имѣетъ основаніе въ томъ, что пароходы, приходя въ порты за русскими громоздкими товарами и привозя съ собою иностранные, менѣе громоздкіе предметы, всегда имѣютъ много свободнаго мѣста, пополняемаго балластомъ, а потому, при конкуренціи, могутъ весьма сильно понижать свои тарифы на привозъ иностранныхъ продуктовъ. Пароходныя компаніи этими пониженіями на чужеземные грузы увлекли и желѣзныя дороги, примыкающія къ портамъ. Извѣстно, что самыя низкія провозныя цѣны желѣзныхъ дорогъ на иностранные грузы, большею частью, заключаются въ такъ называемыхъ,—заморскихъ тарифахъ, которые содержатъ въ себѣ какъ фрахты пароходствъ, такъ и русскихъ желѣзныхъ дорогъ отъ иностранныхъ портовъ до русскихъ внутреннихъ рынковъ. Тарифы эти въ Россіи впервые были созданы дорогами, прилегающими къ Балтійскимъ портамъ. До какихъ размѣровъ, при необходимости, можетъ доходить пониженіе пароходныхъ фрахтовъ, ясно изъ того, что иностранные пароходы привозятъ въ русскіе европейскіе порты балласту около 40% общей нагрузки, и потому, вмѣсто этого

балласта (около 100 миллионов пудов<sup>1)</sup>, имъ выгодно привозить товары хотя бы почти даромъ. Съ увеличеніемъ отправки изъ портовъ, число судовъ, туда прибывающихъ, будетъ пропорціонально увеличиваться, а вмѣстѣ съ тѣмъ будетъ увеличиваться количество балласта, ими привозимаго, иначе говоря, подъ вліяніемъ конкуренціи, могутъ постоянно понижаться фрахты на привозимые изъ-за границы въ русскіе порты иностранные товары. Вѣдь не даромъ же до 1868 года, т. е. до времени усиленнаго господства въ средѣ вліятельныхъ сферъ тенденцій къ свободѣ внѣшней торговли, у насъ дѣйствовала система разностныхъ (дифференціальныхъ) таможенныхъ пошлинъ, въ силу которой пошлины съ морского ввоза были выше, нежели съ сухопутнаго. Уничтоженіе системы разностныхъ пошлинъ чрезвычайно усилило доступъ иностранныхъ товаровъ вглубь Россіи, по далеко врѣзывающимся въ нашу материкъ морямъ, значительно уменьшило вліяніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ на цѣну иностранныхъ продуктовъ въ русскихъ рынкахъ и сократило для 70% изъ нихъ разстояніе перевозки по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, въ пользу перевозки морскимъ путемъ, преимущественно на иностранныхъ судахъ. Антипокровительственное значеніе этой мѣры усугубилось еще сильнымъ пониженіемъ за послѣднія десять лѣтъ морскихъ фрахтовъ, вслѣдствіе крайне возросшей конкуренціи, въ зависимости отъ увеличенія торговаго флота большинства государствъ.

Итакъ, покровительство русскимъ портамъ совсѣмъ не выражаетъ собою покровительства отечественному производству. Можно скорѣе думать, что такое покровительство будетъ оказывать извѣстное вліяніе на облегченіе ввоза иностранныхъ продуктовъ, а слѣдовательно, и на стѣсненіе русскаго производства.

Посмотримъ теперь: протекжированіе русскихъ портовъ желѣзнодорожными тарифами — выражаетъ ли собою покровительство русскому флоту? Въ 1876 году численность флота главныхъ европейскихъ державъ была такова:<sup>2)</sup>

	Число судовъ въ тысячахъ.	Вмѣстимость въ тысячахъ тоннъ.
Соединеннаго Королевства	25.5	6190.
Италіи . . . . .	20	1032.
Норвегіи . . . . .	7.5	1242.
Франціи . . . . .	6	896.
Германіи . . . . .	4.6	1068.
Россіи . . . . .	3.5	530.

<sup>1)</sup> Суда нагружаются балластомъ съ цѣлью увеличенія ихъ вѣса, для приданія имъ надлежащей устойчивости.

<sup>2)</sup> Сравнительная Статистика Россіи Янсона 1878 г.

Затѣмъ, изъ отчетовъ, публикуемыхъ Министерствомъ Финансовъ, видно, что на русскихъ судахъ привозится въ русскіе европейскіе порты около 15%, а вывозится около 11% всего количества груза, привозимаго или вывозимаго изъ тѣхъ-же портовъ на судахъ, какъ русскихъ, такъ и иностранныхъ.

Изъ приведенныхъ данныхъ, очевидно, слѣдуетъ, что, покровительствуя желѣзнодорожными тарифами русскимъ портамъ съ цѣлью покровительства русскому флоту, будутъ въ дѣйствительности протезировать, главнымъ образомъ, флотъ иностранный. Иногда говорятъ: потому именно, что нынѣ русскій торговый флотъ, сравнительно ничтоженъ,—и нужно покровительствовать желѣзнодорожными тарифами русскимъ портамъ, такъ какъ тогда разовьется и флотъ. Такое разсужденіе равносильно предположенію наивнаго хозяина, который вообразилъ бы, что, увеличивая количество земли подъ посѣвъ, но не производя самаго посѣва, можно увеличить количество сбора плодовъ. Для развитія русскаго торговаго флота необходимы покровительственныя мѣры, направленныя непосредственно на этотъ флотъ, а не вообще на судоходство, какъ русское, такъ и иностранное. Всякое покровительство флоту вообще, понятно, будетъ благоприятнѣе дѣйствовать на развитіе окрѣпшаго иностраннаго судоходства, нежели на процвѣтаніе русскаго флота, находящагося въ первичномъ фазисѣ своего развитія. Исторіи извѣстно, какими именно покровительственными мѣропріятіями Кромвелль и Кольберъ развили свои отечественныя морскія силы. Но международные торговые трактаты устраняютъ для Россіи испытанный на западѣ путь къ развитію флота. Составленные, вѣроятно, подъ вліяніемъ ученій манчестерской школы, трактаты эти не допускаютъ въ системѣ русскихъ пошлинъ и податей никакихъ преимуществъ русскому флагу передъ иностраннымъ и предоставляютъ младенческой русскій флотъ свободной борьбѣ съ созрѣвшимъ чужеземнымъ судоходствомъ. Вотъ, напримѣръ, соответствующія статьи изъ трактата Россіи съ Великобританіей о торговлѣ и мореплаваніи, статьи, которыя, приблизительно въ томъ-же видѣ, повторяются и въ трактатахъ съ другими государствами:<sup>1)</sup>

Статья V. „Всякаго рода товары и предметы торговли, произведенія земли или промышленности, какъ Государства и владѣній Его Величества Императора Всероссийскаго, такъ и всякой другой страны, нынѣ дозволенные или которые впредь будутъ дозволены въ привозу въ порты Соединеннаго Королевства Великобританіи и

<sup>1)</sup> Собраніе нынѣ дѣйствующихъ торговыхъ трактатовъ Россіи съ иностранными державами Граціанскаго. 1877 г.



Ирландіи и его владѣній на Великобританскихъ судахъ, будутъ равнымъ образомъ дозволены къ привозу туда на Россійскихъ судахъ, не платя иныхъ или большихъ пошлинь, подъ какимъ бы то ни было наименованіемъ, кромѣ тѣхъ, какія взимались бы, еслибъ эти товары и предметы торговли были привезены на Великобританскихъ судахъ; и взаимно всякаго рода товары и предметы торговли, произведенія земли или промышленности, какъ Соединеннаго Королевства Великобританіи и Ирландіи и его владѣній, такъ и всякой другой страны, нынѣ дозволенные или которые впредь будутъ дозволены къ привозу въ порты Государства и владѣній Его Величества Императора Всероссійскаго на Россійскихъ судахъ, будутъ равнымъ образомъ дозволены къ привозу туда на Великобританскихъ судахъ, безъ платежа иныхъ или большихъ пошлинь, подъ какимъ бы то ни было наименованіемъ, кромѣ тѣхъ, какія взимались бы, еслибъ эти товары и предметы торговли были привезены на Россійскихъ судахъ. Это взаимное равенство будетъ соблюдаемо независимо отъ того, изъ какого мѣста товары или предметы торговли привозятся, прямо ли изъ мѣста ихъ происхожденія или изъ какой-либо другой страны. Равнымъ образомъ будетъ соблюдаться совершенное равенство относительно вывоза, такъ что, при вывозѣ какого-либо предмета, нынѣ дозволеннаго или который впредь будетъ дозволенъ къ вывозу въ Государствѣ и во владѣніяхъ каждой изъ обѣихъ высокихъ договаривающихся Сторонъ, будутъ взиматься одинаковыя вывозныя пошлины и предоставляться одинаковыя преміи и возвраты пошлинь, безъ различія, будетъ ли вывозъ оныхъ производиться на Россійскихъ или на Великобританскихъ судахъ и куда бы оныя ни назначались, въ портъ ли другой договаривающейся стороны или въ портъ какой-либо иной державы“.

Статья VI. „Въ портахъ одной изъ договаривающихся Державъ не будетъ налагаться на суда другой никакихъ ластовыхъ, портовыхъ, лоцманскихъ, маячныхъ, карантинныхъ, ниже другихъ подобныхъ или соответственныхъ пошлинь, какого бы то ни было рода или подъ какимъ бы то ни было наименованіемъ, взимаемыхъ отъ имени или въ пользу правительства, должностныхъ или частныхъ лицъ, цеховъ или какихъ-либо учреждений, которыя не налагались бы равнымъ образомъ и при одинаковыхъ условіяхъ на туземныя суда вообще, такъ какъ нагѣреніе обѣихъ высокихъ договаривающихся Сторонъ состоитъ въ томъ, чтобы, за исключеніемъ нѣкоторыхъ мѣстныхъ извѣстій, которыми пользуется съ давняго времени море-плаваніе нѣкоторыхъ портовъ Соединеннаго Ко-

ролевства Великобританіи и Ирландіи, въ обоюдныхъ ихъ Государствахъ и владѣніяхъ не существовало относительно вышеупомянутыхъ пошлинъ никакой привилегіи и никакого преимущества, благопріятствующаго исключительно туземному флагу, во вредъ флагу другой договаривающейся Стороны. Это равенство будетъ взаимно примѣняться къ обоюднымъ судамъ безъ различія порта или мѣста, откуда они приходятъ и ихъ назначенія при отплытіи“.

Статья VII. „Во всемъ, что касается размѣщенія, нагрузки и разгрузки судовъ въ портахъ, бассейнахъ, докахъ, на рейдахъ или въ рѣкахъ обѣихъ Государствъ, не будетъ предоставляемо туземнымъ судамъ никакихъ преимуществъ, которыя не были бы равнымъ образомъ предоставлены судамъ другого Государства, такъ какъ намѣреніе высокихъ договаривающихся Сторонъ заключается въ томъ, чтобы и въ этомъ отношеніи обоюдныя ихъ суда только пользовались совершеннымъ равенствомъ“.

Очевидно, что составители трактатовъ исходили изъ высшихъ началъ равноправности, допуская фикцію, что силы обѣихъ сторонъ равны. При такомъ положеніи вещей, покровительство портовъ желѣзнодорожными тарифами равносильно субсидированію главнымъ образомъ иностраннаго флота доходностью русскихъ дорогъ, пли, иначе говоря, подаями, служащими источникомъ къ ежегодному покрытію желѣзнодорожнаго дефицита. Такое покровительство имѣло бы еще какое-либо оправданіе, если бы оно относилось къ тарифамъ на грузы, перевозимые исключительно русскими судами. Но условія торговли, въ громадномъ большинствѣ случаевъ, технически не допускаютъ такого устройства тарифовъ. Дѣйствующіе нынѣ прямые заморскіе тарифы, черезъ русскіе балтійскіе порты, съ пониженными желѣзнодорожными провозными платами, къ сожалѣнію, устроены исключительно съ иностранными пароходствами. Во всякомъ же случаѣ, устройство прямыхъ тарифовъ съ пониженными желѣзнодорожными фрахтами для русскаго сухоходства, сравнительно съ тѣми мѣрами, которыя дѣйствительно могли бы развить русскій торговый флотъ, представляло бы собою каплю въ стаканѣ воды. Итакъ, покровительство желѣзнодорожными тарифами русскихъ портовъ не выражаетъ также протектированія русскому флоту. Слѣдовательно, въ дѣйствительности, оно преимущественно выражало бы собою только непосредственное покровительство портовымъ торговымъ фирмамъ, въ томъ числѣ и фирмамъ иностраннымъ. Но почему эти фирмы заслуживаютъ большаго поощренія, нежели купцы и вообще лица, заинтересованные въ торговлѣ черезъ сухопутную границу? Почему ради барышей этихъ фирмъ стѣснять русскихъ производителей или потребителей въ направленіи своихъ продуктовъ по тѣмъ путямъ, которые для

нихъ оказываются наиболѣе выгодными?.. Иногда говорятъ, что поощреніе движенія грузовъ черезъ русскіе порты необходимо для того, чтобы увеличить населеніе портовыхъ городовъ,—создать большіе города. Мы думаемъ, что искусственное привлеченіе рабочаго люда въ порты,—что равносильно созданію портовыхъ пролетаріевъ—рабочихъ,—едва-ли, въ какой бы то ни было степени, можетъ входить въ планъ благоразумныхъ мѣропріятій. Имѣя возможность надѣлать населеніе землю, мы должны бы были избѣгать разводить матеріалъ, обыкновенно легко воспринимающій и воспроизводящій антиобщественныя стремленія. Точно такъ мы не видимъ никакой пользы для общаго блага въ искусственномъ разведеніи въ Россіи городовъ и размноженіи городского населенія. Если же движеніе грузовъ черезъ русскіе порты даетъ средства къ пропитанію извѣстнаго числа населенія, то движеніе тѣхъ-же грузовъ по длиннѣйшимъ путямъ черезъ сухопутную границу, даетъ такое-же пропитаніе едва-ли еще не большому числу лицъ къ нему причастныхъ. Такимъ образомъ, мы думаемъ, что, при настоящемъ положеніи дѣла, —покровительство русскихъ портовъ желѣзнодорожными тарифами представляло бы собою непроизводительное выбрасываніе денегъ, и преимущественно изъ кармана государственной казны.

Мы прежде видѣли, что, при возможности направленія грузовъ по различнымъ путямъ, на основаніи принципа сохраненія при конкуренціяхъ хозяйственныхъ силъ страны, желательнo бы было направлять грузы по тѣмъ путямъ, которые даютъ государству наибольшій чистый доходъ. Если направлять грузы къ русскимъ портамъ, то этотъ принципъ во многихъ случаяхъ будетъ нарушенъ, и дефицитъ, отъ того происходящій, будетъ покрываться, главнымъ образомъ, платежами казны по гарантіи желѣзнодорожныхъ акцій и облигацій. Дефицитъ этотъ будетъ далеко не незначительный,—во всякомъ случаѣ, миллионный, ибо, вслѣдствіе очертанія нашихъ европейскихъ границъ, разстоянія къ сухопутнымъ границамъ, вообще говоря, длиннѣе, нежели къ морскимъ. А потому, если уже допускать насильственное привлеченіе грузовъ въ томъ или другомъ направленіи, устраняя дѣйствіе силы конкуренціи, то, съ точки зрѣнія интересовъ государственной казны, руководствуясь принципомъ сохраненія хозяйственныхъ силъ, надлежало бы во многихъ случаяхъ стараться уменьшить движеніе къ портамъ въ пользу направленія къ сухопутной границѣ.

Итакъ, мы признаемъ, что желѣзнодорожные тарифы должны покровительствовать отечественному производству; но имѣя въ виду громадныя приплаты государственной казны по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ,—думаемъ, что этотъ вопросъ не можетъ получить желательнаго развитія въ ближайшемъ будущемъ. По нашему глубокому убѣжденію,

современное положеніе желѣзнодорожнаго вопроса въ Россіи, прежде всего и главнымъ образомъ требуетъ принятія разумныхъ мѣръ къ устраненію желѣзнодорожнаго дефицита, а слѣдовательно, къ поднятію доходности дорогъ и къ уменьшенію ихъ расходовъ. Уменьшеніе этого дефицита можетъ значительно повліять на улучшеніе нашего финансоваго положенія, а слѣдовательно, на поправленіе нашего курса. Въ свою очередь, съ постепеннымъ исправленіемъ курса, будетъ удешевляться сооруженіе новыхъ дорогъ и эксплуатация существующихъ и уменьшаться тяжесть, лежащая нынѣ на дорогахъ по уплатѣ процентовъ и погашеній на металлическія облигаціи и акціи. Когда мы уравниваемъ нашъ желѣзнодорожный государственный балансъ, тогда желѣзнодорожному дѣлу откроется широкая перспектива. Тогда будетъ возможно рассчитывать на энергическое сооруженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ, въ особенности въ богатѣйшихъ и обширнѣйшихъ нашихъ владѣніяхъ, которыя безъ такихъ дорогъ, соединяющихъ ихъ съ торговыми центрами Европейской Россіи, находятся въ паралитическомъ состояніи и не производятъ десятой доли тѣхъ богатствъ, которыя они могли бы производить. Тогда получится возможность энергически двинуть вопросъ о сооруженіи подъѣздныхъ путей, безъ которыхъ такъ сильно тормозится развитіе торговли и промышленности. Дальнѣйшее развитіе сѣти русскихъ дорогъ окажетъ, въ свою очередь, значительное вліяніе на поднятіе доходности всей сѣти и принесетъ несомнѣнно гораздо болѣе существенной пользы промышленности и торговлѣ, нежели покровительство желѣзнодорожными тарифами отечественному производству на существующей сѣти, безъ ея усовершенствованія и необходимаго развитія. Когда желѣзныя дороги будутъ жить на свой счетъ, а не питаться подачами, собираемыми преимущественно съ относительно неимущей массы народа, тогда можетъ выступить на очередь, во всемъ своемъ объемѣ, не только вопросъ о покровительствѣ желѣзнодорожными тарифами отечественному производству, но еще гораздо болѣе важный и, можно думать, болѣе неотложный вопросъ,—о покровительствѣ желѣзнодорожными тарифами неимущимъ классамъ, т. е. о пониженіи тарифовъ для передвиженія бѣднѣйшихъ, а также о пониженіи тарифовъ на всѣ продукты, составляющіе предметъ первой необходимости для массы населенія. Нельзя, между прочимъ, не отмѣтить здѣсь того замѣчательнаго явленія, служащаго характеристическимъ указаніемъ на то, чьи голоса у насъ болѣе всего ратуютъ за реформы въ желѣзнодорожныхъ тарифахъ, что первый вопросъ о покровительствѣ тарифами русскому производству возбуждается въ прессѣ и различныхъ общественныхъ собраніяхъ довольно часто, между тѣмъ какъ второй (о покровительствѣ бѣднѣйшей массѣ населенія) до настоящаго времени интересовалъ преимущественно только

правительственные органы, которые и сдѣлали нѣсколько попытокъ къ возложенію на желѣзныя дороги обязанностей по пониженію тарифовъ на предметы первой необходимости. Но пока желѣзныя дороги дають дефициты, то врядь-ли возможно рассчитывать этими дефицитами покровительствовать въ широкихъ размѣрахъ отечественной промышленности и торговлѣ, и въ особенности такой, какъ, напримѣръ, сахарныя заводы, многіе желѣзные заводы и мануфактурныя фабрики, дающія уже и теперь отъ 10 до 50 процентовъ дивиденда въ годъ.

Этимъ мы оканчиваемъ разсмотрѣніе, въ главныхъ чертахъ, предѣловъ необходимаго, при настоящемъ положеніи желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, государственнаго вмѣшательства въ тарифную область. Само собою разумѣется, что эти предѣлы должны расширяться или суживаться сообразно обстоятельствамъ времени и мѣста.

*§ 9. Обиця соображенія о казенной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи и по поводу мнѣнія о необходимости немедленнаго водворенія этого рода эксплуатаціи на русской сѣти желѣзныхъ дорогъ. Сужденія газеты «Русь». Направленіе, которое должны принять желѣзнодорожныя тарифы при казенной эксплуатаціи.*

Для представленія тарифнаго дѣла во всемъ его объемѣ, намъ слѣдуетъ еще выяснитъ вопросъ: какое направленіе должны бы были принять желѣзнодорожныя тарифы, въ интересахъ общаго блага, при эксплуатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ казною? Чтобы дать на этотъ вопросъ отвѣтъ, который бы не могъ возбуждать недоразумѣній,—намъ приходится ранѣе коснуться другого вопроса: полезна-ли казенная эксплуатація желѣзныхъ дорогъ въ Россіи?

Мы, русскіе, при рѣшеніи вопросовъ, касающихся нашего общенія, любимъ ссылаться на примѣры и источники западныхъ государствъ. Подобныя ссылки, конечно, полезны, если только, представляя какое либо явленіе, выясняютъ причинную связь его съ другими явленіями; если, приводя мнѣніе какого-либо лица, котораго признають авторитетомъ, выясняютъ мотивы этого мнѣнія и аргументацію, на которой оно основано, если, однимъ словомъ, представляя какой-либо фактъ, уясняютъ причинный смыслъ его, причинную его сущность. Тогда имѣется большая или меньшая возможность оцѣнить примѣнимость даннаго факта, извѣстной мѣры, принятой въ какой-либо странѣ, къ нашей жизни, по сравненію совокупности всей обстановки дѣла, всѣхъ условий, находящихся въ причинной связи съ даннымъ фактомъ, или данной мѣрой, съ нашими условиями, съ характеромъ нашего государственнаго и общественнаго строя. Тогда ссылка на западъ—неравно-

сильна приглашенію къ неразумному подражанію, а является одною изъ данныхъ для разумнаго обсужденія дѣла. Совокупность, такимъ образомъ, освѣщенныхъ данныхъ—послѣ оцѣнки явленій, ихъ вызвавшихъ, по сравненію съ нашими условіями, можетъ имѣть нѣкоторое значеніе при опредѣленіи направленія нашего поведенія въ той или другой отрасли общежитія. Очевидно, что нельзя лечить двухъ больныхъ, хотя со схожими болѣзненными явленіями,—одинаковыми лекарствами, и что необходимо ранѣе опредѣлить сущность ихъ болѣзней, почву, на которой онѣ основываются, т. е. изучить и принять во вниманіе организмы пациентовъ. Все это очень элементарно. Но всѣ элементарныя вещи легко понимаются,— за то часто не служатъ руководствомъ при совершеніи дѣйствій, т. е. понимаются абстрактно, но не исполняются въ жизни. Если бы всѣ элементарныя понятія исполнялись,—то какого нравственнаго и матеріальнаго прогресса уже достигло бы человѣчество! Человѣческое пониманіе ушло значительно впередъ сравнительно съ поведеніемъ. Хотя ранѣе сказанное—очень элементарно, но мы, русскіе, въ особенности склонны не руководствоваться этою элементарностью. Мы привыкли не воспроизводить жизнь, изучая и принимая во вниманіе теченіе западной жизни,—а строить ее, копируя самые факты изъ жизни то одного, то другого западнаго государства, даже часто безъ изученія ея теченія. Отъ этого происходитъ наше умственное и житейское шатаніе между различными теоріями, между противоположными теченіями, между противоположными сужденіями, дѣйствіями и мѣропріятіями. Это шатаніе выражается не только въ сферахъ умственной и нравственной жизни, но также и въ матеріальной. Ради однихъ западныхъ ученій мы становимся на путь свободнаго обмѣна, убивая нѣкоторыя отрасли промышленности; затѣмъ, ради другихъ ученій, мы силимся возродить эти промышленности путемъ усиленнаго покровительства; ради однихъ западныхъ примѣровъ, мы убиваемъ мелкое винокуреніе и монополизируемъ его въ рукахъ капиталистовъ, затѣмъ, ради другихъ западныхъ примѣровъ, мы подрѣзываемъ монополистовъ для водворенія мелкаго винокуренія; ради однихъ западныхъ теорій, мы тратимъ почти все наше золото на поддержаніе вексельнаго курса, руководствуясь другими,—надлежало бы не обращать вниманіе на низкій курсъ; ради дѣйствій или словъ однихъ корифеевъ западной науки или государственнаго управленія, мы отдаемъ народное хозяйство въ руки частныхъ лицъ, часто безъ надлежащихъ гарантій, затѣмъ, ради словъ или дѣйствій другихъ—мы готовы отдать это хозяйство въ казенное управленіе; ради словъ или дѣйствій первыхъ—мы передаемъ казенное хозяйство въ частныя руки, затѣмъ, ради словъ или дѣйствій вторыхъ,—мы возвращаемъ частное хозяйство въ казенныя руки и т. д. и т. д. Всякій, кто когда либо

управлялъ большимъ частнымъ хозяйствомъ: имѣнїемъ, заводомъ и проч., знаетъ, что ничто не можетъ такъ подорвать благосостояніе его, какъ постоянные крупныя эксперименты, съ нимъ производимыя, нарушающіе равновѣсіе въ его отправленіяхъ. Онъ знаетъ также, что если разъ рѣшился сдѣлать экспериментъ, то, прежде всего, нужно выждать результатовъ, и если эти результаты окажутся, сравнительно, не особенно благоприятными, то, большею частью, лучше исправлять и улучшать дѣло постепенно, нежели производить постоянныя ломки. Онъ знаетъ, что, для привитія къ жизни крупнаго преобразованія въ большомъ частномъ хозяйствѣ, иногда нужны годы времени и затѣмъ еще годы времени, чтобы обрисовались результаты и созрѣли плоды преобразованія. Всякое крупное частное хозяйство, направляемое безъ системы, безъ выдержки, безъ извѣстной рутины, понимаемой въ смыслѣ необходимости придерживаться существующей почвы, наличія существующихъ условій, — легко приходитъ къ банкротству. Тѣмъ болѣе, эксперименты, беспочвенность мѣропріятій, непріятіе во вниманіе всѣхъ наличныхъ условій быта и характера государственнаго и общественнаго строя, — однимъ словомъ, экономическое шатаніе въ такомъ крупномъ хозяйствѣ, какъ русское народное хозяйство, можетъ подорвать его до степени рабской зависимости значенія нашихъ денегъ и вообще всѣхъ нашихъ цѣнностей отъ заграничныхъ вѣяній и спекуляцій. Если бы было возможно всѣ матеріальныя непродуцительныя потери казны и различныхъ классовъ населенія, происшедшія хотя бы въ послѣдніе пятьдесятъ лѣтъ, отъ финансовыхъ беспочвенныхъ экспериментовъ, отъ экономическаго шатанія, перевести на деньги, то получила бы такая громадная сумма, которая едва-ли не въ состояніи была бы покрыть значительную часть нашихъ вѣдшихъ финансовыхъ обязательствъ. Въ указанномъ обстоятельствѣ едва-ли не заключается центръ тяжести, угнетающей наше экономическое состояніе, а слѣдовательно, и наши финансы.

Никакія мѣропріятія въ области русскаго народнаго хозяйства, будутъ ли онѣ дѣлаться на основаніи экономическихъ трактатовъ свѣтилъ западной науки, или служить копіями мѣръ, давшихъ благотворные результаты въ одномъ или нѣсколькихъ западныхъ государствахъ, или, наконецъ, внушены словами какого-либо заграничнаго признаннаго гения, сказанными имъ для своей страны, — если не будутъ созданы наличныя условія русской жизни и сказанныя мѣропріятія не будутъ къ нимъ систематически и послѣдовательно приспособляться, — не выведутъ наше народное хозяйство на путь независимаго процвѣтанія, — на путь естественнаго роста. Тѣмъ болѣе невозможно рассчитывать на улучшеніе нашихъ финансовъ одними финансовыми мѣропріятіями. Никакой специалистъ кулинарнаго искусства не можетъ приготовить

здоровыхъ и вкусныхъ блюдъ безъ хорошей провизіи. Точно также никакой финансистъ не можетъ создать устойчивой финансовой системы безъ наличія соответствующаго количества матеріальныхъ цѣнностей, правильно производимыхъ, распредѣляемыхъ и потребляемыхъ. То, что нами сказано, высказывалось въ известной части прессы уже ранѣе насъ,—людьми болѣе талантливыми и болѣе компетентными. Имъ обыкновенно возражаютъ, что условія развитія человѣчества, а слѣдовательно, и отдѣльныхъ націй, вездѣ одинаковы, что, поэтому, намъ остается лишь копировать то, что сдѣлано націями съ болѣе высокой культурой, что ихъ проповѣдь представляетъ нѣчто въ родѣ бреда, такъ какъ никакихъ особыхъ условій русская жизнь не содержитъ, и что проповѣдь эта основывается на отрицаніи западной науки и цивилизаціи. Мы смѣемъ думать, что именно подобныя возраженія основываются на отрицаніи западной науки и исторіи западной цивилизаціи; ибо эта исторія учитъ, что каждая нація, которая до сего времени заслуживаетъ этого названія, развивалась своеобразно, согласно своимъ почвеннымъ условіямъ и историческимъ предначертаніямъ. Тотъ, кто бывалъ за границею и привыкъ вникать въ сущность отношеній, не останавливаясь на однѣхъ вышнихъ формахъ, не могъ не поражаться разницею житейскихъ взглядовъ, обычаевъ и вообще общественнаго и государственнаго строя, напримѣръ, въ Германіи и Англіи, во Франціи и Швеціи, въ Испаніи и Австріи. Тотъ, кто изучалъ западную науку объ общечеловѣчествѣ, знаетъ, что въ общемъ интересъ цивилизаціи *desideratum* многихъ новѣйшихъ свѣтилъ этой науки заключается именно въ томъ, чтобы каждая національность сохраняла всю свою независимость и всю свою силу для того, чтобы она могла внести въ общечеловѣческую гармонію свои особенности, свою ноту; что всѣ новѣйшіе корифеи этой науки учатъ, что отношенія человѣческой природы къ вышнему міру измѣняемы и слагаются въ зависимости отъ историческихъ и географическихъ условій, а потому мѣры, ведущія къ процвѣтанію національнаго общечеловѣчества, должны обуславливаться временемъ, мѣстомъ и другими наличными обстоятельствами.

Посредствомъ изученія западной культуры, лица, которымъ приписываютъ отрицаніе ея, именно и пришли къ тѣмъ заключеніямъ, которыя они проповѣдуютъ. Разница лишь въ томъ, что они изъ западной культуры заимствуютъ методы изслѣдованія, тогда какъ ихъ критики заимствуютъ факты. Наука, коль скоро она имѣетъ дѣло съ отвлеченностями, вездѣ одинакова, — ибо умъ человѣческій одинаковъ. Но какъ только она касается области житейскаго примѣненія, то одинаковыми являются хорошіе методы изслѣдованія, но выводы и примѣненія ея разнообразятся въ зависимости отъ почвы.



Наша привычка къ подражательному восприниманію западной культуры, получившая начало съ великихъ преобразованій Петра I, такъ въ насъ укоренилась, что даже лица, несомнѣнно могучаго ума, таланта и силы воли, анализирующія русскую жизнь съ русскою оригинальностью воззрѣній, коль скоро имъ приходится касаться вопросовъ социальныхъ, на изученіе которыхъ они не имѣли случая останавливаться, по поводу которыхъ они не могли себѣ выработать индуктивныхъ воззрѣній, основанныхъ на русской дѣйствительности, легко поддаются подъ дѣйствіе инертной силы подражанія, охватывающей до сего времени русскую мысль. Вотъ почему въ одномъ и томъ же органѣ печати сегодня можно встрѣтить статью, безпощадно изобличающую пагубныя дѣйствія какихъ-либо мѣръ, примѣненныхъ къ намъ по западнымъ рецептамъ, безъ соображенія съ условіями почвы, а завтра можно прочесть другую статью такого содержанія: „Въ то время, когда князь Бисмаркъ уже сблалъ то-то, у насъ до сихъ поръ не дѣлають того-же самаго“, безъ другихъ серьезныхъ мотивовъ и соображеній.

Когда начинаютъ говорить о томъ, какая эксплуатація желѣзныхъ дорогъ для общаго русскаго блага предпочтительнѣе: казенная или частная, то мы также, по обыкновенію, прежде всего начинаемъ приводить факты изъ заграничной жизни, отдѣльныя фразы изъ трактатовъ западныхъ ученыхъ, слова и фразы парламентскихъ ораторовъ, въ особенности же, въ послѣднее время, любимъ аргументировать наши взгляды словами князя Бисмарка и различными записками, которыя мы охотно, когда это нужно, приписываемъ его внушеніямъ. Такая аргументація прежде всего, по существу своему, мало убѣдительна, а потому, съ серьезной точки зрѣнія, бессильна подвинуть вопросъ къ полезному, практическому рѣшенію; но если, какъ это очень часто дѣлается, лица или органы, пользующіеся такой аргументаціей, искажаютъ факты, то характеру ея безцѣльности придается еще отгѣнокъ вредности. Мы читали напримѣръ: „Всесвѣтный опытъ доказалъ, что правительство не можетъ эксплуатировать желѣзныхъ дорогъ“. — Это не вѣрно. „Эксплуатація германскихъ дорогъ казною еще разъ доказала, что государство не можетъ эксплуатировать желѣзныхъ дорогъ“. — Это тоже не вѣрно. Мы также читали: „что въ настоящее время вездѣ приходятъ къ убѣжденію о полезности и необходимости правительственной эксплуатаціи“, или: „что въ то время, когда за границею всюду переходятъ къ правительственной эксплуатаціи,—у насъ...“ Эти фразы тоже невѣрны. „Наконецъ—благодаря... (обыкновенно ссылаются почему-то на Фрейсина) и во Франціи рѣшаются на выкупъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ“. Это тоже не вѣрно, при чемъ прибавимъ, что Фрейсина — сторонникъ французскихъ большихъ частныхъ компаній. Впрочемъ, по-

томъ мы читали также опроверженія въ родѣ слѣдующаго: „Буржуазное правительство французской республики, очевидно, ведущее эту страну въ пропасть, вслѣдствіе кумовства съ желѣзнодорожной плутократіей, на этотъ разъ высказалось противъ проекта, имѣвшаго въ виду освободить Францію отъ желѣзнодорожныхъ грабителей“. „Эксплоатація германскихъ дорогъ казною доказала, что правительство можетъ эксплуатировать желѣзныя дороги дешевле и во всѣхъ отношеніяхъ болѣе соотвѣтственно интересамъ страны, нежели частныя общества“. Это опять не вѣрно. Мы говоримъ, что простая ссылка на факты заграничной жизни не можетъ имѣть для насъ значенія аргумента. Но если уже сослаться на факты, то нужно, по крайней мѣрѣ, сообщать ихъ точно. Дѣйствительное же положеніе вопроса о правительственной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Америкѣ и Европѣ находится въ слѣдующемъ фазисѣ. Въ Америкѣ и Англии всѣ дороги находятся въ частныхъ рукахъ, и тамъ не существуетъ серьезнаго помышленія о правительственной эксплуатаціи. Во Франціи дѣлались попытки казенной эксплуатаціи, но въ послѣдніе годы, послѣ всесторонняго обсужденія вопроса въ парламентахъ и прессѣ, остановились на *statu-quo*, т. е. частной эксплуатаціи, за нѣкоторыми, и вѣроятно временными, исключеніями. Въ Италиі существовала и существуетъ частная и казенная эксплуатація. Одно время рѣшились было на общій выкупъ желѣзныхъ дорогъ, но такъ какъ эта рѣшимость вызвала протесты въ обществѣ и парламентской комиссіи, то дѣло также остается въ прежнемъ его положеніи. Въ Германіи, въ послѣдніе годы почти всѣ дороги выкуплены и эксплуатируются казною. Операція эта была сдѣлана преимущественно изъ-за политическихъ цѣлей объединенія юной Имперіи въ то время, когда, благодаря французской контрибуціи, государство располагало значительными финансовыми ресурсами. Время для выкупа было выбрано весьма удобное, когда, вслѣдствіе временнаго торговаго кризиса, послѣдовавшаго за Франко-Прусской войной, доходность частныхъ дорогъ значительно упала и когда деньги значительно подешевѣли, сравнительно съ тѣмъ временемъ, когда строились дороги. Какъ мы уже объяснили въ § 5, германская государственная и общественная почва, сложившаяся исторіей этой націи, представляетъ наиболѣе шансы, сравнительно со всѣми Европейскими странами, къ успѣшной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ правительственными агентами. Какіе результаты дастъ казенная эксплуатація въ Германіи—еще не извѣстно. Многіе ея недовольны, но многіе находятъ въ ней нѣкоторыя выгоды. Недовольнымъ является преимущественно торговое сословіе, сторонниками же ея преимущественно землевладѣльцы и чиновники. Впрочемъ, на мнѣніе послѣднихъ основываться довольно трудно. Находясь однажды

въ обществѣ нѣсколькихъ директоровъ Прусскихъ дорогъ, въ интимной бесѣдѣ, я спросилъ одного изъ нихъ, какъ смотрять правительственные желѣзнодорожные специалисты на относительное достоинство правительственной и частной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Германіи, на что получилъ такой отвѣтъ: „Всѣ, начиная отъ низшихъ агентовъ и кончая министромъ Майбахомъ, убѣждены въ невыгодности для страны казенной эксплуатаціи, но будутъ говорить и проповѣдывать то, чего желаетъ Бисмаркъ“. Но я также слышалъ отъ другихъ желѣзнодорожныхъ германскихъ специалистовъ отзывы благопріятные для казенной эксплуатаціи. Что касается расходовъ казенной эксплуатаціи, то общаго заключенія покуда сдѣлать по этому предмету нельзя. Но судя по отдѣльнымъ свѣдѣніямъ, уже опубликованнымъ германскимъ правительствомъ, можно скорѣе думать, что казенная эксплуатація будетъ стоить нѣсколько дороже частной. При сравненіи казенной эксплуатаціи и частной, невозможно сравнивать, какъ это дѣлають нѣкоторые лица, общіе итоги. Надлежитъ имѣть въ виду, что процентъ и погашеніе капитала казенныхъ дорогъ, вслѣдствіе благопріятныхъ финансовыхъ условий, бывшихъ при выкупѣ, менѣе процента и погашенія капитала частныхъ дорогъ; что частныя дороги, по закону, существующему въ Германіи, обязаны отчислять изъ эксплуатаціонныхъ суммъ извѣстный процентъ на реноваціонный капиталъ, какового отчисленія, конечно, не дѣлають казенныя дороги, обезпеченныя достояніемъ казны; что на казенныхъ дорогахъ часть обязанностей лежитъ на персоналѣ, получающемъ содержаніе изъ общаго государственнаго бюджета, и проч. Въ Австріи, въ послѣдніе годы, нѣкоторыя частныя дороги были выкуплены. Но многія дороги все-таки эксплуатируются частными обществами. Публика мало вѣритъ въ успѣшность эксплуатаціи казной. Большинство же желѣзнодорожныхъ специалистовъ увѣрено, что правительственная эксплуатація у нихъ покуда не можетъ имѣть будущности. Въ Бельгіи желѣзныя дороги эксплуатируются казной и даютъ удовлетворительные результаты. Въ другихъ странахъ желѣзныя дороги эксплуатируются преимущественно частными обществами. Но иногда дѣлають опыты казенной эксплуатаціи. Въ этомъ отношеніи курьезенъ опытъ Румыніи. Она выкупила часть желѣзныхъ дорогъ; но такъ какъ тамъ чуть-ли не ежемѣсячно мѣняются министры, вѣдающіе желѣзными дорогами, и такъ какъ казенная администрація находится подъ сильной ферулой австрійскихъ банкировъ, то изъ всей казенной эксплуатаціи выходитъ нѣчто въ родѣ кукольной комедіи.

Итакъ, если кто желаетъ фактами изъ заграничной жизни убѣждать въ необходимости казенной или частной эксплуатаціи, то онъ можетъ

ихъ черпать *ad libitum*. Кто проповѣдуетъ частную эксплуатацію, — будетъ не безъ основанія говорить, что большинство желѣзныхъ дорогъ въ Европѣ эксплуатируется частными обществами, что многіе опыты казенной эксплуатаціи въ Европѣ дали неблагопріятные результаты. Тотъ, кто проповѣдуетъ эксплуатацію казенной, будетъ приводить примѣры Германіи и дѣйствовать обаяніемъ могущества и генія великаго канцлера.

Точно также можно *ad libitum* черпать для своей аргументаціи, въ пользу частной или казенной эксплуатаціи, оружіе изъ арсенала различныхъ словъ и фразъ, сказанныхъ замѣчательными государственными людьми западной Европы, а также изъ многочисленныхъ иностранныхъ сочиненій и трактатовъ, написанныхъ по этому вопросу. Все это будутъ слова, фразы и цитаты, имѣющія значеніе лишь по отношенію той страны, къ которой онѣ относились, имѣющія серьезный смыслъ только въ зависимости отъ тѣхъ обстоятельствъ, которыми онѣ были вызваны и сопровождались, и могущія получить значеніе осмысленнаго матеріала только при уясненіи всѣхъ явленій заграничной жизни, съ которыми вопросъ о предпочтительности того или другого способа эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ связанъ. Во всякомъ случаѣ, изъ этихъ словъ, фразъ и сочиненій сторонники частной эксплуатаціи будутъ имѣть возможность извлечь для себя болѣе сильное оружіе, по крайней мѣрѣ, въ количественномъ отношеніи, такъ какъ, до настоящаго времени, было больше сказано и написано въ пользу частной эксплуатаціи, — нежели казенной. Сторонники же казенной эксплуатаціи будутъ сильнѣе воздѣйствовать на лицъ, легко поддающихся несознательному обаянію силы генія Бисмарка, цитатами изъ различныхъ официальныхъ записокъ, внутреннихъ его идей. Они даже будутъ говорить: „вотъ что написалъ Бисмаркъ“, или „вотъ что сказано въ такомъ-то документѣ, составленномъ Бисмаркомъ“, упуская изъ виду или разсчитывая на непониманіе читателя, что Бисмаркъ, конечно, самъ ничего не писалъ и въ запискахъ самъ ничего не сказалъ; что Бисмарку принадлежить идея выкупа желѣзныхъ дорогъ въ Германіи, а мотивировка его идеи — это дѣло государственныхъ канцелярій, спеціальность которыхъ заключается именно въ умѣннн подбирать изъ складовъ аргументовъ тѣ, которые говорятъ въ пользу того, что доказывать приказано. Между тѣмъ, внимательно прочитавъ всѣ сказанныя официальныя записки и взвѣсивъ безпристрастно аргументы, приводимые въ нихъ въ оправданіе выкупа и правительственной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, всякій разумный человекъ прійдетъ къ заключенію, что аргументы эти могутъ быть примѣнены не только къ желѣзнодорожной промышленности, но равносильно ко всякой другой. Если, слѣдовательно, аргументы эти самп

по себѣ имѣли бы значеніе вѣ зависимости отъ заранѣе принятаго княземъ Бисмаркомъ рѣшенія, составляющаго результатъ внутренней работы его генія, мотивы котораго извѣстны лишь ему и только частью тѣмъ немногимъ лицамъ, которымъ онъ счелъ нужнымъ ихъ сообщать, то они должны бы были привести не только къ эксплуатаціи казной желѣзныхъ дорогъ, но равнымъ образомъ, къ эксплуатаціи казной копей, земли и, наконецъ, къ производству казной продуктовъ, а равно сырыхъ и обработанныхъ матеріаловъ, однимъ словомъ, къ полному коллективизму или коммунизму. Приданіе несоотвѣтствующаго значенія аргументамъ, представленнымъ въ сказанныхъ запискахъ, мотивировавшихъ выкупъ желѣзныхъ дорогъ,—дало поводъ эту мѣру князя Бисмарка причислить къ мѣрамъ социалистическимъ. Но едва-ли не будетъ правильнѣе причислить ее къ практическимъ актамъ государственной политики великаго человѣка, сообразованнымъ съ дѣйствительностью и наличными обстоятельствами страны имъ управляемой.

Съ точки зрѣнія русской дѣйствительности, вопросъ о казенной или частной эксплуатаціи въ печати всесторонне не обсуждался, если не считать нѣкоторыхъ газетныхъ статей, написанныхъ по этому предмету, значительная часть которыхъ дѣйствуетъ ораторскими сопоставленіями и приемами больше на чувство—нежели на разумъ. Впрочемъ, слѣдуетъ имѣть въ виду, что разсматривать обстоятельно такой обширный вопросъ въ газетныхъ статьяхъ невозможно. Это скорѣе дѣло специальныхъ журналовъ и отдѣльныхъ изданій.

Говоря объ ораторскихъ сопоставленіяхъ и приемахъ, какъ о способѣ доказывать полезность казенной или частной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, не мѣшаешь остановиться на нѣкоторыхъ изъ нихъ: „Государство должно управлять, а не торговать“. Государство обязано дѣлать то, что болѣе полезно для общаго блага. Если казенная эксплуатация можетъ быть болѣе полезною, то государство должно само эксплуатировать желѣзныя дороги. Если же понимать приведенную фразу Гладстона въ томъ смыслѣ, что государство не можетъ справиться съ эксплуатаціею желѣзныхъ дорогъ, будетъ управлять ими хуже, нежели частныя общества, въ такомъ случаѣ фраза эта теряетъ свое общее значеніе, и вопросъ сводится къ тому, о какомъ государствѣ идетъ рѣчь—и о какомъ именно фазисѣ его развитія. Одно государство не можетъ справиться, а другое можетъ. При существующей организаціи государственнаго управленія, правительство одной и той же страны не справится съ эксплуатаціею желѣзныхъ дорогъ, а когда историческое ея развитіе водворитъ въ ней другую организацію, то правительство, пожалуй, справится. „Частныя желѣзнодорожныя общества представляютъ собою государства въ государствѣ“. Частныя общества могутъ представить

собою государство только въ такомъ государствѣ, которое, по справедливости, не приобрѣло себѣ права на такое названіе, и за такимъ государствомъ, которое можетъ допустить устройство въ немъ другого въ лицѣ нѣсколькихъ капиталистовъ, едва-ли возможно признать правоспособность къ удовлетворительному управленію столь большимъ и сложнымъ коммерческимъ дѣломъ—какъ эксплуатація желѣзныхъ дорогъ. Впрочемъ, приведенная ораторская lamentація произносилась и произносится не только по отношенію частныхъ желѣзныхъ дорогъ. На краснорѣчивыхъ страницахъ часто встрѣчаются выраженія: „бюрократія представляетъ собою государство въ государствѣ“, „каждое министерство, каждое вѣдомство у насъ представляетъ государство въ государствѣ“ и проч., и даже о церкви говорятъ: „освобожденіе церкви—создастъ государство въ государствѣ“. Одна примѣнимость этой фразы къ самымъ разнообразнымъ явленіямъ жизни указываетъ на ничтожность ея практическаго смысла. „Пути сообщенія, эти кровеносныя артеріи организма страны, не могутъ находиться въ управленіи частныхъ обществъ“. Если желѣзныя дороги имѣютъ такое же абсолютное жизненное значеніе въ странѣ, какъ кровеносныя артеріи въ организмѣ челоуѣка, то вопросомъ жизни страны является правильное ихъ функціонированіе. Если частная эксплуатація можетъ воспроизвести это функціонированіе болѣе дѣятельно и цѣлесообразно для общихъ интересовъ страны, нежели правительственная,—значить, необходима частная эксплуатація. Слѣдовательно, вопросъ заключается не въ томъ, кто будетъ эксплуатировать желѣзныя дороги, а какъ будутъ ихъ эксплуатировать. Затѣмъ, акціонерныя общества, дѣйствующія на основаніи извѣстныхъ статутовъ, утвержденныхъ верховною властью, статутовъ, которые даютъ правительству самую широкую возможность направлять дѣло къ достиженію результатовъ, для него желательныхъ,—уже не представляютъ собою частныхъ обществъ въ обыкновенномъ смыслѣ этого выраженія, а являются органами государственнаго управленія, если, конечно, не причислять къ органамъ сего управленія однихъ классныхъ чиновниковъ. „Эксплуатація желѣзныхъ дорогъ частными обществами представляетъ явленіе, идущее въ разрѣзъ съ нашими историческими государственными традиціями, ибо пути сообщенія всегда составляли достояніе государства“. Желѣзныя дороги въ Россіи также составляютъ достояніе государства. Передвиженіе же по водянымъ и гужевымъ путямъ всегда являлось и является предметомъ частной предприимчивости.

Мы остановились на нѣсколькихъ образчикахъ, какіе намъ припомнились, тѣхъ ораторскихъ сопоставленій и пріемовъ, которые часто употребляются въ доказательство полезности частной или казенной эксплуатаціи; но дѣловое достоинство громаднаго большинства ихъ со-

вершено равносильно дѣловому достоинству выше приведенныхъ. Тщетно также искать готоваго разрѣшенія вопроса о полезности частной или казенной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи въ выводахъ западной науки. Классическая политическая экономія, какъ мы видѣли (§ 5), требуетъ полнаго вмѣшательства государства въ хозяйственную жизнь, поэтому и ограничиваетъ сферу государственной дѣятельности исключительно отрицательную ролью, какъ-то: охраненіемъ внутренней и внѣшней безопасности и защитою права. Но слѣдуетъ имѣть въ виду условіе того времени, когда писали свои гениальныя произведенія основатели этой экономической школы. То было время борьбы противъ феодальныхъ привилегій, цеховыхъ регламентацій и усиленныхъ меркантильныхъ запрещеній. Какъ реакція противъ узъ, стѣснявшихъ производительныя силы государства, въ этихъ произведеніяхъ выразилось ученіе о государственномъ невмѣшательствѣ. Если бы великіе основатели классической политической экономіи жили въ настоящее время борьбы противъ привилегій капиталовъ, свободы спекуляціи, необезпеченности труда и паразитической жизни однихъ государствъ на счетъ производительныхъ силъ другихъ, то, несомнѣнно, въ ихъ произведеніяхъ по вопросу о сферѣ государственной дѣятельности были бы высказаны нѣсколько иныя соображенія. Даже въ позднѣйшее время не имѣлось представленія о настоящемъ развитіи желѣзныхъ дорогъ и ихъ значеніи въ народномъ хозяйствѣ, а потому въ произведеніяхъ авторитетовъ классической политической экономіи, естественно, очень мало говорится о желѣзныхъ дорогахъ вообще, а тѣмъ болѣе о томъ, кѣмъ онѣ должны эксплуатироваться.

Школа научнаго социализма разрѣшаетъ вопросъ о системѣ управленія желѣзными дорогами своимъ основнымъ положеніемъ, требующимъ организаціи общественнаго производства на базисѣ коллективнаго капитала и распредѣленія продуктовъ по количеству труда каждаго производителя (§ 5). Соціалисты всѣхъ отгѣнковъ недопускаютъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ частными обществами.

Еще на второмъ сѣздѣ покойной интернаціоналки въ Лозаннѣ въ 1869 году была вотирована резолюція: „Уничтожить монополіи большихъ компаній желѣзныхъ дорогъ, которыя, подвергая рабочій классъ своимъ произвольнымъ законамъ, оскорбляютъ разомъ человеческое достоинство и индивидуальную свободу“. По редакціи своей эта резолюція очень схожа съ нынѣ иногда встрѣчаемыми въ прессѣ ораторскими сопоставленіями, о которыхъ мы говорили выше.

Берлинскій профессоръ Адольфъ Вагнеръ, съ которымъ, какъ говорятъ, князь Бисмаркъ иногда совѣтуется по экономическимъ вопросамъ, въ одномъ изъ своихъ сочиненій говоритъ, что „переходъ

железнодорожного хозяйства в руки казны есть этап на пути к социалистической цели. Только вследствие непонимания дела противники социализма могут это отрицать<sup>1)</sup>. В действительности это отрицают не только противники, но и многие сторонники социализма.

Мы позволяем себе думать, что переход железнодорожного хозяйства в руки казны не есть шаг к социализму, а представляет собою, смотря по условиям страны, в которой мера эта предпринимается,—этап к большему ее благоденствию или к вящему ее разорению. Переход железнодорожного хозяйства в руки казны был бы этапом на пути к социализму лишь в таком случае, если бы, затѣмъ, эксплуатация железныхъ дорогъ была основана, или могла бы быть основана, на базисѣ общественного производства такъ, чтобы каждый получалъ по мѣрѣ его нуждъ (коммунизмъ), или чтобы каждому былъ гарантированъ полный продуктъ его труда (собственно социализмъ). Но такъ какъ такой организациі железнодорожного хозяйства не существуетъ, и она не можетъ существовать безъ полного переустройства всего строя обществія по социалистической схемѣ (§ 5), то поэтому только наивные социалисты в выкупѣ железныхъ дорогъ и эксплуатациі ихъ, при настоящемъ государственномъ и общественномъ строеѣ, могутъ видѣть отдаленныя надежды на осуществленіе своихъ мечтаній. Когда на Лозанскомъ съѣздѣ интернаціоналки отставной машинистъ редактировалъ вышеприведенную резолюцію съѣзда, объ уничтоженіи частныхъ железнодорожныхъ обществъ, то онъ и члены съѣзда, конечно, желали этого уничтоженія потому, что частныя общества, по мнѣнію съѣзда, не оплачиваютъ полного продукта труда железнодорожного персонала, и съ такою же готовностію вотировали бы уничтоженіе казенной эксплуатациі, которая этотъ трудъ в действительности оплачиваетъ в меньшей степени и, во всякомъ случаѣ, не въ состояніи оплатить в большей степени.

Наконецъ, реалистическая школа учитъ, что принятіе тѣхъ или другихъ мѣръ в области народнаго хозяйства должно зависѣть отъ мѣста, времени и совокупности всѣхъ современныхъ обстоятельствъ дела. Согласно этому ученію, мы и представимъ, в самыхъ общихъ чертахъ, тѣ условія эксплуатациі русскихъ железныхъ дорогъ и обстоятельства русской жизни, которыя заставляютъ насъ по вопросу о казенной эксплуатациі железныхъ дорогъ держаться мнѣнія, в заключеніи сего высказываемаго.

Не подлежитъ никакому сомнѣнію, что казенная эксплуатация русскихъ железныхъ дорогъ принципиально весьма желательна, ибо рус-

---

<sup>1)</sup> Lehrbuch der Politischen Oeconomie.



ское государство въ принципѣ, въ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, не можетъ преслѣдовать никакихъ другихъ цѣлей, кромѣ цѣлей русскаго общаго блага. Желѣзныя дороги въ рукахъ правительства безсословнаго Царя не могутъ, и никогда сознательно не будутъ, служить орудіемъ сословныхъ или имущественныхъ привилегій, сознательнаго подержанія или водворенія неравенства, однимъ словомъ, онѣ могутъ служить лишь интересамъ русскаго народа, средствомъ къ приобщенію его къ высшимъ благамъ культуры—образованію и достатку. Какъ бы частный интересъ ни гармонировалъ съ общимъ интересомъ, но эта гармонія можетъ только болѣе или менѣе приближаться къ той принципиальной гармоніи, которая исторически существуетъ между видами русской Верховной Власти и безсословными, братски равноправными интересами и стремленіями русскаго народа. Русская Верховная Власть, въ сознаніи могущества желѣзныхъ дорогъ въ служеніи общему благу народа, съ самаго перваго шага развитія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, признала въ принципѣ, что желѣзныя дороги, въ видахъ государственныхъ и общественныхъ интересовъ, должны составлять достояніе государства или, что все равно,—народа, и должны эксплуатироваться казноу. Но исторія переходной эры нашего историческаго развитія, начиная преобразованіями Петра Великаго, положившая начало быстрому развитію производительныхъ силъ Россіи, самымъ неопровержимымъ образомъ указывала, что, при условіяхъ, сопровождающихъ эту переходную эру, которыя неизбѣжно будутъ существовать до тѣхъ поръ, покуда она не заключится въ органическое цѣлое, соотвѣтствующее историческимъ и почвеннымъ условіямъ русской жизни, — казенное хозяйство, за предѣлами дѣятельности отдѣльныхъ выдающихся личностей, всегда давало самые плачевные результаты. Никто не въ состояніи указать факты, которые въ какой бы то ни было степени могли бы доказать обратное. Впрочемъ, это лучше всего подтверждается различными изрѣченіями и указами нашихъ Государей, начиная съ Петра I, въ самыхъ рѣзкихъ чертахъ опредѣлявшими вредъ казеннаго хозяйства. При указанныхъ условіяхъ, Верховная Власть, оставляя желѣзныя дороги достояніемъ государства, отдала ихъ во временную эксплуатацію частнымъ обществамъ на концессионерныхъ началахъ, оставивъ за собою право самаго широкаго контроля и вмѣшательства.

Рѣшеніе это независимо отъ историческаго указанія неудобности казеннаго хозяйства въ переходную эру, нами переживаемую; было еще провѣрено при началѣ развитія сѣти желѣзныхъ дорогъ опытомъ казенной эксплуатаціи нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ (Николаевской, Одесской), давшимъ самые неудовлетворительные результаты. Впрочемъ, мы не особенно настаиваемъ на значеніи этихъ примѣровъ,

такъ какъ ихъ можно объяснять обстоятельствами случайнаго или личнаго характера, которыхъ можно было бы и избѣгнуть.

Вотъ дѣйствительное положеніе вопроса о частной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Желѣзныя дороги въ дѣйствительности составляютъ достояніе государства. Онѣ временно эксплуатируются частными обществами на концессионныхъ началахъ. Черезъ нѣсколько десятковъ лѣтъ всѣ желѣзныя дороги, со всѣмъ ихъ имуществомъ, перейдутъ въ полное распоряженіе казны, которая будетъ имѣть возможность безъ новыхъ денежныхъ жертвъ распорядиться дальнѣйшимъ веденіемъ желѣзнодорожнаго дѣла по своему усмотрѣнію. Независимо отъ сего, въ уставахъ желѣзныхъ дорогъ предвидѣна возможность выкупа желѣзныхъ дорогъ изъ частной эксплуатаціи до полнаго истеченія сроковъ концессіи. Правительство оставило за собою право широкаго контроля и имѣетъ не только *de facto*, но и *de jure*, право вмѣшательства въ эксплуатацію съ цѣлью направленія дѣла въ видахъ, для него желательныхъ. Тѣ десятки лѣтъ, которые остаются до окончанія дѣйствія уставовъ, если представляютъ продолжительное время для поколѣнія, находящагося нынѣ въ цвѣтѣ лѣтъ, то они не имѣютъ особенно существеннаго значенія для будущихъ поколѣній; ибо еще наши дѣти застанутъ время истеченія дѣйствія концессионерныхъ уставовъ. Однимъ словомъ, Верховная Власть не связала будущихъ поколѣній своимъ рѣшеніемъ о способѣ эксплуатаціи русской сѣти желѣзныхъ дорогъ. Между тѣмъ, въ вопросѣ объ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, у насъ начинается, какъ и почти во всѣхъ другихъ экономическихъ вопросахъ, рождатьсѣ явленіе выше сего указанное, которое мы назвали экономическимъ шатаніемъ.

Нѣкоторые лица недовольны такъ недавно водворенной частной эксплуатаціей желѣзныхъ дорогъ, еще далеко не установившейся, не направленной по надлежащимъ, наиболѣе цѣлесообразнымъ путямъ, и потому желаютъ выкупа желѣзныхъ дорогъ изъ концессионернаго пользованія частными обществами, дабы примѣнить казенную эксплуатацію; а тѣ, которые не вѣрятъ въ казенную эксплуатацію, желаютъ краткосрочнаго аренднаго пользованія желѣзными дорогами новыми арендаторами или, просто-напросто, совершенія какого-либо новаго экономическаго эксперимента, хотя покуда еще совсѣмъ не уясненнаго. Конечно, отдѣльныя личности, желающія подобныхъ мѣръ, пришли къ заключенію объ ихъ необходимости путемъ самостоятельной внутренней работы; но не подлежитъ также никакому сомнѣнію, что громадное большинство изъ нихъ этого желаютъ, подчиняясь только инертной силѣ подражанія, о которой мы говорили ранѣе, держащей русскую мысль до сего времени въ плѣну. Несомнѣнно, что они не могутъ удержаться, чтобы не поконировать князя Бисмарка, и имѣть нѣтъ дѣла до того, соответствующи-ли

явленія германской жизни, приведшей Бисмарка къ выкупу желѣзныхъ дорогъ, напимъ условіямъ или нѣтъ. Мѣры эти признаны цѣлесообразными великимъ человѣкомъ въ Германіи — подавай ихъ и намъ! — Вотъ и все разсужденіе.

Чтобы оцѣнить правильность сказанныхъ желаній, прежде всего надлежитъ уяснить, во что обойдется осуществленіе ихъ народному карману. Всякое желаніе въ частномъ, а тѣмъ болѣе въ народномъ хозяйствѣ, прежде всего, должно бы было возбуждать вопросъ: а сколько это будетъ стоить? Но у насъ, въ громадномъ большинствѣ случаевъ, вопросъ этотъ игнорируется. Какъ на общее явленіе можно указать на слѣдующее: когда россіянинъ производитъ расходы изъ собственного своего кармана, и то если у него этотъ карманъ довольно пустъ, то его житейскимъ дѣйствіямъ иногда предшествуетъ вопросъ: а сколько это будетъ стоить? Когда онъ производитъ расходы изъ кармана акціонерныхъ частныхъ обществъ—въ особенности, если онъ въ благосостояніи этого кармана непосредственно не заинтересованъ, то сказанный вопросъ рождается рѣже. А если ему приходится производить расходы изъ казеннаго кармана, то этотъ вопросъ обыкновенно совѣтъ не ставится. Не даромъ существуетъ народная поговорка: „Казна не убогая вдова, ее не оберешь“.

Мы иногда любимъ въ экономическихъ практическихъ вопросахъ высокіе полеты, уносящіе насъ изъ области земныхъ расчетовъ. Въ противномъ случаѣ замѣчаютъ: онъ мелко плаваетъ, — не широко охватилъ вопросъ.

Широта взглядовъ, полетъ мысли, конечно, суть признаки, отличающіе отъ посредственности. Но государственнымъ людямъ, передовымъ общественнымъ дѣятелямъ, при полетахъ, все-таки необходимо почаще дотрогиваться до земли. Былъ-ли до настоящаго времени, при разсужденіяхъ о водвореніи казенной эксплуатаціи, поставленъ вопросъ: а сколько это будетъ стоить? — Не былъ, и не только въ печати, но, насколько намъ извѣстно, — нигдѣ. Между тѣмъ, очень не мѣшало бы и въ данномъ случаѣ дотронуться до земли — до русской дѣйствительности. Казалось бы даже, что это нужно было сдѣлать, начиная серьезную рѣчь о необходимости немедленнаго водворенія казенной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. Мы не имѣемъ возможности отвѣтить на этотъ вопросъ хотя бы достаточно точно. Для этого потребовалась бы совершенно самостоятельная и обширная работа, а также наличие многихъ такихъ данныхъ, которыми мы не располагаемъ. Уставы желѣзныхъ дорогъ предвидятъ условія выкупа ихъ изъ эксплуатаціи, производимой частными обществами на концессионерныхъ началахъ, до срока окончанія концессій, но только послѣ извѣстнаго числа лѣтъ

(15—20) со дня утверждения уставовъ. Слѣдовательно, для тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, для которыхъ указанный срокъ не вышелъ, выкупъ могъ бы быть произведенъ только по взаимному соглашенію правительства и общества. Затѣмъ, сказанныя условія опредѣлены не совсѣмъ однообразно. Такимъ образомъ, для отвѣта на поставленный вопросъ, необходимо было бы рассмотретьъ сперва каждую дорогу въ отдѣльности и потомъ уже подвести итоги. Было бы очень желательно, чтобы такая работа была составлена.—Но можетъ быть указанный вопросъ не подымался въ томъ предположеніи, что такъ какъ дѣйствительно сѣтъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ выстроена почти исключительно на средства государства, то думаютъ, что выкупъ желѣзныхъ дорогъ ничего не будетъ стоить. Это предположеніе неосновательно. Конечно, почти нигдѣ въ Европѣ выкупъ этотъ не можетъ стоить такъ сравнительно мало, какъ въ Россіи; но, съ другой стороны, также врядъ-ли въ какомъ либо перво-классномъ европейскомъ государствѣ нынѣ было бы такъ стѣснительно производить новыя финансовыя жертвы на выкупъ желѣзныхъ дорогъ, какъ въ Россіи. Не слѣдуетъ забывать, что финансовыя отношенія государства къ обществамъ опредѣлены Высочайше утвержденными уставами; что выкупъ не можетъ быть произведенъ иначе, какъ согласно этимъ уставамъ; что при выкупѣ биржевая стоимость всѣхъ желѣзнодорожныхъ бумагъ, находящихся въ обращеніи: гарантированныхъ на сумму около 640 милл. руб. кред. и негарантированныхъ на сумму около 172 милл. руб. кред. — несомнѣнно повысится; что бумаги эти находятся преимущественно въ рукахъ заграничныхъ банкировъ, имѣющихъ влияние на наши финансовыя операціи, что согласно уставамъ желѣзныхъ дорогъ, при выкупѣ, во многихъ случаяхъ, нельзя будетъ погашать сумму выкупа долгами общества по гарантіи казной аціи и облигаціи; и что, наконецъ, даже простая переверстка гарантированныхъ желѣзнодорожныхъ бумагъ въ другого рода обязательства потребуетъ жертвъ вслѣдствіе того финансоваго положенія, въ которомъ мы находимся. Если эти послѣднія жертвы выразятся увеличеніемъ капитальной суммы только на 5%, то уже въ результатѣ получится цифра 32 м. руб. кр. Такимъ образомъ, имѣется основаніе думать, что выкупъ желѣзныхъ дорогъ потребуетъ новыхъ финансовыхъ жертвъ въ десятки милліоновъ рублей, которые, сравнительно съ общою стоимостью русскихъ желѣзныхъ дорогъ, доходящей до 1,350 м. кр. рублей, незначительны; но сами по себѣ, при настоящемъ нашемъ финансовомъ положеніи, представляютъ сумму не маловажную. Что выкупъ вызоветъ новыя финансовыя жертвы,—это показываетъ примѣръ выкупа Харьковско-Николаевской желѣзной дороги, потребовавшего весьма существенныхъ жертвъ, ибо негарантированныя бумаги, находившіяся въ частныхъ рукахъ, неимѣвшія почти никакой

дѣльности, были замѣнены бумагами гарантированными.

Чѣмъ-же вызывается желаемая ломка въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, еще только начинающемъ устанавливаться,—ломка, требующая финансовыхъ жертвъ? Злоупотребленіями, неудовлетворительнымъ управленіемъ дѣломъ и несоотвѣтствующими общему благу началами, присутствующими частной эксплуатаціи.

Разсмотримъ эти мотивы въ отдѣльности. Не мы, конечно, будемъ утверждать, что въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ не было и нѣтъ злоупотребленій. Но, тѣмъ не менѣе, впечатлѣнія злоупотребленій у людей, живущихъ не одними нервами,—не должны исключать логики. На чемъ основывались и основываются эти злоупотребленія? Развѣ когда-либо русскими законоположеніями представлялось частнымъ обществамъ строить желѣзныя дороги и распоряжаться ими какъ частнымъ имуществомъ? Развѣ государство не оставило за собою права не только дѣятельнаго контроля, но и вмѣшательства въ желѣзнодорожное хозяйство въ теченіи всего времени, начиная отъ образованія общества до ликвидаціи его дѣль? Прочтите „Исторію желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи“ Головачева—одного изъ наиболѣе искреннихъ, послѣдовательныхъ и безопадныхъ критиковъ русскаго желѣзнодорожнаго строительства,—и вы поймете, на чемъ основывались всѣ злоупотребленія при желѣзнодорожномъ строительствѣ. Укажите намъ хотя на одинъ общій фактъ злоупотребленія въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, который не могъ бы быть предупрежденъ, вслѣдствіе въ дѣйствительности несуществующаго, *de jure* и въ особенности *de facto*, ограниченія права контроля или вмѣшательства государства,—или вслѣдствіе фактической невозможности его предупредить при соотвѣтствующихъ орудіяхъ дѣйствія. Если такихъ злоупотребленій никто указать не можетъ, то не логичнѣе ли противъ нихъ организовать соотвѣтствующій правительственный дѣятельный контроль, нежели производить ломку существующей системы эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, связанную съ финансовыми жертвами и, затѣмъ, организовать новую систему эксплуатаціи, въ прѣлесообразности практическихъ результатовъ которой никто не можетъ быть увѣренъ? Вѣдь такой увѣренности быть не можетъ, въ силу условій, при которыхъ производились тѣ самыя злоупотребленія, искоренять которыя намѣреваются казенной эксплуатаціей,—въ силу той почвы, на которой было возможно на глазахъ всей Россіи воспроизводить желѣзнодорожныя хищенія.

Что касается неудовлетворительности управленія желѣзными дорогами, въ смыслѣ неудовлетворительнаго исполненія ими своего назначенія, то нужно имѣть въ виду, что удовлетворительность управленія—есть понятіе относительное. Аттестація объ удовлетворительности или неудовлетворительности имѣеть, прежде всего, значеніе въ зависимости

отъ того, къмъ она дается, и затѣмъ отъ того, по сравненію съ чѣмъ именно она дается. Аттестация правительственныхъ органовъ въ этомъ вопросѣ, конечно, имѣетъ первостепенное значеніе. Въ Бозѣ почившій Императоръ Александръ II, еще до послѣдней восточной войны, вслѣдствіе желѣзнодорожныхъ злоупотребленій и неисправностей, изволилъ учредить комиссію для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, назначивъ предсѣдателемъ ея одного изъ высшихъ сановниковъ Имперіи, покойнаго графа Э. Т. Баранова. Комиссія эта существуетъ и донынѣ, но добытыя ею данныя и окончательныя ея мнѣнія уже общеизвѣстны. Комиссія въ результатѣ нашла, что главный, если не единственный, недостатокъ желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи заключается въ отсутствіи соотвѣтствующаго контроля и правительственнаго направленія желѣзнодорожныхъ обществъ, согласно тѣмъ обязанностямъ и правамъ, которыя въ этомъ отношеніи лежатъ на правительствѣ и ему предоставлены. Она нашла неудовлетворительность управленія желѣзными дорогами, главнымъ образомъ, не въ самыхъ дѣйствіяхъ желѣзнодорожныхъ администрацій, а въ тѣхъ нормахъ и гарантіяхъ, съ которыми эти дѣйствія должны сообразоваться, и которыми онѣ должны регулироваться. Поэтому, изыскивая послѣдовательно различные мѣры, способныя улучшить желѣзнодорожное дѣло, комиссія окончательно остановилась на проектѣ органическаго желѣзнодорожнаго устава, который дастъ, по мнѣнію комиссіи, именно тѣ нормы и гарантіи, вслѣдствіе отсутствія которыхъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ существуютъ злоупотребленія и неисправности. Очевидно, что такой выводъ изслѣдованій комиссіи графа Баранова совершенно противоположенъ тѣмъ взглядамъ, какіе могутъ привести къ совѣтамъ—водворить теперь-же правительственную эксплуатацію, ибо несомнѣнно, что управлять значительно труднѣе и сложнѣе, нежели контролировать и направлять. И дѣйствительно, комиссія графа Баранова была очень далека отъ подобныхъ совѣтовъ. Министерство Путей Сообщенія, по докладу котораго была учреждена комиссія графа Баранова, совершенно раздѣляетъ въ общемъ выводы комиссіи, ибо, независимо отъ ея изслѣдованій, оно всегда приписывало желѣзнодорожныя злоупотребленія и неисправности недостаточности контроля и фактическаго вліянія правительства на желѣзнодорожное дѣло, вслѣдствіе неизмѣнія для сего въ его распоряженіи надлежащихъ средствъ. Оно не раздѣляетъ только нѣкоторыхъ мѣръ, преимущественно организаціоннаго характера, которыя проектировала комиссія, предполагая замѣнить ихъ другими мѣрами, ведущими, по его мнѣнію, къ той же цѣли. Оно также, судя по опубликованнымъ документамъ, находитъ, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ комиссія преувеличила дурныя стороны желѣзнодорожнаго хозяйства частныхъ обществъ,—и рассчитываетъ, что если въ его распо-

раженіе будутъ даны надлежащія средства, которыхъ оно тщетно такъ долго добывается, то, безъ организаціи новыхъ учрежденій, — само устранить эти дурныя стороны.

Въ только что изложенномъ нами содержится одно обстоятельство, которое служить характернымъ признакомъ казеннаго хозяйства въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Многіе годы говорятъ о желѣзнодорожныхъ злоупотребленіяхъ и неисправностяхъ, которыя, конечно, вызываютъ миллионныя непроизводительныя затраты народныхъ силъ. Органъ, вѣдающій желѣзными дорогами, признаетъ необходимымъ, для устраненія этихъ злоупотребленій и неисправностей, увеличеніе своихъ силъ. Дѣйствительно, какъ численность личнаго состава Министерства Путей Сообщенія, такъ и вознагражденіе, имъ получаемое, несоразмѣрно малы съ обязанностями, на немъ лежащими. Время идетъ, страна теряетъ миллионы, благодаря извѣстнымъ правительству обстоятельствамъ, но одновременно для того, чтобы добиться десятковъ тысячъ на организацію средствъ, къ ихъ устраненію, нужны годы времени, сотни соображеній и тысячи бумагъ. Когда читаешь послѣ этого статьи о необходимости немедленнаго водворенія, при этихъ условіяхъ, казенной эксплуатаціи, — статьи, часто дышущія желаніемъ общаго блага, построенныя на логическихъ отвлеченностяхъ, — право, иногда думаешь: да откуда же взялся авторъ этихъ статей, — не слетѣлъ-ли онъ къ намъ съ луны?..

Изъ остальныхъ правительственныхъ органовъ, военное вѣдомство едва-ли не болѣе всѣхъ интересуется вопросомъ о правильной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. Изъ опубликованныхъ документовъ видно, что оно осталось довольнымъ желѣзнодорожнымъ персоналомъ и его дѣятельностью въ минувшую мобилизацію арміи и, на сколько намъ извѣстно, совершенно не пропагандируетъ, при настоящихъ условіяхъ, общей эксплуатаціи всей сѣти желѣзныхъ дорогъ казною. Большинство и даже, скажемъ, значительное большинство желѣзнодорожныхъ специалистовъ, т. е. лицъ, знакомыхъ съ этимъ дѣломъ въ теоріи и посвятившихъ себя ему, и при томъ такихъ, капиталъ которыхъ заключается лишь въ трудѣ и знаніяхъ, а потому матеріально мало заинтересованныхъ въ томъ — будутъ-ли желѣзныя дороги эксплуатироваться казною или частными обществами, — будутъ указывать на различные недостатки въ эксплуатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ, но навѣрное не выразить мнѣнія, что она идетъ менѣе удовлетворительно, нежели могла бы идти при казенной эксплуатаціи. Пресса постоянно указываетъ на различныя неисправности въ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, часто справедливо, часто преувеличивая, часто основываясь на выдуманныхъ фактахъ; но, все-таки, большинство прессы, не только такъ называемой либеральной, но и консервативной, совѣтъ не раздѣляетъ мнѣнія, что казенная эксплоа-

тація желѣзныхъ дорогъ будетъ лучше эксплуатаціи частными обществами. Тѣ, которые говорятъ, что русскія желѣзныя дороги, въ смыслѣ исполненія ими своего назначенія, т. е. въ эксплуатаціонномъ смыслѣ, управляются неудовлетворительно, какой же именно критеріумъ принимаютъ для сравненія? Если они говорятъ это просто, въ томъ смыслѣ, что можно желать болѣе удовлетворительной эксплуатаціи, то, конечно, желать этого не только можно, но и должно. Можно также съ увѣренностію рассчитывать, что эксплуатація желѣзныхъ дорогъ частными обществами, хотя бы вслѣдствіе постоянного воздѣйствія прессы и общественнаго мнѣнія, вызывающаго извѣстныя мѣропріятія, со стороны правительства и самыхъ желѣзныхъ дорогъ, будетъ постоянно улучшаться. Лица, занимающіяся специально русскимъ желѣзнодорожнымъ дѣломъ, знаютъ, что желѣзныя дороги въ настоящее, напримѣръ, время вообще управляются лучше, нежели до послѣдней войны и начала изслѣдованій комиссіи графа Баранова, и что, въ общемъ, это дѣло постепенно совершенствуется. Мы повторяемъ, что собственно эксплуатація желѣзныхъ дорогъ частными обществами только что начинаетъ развиваться, и что, поѣтому, объ окончательныхъ результатахъ, которые можетъ дать этого рода эксплуатація,—судить преждевременно. Это дѣло крайне сложное и большое. Нужно было учиться желѣзнодорожному дѣлу, начиная съ азовъ, создавать желѣзнодорожный персоналъ, вырабатывать извѣстные административные, хозяйственные и техническіе приемы и нормы. Какъ это все нужно дѣлать—легко пишется, при знакомствѣ съ верхами различныхъ заграничныхъ брошюръ; но далеко не такъ легко дѣлается на практикѣ. Въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ все преимущественно дается опытомъ. А этотъ путь, хотя и вѣрный, но очень долгій. Если необходимы годы времени для того, чтобы организовать удовлетворительную частную администрацію, удовлетворительное веденіе хозяйства въ большомъ имѣніи, фабрикѣ и т. п., то понятно, что нужно не одинъ десятокъ годовъ, чтобы организовать въ Россіи такое громадное и совершенно новое дѣло, какъ эксплуатація болѣе 20000 верстъ желѣзнодорожныхъ путей. Въ дѣйствительности же начали обращать серьезное вниманіе на организацію эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, т. е. на эксплуатаціонные вопросы, только въ первой половинѣ семидесятыхъ годовъ; до того же времени всѣ силы, все вниманіе было отвлечено горячкою желѣзнодорожнаго строительства.

Если же фраза: „неудовлетворительная эксплуатація желѣзныхъ дорогъ частными обществами“ употребляется по сравненію съ какою-либо другой эксплуатаціей, съ другимъ хозяйствомъ,—то съ какими именно? Не съ казенной-ли эксплуатаціей желѣзныхъ дорогъ? Неудовлетворительные результаты первыхъ опытовъ эксплуатаціи этого рода—общеизвѣстны. Мы не считаемъ покуда удобнымъ касаться подробностей



новыхъ опытовъ казенной эксплуатаціи,—въ особенности, въ виду того, что прошло мало времени отъ ихъ начала, и потому все можетъ быть объясняемо этимъ обстоятельствомъ; но, взамѣнъ сего позволяемъ себѣ выразить увѣренность, что никто изъ людей искреннихъ и знающихъ дѣло не скажетъ, что эта эксплуатація ведется удовлетворительнѣе, нежели въ большинствѣ частныхъ обществъ. Не съ другими-ли какими-либо хозяйственными или коммерческими казенными управленіями сравниваютъ частное желѣзнодорожное хозяйство? Пусть же намъ укажутъ, за самыми рѣдкими исключеніями, такія казенныя управленія, въ которыхъ казенное хозяйство велось бы лучше эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. Пропагандисты казенной эксплуатаціи русскихъ дорогъ на этотъ счетъ осторожны и систематически избѣгаютъ даже намековъ на подобныя сравненія.

Наконецъ, можетъ быть эксплуатацію русскихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ сравниваютъ съ эксплуатаціей заграничныхъ? Но въ такомъ случаѣ нужно указать—съ какими именно. Желѣзныя дороги однихъ западныхъ государствъ эксплуатируются превосходно, другихъ посредственно и, наконецъ, нѣкоторыхъ совсѣмъ скверно.

Въ Европѣ, какъ почти единогласно признаютъ всѣ авторитеты, желѣзныя дороги эксплуатируются лучше всего въ Англіи,—частными обществами. Затѣмъ, по нашему мнѣнію, очень хорошо эксплуатируются желѣзныя дороги, находящіяся въ рукахъ большихъ французскихъ компаній. Эксплуатація этихъ дорогъ дѣйствительно можетъ быть поставлена намъ въ примѣръ почти во всѣхъ отношеніяхъ. Затѣмъ, мы уже не можемъ сказать того же самаго о Германіи. Тамъ многія стороны желѣзнодорожнаго дѣла идутъ лучше нашихъ, но есть немало и такихъ, которыхъ никакъ ставить намъ въ примѣръ нельзя. То же, но еще въ большей степени, можно сказать объ австрійскихъ и итальянскихъ дорогахъ. Затѣмъ, при этихъ сравненіяхъ, не слѣдуетъ упускать изъ виду относительной молодости русскихъ желѣзныхъ дорогъ и характера русскаго человѣка. Въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ играетъ громадную роль пунктуальность и аккуратность, т. е. такія качества, которыми такъ отличаются нѣмцы и которыя намъ мало присущи. У насъ народъ чрезвычайно смѣтливый, быстро понимаетъ дѣло, весьма выносливый; если затронуть нѣкоторыя струны его души, какъ это было во время усиленной перевозки войскъ въ послѣднюю войну, то онъ будетъ работать какъ волъ, не раздвываясь и почти не отдыхая десятки дней, но пунктуальность и аккуратность,—столь необходимыя для желѣзнодорожной эксплуатаціи,—не въ его характерѣ, а потому у насъ всѣ желѣзнодорожныя неисправности преимущественно основываются на этой чертѣ характера народа.

Было время, когда мы были готовы всѣ заграничныя желѣзнодоро-

рожные порядки ставить себѣ въ примѣръ. Но эта манія уже понемногу проходить, не только у людей, специально занимающихся желѣзнодорожнымъ дѣломъ, но и у публики. Уже теперь часто публика признаетъ, что въ Россіи по желѣзнымъ дорогамъ, вообще говоря, путешествовать удобнѣе, нежели за границею, и дешевле, несмотря на правительственный налогъ. Товарные наши тарифы, въ общемъ, также не дороже, нежели за границею, а по сравненію съ желѣзными дорогами нѣкоторыхъ западныхъ странъ,—гораздо дешевле. Аккуратности и пунктуальности въ перевозкѣ—дѣйствительно меньше. Расходы наши по сравненію съ заграничными—велики, чему главною причиною служить нашъ курсъ и общее наше экономическое состояніе.

Посмотримъ теперь, каковы начала, присущія частной эксплуатаціи, которыя заставляютъ давать предпочтеніе казенной. Стимуломъ частной эксплуатаціи служитъ личный интересъ компаніи, а казенной—общее благо; между тѣмъ, воздѣйствія личнаго интереса не всегда въ результатѣ гармонируютъ съ общимъ благомъ. Вопросъ о гармоніи интересовъ—есть вопросъ очень старый въ экономической наукѣ. Классическая политическая экономія признаетъ существованіе полной гармоніи между личными и общимъ интересами. Соціализмъ совершенно отрицаетъ эту гармонію, а потому требуетъ искусственнаго ея созданія посредствомъ проповѣдуемой имъ организаціи общежитія. Реалисты признаютъ, что такая гармонія не всегда сама собою осуществляется въ жизни, а потому и требуютъ государственнаго вмѣшательства въ тѣхъ случаяхъ, когда это необходимо для поддержанія таковой.

Мы уже сказали, что въ принципѣ казенная эксплуатация можетъ лучше осуществлять общее благо, нежели частная. На практикѣ же, покуда, мы не думаемъ, чтобы казенная эксплуатация дѣйствительно была способна произвести это осуществленіе лучше частной. Противъ недостатка частной эксплуатаціи имѣется вѣрный коррективъ—государственный дѣятельный контроль. Организация такого контроля—дѣло не легкое, но, несомнѣнно, въ большей или меньшей степени, скоро осуществимое. Это—вопросъ преимущественно денежный и даже, сравнительно съ тою пользою, которую контроль этотъ можетъ принести,—несомнѣнно вопросъ дохода, а не расхода казны. Найти же и осуществить коррективъ, который бы желаніе достиженія общаго блага въ казенной эксплуатаціи привелъ въ результатѣ къ дѣйствительному его осуществленію,—въ объемѣ большемъ, нежели это общее благо можетъ быть достигнуто частной эксплуатаціей,—будетъ дѣломъ несравненно болѣе труднымъ, такъ какъ отсутствіе этого корректива основывается на современныхъ историческихъ условіяхъ нашей жизни. Коррективъ этотъ можетъ быть достигнутъ только путемъ историческимъ-же, когда переживаемая

нами переходная эра выльется въ опредѣленные формы. Настоящая бюрократическая машина заключаетъ въ себѣ такія черты, которыя не даютъ никакого основанія разсчитывать, чтобы казенное хозяйство въ большихъ размѣрахъ могло итти удовлетворительно.

Разсмотримъ нѣкоторыя изъ этихъ чертъ, въ примѣненіи къ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ.

1) Казенная эксплуатація, при настоящемъ порядкѣ казеннаго управленія, будетъ имѣть первымъ послѣдствіемъ полную централизацію. Чтобы при централизаціи управлять такимъ громаднымъ дѣломъ, какъ желѣзнодорожное хозяйство, нужно, конечно, очень сильную центральную машину. Для типа такой машины нѣтъ образцовъ. Его нужно создать. При созданіи его встрѣтятся, прежде всего, сильное препятствіе въ подраздѣленіи предѣловъ вліянія на эту машину нынѣ дѣйствующихъ центральныхъ вѣдомствъ. Существуетъ нѣсколько правительственныхъ вѣдомствъ, въ большей или меньшей степени заинтересованныхъ, отвѣтственныхъ или компетентныхъ въ той или другой отрасли желѣзнодорожнаго хозяйства; въ силу этого, ни одно изъ этихъ вѣдомствъ не ослабитъ возможности своего вліянія на дѣло—не уступить своихъ правъ, связанныхъ съ отвѣтственностью, за собою признаваемою. Эта коллизія правъ и отвѣтственностей служила одною изъ главныхъ причинъ замедленія въ организаціи дѣятельнаго государственнаго желѣзнодорожнаго контроля. Она-же составитъ сугубое препятствіе къ правильной выработкѣ типа центрального учрежденія, долженствующаго управлять казенными дорогами. Этому центральному учрежденію не будутъ даны иныя права, какъ соотвѣствующимъ учрежденіямъ, болѣе или менѣе одинаковаго съ нимъ ранга, въ общегосударственномъ управленіи. Подобныя же права не дадутъ возможности центральному управленію дѣятельно управлять казенной эксплуатаціей, т. е. будутъ служить неизбѣжной причиною несоотвѣтствующаго веденія желѣзнодорожнаго хозяйства.

Эксплуатація желѣзныхъ дорогъ есть дѣло крайне живое. Оно требуетъ болѣе или менѣе быстраго разрѣшенія вопросовъ, иначе будетъ тормозить торговую и промышленную жизнь. Въ частныхъ обществахъ начальники службъ и управляющіе дорогами уполномочиваются на такія дѣйствія, которыхъ часто не будетъ имѣть права предпринимать центральный органъ эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Онъ долженъ будетъ испрашивать утвержденія министра, которое въ свою очередь весьма нерѣдко можетъ воспослѣдовать только по сношеніи съ другими вѣдомствами. Правленія частныхъ обществъ нынѣ разрѣшаютъ такіе вопросы, которые, въ порядкѣ управленія казеннымъ хозяйствомъ, должны будутъ черезъ центральный органъ и министра восходить до комитета министровъ и государственнаго совѣта. Всѣ эти процедуры, присущія

существующей государственной организации, даже если онъ будутъ совершаться безъ замедлений, т. е. въ очередь съ другими дѣлами, несомнѣнно установятъ такую медленность теченія дѣлъ казенной эксплуатаціи, которая едва-ли послужитъ къ ея улучшенію. Въ настоящее время, какъ извѣстно, дѣла, вступающія въ высшія государственныя управления, ожидаютъ очереди рѣшенія по годамъ, ибо каждый человекъ, каждое учрежденіе располагаетъ въ теченіи года не болѣе какъ 366-ю днями, и то только въ высочайшій.

2) Ограниченіе права центрального учрежденія, вѣдающаго казенными дорогами, по той-же логикѣ и, можно сказать, закону организационной симметріи ранговъ, присущей почти всякой бюрократіи, будетъ перенесено на провинціальныя органы, а затѣмъ, въ предѣлахъ веденія провинціальныя органовъ—послѣдовательно съ низшей на низшую инстанцію. Такое послѣдовательное ограниченіе правъ установить крайнюю медленность въ теченіи не только болѣе важныхъ, но и всѣхъ эксплуатационныхъ дѣлъ до самыхъ мелочныхъ. Здѣсь, кстати, замѣтить, что такъ какъ у насъ уже многіе десятки лѣтъ почти всѣ грамотные люди, если не служатъ въ военной службѣ и не принадлежатъ къ купеческому званію, то состояли или состоятъ въ чиновникахъ,—поэтому бюрократическая закваска такъ вкоренилась въ нашъ образъ мыслей, что бюрократическія приемы въ нѣкоторой степени перешли и въ дѣла частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, что приноситъ ему не мало вреда. Такимъ образомъ, для улучшенія желѣзнодорожной эксплуатаціи, вмѣсто того, чтобы бюрократическій духъ доводить до апогея его развитія, надлежало бы, напротивъ, устранить ту степень его, которая нынѣ вѣдрилась въ столь живое дѣло, по сущности своей не допускающее канцеляризма.

3) Въ результатѣ, все-таки, казенныя желѣзныя дороги не будутъ вѣдаться однимъ какимъ либо вѣдомствомъ, хотя бы съ весьма ограниченными правами, послѣдовательно расширяющимися отъ низшихъ инстанцій этого вѣдомства въ высшія и затѣмъ преимущественно сосредоточивающимися въ высшихъ общихъ учрежденіяхъ государственнаго управления. Нѣкоторыя вѣдомства сохранятъ свое вліяніе и на низшія инстанціи учрежденія, вѣдающаго желѣзными дорогами, черезъ посредство своихъ низшихъ органовъ. Такъ, напримѣръ, дѣла общаго благоустройства будутъ подлежать, въ извѣстной мѣрѣ, вѣдѣнію низшихъ инстанцій Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, весь контроль будетъ вѣдаться низшими инстанціями Государственнаго Контроля и т. д.

Эта многочисленность вліяній на казенную эксплуатацію различныхъ, другъ отъ друга независимыхъ вѣдомствъ, это подраздѣленіе обязанностей и отвѣтственности—еще болѣе усилятъ медленность въ теченіи дѣлъ, для разрѣшенія коихъ потребуются не только сношенія между учрежде-

ніями одного и того же вѣдомства, но также и сношенія между различными, другъ отъ друга не зависящими вѣдомствами, и—что самое главное—подорвать необходимое единство власти и отвѣтственности.

Извѣстно, что разложеніе въ какомъ либо дѣлѣ отвѣтственности на многія единицы, да еще другъ отъ друга независимыя, въ результатѣ, на практикѣ, обыкновенно уничтожаетъ всякую отвѣтственность.

4) Неизбѣжная централизація желѣзнодорожнаго дѣла въ Петербургѣ и, какъ слѣдствіе ея, ограниченіе правъ провинціальныхъ органовъ будутъ имѣть послѣдствіемъ крайнее стѣсненіе мѣстныхъ экономическихъ интересовъ. Лица, имѣющія въ провинціи постоянныя отношенія къ желѣзнымъ дорогамъ, должны будутъ, по многимъ дѣламъ, нынѣ разрѣшаемымъ на мѣстѣ, обращаться въ Петербургъ.

Всѣмъ русскимъ провинціальнымъ людямъ, живущимъ не кабинетной живнью, хорошо извѣстно, чего стоитъ и что значить такая система веденія житейскихъ дѣлъ.

5) Съ ограниченіемъ правъ непреложно связано ограниченіе отвѣтственности; но, кромѣ того, эта отвѣтственность въ бюрократическомъ хозяйствѣ принимаетъ совершенно другой характеръ. Въ бюрократическомъ хозяйствѣ каждый отвѣчаетъ не за такія хозяйственныя дѣйствія, которыя дали дурные результаты, если такіе результаты возможно было предвидѣть,—каковая отвѣтственность практикуется въ эксплуатаціи частными обществами,—а за такія дѣйствія, которыя превосходятъ узкій объемъ данныхъ правъ, или же несоотвѣтствуютъ законоположеніямъ, а равно предписаніямъ. Въ хозяйствѣ частныхъ обществъ объемъ полномочій и правъ опредѣляется довѣріемъ, а потому представляетъ величину пережвѣнную, видоизмѣняющуюся вмѣстѣ съ лицомъ, занимающимъ извѣстный постъ и результатами его дѣйствій. Въ казенномъ хозяйствѣ объемъ полномочій представляетъ величину постоянную, опредѣляющуюся по рангу, по мѣсту, внѣ зависимости отъ того, кто это мѣсто занимаетъ. Такой способъ опредѣленія объема правъ и отвѣтственности, неизбѣжно присущій казенному хозяйству, несомнѣнно носитъ въ себѣ задатки неустойчивости казенной эксплуатаціи.

6) Матеріальное обезпеченіе агентовъ несомнѣнно имѣетъ значительное вліяніе на то или другое ихъ поведеніе. Правительство, при настоящихъ условіяхъ, не можетъ во многихъ случаяхъ вознаграждать желѣзнодорожныхъ агентовъ внѣ тѣхъ табелей и нормъ, которыя сложились временемъ, хотя лица, поставленныя во главѣ дѣла, будутъ вполне сознавать, что вознагражденіе, полагаемое по этимъ табелямъ и нормамъ, ведетъ къ неудобнымъ послѣдствіямъ. Частныя общества и учрежденія относительно вліянія, которое имѣетъ матеріальное вознагражденіе служащихъ на общій ходъ дѣла, выработали путемъ опыта совершенно

иния возрѣнія, нежели тѣ, какія существуютъ въ учрежденіяхъ казенныхъ. Но, тѣмъ не менѣе, въ результатъ, по крайней мѣрѣ многіе служащіе найдутъ себѣ эквивалентъ потери непосредственнаго вознагражденія въ уменьшеніи производительности работы, въ побочныхъ дѣлахъ и въ другого рода источникахъ. Бюрократизмъ, въ особенности въ Россіи, имѣя дѣло съ безконечнымъ разнообразіемъ явленій общественной, естественно обращаетъ прежде всего вниманіе на внѣшнюю сторону этихъ явленій, на то, что, на первый взглядъ, проще, и соотвѣтственно сему принимаетъ мѣры, имѣющія цѣлью регулировать общественныя явленія. Во всякомъ хозяйствѣ самыя простыя расходныя статьи представляютъ расходы на личный составъ; въ особенности эти статьи расхода являются наиболѣе простыми въ такихъ хозяйствахъ, гдѣ пониманіе остальныхъ расходовъ требуетъ техническихъ и коммерческихъ знаній и опытности. Вотъ почему въ бюрократической системѣ болѣе всего обращается вниманіе на расходы по личному составу. Между тѣмъ, сплошь да рядомъ, усердное сокращеніе такихъ расходовъ на тысячи рублей имѣетъ послѣдствіемъ убытки въ народномъ хозяйствѣ на десятки и сотни тысячъ рублей. Кто изъ живущихъ не кабинетной жизнью не знаетъ массы примѣровъ, это подтверждающихъ?

7) Характеръ отношеній всякаго правительства и его органовъ къ частнымъ лицамъ, по имущественнымъ дѣламъ, отличается отъ характера отношеній, по таковымъ же дѣламъ, между частными лицами и представителями частныхъ обществъ. Это отлчіе дѣлается еще болѣе рѣзкимъ при бюрократическомъ управленіи. Отношеніе правительственныхъ органовъ къ частнымъ лицамъ носитъ характеръ попечительства, болѣе или менѣе исключаящей равноправность, особенно, если „попечительство“, какъ обыкновенно бываетъ, переходитъ въ „начальственность“. Отношенія представителей частныхъ обществъ къ частнымъ лицамъ *de jure* равноправныя. Изъ этого истекаютъ слѣдующія послѣдствія. Частныя общества удовлетворяютъ интересы частныхъ лицъ на сколько это согласно съ ихъ собственнымъ интересомъ и съ ихъ правами, государствомъ предоставленными. Если эти права превзойдены,—истецъ идетъ за защиты своихъ интересовъ къ суду, на началахъ *de jure* и *de facto* равноправныхъ. Если эти права не превзойдены, или вообще дѣло не поддается судебному рѣшенію, но тѣмъ не менѣе интересы его нарушены,—онъ ищетъ защиты у правительства, которому уставы общества открываютъ право вмѣшательства. Но при принятіи того или другого рѣшенія, правительственные органы имѣютъ возможность выслушать и рассмотреть доводы обѣихъ сторонъ, а потому и дать рѣшеніе; болѣе или менѣе уравновѣшивающее интересъ частнаго лица съ интересомъ частной компаніи, который болѣею частью связанъ

и съ интересами государственной казны. Кромѣ того, интересъ частныхъ лицъ находитъ защиту въ прессѣ, которая совершенно свободна по отношенію частныхъ обществъ. Удовлетвореніе интересовъ частныхъ лицъ правительственными органами носить характеръ попечительства, а потому, прежде всего, часто денежный интересъ казны, при такихъ удовлетвореніяхъ, на практикѣ не принимается достаточно во вниманіе, ибо всякій истецъ всегда можетъ пониматься какъ бѣднякъ по сравненію съ казной русской Имперіи. Тутъ нѣтъ корректива въ видѣ интереса частной компаніи. Конечно, милость есть дѣло хорошее, но не при 20 милліонахъ ежегоднаго желѣзнодорожнаго дефицита. Но если разъ правительственные органы найдутъ, что интересъ частнаго лица не долженъ быть удовлетворенъ, то въ силу характера попечительства, на практикѣ уже будетъ нѣсколько потруднѣе искать себѣ защиты въ высшихъ инстанціяхъ, въ судахъ, да также и въ прессѣ.

8) При существующемъ характерѣ нашей администраціи, вообще, можно не безъ основанія полагать, что правительственный контроль, по отношенію дѣйствій частной эксплуатаціи, можетъ быть болѣе дѣятеленъ и энергиченъ, нежели по отношенію казенной.

9) Наконецъ, при казенной эксплуатаціи громадныя желѣзнодорожныя доходы и расходы должны входить въ государственную роспись на общемъ основаніи, для чего смѣты должны составляться едва-ли не въ началѣ года. Подобныя смѣты, конечно, далеко не будутъ совпадать съ дѣйствительностью; слѣдовательно, введеніе въ роспись расходовъ и доходовъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ сдѣлаетъ ее еще болѣе проблематическою. Разъ же желѣзнодорожныя смѣты войдутъ въ государственную роспись,—измѣненія ихъ, вызываемыя дѣйствительностью, которую невозможно было предвидѣть при столь заблаговременномъ составленіи смѣты, должны будутъ итти общимъ порядкомъ, для сего установленнымъ, съ кучею формальностей и проволочкою времени. Въ результатѣ—или расходы будутъ производиться въ силу необходимости, виѣ законоположеніями установленнаго порядка, или будетъ страдать все дѣло, и вмѣстѣ съ тѣмъ торговля и промышленность. То и другое одинаково представляетъ громадное зло для государственнаго хозяйства. Въ Бельгіи, гдѣ желѣзнодорожный оборотъ гораздо меньше, гдѣ правительственная организація гораздо проще чѣмъ у насъ, и то до настоящаго времени желѣзнодорожное хозяйство путаетъ государственную роспись и въ этомъ отношеніи возбуждаетъ много неудобствъ.

Мы указали только на нѣкоторые обстоятельства, какъ слѣдствіе бюрократическихъ началъ, заставляющія насъ думать, что принципиальное желаніе общаго блага въ казенной эксплуатаціи можетъ на практикѣ достигаться еще въ меньшей степени, нежели воздѣйствіемъ

частныхъ интересовъ при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ частными обществами. При болѣе детальномъ разсмотрѣніи вопроса, не составило бы большого труда указать на массу другихъ обстоятельствъ того же характера.

Итакъ, на основаніи вышеизложеннаго, мы находимъ, что вопросъ о казенной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи не представляетъ собою вопроса принципиальнаго, ибо самый принципъ уже предрѣшенъ Верховною мудростью русскаго народа. Вопросъ о казенной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ представляется намъ вопросомъ времени, можетъ быть болѣе или менѣе продолжительнаго, такъ какъ правильное разрѣшеніе его требуетъ такого измѣненія въ условіяхъ нашего государственнаго управленія, которое можетъ быть достигнуто только постепенно, путемъ историческимъ. Но при наличіи указанныхъ условій, мы не думаемъ, чтобы казенная эксплуатація, могла бы совершаться болѣе удовлетворительно, нежели частными обществами. Мы, въ особенности, не находимъ, чтобы при наличіи этихъ условій и при нашемъ финансовомъ положеніи, было бы полезно для страны немедленно водворять казенную эксплуатацію, связанную съ финансовыми жертвами. Желаніе такой мѣры вызывается обстоятельствами, которыя могутъ и должны быть устранены государственнымъ контролемъ надъ нынѣшней системой эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, а также естественнымъ совершенствованіемъ дѣла, только что начавшаго развиваться,—и усиливается нашею неосѣдностью, беспочвенностью нашихъ воззрѣній, проявляющеюся почти во всѣхъ экономическихъ мѣропріятіяхъ. Скажемъ болѣе: мы думаемъ, что немедленное водвореніе казенной эксплуатаціи содержитъ въ себѣ опасность, ибо едва-ли для государства не рискованно брать на себя такое громадное дѣло, не имѣя полной увѣренности въ возможности вести его удовлетворительно. Это есть вѣрное средство расположить недовольныхъ. Опасность эта заключается еще въ томъ, что неудачный опытъ правительственной эксплуатаціи можетъ совершенно скомпрометировать дѣло, несомнѣнно носящее въ себѣ самые благіе идеалы. Государственная практическая мудрость именно и заключается въ томъ, чтобы безошибочно выбирать время, когда идеалы общаго блага могутъ съ пользою реализоваться въ практической жизни.

Выражая мнѣніе, что водвореніе казенной эксплуатаціи, взаимѣтъ частной, на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ настоящее время едва-ли будетъ полезно, мы, тѣмъ не менѣе, допускаемъ исключенія. Исключенія эти покуда могутъ вызываться не экономическими причинами, а видами стратегическими, и, въ особенности, чисто политическими. Не подлежитъ никакому сомнѣнію, что желѣзныя дороги иногда могутъ служить политическимъ цѣлямъ, для преслѣдованія коихъ могутъ



быть понесены извѣстныя финансовыя и экономическія жертвы, которыя повлуда, по нашему мнѣнію, будутъ слѣдствіемъ водворенія казенной эксплуатаціи. Преслѣдовать подобныя цѣли, конечно, во многихъ случаяхъ удобнѣе казенной эксплуатаціей и иногда совершенно невозможно при эксплуатаціи данной желѣзной дороги частнымъ обществомъ. Но позволительно думать, что не такими цѣлями вызывался выкупъ и новый опытъ казенной эксплуатаціи—Тамбово-Саратовской и Харьково-Николаевской желѣзныхъ дорогъ.

Если вести разсужденіе болѣе или менѣе односторонне, не вникая въ совокупность условій окружающей насъ дѣйствительности, то на первый взглядъ кажется страннымъ, почему не можетъ осуществиться казенная эксплуатація, которая бы давала результаты во всякомъ случаѣ не худшіе частной. Если бы разъ финансовыя условія страны дозволили совершить выкупъ желѣзныхъ дорогъ изъ частной эксплуатаціи, то самъ собою рождается проектъ казенной эксплуатаціи, который логически не можетъ давать результатовъ, худшихъ частной. Проектъ этотъ основанъ на слѣдующихъ соображеніяхъ. Предположимъ, что всѣ дороги переходятъ въ казенное управленіе. Что, по нашему мнѣнію, надлежитъ сдѣлать? — Прежде всего оставить весь характеръ управленія, всѣ учрежденія, всю организацію безъ измѣненія, за слѣдующими исключеніями: общее собраніе акціонеровъ замѣняется соотвѣтствующими органами отъ казны; члены Правленій, выбираемые теперь акціонерами, должны выбираться казною, — при чемъ слѣдовало бы не только не выбирать въ члены Правленій непременно новыхъ лицъ, а, наоборотъ, постараться оставить у дѣлъ тѣхъ изъ членовъ Правленій частныхъ обществъ, которые отличаются своею честностью, опытностью и знаніемъ, заинтересовавъ ихъ матеріально въ успѣшности веденія дѣла, не въ меньшей степени, въ какой они нынѣ заинтересованы. По крайней мѣрѣ, покуда существуетъ желѣзнодорожный дефицитъ, безусловно не слѣдовало бы задаваться мечтательными цѣлями о какомъ-либо другомъ общемъ благѣ, за исключеніемъ случаевъ гарантированныхъ прохожденіемъ каждаго изъ нихъ черезъ высшія учрежденія Имперіи, — кромѣ общаго блага, заключающагося въ необходимости уничтоженія этого дефицита. Во всякомъ хозяйствѣ на практикѣ обыкновенно самыми опасными являются такія мѣры, которыя смѣшиваютъ операціи различныхъ отраслей этого хозяйства, — ибо тогда хозяинъ, не имѣя возможности судить о производительности и полезности каждой отрасли своего хозяйства, перестаетъ понимать, гдѣ онъ несетъ потери и гдѣ имѣетъ выгоды. Покуда въ общемъ результатъ хозяйство его процвѣтаетъ, даетъ соотвѣтствующій чистый доходъ, такая хозяйственная система возможна и иногда полезна; въ противномъ же случаѣ она обыкновенно служитъ къ вящему раз-

стройству дѣла, ибо хозяинъ не знаетъ, гдѣ именно онъ несетъ убытки, онъ не видитъ тѣхъ сторонъ дѣла, которыя нужно видоизмѣнить или исправить, однимъ словомъ, онъ блуждаетъ. То же, но въ гораздо большей степени, примѣнимо къ такому большому хозяйству, какъ казенное въ особенности при стремленіи къ значительному его расширенію, въ такой странѣ, какъ Россія, съ громадными производительными силами, но съ крайне запутанными экономическими и финансовыми отношеніями, имѣющими послѣдствіемъ неблагоприятное положеніе финансовъ, промышленности и торговли. При такомъ положеніи народнаго хозяйства, для того, чтобы не водворить полный хаосъ, необходимо, чтобы каждая самостоятельная отрасль его, какъ напримѣръ, желѣзнодорожная, себя окупала, и только тогда, когда она начнетъ давать чистый доходъ, хозяйственныя силы ея можно направить на поддержаніе другихъ отраслей хозяйства,—на покровительственныя дѣла. Очевидно, что хозяйство, которое даетъ дефицитъ, само требуетъ помощи отъ другихъ источниковъ, а потому не можетъ служить источникомъ для помощи другимъ.

Затѣмъ, оставляя, такимъ образомъ, сущность желѣзнодорожной организаціи безъ измѣненія, надлежало бы постепенно совершать сліяніе администрацій нѣсколькихъ дорогъ, могущихъ образовать самостоятельную группу, въ одну администрацію, и такимъ постепеннымъ путемъ, не торопясь, провѣряя на опытѣ дѣлесообразность каждаго сдѣланнаго шага, стремиться къ объединенію администрацій всѣхъ дорогъ въ одно или нѣсколько, до известной степени связанныхъ между собою, учреждений. Такъ какъ члены правленій уже явятся уполномоченными казны, то не только не слѣдуетъ ограничивать права правленій, которыми они нынѣ пользуются, но, напротивъ, расширить эти права. Не слѣдуетъ связывать ихъ массою правилъ техническо-административнаго характера, которыя, какъ известно, нынѣ вызываютъ непроизводительные расходы; не слѣдуетъ связывать ихъ высшими тарифными нормами, искусственно подрывающими доходность желѣзныхъ дорогъ и проч. При такомъ порядкѣ вещей правительственный контроль, техническій и денежный, могъ бы не только не увеличиваться, но, напротивъ, могъ бы быть значительно сокращенъ, ибо техническій и денежный контроль нынѣ функционируетъ на каждой желѣзной дорогѣ. На него тратятся большія суммы. Онъ преслѣдуетъ денежныя интересы предпріятія, т. е. при частной эксплуатаціи—акціонеровъ и казны какъ акціонера,—а при казенной эксплуатаціи будетъ преслѣдовать исключительно интересы одной казны. Затѣмъ, если всѣ правленія будутъ состоять изъ членовъ, выбранныхъ отъ казны, то, естественно, постепенно устранится конкуренція между желѣзными дорогами. Въ совокупности отъ указанныхъ мѣръ могла бы значительно увеличиться чистая доходность желѣзныхъ дорогъ. Но такой проектъ

перехода изъ частной эксплуатаціи въ казенную и совершенія послѣдней, по сущности своей вполне удобоисполнимый, проектъ, который, какъ мы вполне убѣждены, при соответствующемъ его выполненіи, далъ бы на первый разъ результаты не худшіе нынѣ достигаемыхъ при частной эксплуатаціи, а современемъ могъ бы дать лучшіе, такъ какъ онъ предполагаетъ уничтоженіе причинъ, уменьшающихъ нынѣ чистую доходность желѣзныхъ дорогъ,—все-таки, какъ мы также вполне убѣждены, на практикѣ, при настоящихъ условіяхъ и традиціяхъ—невыполнимъ. Какъ это все ни просто, но можетъ быть именно потому, что это просто, оно и не будетъ исполнено. Привычки человѣка составляютъ его вторую натуру. Онъ держитъ его въ своихъ оковахъ. Даже когда онъ сознаетъ, что дурныя привычки ведутъ его къ гибели,—у него часто недостаетъ силы воли, чтобы сбросить оковы, имъ самимъ созданныя. Только люди съ выдающеюся энергіей сбрасываютъ съ себя эти оковы. Традиціи страны—это тѣ же привычки человѣка. Даже когда отдѣльныя лица будутъ сознавать, что бюрократическія традиціи ведутъ къ вѣщному разстройству принятаго на себя казной народнаго хозяйства, не достанетъ силы воли и авторитета, чтобы сбросить хотя въ данномъ случаѣ бюрократическія оковы, созданныя временемъ. Только Петры Великіе и Бисмарки сбрасываютъ подобныя оковы. Въ результатѣ произойдетъ картина почти совершенно противоположная той, которая создастся бы на основаніи выше изложеннаго проекта. Когда желѣзныя дороги перейдутъ изъ частной эксплуатаціи въ казенную,—сейчасъ же начнутъ подводить все подъ бюрократическія ранги и нормы. Такіе-то члены правленій или другого рода служащіе не могутъ остаться потому, что не имѣютъ чина или не состоятъ въ надлежащемъ классѣ. Такое-то вознагражденіе не можетъ быть дано, ибо нигдѣ чиновники такого-то класса не получаютъ болѣе того-то. Если мѣсто, занимаемое извѣстнымъ служащимъ, прошедшимъ долготѣнную желѣзнодорожную школу на опытѣ, будетъ причислено къ IX классу, то всѣ или, по крайней мѣрѣ, многіе чиновники IX класса будутъ считать себя,—а потому и ихъ будутъ считать,—кандидатами, по крайней мѣрѣ, на равное мѣсто. Соответствующія, въ рамкахъ нами указанныхъ, права не могутъ быть даны правленіямъ, ибо они превышаютъ права другихъ правительственныхъ органовъ, стоящихъ значительно выше въ рангахъ бюрократической іерархіи. Оставлять безъ немедленной централизаціи однородные органы бюрократическаго управленія окажется невозможнымъ, ибо во всѣхъ учрежденіяхъ подобные органы централизованы. Коль скоро желѣзнодорожное хозяйство становится казеннымъ, то всѣ вѣдомства не могутъ не стать къ нему въ отношенія болѣе или менѣе однородныя съ тѣми, въ которыхъ они стоятъ къ другому рода казенному хозяйству;

поэтому—контроль долженъ войти въ вѣдомство Государственнаго Контроля, общее благоустройство должно войти въ вѣдомство Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, финансы должны вѣдаться преимущественно Министерствомъ Финансовъ и проч. Попечительство заставить немедленно уклониться отъ преслѣдованія уничтоженія желѣзнодорожнаго дефицита и т. д., и т. д. Однимъ словомъ, бюрократическая машина вольетъ все желѣзнодорожное хозяйство въ тѣ формы, которыя ей покуда преемственно извѣстны, совсѣмъ независимо отъ того, на сколько эти формы соотвѣтствуютъ желѣзнодорожному хозяйству. Бюрократическая машина тѣмъ и отличается, что она сходственна съ механическими машинами. Какъ повѣздъ не можетъ двигаться по иному направленію, какъ только по желѣзной колеѣ, составляющей базисъ желѣзнодорожной машины, точно также и бюрократическая машина не можетъ подвигаться въ иномъ направленіи, какъ на формахъ преемственно ею выработанныхъ, иначе, какъ на бюрократическихъ традиціяхъ.

Все сказанное почти буквально происходитъ на недавно предпринятомъ опытѣ казенной эксплуатаціи Харьково-Николаевской и другихъ дорогъ.

Когда мы излагали наши воззрѣнія на вопросъ о казенной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, то мы прочли въ органѣ И. С. Аксакова<sup>1)</sup> статьи, въ которыхъ изложены мнѣнія, совершенно схожія съ нашими. Въ нихъ, между прочимъ, говорится: „Употребимъ выраженіе Московскихъ Вѣдомостей, которое всего лучше характеризуетъ суть нашего казеннаго хозяйства: „оно безсильно въ добрѣ“. „Обращаясь къ спеціальному вопросу—расширенія казеннаго хозяйства, распространенія его на желѣзныя дороги, элеваторы, банки и проч., прежде всего слѣдуетъ припомнить, что въ разныхъ странахъ чрезвычайно различно опредѣляются предѣлы казеннаго хозяйства. Повидимому, самымъ правильнымъ отношеніемъ для опредѣленія такового должно служить то, что извѣстныя потребности правильнѣе, лучше, производительнѣе удовлетворяются казеннымъ хозяйствомъ, другія частнымъ. Прежде расширенія всякаго хозяйства, очевидно, слѣдуетъ убѣдиться—на сколько правильно и удовлетворительно оно ведется въ настоящихъ предѣлахъ“.

„Что-же, однако, мы видимъ въ той области, которая безспорно принадлежитъ казенному хозяйству?“

„Передъ войною г. Е. Марковъ напечаталъ статью, въ которой высказалъ свои опасенія относительно того, что, не смотря на храбрость войска и способность военачальниковъ, мы будемъ побѣждены, какъ и въ Крымскую войну—собственнымъ интендантствомъ. За статью его было

---

<sup>1)</sup> «Русь» 1884 г. № 10 и 11 «Экономическія письма», Д. И.

дано предостереженіе, но послѣдствія, и не прекращающіеся интендантскіе процессы, всего лучше доказали, на чьей сторонѣ была правда“.

„Здѣсь не мѣсто разсматривать—какой видъ казнокрадства оказался вреднѣе—старый-ли простой, знакомый по Крымской войнѣ, или новѣйшій, совершающійся, такъ сказать, по всѣмъ правиламъ науки. Далеко не въ одномъ интендантствѣ открылась язва, стоившая намъ столько жизней и задержавшая наши войска. Выпускъ золота изъ кладовыхъ банка передъ нашей войной, артиллерія, поповки, на которыхъ нельзя плавать, все это одновременно дѣйствовало, чтобы побуждать къ крайнему миролюбію, выразившемуся въ Берлинѣ“.

„Послѣдующія попытки сбереженій при несомнѣнно честныхъ, но неумѣльныхъ рукахъ, на каждомъ шагу доказываютъ у насъ, что дешевле выходитъ на дорогое и что честность отнюдь не можетъ замѣнить толковости и свободы хозяйственныхъ распоряженій“.

„Въ экономической наукѣ, особенно у нѣмецкихъ ея представителей, считается аксіомой, что казенное лѣсное хозяйство особенно умѣстно, такъ какъ казна не нуждается въ быстромъ извлеченіи дохода и рациональнѣе ставить лѣсоустройство и особенно лѣсосохраненіе; а у насъ можно на каждомъ шагу встрѣтить примѣры расхищенія казенныхъ лѣсовъ, при ничтожномъ доходѣ казны. Приводимъ на выдержку примѣръ по одному уѣзду черноморской губерніи, гдѣ частные лѣса, правильно возобновляемые, даютъ въ благоустроенныхъ имѣніяхъ 2 р. 20 к. чистаго дохода съ десятины, а въ то же время казенные лѣса расхищаются и даютъ казнѣ менѣе 20 коп. съ десятины“.

„Замѣчательно, что даже удѣльное вѣдомство, гдѣ порядки уже менѣе казенные, даетъ болѣе значительный доходъ съ лѣсовъ при правильномъ ихъ возобновленіи“.

„Тѣ же порядки казенное хозяйство проявляетъ на постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, водяныхъ путей, шоссе и проч. Повторяемъ: гдѣ ни проявляется у насъ казенное хозяйство, за крайне рѣдкими исключеніями,—оно является однозначашимъ съ расхищеніемъ вслѣдствіе недобросовѣстности, неумѣлости или такихъ невозможныхъ порядковъ, которые убиваютъ всякую честную личную инициативу“.

„Мы глубоко сочувствуемъ энергическому отпору стремленіямъ всякихъ монополистовъ забрать въ руки нашу хлѣбную торговлю, желѣзныя дороги, банки и пути сообщенія, но никакъ не можемъ согласиться съ предположеніемъ расширить во всѣхъ этихъ областяхъ казенное хозяйство, по крайней мѣрѣ, въ его современномъ видѣ. Противъ обвиненія въ томъ, что мы сами себя противорѣчимъ, скажемъ, что противорѣчія никакого нѣтъ, такъ какъ мы утверждаемъ только, что настоящая неумѣлость не даетъ намъ никакого права связывать бу-

дуція поколѣнія. Мы также думаемъ, — и въ этомъ существенно расходимся со сторонниками самопомощи и свободы торговли, — что государство не можетъ равнодушно смотрѣть на гибель народныхъ промысловъ, на ввозъ массы ненужностей изъ за границы, или на истощеніе производительныхъ силъ страны ростовщическими продѣлками“. „Мы полагаемъ, что во всѣхъ подобныхъ случаяхъ государственная помощь необходима, но вопросъ заключается въ томъ, гдѣ и когда эта помощь можетъ переходить въ казенное хозяйство“.

„Не нужно забывать, что при всякой государственной помощи тратятся въ сущности податныя народныя средства. Это нисколько не можетъ побудить отказаться отъ подобной траты, но прежде всего заставляетъ озаботиться, чтобы затраты были производительны. Если же мы убѣдились въ негодности казеннаго хозяйства, то какъ же мы будемъ пускать такое тупое орудіе въ ту именно область, гдѣ придется бороться, соперничать, и гдѣ самая неуклюжесть казеннаго хозяйства почти всегда приведетъ одновременно и къ убыткамъ казны, и къ недостиженію намѣченной цѣли?“

„Вотъ почему, при существующихъ условіяхъ, мы всегда готовы высказаться противъ казеннаго хозяйства въ новой области и думаемъ, что цѣли государственной помощи могутъ быть достигнуты во многихъ случаяхъ и безъ казеннаго хозяйства“.

„Указываютъ на разныя безобразія нашего земскаго и городского самоуправления: нисколько не оправдывая ни наши органы самоуправления, ни подробности ихъ устройства, мы именно въ дѣлѣ казеннаго хозяйства не можемъ не замѣтить, что вездѣ, гдѣ земскому или городскому хозяйству приходилось конкурировать съ казеннымъ, выгоды никогда не оказывались на сторонѣ послѣдняго. Шоссе, почтовые станціи и другіе предметы казеннаго расхода передавались земству по той же или болѣе дешевой цѣнѣ, нежели они обходились казнѣ. То, что опредѣлялось казною — и расходовалось ею сполна. Земство же находило возможнымъ, сполна удовлетворивъ потребность, дѣлать значительныя сбереженія. Остановимся еще на желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ, гдѣ представляются даже серьезныя основанія подозрѣвать нѣкоторыхъ земскихъ дѣятелей въ злоупотребленіяхъ. Если разсмотрѣть дѣло, положимъ, Тамбово-Саратовской дороги до конца, то въ общемъ выводѣ наши заключенія все-таки будутъ болѣе благопріятны земству, чѣмъ казенному хозяйству. Повторяемъ: мы взяли именно дѣло, гдѣ есть серьезныя основанія предполагать злоупотребленія въ самомъ началѣ. Какъ-же отнеслось къ дѣлу само земство? Покрывало-ли оно допустившихъ злоупотребленіе? Виновно-ли оно въ попустительствѣ относительно строителей и управленія? Въ этомъ его обвинять никто не рѣшится. Напротивъ,

вся исторія дороги представляет картину безуспѣшной борьбы земства, стоявшаго за строгое исполненіе устава съ обѣихъ сторонъ; правленіе-же дороги находило всегда довольно сильныхъ покровителей въ официальныхъ кругахъ Петербурга, чтобы настоять на отступленіяхъ отъ устава и даже къ тому, чтобы заставить земство платить проценты, не смотря на непредставленіе правильныхъ отчетовъ. Извѣстно, что эта грустная исторія окончилась взятіемъ дороги въ казну и сдѣлкой съ земствомъ. Теперь преждевременно судить о результатахъ эксплуатаціи дороги казною. Во всякомъ случаѣ все, что извѣстно до сихъ поръ, уже конечно не даетъ права ожидать отъ казеннаго хозяйства хорошихъ результатовъ. Казна не можетъ исполнить доселѣ болѣе простой задачи—наблюдать за эксплуатаціей дорогъ частными обществами: какое-же мы имѣемъ основаніе рассчитывать, что она справится съ задачею несравненно болѣе трудною—непосредственнаго управленія дорогою. Наше казенное хозяйство отличается такою сложностью формъ, которая напередъ исключаетъ возможность успѣшнаго веденія дѣла. Вотъ одинъ изъ тысячи примѣровъ, конечно, извѣстныхъ всякому, кто наблюдалъ наши официальные порядки“. Приводится примѣръ, гдѣ ожидали 3 года утвержденія правительствомъ договора на постройку у станціи амбара, заключеннаго безпрепятственно купцомъ съ одной частной дорогой. Когда утвержденіе получилось, то купецъ уже былъ занятъ другимъ дѣломъ. „Неужели-же подобную машину, неуклюжую для наблюденія и разрѣшенія, можно безопасно употребить на самое хозяйство? Что же, теперь опытъ уже сдѣланъ! При новыхъ казенныхъ дорогахъ не приходится нести ни гласныхъ, ни негласныхъ расходовъ по реализаціи дѣла, которые несли концессіонеры; строятся онѣ, однако, гораздо медленнѣе и дороже прежняго, и безобразіемъ казенныхъ порядковъ успѣли уже возстановить противъ себя всѣхъ“.

„Случаи неуспѣшности, нерѣдко позорной, казеннаго хозяйства приводитъ у насъ не трудно. Противуположные случаи едва-ли кто намъ сумѣетъ указать. Напротивъ, всякому извѣстно, что не мало у насъ людей и вполнѣ добросовѣстныхъ въ частномъ быту, но легко смотрящихъ на казенное почти какъ на *res nullius*, которая все равно будетъ присвоена, а потому и взять ее не грѣхъ. Подобныя сложившіяся понятія тѣмъ болѣе достойны серьезнаго наблюденія, что они вѣрно выражаютъ общій выводъ изъ исторіи страны“. „Считается съ установившимися понятіями неволью приходится, а они то крайне неблагоприятны всякому расширенію казеннаго хозяйства“.

„Всѣ предложенія, клонящіяся къ расширенію области казеннаго хозяйства, суля сомнительныя выгоды въ будущемъ, теперь безусловно требуютъ все новыхъ расходовъ“.

„Можетъ-ли страна вынести эти расходы? Не наваливается-ли на нее непосильное бремя?“

„Въ розовыя времена увлеченій послѣ крымской войны, Россія съ легкимъ сердцемъ заключала займы, давала гарантіи и субсидіи, и увеличивала подати, рассчитывая на увеличеніе производительности, которая съ избыткомъ вознаградитъ за всѣ жертвы, щедро покроетъ всѣ авансы, избавитъ увеличеніемъ доходовъ дорогъ отъ уплаты за нихъ гарантіи. Послѣдствія далеко не оправдали этихъ мечтаній, а безпримѣрно возросшій бюджетъ съ трудомъ оплачивается народомъ. Мы не принадлежимъ къ пессимистамъ. Мы думаемъ, что при правильномъ хозяйственномъ управленіи легко можно справиться съ лежащими на народѣ тягостями, и по мѣрѣ правильного развитія производительности, можно дойти до того, что уплата налоговъ будетъ легка. Но для самой возможности подобнаго благопріятнаго результата нужно прежде всего отказаться отъ излишняго пыла, по одеждѣ протягивать ножки и въ такой же мѣрѣ опасаться излишняго великодушія (на счетъ своихъ плательщиковъ), каково, напримѣръ, въ турецкой контрибуціи, не-полученіе денегъ за болгарскую оккупацию, остерегаться новыхъ рискованныхъ предпріятій—расширенія области казеннаго хозяйства. Не нужно забывать, что хотя шея плательщика податей толста, но все таки не можетъ же вынести безконечной тяжести, что силѣ ея есть предѣлъ. Вслѣдствіе многихъ условий, но прежде и больше всего вслѣдствіе уродливости нашего образованія, мы болѣе всего страдаемъ недостаткомъ людей, которымъ безопасно можно вѣрить всякое, особенно же казенное дѣло. Благоразумно-ли при этихъ условіяхъ затѣвать новыя казенныя дѣла, т. е. наваливать убытки на плательщика податей?“

„Есть и другія стороны дѣла не менѣе достойныя вниманія. Не разбирая здѣсь причинъ, мы можемъ довольствоваться установленіемъ факта, что въ послѣдніе 10—20 лѣтъ въ Россіи особенно увеличился классъ людей, которые избѣгаютъ тяжелаго труда и всякаго производства за свой счетъ и ищутъ постоянно „должностей“, т. е. опредѣленнаго вознагражденія за легкія сравнительно занятія, подчасъ весьма значительнаго. Казенное хозяйство не только у насъ, но и вездѣ способно въ сильной мѣрѣ развивать и удовлетворять это стремленіе. Но нужно наконецъ, серьезно взглянуть на то, какъ оно отражается на производительности страны“.

„Россія—страна преимущественно мелкихъ, еще не устроенныхъ хозяйствъ; самыя настойчивыя серьезныя заботы о поддержаніи ихъ, объ уменьшеніи непосильныхъ тягостей, о помощи совѣтомъ, денежнымъ кредитомъ и еще болѣе ссудою машинъ, свота, сѣмянъ и проч. — представляются въ высшей степени умѣстными. Но первымъ стремленіемъ



казны во всѣхъ подобныхъ дѣйствіяхъ должно быть именно то, чтобы во всѣхъ воспособленіяхъ самымъ усерднымъ образомъ отклонять отъ себя рискъ, неминуемо сопряженный съ собственнымъ хозяйствомъ, и вообще противодѣйствовать стремленію частныхъ лицъ слагать съ себя отвѣтственность за успѣхъ дѣла. Это всего лучше доказываетъ, что область казеннаго хозяйства не должна быть расширяема, и что правильный ходъ дѣла именно и состоитъ въ томъ, чтобы возбуждать частную инициативу и умѣть въ интересахъ казны и для пользы всей страны пользоваться плодами частной дѣятельности. Для уясненія приведемъ примѣръ. Нефть около Баку извѣстна съ незапамятныхъ временъ; покуда она оставалась въ казенныхъ рукахъ, также какъ и при нефтяномъ откупѣ Мирзова, это громадное богатство оставалось почти неизпроизводительнымъ. Развилось производство особенно послѣ снятія акциза, даже въ связи съ значительнымъ расхищеніемъ нефтяныхъ земель“.

„Приведемъ къ общему выводу сказанное о казенномъ хозяйствѣ. Покуда у насъ не выработаются условія не только успѣшнаго, но хотя бы сноснаго казеннаго хозяйства, нельзя и помышлять о его расширеніи. Но это, конечно, не причина отдавать нашу будущность въ руки компаній элеваторовъ, желѣзныхъ дорогъ, субсидируемаго пароходства и т. д. Силы нашей административной машины прежде всего слѣдуетъ употребить на то, чтобы обуздать существующія монополіи и энергически препятствовать образованію новыхъ“.

„Надзоръ правительства долженъ имѣть въ виду интересы казны и населенія, и все болѣе утрачивать свой приказный характеръ, на почвѣ котораго такъ успѣшно выросли безконечныя придиры, медленность и злоупотребленія. По мѣрѣ того какъ удастся справиться съ надзоромъ, наступитъ время, прибѣгая къ смѣшаннымъ формамъ завѣдыванія (аренда предприятий остающихся за казной, устройство артелей для завѣдыванія ими), тѣсно связывать интересы казны съ выгодами участвующихъ въ дѣлѣ частныхъ предпринимателей“.

„Только послѣ успѣшнаго прохода этихъ промежуточныхъ формъ, послѣ достаточнаго измѣненія системы образованія, которая доставила бы крѣпкій контингентъ пригодныхъ дѣятелей, подобныхъ прусскимъ чиновникамъ, можетъ быть серьезная рѣчь о расширеніи области казеннаго хозяйства безъ опасенія, что это послужитъ новымъ источникомъ растраты казенныхъ средствъ“.

Высказавъ наше мнѣніе по вопросу о возможности казенной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, мы займемся теперь разъясненіемъ перваго вопроса, поставленнаго въ началѣ этого параграфа: какое направленіе должны бы были принять желѣзнодорожные тарифы въ интересахъ общаго блага, при эксплуатаціи русскихъ желѣзныхъ

дорогъ казною? На вопросъ этотъ служить отвѣтомъ настоящая книга, ибо принципы тарифнаго дѣла, въ ней изложенные, въ общемъ примѣнимы и должны быть примѣняемы для достиженія общаго блага, какъ при частной, такъ и при казенной эксплуатаціи; но только результаты ихъ воздѣйствія при казенной эксплуатаціи, рассуждая теоретически, могли бы въ нѣкоторыхъ случаяхъ оказаться болѣе благотворными въ интересахъ страны. Мы настаиваемъ на томъ, что эти принципы, въ общемъ ихъ смыслѣ, должны быть примѣняемы при казенной эксплуатаціи, имѣя въ виду взгляды иногда высказываемые по настоящему вопросу, которые сами по себѣ были бы способны скомпрометировать дѣло казенной эксплуатаціи и принести значительный ущербъ странѣ. Нѣкоторые, напримѣръ, лица, критикуя существующую систему тарифовъ, которая, въ сущности говоря, оставляя въ сторонѣ злоупотребленія и результаты неразумнаго или неумѣлаго веденія дѣла, основывается болѣе или менѣе на правильныхъ началахъ, считают совсѣмъ лишнимъ входить въ обсужденіе вопроса—на какихъ принципахъ, при настоящихъ условіяхъ русскаго общежитія, должно основывать желѣзнодорожные тарифы. Они прямо проповѣдуютъ: чтобы улучшить тарифное дѣло, нужна казенная эксплуатація, которая будетъ преслѣдовать общее благо. Нечего объяснять, что такой отвѣтъ не поддается оцѣнкѣ разума, ибо онъ основывается не на разумѣ, а исключительно на фатальной вѣрѣ въ бюрократизмъ, въ которомъ, по выраженію органа И. С. Аксакова, „личный докладъ по благотворительному обществу съ избыткомъ покрываетъ продолжающееся десятками лѣтъ бездѣйствіе или вредное дѣйствіе“. Не желая или не будучи въ состояніи входить въ обсужденіе и въ разъясненіе принциповъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ,—по тому самому ихъ критика совершенно безпринципіальная, такъ сказать, механическая. Они, напримѣръ, будутъ критиковать желѣзнодорожные тарифы такимъ образомъ: „до чего доходить безобразіе тарифовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, лучше всего видно изъ слѣдующаго примѣра: изъ В до А, на разстояніи 1000 верстъ, провозъ пуда такого-то товара стоитъ 25 коп., а изъ В до А, на разстояніи 900 верстъ—26 коп.“ Имъ нѣтъ никакого дѣла до того, на чемъ именно основывается, что въ данномъ случаѣ 25 коп. соответствуютъ 1000 верстамъ, а 26 коп.—900 верстамъ. Если же пункты А, В, В, будутъ находиться на одномъ пути, то они выведутъ даже заключеніе, что отправителямъ изъ пункта В желѣзная дорога подносить подарокъ за каждый пудъ груза ими отправляемый въ размѣрѣ:  $26 - 25 = 1$  коп. + стоимость провоза на разстояніи 100 верстъ отъ В до В. Такимъ образомъ, по ихъ логикѣ выходитъ, что напримѣръ все судоходство, совершающее рейсы между Китаемъ, равно дальнимъ востокомъ и Европой, подносить подарки всѣмъ лицамъ, отправляющимъ

свои грузы въ Европу, въ размѣрѣ стоимости провоза отъ Суэцкаго канала до европейской гавани, ибо фрахты до Суэцкаго канала обыкновенно равны съ фрахтами до европейскихъ портовъ. Подобная критика, по своей логикѣ, аналогична слѣдующей: „до чего доходить безобразіе нашихъ финансовъ—лучше всего видно изъ слѣдующаго: маленький полумперіаль стоитъ 5 руб., а большой пятакъ—5 коп.“

Но есть и лица, выдумывающія основанія, которыя, по ихъ мнѣнію, слѣдовало бы примѣнить къ желѣзнодорожнымъ тарифамъ даже въ настоящее время, а тѣмъ болѣе съ водвореніемъ казенной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. Мы говоримъ о проектахъ различныхъ неподвижныхъ схемъ, представляемыхъ ихъ авторами подъ разными наименованіями, которыя, въ сущности говоря, всѣ сводятся къ унификаціи тарифовъ. При этомъ мы должны сказать, что большинство такихъ предложеній дѣлается совершенно искренно, съ убѣжденіемъ, что примѣненіе ихъ будетъ полезно. Мы уже выяснили неосновательность и неудобопримѣнимость подобныхъ предложеній при настоящемъ строѣ общежитія (§§ 5 и 6). Ошибочность возрѣній этихъ лицъ основывается, главнымъ образомъ, на томъ, что обыкновенно они совсѣмъ не знакомы не только съ желѣзнодорожнымъ, но и ни съ какимъ промышленнымъ или коммерческимъ дѣломъ на опытѣ. Это—люди въ большинствѣ случаевъ исключительно пера и кабинетныхъ занятій, а потому они никакъ не могутъ уравнивать абсолютность экономическихъ научныхъ возрѣній, съ относительностью явленій дѣйствительности. Если бы подобные проекты получили осуществленіе при казенной эксплуатаціи, то это, несомнѣнно, нанесло бы значительный вредъ казнѣ, торговлѣ и промышленности.

По нашему убѣжденію, при казенной эксплуатаціи, такъ же, какъ и при частной, безусловно надлежитъ примѣнять тѣ же тарифные принципы, изложенные нами въ настоящемъ трудѣ.

Погуда не устранится желѣзнодорожный дефицитъ, необходимо и при казенной эксплуатаціи регулировать тарифы по закону спроса и предложенія, т. е. по принципу, чтобы товары платили все то, что могутъ заплатить,—ибо при этомъ условіи, какъ мы видѣли, достигается наибольшій чистый доходъ и вмѣстѣ съ тѣмъ не только не тормозятся, но наоборотъ, развиваются производительныя силы страны (§§ 1 и 2). Когда желѣзнодорожный дефицитъ устранится, то тарифы необходимо регулировать по тому же принципу; и если финансовыя условія страны дозволить дѣлать жертвы изъ чистой доходности дорогъ, то таковыя слѣдуетъ нести не на унификацію тарифовъ и введеніе механическихъ схемъ, другими словами, не на достиженіе различныхъ теоретическихъ мечтаній, а на пониженія провозныхъ цѣнъ, опредѣленныхъ закономъ

спроса и предложія, на извѣстные грузы, съ цѣлью покровительства, прежде всего наиболѣе нуждающимся, а также туземной торговлѣ и промышленности (§ 8), т. е. на совершенно реальныя, опредѣленныя пѣли, результаты коихъ могутъ быть заранѣе взвѣшены. Затѣмъ, при такомъ разумномъ веденіи дѣла, благопріятныя стороны казенной эксплуатаціи въ тарифной области будутъ заключаться, во первыхъ, въ томъ, что при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ правительствомъ, какъ можно надѣяться, уничтожатъ высшія тарифныя нормы, ибо правительству уже нѣтъ рѣшительно никакого основанія стѣснять самого себя и тѣмъ искусственно понижать доходность дорогъ, и во вторыхъ, при сліяніи всей сѣти и отдачѣ ея въ руки одного хозяина, легко устраняется часть конкуренцій, вліяющихъ на чрезмѣрную дешевизну тарифовъ, а именно— соперничество между дорогами, вслѣдствіе чего явится возможность держать нѣкоторые тарифы выше настоящихъ (§ 7).

Такимъ образомъ, при казенной эксплуатаціи, доходность могла бы увеличиться довольно значительно. Въ концѣ концовъ, казенная эксплуатация, для того, чтобы давать благопріятные результаты, все-таки должна держаться принциповъ, нами изложенныхъ, которые въ общемъ смыслѣ оправдываются, какъ практикой, такъ и научными данными.

---

## ГЛАВА III.

### ЗАКЛЮЧЕНІЯ.

§ 10. Въ предыдущихъ главахъ мы изложили начала желѣзнодорожныхъ тарифовъ, какъ слѣдствіе примѣненія къ нимъ основныхъ экономическихъ законовъ, а равно установили предѣлы необходимаго государственнаго вмѣшательства въ область практическаго воздѣйствія сказанныхъ началъ на современную русскую дѣйствительность, соотвѣтственно наличнымъ условіямъ ея предъявляемымъ. Теперь считаемъ полезнымъ формулировать тѣ наиболѣе важныя заключенія, къ которымъ приводитъ наше изслѣдованіе.

1) Желѣзнодорожные тарифы должны регулироваться по закону спроса и предложенія; иначе говоря, желѣзнодорожные тарифы должны регулироваться по тому началу, чтобы товары платили за провозъ все то, что они могутъ заплатить (§§ 1 и 2).

2) Желѣзнодорожные тарифы, регулированные согласно предыдущему пункту, обеспечиваютъ желѣзнымъ дорогамъ наибольшій чистый доходъ (§ 2).

3) Размѣры капиталовъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ не имѣютъ вліянія на размѣры провозныхъ цѣнъ, а слѣдовательно, и на тарифы (§ 2).

4) Съ уменьшеніемъ расходовъ эксплуатаціи собственный интересъ желѣзныхъ дорогъ заставляетъ ихъ стремиться къ пониженію тарифовъ (§ 2).

5) Чѣмъ болѣе потребленіе товара можетъ распространяться, тѣмъ желѣзнымъ дорогамъ бываетъ выгоднѣе держать на него болѣе низкій тарифъ. Поэтому, товары болѣе цѣнные перевозятся часто дорожѣ, нежели менѣе цѣнные (§ 2).

6) Тарифныя единицы: разстояніе, вѣсъ и объемъ являются въ тарифахъ, какъ внѣшній элементъ, для выраженія размѣра цѣны

провоза, при данныхъ условіяхъ перевозки, и единицы эти, сами по себѣ, по существу, не обуславливаютъ размѣра провозныхъ цѣнъ при всякихъ условіяхъ, при которыхъ перевозка можетъ совершаться. Разстояніе перевозки, вѣсъ и объемъ груза вліяютъ на тарифы по существу только по вліянію этихъ тарифныхъ единицъ на расходы эксплуатаціи (§ 3).

7) Система „историческихъ“ тарифовъ, наиболѣе распространенная, основанная на наименованіи перевозимыхъ товаровъ, болѣе правильна и цѣлесообразна, нежели система „натуральныхъ“ тарифовъ, стремившаяся не принимать во вниманіе наименованія товаровъ и основаться преимущественно на ихъ относительной плотности. „Натуральная“ система, примѣненная въ Германіи и отчасти въ Австріи, не достигла цѣли упрощенія тарифовъ ею преслѣдуемой, породила многія неудобства и въ результатѣ, на практикѣ, является невыдержанной и стремящейся, все болѣе и болѣе, къ основаніямъ „исторической“ системы, то есть къ сліянію съ ней (§ 3).

8) Расходы эксплуатаціи вліяютъ на тарифы только по вліянію ихъ на одинъ изъ факторовъ цѣны провоза, а именно на предложеніе. Вообще говоря, провозныя цѣны не должны понижаться ниже расходовъ эксплуатаціи (§ 4).

9) Въ дѣйствительности не существуетъ расхода перевозки данного товара; существуютъ только валовые расходы эксплуатаціи. Нормы пудо-верстныхъ расходовъ, которыми руководствуются при тарифныхъ изысканіяхъ, предположительны. Онѣ на русскихъ дорогахъ иногда преувеличиваются, что тормозитъ развитіе богатствъ страны. Нормы эти могутъ служить только элементами при сужденіи о выгодности и о б о х о д и м ы хъ тарифныхъ пониженій, основанномъ на послѣдовательномъ сравненіи этихъ нормъ съ соответствующими выручками на пудо-версту и на измѣненіи оныхъ въ зависимости отъ тарифовъ. Послѣдовательное систематическое изученіе колебанія чистаго дохода, подъ вліяніемъ дѣйствія различныхъ тарифовъ, можетъ дать болѣе или менѣе опредѣленное понятіе о дѣйствіи тарифныхъ пониженій на результаты эксплуатаціи. При такомъ изученіи н о б о х о д и м ы я тарифныя пониженія на н о в ы е грузы не представляютъ серьезнаго риска для доходности дороги. Предѣломъ тарифныхъ пониженій на грузы извѣстнаго рода и характера долженъ служить расходъ передвиженія груза такого же рода и характера, но двигающагося при условіяхъ, вызывающихъ наименьшія затраты. Способъ опредѣленія расходовъ эксплуатаціи по однороднымъ періодическимъ разностямъ дѣйствительныхъ расходовъ можетъ дать довольно опредѣленное понятіе о расходахъ, дѣйствительно вызываемыхъ н о в ы м и грузами (§ 4).

10) При настоящемъ стрѣ общегитія невозможно устранить дѣйствіе закона спроса и предложенія изъ области опредѣленія цѣнъ желѣзнодорожнаго провоза. Государственное вмѣшательство, слѣдовательно, необходимо не съ цѣлью устраненія, а лишь съ цѣлью ограниченія сферы свободнаго дѣйствія закона спроса и предложенія тогда, когда это явственно вызывается государственными потребностями, или защитой интересовъ слабыхъ. Предѣлы такого вмѣшательства, подсказываемые благоразуміемъ, должны зависѣть отъ условій времени и мѣста. При наличныхъ условіяхъ предѣлы эти опредѣляются нижеслѣдующимъ (§§ 5 и 6).

11) Унификаціонные тарифы на перевозку товаровъ, какъ стремящиеся устранить дѣйствіе закона спроса и предложенія изъ области опредѣленія провозныхъ цѣнъ, при настоящихъ условіяхъ общегитія, — неосуществимы. Почтовые, телеграфные и тому подобные унификаціонные тарифы не могутъ служить серьезнымъ доказательствомъ возможности унифицировать товарные желѣзнодорожные тарифы. Унификація тарифовъ существенно отличается отъ обобщенія тарифовъ. Обобщеніе тарифовъ, путемъ индуктивнымъ, возможно и необходимо (§§ 5 и 6).

12) Правительственный контроль надъ желѣзнодорожными тарифами необходимъ, прежде всего, для устраненія возможныхъ злоупотребленій. Желательно улучшеніе правительственнаго контроля надъ тарифами, какъ по формѣ, такъ и по существу. Улучшеніе это по существу возможно лишь при участіи въ контролѣ представителей промышленности, торговли и желѣзныхъ дорогъ. Контроль надъ тарифами со стороны общества, при помощи гласности, можетъ приносить значительную пользу. Существенный шагъ впередъ, въ области контроля надъ тарифами, будетъ заключаться въ приданіи имъ большей общезвѣстности и доступности, а равно въ правильной организаціи статистики движенія грузовъ (§ 6).

13) Необходима систематизація изданій и публикацій тарифовъ посредствомъ изданія тарифныхъ сборниковъ. Только тѣ тарифы должны признаваться дѣйствующими, которые помѣщены въ этихъ сборникахъ, или въ послѣдовательныхъ къ нимъ приложенияхъ. Тарифы должны опубликовываться до введенія ихъ въ дѣйствіе. Тарифы, повышающіе провозныя цѣны, должны публиковаться заблаговременно и не позже какъ за мѣсяць до вступленія ихъ въ силу. Тарифъ, разъ пониженный, не долженъ повышаться ранѣе трехъ мѣсяцевъ. Исключенія изъ ука-

занных сроков могут допускаться только въ особо-уважительныхъ случаяхъ (§ 6).

14) Тарифы должны основываться и оправдываться статистикою производства, потребления и передвиженія грузовъ. Необходимо, чтобы статистика движенія грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ публиковалась своевременно и велась однообразно и соотвѣтственно тарифнымъ цѣлямъ. Необходимо установить соотвѣтствіе между желѣзнодорожною и таможенною статистикою грузовъ (§§ 6 и 8).

15) Необходимо стремиться къ установленію передъ тарифами полнаго равенства всѣхъ и каждаго. Недостаточно, чтобы однѣ и тѣ же объявленныя въ тарифахъ цѣны примѣнялись для всѣхъ безъ исключенія при одинаковыхъ условіяхъ перевозки; необходимо еще, чтобы эти условія были, по возможности, фактически доступны для большинства отправителей. Поэтому необходимо, чтобы повагонные тарифы допускались только для товаровъ, которые не могутъ быть нагружаемы въ вагонъ вмѣстѣ съ другими товарами безъ вреда для послѣднихъ, а также для такихъ товаровъ, которые обыкновенно перевозятся, или, безъ затрудненія для дѣйствительныхъ отправителей, могутъ перевозиться повагонно, и чтобы рефакціонные тарифы (которые непременно должны публиковаться на общемъ основаніи), послѣ годового срока, уничтожались или обращались въ общіе. Примѣненіе одной и той-же провозной цѣны для товаровъ одного и того-же наименованія между одними и тѣми-же пунктами наиболѣе способно водворять равноправность отправителей передъ тарифами (§§ 6 и 3).

16) Государство должно ограничивать прибыль частныхъ обществъ, эксплуатирующихъ государственныя желѣзныя дороги. Ограниченіе это производится непосредственнымъ опредѣленіемъ размѣровъ прибыли, причитающейся частнымъ обществамъ, или посредствомъ установленія высшихъ предѣльныхъ тарифныхъ нормъ. Первый способъ цѣлесообразнѣе второго. Дѣйствующая въ Россіи система высшихъ тарифныхъ нормъ увеличиваетъ государственный желѣзнодорожный дефицитъ, а потому требуетъ существеннаго преобразованія (§ 7).

17) Государственный желѣзнодорожный дефицитъ вызываетъ необходимость регулированія соперничества между желѣзными дорогами. Низшія предѣльныя тарифныя нормы не могутъ разрѣшить эту задачу. Уменьшеніе численности желѣзнодорожныхъ обществъ, при соотвѣтствующемъ распредѣленіи между ними всей сѣти желѣзныхъ дорогъ, способно уменьшить соперничество и возвысить доходность дорогъ. Не-



обходимо установить соответствующую административную организацию, которая была бы способна регулировать конкуренции между желѣзными дорогами по принципу взаимныхъ соглашеній. Понятіе объ естественныхъ путяхъ крайне неопредѣленно, а потому регулированіе движенія по направленіямъ естественныхъ путей неудобноисполнимо. Принципъ сохраненія при конкуренціяхъ хозяйственныхъ силъ страны теоретически правиленъ и примѣненіе его въ предѣлахъ допускаемыхъ дѣйствительностью желательнo (§ 7).

18) Серьезное покровительство желѣзнодорожными тарифами населенію, до устраненія государственнаго желѣзнодорожнаго дефицита, неосуществимо. Съ устраненіемъ этого дефицита, причитающаяся государству отъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, прибыль должна идти на общее благо. Это общее благо можетъ выражаться покровительствомъ желѣзнодорожными тарифами—торговлѣ, промышленности и въ особенности—относительно—неимущимъ. Покровительство это должно заключаться не во введеніи въ жизнь унификаціонныхъ тарифовъ и другихъ теоретическихъ мечтаній, а въ пониженіи тарифовъ на опредѣленные грузы и преимущественно на предметы первой необходимости для массы населенія (§ 8).

19) Тарифы русскихъ дорогъ, сами по себѣ, не могутъ нарушать значенія охранительныхъ пошлинъ, если при опредѣленіи размѣровъ послѣднихъ были предвидѣны всѣ обстоятельства дѣла. Пошлины и тарифы основываются на различныхъ началахъ, ибо пошлина представляетъ собою налогъ, а тарифъ—плату за услугу. Поэтому система пошлинъ и система тарифовъ, преслѣдуя одну и ту же цѣль: общее благо,—достигаютъ этой цѣли различными путями—развиваясь каждая по началамъ ей присущимъ—безъ тѣсной другъ отъ друга зависимости. Стѣсненіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ, въ зависимости отъ таможенныхъ пошлинъ, породило бы на практикѣ многія неудобства и уменьшило бы доходность русскихъ дорогъ въ ущербъ государственной казны и почти исключительно въ пользу иностраннаго судоходства (§ 8).

20) Не слѣдуетъ допускать только такихъ тарифныхъ пониженій на иностранные грузы, сравнительно съ тарифами на грузы внутренняго сообщенія, которыхъ возможно избѣгать, не уменьшая доходности русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Необходимо, чтобы къ международнымъ и внутреннимъ грузамъ примѣнялась однообразная тарифная схема, и чтобы пониженія, допускаемыя для иностранныхъ грузовъ, числились въ специальныхъ тарифахъ. Исключенія изъ этого правила могутъ допускаться только въ особо-уважительныхъ случаяхъ. Высшія тарифныя

нормы не должны имѣть примѣненія къ грузамъ международныхъ сообщений (§ 8).

21) Покровительство желѣзнодорожными тарифами русскимъ портамъ, въ ущербъ движенію по сухопутной границѣ, покуда не вызывается государственными интересами Россіи (§ 8).

22) Вопросъ о казенной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи не представляетъ вопроса принципіальнаго,—ибо Верховною Властію въ принципѣ признана необходимость стремиться къ казенной эксплуатаціи. Но при существующихъ условіяхъ русскаго общежитія, эксплуатація желѣзныхъ дорогъ казной едва ли можетъ совершаться успѣшнѣе, нежели частными обществами, подъ дѣятельнымъ контролемъ правительства. При наличіи этихъ условій, въ особенности нельзя признать полезнымъ, за нѣкоторыми исключеніями, немедленное водвореніе казенной эксплуатаціи, связанное съ финансовыми жертвами (§ 9).

23) Вышеизложенные тарифные принципы должны примѣняться не только при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ частными обществами, но точно также и при эксплуатаціи ихъ казною. При эксплуатаціи всей сѣти, или, по крайней мѣрѣ, наибольшей части русскихъ желѣзныхъ дорогъ казной, является возможность увеличить ихъ доходность (§ 9).

---

## Лекція гр. С. Ю. Витте, читанная 7 Апрелья 1910 г. въ актовомъ залѣ института инженеровъ путей сообщенія.

М.м. г.г.! Въ послѣдніе годы очень много говорятъ о дефицитѣ нашей желѣзнодорожной сѣти. Меня неоднократно просили высказать мое мнѣніе о значеніи и причинахъ этого дефицита. Я охотно согласился это сдѣлать въ настоящихъ стѣнахъ, мнѣ довольно близкихъ по моей прошлой дѣятельности. Само собою разумѣется, что сдѣлать это обстоятельно я не могу уже потому, что это невозможно въ теченіе одного вечера.

Обращаюсь прежде всего къ нѣкоторымъ историческимъ даннымъ ж.-дорожнаго дѣла въ Россіи. Въ 70-хъ и 80-хъ годахъ у насъ доминировалъ принципъ частнаго ж.-д. строительства и эксплуатаціи. И этотъ принципъ, въ практическомъ его примѣненіи, вызывалъ все большія и большія нареканія, критику и безконечныя жалобы. Какъ всегда бываетъ въ такихъ случаяхъ, основательныя жалобы смѣшивались съ неосновательными, много было преувеличеній, обобщеній, зависти и страстей. Но основанія къ нареканіямъ все-таки несомнѣнно были правильны. Частное ж.-д. строительство и эксплуатація создали особаго рода владѣтелей въ государствѣ, такъ называемыхъ ж.-д. королей съ ихъ спутниками и свитой. Явились своего рода ж.-д. династіи. Громадныя ж.-д. капиталы, добытыя почти во всей своей совокупности исключительно благодаря гарантіи государства, усилились, находившимися подъ патронатомъ тѣхъ же ж.-д. королей, банковыми организаціями со всѣми миллионными вкладами російскихъ обывателей. Явилась такая сила, не сумѣвшая снискать себѣ ни авторитета, ни уваженія, которая не могла ужиться съ исторически сложившимися государственными традиціями Великой Россійской Имперіи. Это явленіе само по себѣ можетъ быть перетерпѣлось бы. Но конецъ бывшему ж.-д. режиму положила послѣдняя война съ Турціей въ концѣ 70-хъ годовъ прошлаго столѣтія и ея послѣдствія.

Война эта между прочимъ обнаружила крайнюю неподготовленность нашихъ ж. дорогъ къ мобилизаціи и массовымъ перевозкамъ войскъ. Какъ одинъ изъ многихъ примѣровъ такой неподготовленности приведу слѣдующій, сохранившійся у меня въ памяти. Извѣстно, что въ случаѣ войны, мобилизаціонное движеніе начинается мобилизаціей самихъ ж.

дорогъ, заключающейся главнымъ образомъ въ распредѣленіи между ними подвижнаго состава и служащихъ. На дорогу, движеніемъ которой я управлялъ въ то время, а именно на Одесскую дорогу, которой суждено было играть главнѣйшую роль въ перевозкѣ войскъ, связанныхъ со сказанной войной, согласно мобилизаціонному плану должны были прежде всего получиться паровозы съ чужихъ дорогъ, а затѣмъ приходитъ воинскіе поѣзда. Между тѣмъ паровозы во время не прибыли и пришлось встрѣтить поѣзда, которые всё двигались съ суточными опозданиями, съ воинскими частями слѣдующими на войну, безъ предварительной мобилизаціи самой ж. дороги. При такомъ положеніи вещей, я былъ вынужденъ: высадить первую прибывшую каваллерійскую бригаду на станціи Жмерингъ и направить ее къ Кишеневу верхомъ, затѣмъ ввести непрерывное движеніе паровозовъ со слѣбною машинистовъ, такъ называемую американскую систему, и, наконецъ, пускать поѣздъ за поѣздомъ по однопутной ж. дорогѣ по телеграфному соглашенію и безъ блокировки пути. Только этимъ путемъ удалось въ концѣ концовъ наладить движеніе, не останавливая движеніе арміи на Дунай. Я привожу одинъ примѣръ, а такихъ было сотни.

Но, кромѣ приведенныхъ дефектовъ ж.-д. дѣла, въ концѣ 70-хъ и началѣ 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія появился громадный ж.-д. дефицитъ, превысившій въ 1886 г. 63 м. р. Еще въ послѣдніе годы царствованія Александра II безотрадное положеніе ж.-д. дѣла обрапало Его вниманіе, въ особенности послѣ разстройства финансовъ, причиненнаго войною. Но были принимаемы мѣры паліативныя, ибо борьба съ ж.-д. королевствами была дѣломъ нелегкимъ. Со вступленіемъ на престолъ Александра III, новый Государь, со свойственною его характеру твердостью и опредѣленностью, рѣшилъ покончить съ прежнею системою ж.-д. хозяйства. До того времени государство смотрѣло на ж. дороги преимущественно, какъ на частно-промышленныя предпріятія, находящіяся подъ особою протекціею государства. Со времени Александра III начали смотрѣть на ж. дороги, какъ на первостепенныя орудія государственности, и ихъ частно-промышленный характеръ сталъ играть подчиненную роль. Для совершенія этого перелома вся ж.-д. политика и экономика, т.-е. все, что выходитъ за предѣлы непосредственной эксплуатаціи ж. дорогъ, было сосредоточено въ М-вѣ Финансовъ, которое вплоть до 1906 г. было и М-вомъ Торговли и Промышленности. При М-вѣ Финансовъ были образованы особыя ж.-д. учрежденія, существующія и понынѣ. Мнѣ пришлось во всѣхъ этихъ преобразованіяхъ играть нѣкоторую роль: сперва, будучи еще управляющимъ Юго-Западныхъ дорогъ, въ составленіи проектовъ этихъ новыхъ учреждений, а затѣмъ, въ качествѣ директора департамента, ихъ руководителемъ, потомъ М-ра Путей Сообщенія и, наконецъ,

М-ра Финансовъ вплоть до конца 1903 г. Главныя основанія совершеннаго перелома въ ж.-д. политикѣ заключались въ слѣдующемъ: была уничтожена всякая, въ томъ числѣ и тарифная, автономія частныхъ ж.-д. обществъ, и руководство тарифною системою всѣхъ ж. дорогъ было отдано въ руки тарифныхъ учреждений М-ва Финансовъ, было отдано предпочтеніе казенному ж.-д. строительству и эксплуатаціи передъ строительствомъ и эксплуатаціею частныхъ обществъ во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда весь или по крайней мѣрѣ главнѣйшій рискъ дѣйствій частныхъ обществъ слагался на государственную казну посредствомъ системы гарантій. Въ соотвѣтствіи съ этими основаніями были выкуплены въ казну главнѣйшія линіи нашей сѣти, находившіяся въ распоряженіи частныхъ обществъ.

Посмотримъ теперь, какіе результаты дало съ точки зрѣнія ж.-д. дефицитовъ коренное измѣненіе ж.-д. политики Россійской Имперіи съ начала 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія?

Помѣщенная далѣ вѣдомость о результатахъ эксплуатаціи всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ (см. стр. 265) показываетъ, что въ 1886 году дефицитъ, считая съ версты пути (2467 руб.), былъ наибольшій за всѣ послѣдніе двадцать четыре года.

Затѣмъ сказанное коренное измѣненіе желѣзнодорожной политики привело къ тому, что съ 1894 года дороги уже начали давать чистую прибыль, сверхъ 4½% на весь затраченный на сооруженіе ихъ капиталъ. Такое благопріятное положеніе продолжалось пять лѣтъ. Потомъ дороги начали опять давать дефицитъ, который постепенно увеличивался и, наконецъ, достигъ въ 1907 году 120 милліоновъ рублей (съ версты 1982 рубля).

Изъ представленныхъ данныхъ мнѣ кажется очевиднымъ, что принятыя въ 80-хъ годахъ прошлаго столѣтія начала ж.-д. политики были правильны, и что вновь выросшій дефицитъ сѣти во всякомъ случаѣ произошелъ не отъ неправильности этихъ началъ, а отъ другихъ причинъ. Поэтому, когда мнѣ приходится нынѣ слышать о необходимости для уничтоженія дефицита провозгласить преобладающимъ принципомъ частное ж.-д. хозяйство, то я завидую этимъ людямъ, завидую ихъ молодости, такъ какъ они, очевидно, не были свидѣтелями—или забыли—того во всѣхъ отношеніяхъ безотраднато положенія ж.-д. дѣла, въ которомъ оно находилось, когда сказанный принципъ частнаго ж.-д. хозяйства главенствовалъ. Отчего же съ начала настоящаго столѣтія стала вновь образовываться дефицитъ? Конечно, какъ всякое крупное явленіе экономической жизни народа, причины дефицита многообразны;—и я укажу въ общихъ чертахъ только на самыя существенныя изъ нихъ.

Желѣзныя дороги строятся, преслѣдуя различныя цѣли. По цѣлямъ,

которыя преслѣдовались при постройкѣ той или иной дороги, ихъ можно раздѣлить на: а) коммерческія, при сооруженіи которыхъ преслѣдовались коммерческія и экономическія цѣли; б) дороги политическія, преслѣдовавшія цѣли политическія и, наконецъ, в) дороги стратегическія, преслѣдовавшія цѣли военныя, т. е. обороны государства. Само собой разумѣется, каждая дорога въ нѣкоторой степени можетъ и обыкновенно удовлетворяетъ всѣмъ тремъ цѣлямъ, но все-таки главная цѣль сооружения ея или коммерческая, или политическая, или военная. Будетъ весьма естественно, что дороги, которыя строились по цѣлямъ политическимъ и въ особенности стратегическимъ, будутъ давать дефицитъ, ибо никто не рассчитывалъ на то, чтобы эти дороги, въ особенности въ первые годы и даже десятии лѣтъ, давали прибыль. Въ тѣхъ странахъ, а Россія въ этомъ отношеніи стоитъ на первомъ мѣстѣ, гдѣ военнымъ и политическимъ мотивамъ въ ж.-д. дѣлѣ дается преимущественное значеніе, подчиняющее себѣ всѣ прочія соображенія, естественно, что не только строятся дороги стратегическія, завѣдомо въ ближайшемъ будущемъ малодоходныя или бездоходныя, но кромѣ того все ж.-д. строительство и эксплуатація во всей ихъ совокупности находятся подъ главенствующей идеей удовлетворенія военнымъ нуждамъ. Соотвѣтственно этому стратегическія соображенія, въ особенности съ конца прошлаго столѣтія, когда наша ж.-д. сѣтъ вышла изъ дефицита, заявили свои права съ особой энергіей и настоятельностью. Соображенія эти не только имѣли вліяніе на приступъ къ сооруженію чисто военныхъ и политическихъ линій, но кромѣ того они вліяли на весь ходъ ж.-д. строительства въ смыслѣ выбора направленія почти всѣхъ безъ исключенія ж.-д. на меридіанахъ, идущихъ къ западу отъ Москвы и Ростова, съ одной стороны, и къ востоку отъ Урала—съ другой. Въ силу тѣхъ же стратегическихъ соображеній сооружались на существовавшихъ ранѣе жел. дор. вторые пути, новыя станции, воинскіе продовольственные пункты и другія сооруженія, которыя коммерческими и экономическими мотивами или совѣмъ не вызывались, или не вызывались въ то время, когда сооруженія эти возводились. Можно безъ всякихъ преувеличеній сказать, что если бы стратегическія и политическія соображенія не играли такую громадную роль въ конфигураціи нашей ж.-д. сѣти и въ ея оборудованіи, если бы развитіе всего ж.-д. дѣла въ Россіи подчинялось лишь расчетамъ коммерческимъ и экономическимъ, какъ это имѣетъ мѣсто, напримѣръ, въ Америкѣ, то, конечно, и общій видъ нашей сѣти былъ бы другой и она, вѣроятно, не давала бы убытка, и во всякомъ случаѣ дефицитъ былъ бы умѣренный и случайный.

Указывая на этотъ чрезвычайно важный фактъ, весьма вліяющій на доходность сѣти, я далека отъ мысли полагать, что онъ представ-

# В Ъ Д О М О С Т Ь

о результатахъ эксплуатаціи всей сѣти русскихъ ж. д., нахъ находившихся въ вѣдѣніи частн. Об-въ, тамъ и казенныхъ.  
(Китайская Восточная ж. д. исключена).

Г О Д Ы:	По всей сѣти русскихъ жел. дор.					По всей сѣти за исключеніемъ Сибирской и Уссурийской ж. д.				
	Протяже- ніе сѣтн.	Казна приплатила:		Казна получила излишка.		Протяже- ніе сѣтн.	Казна приплатила:		Казна получила излишка:	
		Всего.	на версту.	Всего.	на версту.		Всего.	на версту.	Всего.	на версту.
1885	24,391	49,500,771	2.029	—	—	24,391	49,500,771	2.029	—	—
1886	25,630	63,225,327	2.467	—	—	25,630	63,225,327	2.467	—	—
1887	26,483	46,828,384	1.768	—	—	26,483	46,828,384	1.768	—	—
1888	27,604	32,181,603	1.166	—	—	27,604	32,181,603	1.166	—	—
1889	28,107	30,576,717	1.088	—	—	28,107	30,576,717	1.088	—	—
1890	28,745	24,870,708	865	—	—	28,745	24,870,708	865	—	—
1891	28,871	26,085,093	904	—	—	28,871	26,085,093	904	—	—
1892	29,302	42,585,639	1.453	—	—	29,302	42,585,639	1.453	—	—
1893	30,983	20,706,907	668	—	—	30,882	20,706,907	668	—	—
1894	33,366	4,109,319	123	—	—	32,989	4,109,319	123	—	—
1895	35,138	—	—	1,780,373	51	34,749	—	—	1,780,373	51
1896	37,375	—	—	11,287,636	302	35,649	—	—	11,287,636	302
1897	39,392	—	—	3,013,586	76	37,322	—	—	12,475,300	334
1898	42,268	—	—	8,762,470	207	39,398	—	—	19,787,946	502
1899	47,150	—	—	1,215,300	26	43,273	—	—	12,910,649	298
1900	50,129	2,646,111	53	—	—	45,061	—	—	11,665,496	259
1901	53,419	35,149,842	658	—	—	48,030	14,086,427	293	—	—
1902	54,366	40,370,024	743	—	—	48,977	16,344,067	334	—	—
1903	54,825	20,561,695	375	—	—	49,337	—	—	4,237,348	86
1904	55,959	32,586,828	582	—	—	50,471	27,677	1	—	—
1905	57,410	89,545,226	1.560	—	—	51,731	33,490,372	647	—	—
1906	59,771	113,402,774	1.897	—	—	54,092	54,399,414	1.006	—	—
1907	60,537	119,967,549	1.982	—	—	55,701	83,149,199	1.493	—	—
1908	—	98,000,000	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>По смѣтѣ на 1910 годъ.</b>		80,000,000	—	—	—	—	—	—	—	—

являет явление неправильное. Напротив того, я думаю, что это явление нормальное и для блага государства, къ сожалѣнiю, неизбежное. Только тѣ сооруженiя, вынужденныя стратегическими соображенiями, я призналъ бы непроеводительными, которыя въ ту пору когда, если чего Боже сохрани, имъ придется себя оправдать, окажутся безцѣльными, несоответственными, а можетъ быть и вредными. Я думаю, господа, вы поймете, что я говорю это не для фразы, изъ слѣдующихъ отрывочныхъ мыслей. Вся сѣть русскихъ жел. дор. стоитъ около 6.200 м. р., а казенныхъ дорогъ около 4.500 м. р. Несчастная японская война вызвала непосредственныхъ расходовъ казны, въ смыслѣ прямыхъ уплатъ денегъ и стоимости уничтоженнаго казеннаго имущества, не менѣе 3.000 м. р. Прошу сопоставить цифру 4½ миллиарда р., съ одной стороны, и 3 миллиарда, съ другой. Если бы наша ж.-д. сѣть была оборудована такъ, что мы могли бы собрать и доставить за Байкаль нашу армию въ два раза быстрѣе, то результаты войны были бы иные. Конечно, было бы еще лучше, если бы мы совсѣмъ не воевали. Возьмемъ другое сопоставленiе. Последняя большая война въ Европѣ была франко-прусская 70-го года, т.-е. война, которая имѣла мѣсто 40 лѣтъ тому назадъ. Война эта, конечно, по своему объему и напряженности, будетъ миниатюрной сравнительно съ возможной большой современной европейской войной. Во что же обошлась эта война Франци? Вотъ какъ ее исчисляетъ академикъ Nanotaux въ I-мъ томѣ своего извѣстнаго сочиненiя „Histoire de la France Contemporaine“. Приведа расчеты, онъ восклицаетъ: „Десять миллиардовъ пятьсотъ пятьдесятъ миллионъ франковъ. Такова тяжесть, которая только отъ займовъ, вызванныхъ войной 70-го года, лежитъ на благосостоянii Франци, на свободѣ Франци, на состоянii и на независимости каждаго ея гражданина“. Сопоставьте опять, господа, эту цифру въ 4 миллиарда р. на наши деньги со стоимостью въ 4½ миллиарда р. всей нашей казенной сѣти.

Чтобы обрисовать болѣе мысль, которую я желалъ бы, чтобы вы усвоили, позволяю себѣ представить еще нѣсколько отрывочныхъ, но назидательныхъ данныхъ. Извѣстно, что въ настоящее время жел. дороги въ случаѣ войны могутъ иногда замѣнить не только укрѣпленiя, но и недостатокъ живой военной силы. Покуда воздухоплаванiе будетъ составлять предметъ спорта, жел. дор. будутъ служить главнѣйшимъ факторомъ войны въ особенности въ первый ея періодъ, а этотъ періодъ является наиболѣе рѣшительнымъ и можетъ быть роковымъ. Мы имѣемъ въ Европейской Россii на 1000 кв. верстъ 11 верстъ ж.-д. пути, на 100 т. жителей 40 вер., а Германiя на 1000 кв. верстъ имѣетъ 111 вер., а на 100 т. жит. 94 вер., Австро-Венгрия на 1000 кв. вер. 63 вер., а на 100 т. жит. 80 вер. То есть густота германской сѣти въ отношенii пло-



щади территории въ 11 разъ больше, а австро-венгерская—въ 6 разъ больше, чѣмъ наша. При такихъ условіяхъ, и имѣя въ виду сравнительную громадность нашихъ пространствъ, не говоря о другихъ неблагоприятныхъ условіяхъ, вы можете себѣ представить, на сколько мы опаздываемъ въ первомъ фазисѣ мобилизаціи войскъ, т.-е. военного укомплектованія ихъ на мѣстахъ.

Затѣмъ явится слѣдующій періодъ мобилизаціи: передвиженіе войскъ къ границѣ. Позвольте по поводу этого періода представить лишь слѣдующую данную. Къ западной границѣ, отъ нижняго Нѣмана до Дуная (2.600 вер.), выходитъ 13 нашихъ ж.-д. линій (всего 18 колеѣ), при чемъ изъ внутреннихъ областей идетъ всего лишь 9 линій. А у нашихъ сосѣдей на ту же границу выходитъ 32 линіи (36 колеѣ), т.-е. вдвое больше. Количество паровозовъ у сосѣдей на версту дороги значительно больше, нежели у насъ. Наши воинскіе поѣзда вслѣдствіе малосильности паровозовъ не могутъ быть доведены до размѣра свыше 70 осей, а на германскихъ дорогахъ они доходятъ до 100 осей. Въ результатѣ наши сосѣди сосредоточатся на границѣ по крайней мѣрѣ недѣли на двѣ ранѣ насъ. Вы, конечно, легко себѣ представляете, что можетъ произойти въ эти двѣ недѣли. Изъ этихъ отрывочныхъ набросковъ, по вопросу довольно деликатному, вы усмотрите, что стратегическія и политическія соображенія не могутъ, по самой природѣ положенія Россіи, не играть первенствующаго значенія въ ея строительствѣ вообще и въ ж.-д. въ частности.

Послѣ этихъ предварительныхъ объясненій, относительно значенія различныхъ ж.-д. линій, возвращаюсь опять къ той же вѣдомости. Известно, что Сибирская, Забайкальская и Уссурийская дороги строились главнымъ образомъ по соображеніямъ военно-политическимъ. Если мы ихъ исключимъ, уже получаются съ 1900 года не такія страшныя цифры. Но кромѣ Сибирской, Забайкальской и Уссурийской дорогъ на образованіе дефицита имѣли вліяніе многія другія дороги, которыя также строились по соображеніямъ политическимъ или стратегическимъ. Исчислять вліяніе ихъ на дефицитность, въ особенности имѣя въ виду, что дороги эти нынѣ раздроблены между большими группами казенныхъ и частныхъ дорогъ, возможно, предпринявъ для этого тщательную и подробную работу, которая доступна лишь для правительственныхъ учреждений, снабженныхъ всеми данными и надлежащими средствами, при чемъ иногда работу эту сдѣлать точно окажется невозможнымъ. Для поясненія я приведу на выдержку нѣсколько примѣровъ. Въ 1889 г. было рѣшено строить по соображеніямъ стратегическимъ Новоселицкія вѣтви Юго-Западныхъ дорогъ протяженіемъ въ 516 верстъ. Линія эта сама по себѣ давала, вѣроятно и теперь даетъ, дефицитъ, но такъ какъ

она эксплуатируется въ совокупности всей группы Юго-Западныхъ дорогъ, то ея вліяніе на общій ж.-д. дефицитъ заключается въ томъ, что она уменьшаетъ доходность Юго-Западной группы, а слѣдовательно и уменьшаетъ способность этихъ дорогъ компенсировать общій ж.-д. дефицитъ, иначе говоря, если бы эти вѣтви не строились, то общій ж.-д. дефицитъ былъ бы на столько меньше, на сколько эти вѣтви даютъ убытокъ. Линія Петровскъ—Баку политическо-стратегическая, она была построена 0-вомъ Ростово-Владикавказской дороги по принужденію правительства, которое пользовалось своимъ договорнымъ правомъ во избѣжаніе большого для казны убытка при сооруженіи и эксплуатаціи этой линіи казной. Такъ какъ дороги Ростово-Владикавказскаго 0-ва весьма доходны, то дефицитъ линіи Петровскъ—Баку оказался незамѣтнымъ. Но въ чистой прибыли всей Р.-В. дороги казна заинтересована болѣе, нежели само 0-во, а поэтому, если бы доходность этой дороги была еще болѣе, то и казна получила бы больше, потому и общая приплата казны по ж.-д. сѣти была бы меньше. Подобный же примѣръ представляетъ стратегическая линія Варшава—Калишь, которую вынуждено было строить 0-во Варшаво-Вѣнской дороги.

Не входя въ перечисленіе всѣхъ дорогъ, которыя строились по соображеніямъ военно-политическимъ, для выясненія общей мысли представляю слѣдующія данныя. Съ 1889 г. по 1904 г. въ Европейской Россіи было разрѣшено къ постройкѣ и осуществленію 26.417 вер. ж. дорогъ. Изъ нихъ я насчиталъ несомнѣнно стратегическихъ 6.108 вер., т.-е. 23,1%, а политическаго значенія, какъ напримѣръ дорога въ Астрахань—14,5%. Исчисляя дефициты, которые даютъ или давали эти стратегическія и политическія линіи, становится очевидно, что если бы эти линіи не строились, то на столько же уменьшилась бы и общая ж.-д. дефицитность и это уменьшеніе было бы весьма существенное. Если мы обратимся ко вторымъ колеямъ и разберемъ мотивы ихъ сооруженія, то найдемъ, что значительная ихъ часть была также построена по соображеніямъ стратегическимъ, и въ то время, когда колѣи эти строились, коммерческое движеніе въ нихъ не нуждалось и въ нѣкоторыхъ не нуждается и по настоящее время. Между тѣмъ устройство вторыхъ путей увеличиваетъ капитальную стоимость дорогъ, на которую по принятому правилу исчисляется 4½% въ годъ.

Такимъ образомъ одна изъ существенныхъ причинъ дефицитности нашей ж.-д. сѣти—это стратегическія и политическія пути. Для уменьшенія дефицитности необходимо производить съ военными цѣлями лишь такія усиленія существующихъ ж. дорогъ, и строить только такія стратегическія линіи, необходимость коихъ очевидна, а сооруженіе дорогъ политическаго значенія, которыя

могут давать дефицитъ, слѣдуетъ совсѣмъ избѣгать. Къ сожалѣнію, въ этомъ отношеніи въ ближайшемъ будущемъ трудно ожидать существеннаго улучшенія положенія дѣла, такъ какъ нѣкоторые дороги указанной категоріи недавно открыты, а потому дефицитность ихъ, вѣроятно, еще не отразилась полностью. Затѣмъ многія стратегическія дороги и вторыя колени въ Европейской Россіи, какъ это ясно изъ предыдущихъ моихъ объясненій, строить еще придется и кромѣ того уже строятся вторыя колени на Великомъ Сибирскомъ пути и, наконецъ, сооружается Амурская ж.-д. Последняя дорога, по моему личному мнѣнію, вообще вредная, а между тѣмъ она окажетъ весьма сильное вліяніе на общую доходность ж.-д. сѣти.

Итакъ, одной изъ существенныхъ причинъ дефицитности сѣти ж. дорогъ, развившейся въ началѣ этого столѣтія, послѣ того какъ къ концу прошлаго столѣтія финансовая и экономическая сторона дѣла была приведена въ порядокъ, является быстрое усиленіе въ ж.-д. строительствѣ рѣшительнаго вліянія соображеній стратегическихъ и общеполитическихъ надѣ. финансовыми и экономическими.

Вторая причина дефицита лежитъ въ самыхъ началахъ, на коихъ обосновывалось управленіе ж.-д. эксплуатаціи въ послѣднія десятилѣтія. Вообще эксплуатація ж. дороги должна стремиться къ регулярному передвиженію предъявляемыхъ грузовъ и пассажировъ при условіи, чтобы это передвиженіе само себя окупало. Первая часть этой формулы поддерживается всею силою власти центрального управленія ж. дорогами, вторая часть постепенно все болѣе и болѣе впадала въ загонъ. М-во, которое вѣдаетъ эксплуатаціей ж. дорогъ, очень стремилось къ водворенію порядка на ж. дорогахъ, къ уничтоженію залежей, къ предоставленію всякихъ удобствъ пассажирамъ, особливо высшихъ классовъ. но было довольно равнодушно къ общимъ результатамъ гос. финансоваго хозяйства, какъ къ дѣлу другого околodka. Это воззрѣніе постепенно настраило умы и дѣятельность всего личнаго ж.-д. состава, отъ верховъ до самыхъ низовъ, въ извѣстномъ направленіи. При самомъ бѣгломъ осмотрѣ ж. дорогъ, въ качествѣ болѣе или менѣе опытнаго пассажира, глазъ ежечасно наталкивался на факты, подтверждающіе, что насколько на ж. дорогахъ цѣнится порядокъ, и въ особенности внѣшній, настолько иногда не придается значенія цѣнности рубля, хотя нынѣ и золотого. Такимъ образомъ, по моему мнѣнію, несомнѣнно, что въ порядкѣ непосредственнаго управленія можно значительно обэкономить ж.-д. эксплуатацію и тѣмъ существенно повліять на уменьшеніе дефицита. Для этого прежде всего нужно, чтобы вѣдомство, ведущее эксплуатацію ж.-д. сѣти, было отвѣтственно и заинтересовано въ ея финансовыхъ результатахъ, чтобы вся армія ж.-д. аген-

товъ, посредствомъ поощрительныхъ мѣръ и цѣлесообразныхъ премій, пришла къ убѣжденію, что экономное веденіе дѣла цѣнится начальствомъ и заслуживаетъ поощренія не менѣе нежели общій порядокъ.

Наконецъ, позволю себѣ указать на третью причину, вліяющую на новое нарастаніе ж.-д. дефицита съ начала настоящаго столѣтія. Однимъ изъ самыхъ дѣйствительныхъ средствъ къ уничтоженію еще большаго дефицита, образовавшагося въ концѣ прошлаго столѣтія, былъ тарифный законъ, снабдившій правительство соотвѣтствующею властью регулировать ж.-д. тарифы и передавшій эту власть въ руки М-ва Финансовъ, которое въ то время было также М-вомъ Торговли и Промышленности. Первымъ послѣдствіемъ этого закона было уничтоженіе вредной конкуренціи ж. дорогъ между собою, что значительно способствовало повышенію ихъ доходности; затѣмъ, благодаря этому закону, водворилась гласность, объединеніе и упрощеніе ж.-д. тарификаціи. Исходя изъ основанія, что доходность ж. дорогъ должна лишь оправдывать сдѣланныя и дѣлаемые на нихъ затраты по мѣрѣ уничтоженія дефицита, съ одной стороны, и приведеніе въ удовлетворительное состояніе общихъ финансовъ имперіи, съ другой, М-во Финансовъ начало постепенно понижать тарифы, имѣя между прочимъ въ виду, что въ иныхъ случаяхъ пониженіе это, уменьшая чистый доходъ ж. дороги въ первые годы, затѣмъ вонagradaетъ ихъ увеличеніемъ чистаго дохода въ будущемъ. Это основаніе особенно примѣнимо къ пассажирскому движенію, которое развивается пониженіемъ тарифовъ довольно медленно, но за то весьма прочно. Когда появился ж.-д. дефицитъ и началъ принимать грозные размѣры, то естественно обратили вниманіе и на тарифы. Но въ теченіе времени благополучнаго положенія сѣти инициатива мѣстныхъ ж.-д. управленій въ тарифномъ отношеніи совсѣмъ заглохла, и, повидимому, тамъ къ этой отрасли ж.-д. эксплуатаціи сдѣлались индифферентными. Можно думать, что на мѣстахъ даже утерялись здравыя понятія о ж.-д. тарифахъ, т.-е. теорія и практика тарификаціи сдѣлались тамъ предметомъ довольно чуждымъ. Миѣ представляется также, что и въ Петербургѣ, принимая мѣры для уничтоженія дефицита посредствомъ измѣненія тарифовъ, недостаточно считались съ основными принципами тарификаціи, что впрочемъ довольно понятно, разъ утеряли живую связь съ мѣстными управленіями, ибо М-во Финансовъ лишено возможности по тарифнымъ вопросамъ сноситься съ мѣстными казенными управленіями непосредственно. Исходя изъ столь же простаго, сколько и невѣрнаго правила: „чѣмъ больше назначу плату, тѣмъ больше положу въ карманъ“, когда дефицитъ сталъ принимать серьезные размѣры, начали огульно повышать ж.-д. тарифы вообще и даже исковеркали повышеніемъ тарифную схему на пассажирское дви-

женіе, схему, имѣвшую громадное государственное и культурное значеніе. Конечно, такимъ путемъ можно гораздо болѣе нанести вреда общеэкономическимъ интересамъ имперіи, нежели принести пользу въ смыслѣ уменьшенія ж.-д. дефицита. Очень часто не повышеніемъ, а, напротивъ того, пониженіемъ провозныхъ платъ, достигаются наибольшіе чистые доходы. Но для достиженія этого не должно дѣлать механически и огульно ни пониженія, ни повышенія товарныхъ тарифовъ.

Если состояніе нашихъ финансовъ требуетъ оказать впливіе на уменьшеніе дефицитности свѣти посредствомъ тарифовъ, необходимо прежде всего отказаться отъ обобщеній, отъ унификаціи товарныхъ тарифовъ посредствомъ общихъ для всей Россіи или большихъ ея районовъ тарифныхъ формулъ, нужно принять въ самое серьезное вниманіе мѣстные условія различныхъ областей и болѣе приспособиться къ нимъ въ видахъ полученія въ каждомъ данномъ случаѣ наибольшаго чистаго дохода. А чтобы этого достигнуть, нужно тарифныя измѣненія основать не на общихъ апріорныхъ сужденіяхъ, а на мѣстныхъ серьезныхъ и обстоятельныхъ изслѣдованіяхъ. Однимъ словомъ, для извлеченія наибольшаго чистаго дохода съ цѣлью уничтоженія дефицита, необходимо возможно полнѣе руководствоваться основнымъ тарифнымъ принципомъ, чтобы товары платили за провозъ все то, что они могутъ заплатить—не менѣе, но и не болѣе того—и слѣдовательно покуда не будетъ устраненъ дефицитъ, меньше обращать вниманія на унификацію тарифовъ и простоту тарифныхъ схемъ. Для этого нужно административно переорганизоваться и пожертвовать формами для достиженія сущности.

Насколько въ послѣднее десятилѣтіе даже между специалистами утратились здравыя понятія о ж.-д. тарификаціи, мнѣ сдѣлалось очевиднымъ изъ разсужденій по поводу недавно вышедшаго закона о прибавкѣ къ ж.-д. товарнымъ тарифамъ платъ въ пользу городскихъ, а въ будущемъ и земскихъ учреждений, для устройства хорошихъ грунтовыхъ дорогъ къ ж.-д. станціямъ. Нѣкоторые специалисты такъ и не поняли, какое отношеніе имѣютъ надбавки къ товарнымъ тарифамъ къ вопросу о доходности ж. дорогъ. Какъ извѣстно, суть новаго закона заключается въ томъ, что къ платамъ, взимаемымъ за провозъ товаровъ согласно ж.-д. тарифамъ, будутъ механически прибавляться платы, находящіяся въ нѣкоторомъ соотношеніи съ первыми платами, и потомъ вырученныя деньги будутъ передаваться въ постороннія ж. дорогамъ руки для сооруженія гужевыхъ путей. Когда послѣ Турецкой войны конца 70-хъ годовъ бывшій М-ръ Финансовъ адмиралъ Грейгъ для удовлетворенія гос. нуждъ, не менѣе важныхъ чѣмъ вспомошествованіе городамъ и земствамъ для устройства гужевыхъ дорогъ, проектировалъ законъ о налогѣ на

пассажи́рское и товарное дви́женіе, который также представляеть механическое повыше́ніе ж.-д. тарифовъ, то Гос. Совѣтъ подѣ вліяніемъ необходимости согласился на сборъ въ пользу казны въ видѣ надбавокъ на тарифы по пассажирскому дви́женію и товаровъ большой скорости, но отвергъ сборы съ товарныхъ тарифовъ, такъ какъ тогда спеціалисты еще понимали, что это въ сущности будетъ не что иное, какъ самая грубая форма повыше́нія тарифовъ на провозъ товаровъ. Но, повидимому, то, что еще понимали къ то время, нынѣ уже мало понимаютъ. Въ одномъ высоко официальнойномъ изданіи 1909 г. я читаю слѣдующія правильныя разсужденія: „Такъ какъ сборы съ пассажировъ и товаровъ большой скорости (это говорится о сборахъ въ пользу казны) суть не что иное, какъ повыше́ніе тарифовъ, то ихъ слѣдуетъ причислить къ доходамъ ж. дорогъ“. „Сборы эти, говорится тамъ же, получаютъ исключительно благодаря дѣятельности ж. дор., и вліяніе ихъ на развитіе перевозокъ ничѣмъ не отличается отъ простаго повыше́нія тарифовъ. Ни пассажиры, говорится въ этомъ интересномъ сочиненіи, ни товаротправители ни мало не заинтересованы, изъ какихъ составныхъ частей слагается вносимая ими плата. Они ѣдутъ или отправляютъ грузы лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда признаютъ, что взыскиваемая съ нихъ сумма соотвѣтствуетъ ихъ расче́тамъ“. Но когда пришлось высказаться о томъ, имѣютъ ли отноше́ніе сборы по новому закону, повышающіе ж.-д. тарифы не въ пользу казны, а въ пользу городовъ, то забыли объ этихъ мудрыхъ цитатахъ, такъ недавно еще высказанныхъ. Во всякомъ случаѣ, если новый законъ будетъ примѣняться въ миниатюрномъ объемѣ сравнительно съ задачей его—сдѣлать Россію проѣзжею, то не стоило его вводить, если же онъ будетъ примѣненъ мало-мальски обильно, то, конечно, этотъ законъ самъ по себѣ можетъ остановить возвраще́ніе къ правильной ж.-д. тарификаціи и устране́ніе ж.-д. дефицита.

Въ заключе́ніе прошу васъ, господа, отнестись снисходительно, если по спеціальности предмета я не внесъ въ мою бесѣду достаточнаго интереса для не спеціалистовъ.

# Оглавление.

	СТРАН.
<i>Предисловіе къ первому изданію . . . . .</i>	I.
<i>Предисловіе ко второму изданію . . . . .</i>	III.
<i>Предисловіе къ третьему изданію . . . . .</i>	V.

## ГЛАВА I.

### ОБЩАЯ ЧАСТЬ.

§ 1. <i>Насколько подходят желѣзные дороги къ понятію о монополіи. Конкуренція ими встрѣчаемая въ гужевыхъ и водныхъ путяхъ. Взаимная конкуренція. Конкуренція отъ инерціи спроса. Заключенія о дѣйствіи закона спроса и предложенія въ области опредѣленія цѣны желѣзнодорожнаго провоза . . . . .</i>	1.
§ 2. <i>Основной принципъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ заключается въ томъ, что они должны регулироваться по закону спроса и предложенія. Принципъ этотъ примиряетъ интересы публики и желѣзныхъ дорогъ. Тарифы, регулированныя по этому принципу, обеспечиваютъ желѣзнымъ дорогамъ наибольшій чистый доходъ. Графическое объясненіе предыдущихъ соображеній. Примѣненіе принципа на практикѣ. Примѣры: изслѣдованія о тарифахъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ на мыло, свеклу, вина виноградныхъ и земледобрительные туки . . . . .</i>	32.
§ 3. <i>Необходимость взиманія провозныхъ цѣнъ не по торгу, а по опубликованнымъ тарифамъ. Тарифныя единицы: разстояніе, вѣсъ и объемъ. Значеніе разстоянія—теоретическое и дѣйствующее въ различныхъ странахъ. Значеніе вѣса и объема. Тарифы «историческіе» и «натуральные». Рефакціонные тарифы . . . . .</i>	69.

- § 4. Вліяніе расходовъ эксплуатаціи на тарифы. Мнѣніе объ опредѣленіи тарифовъ по расходамъ эксплуатаціи. Въ дѣйствительности не существуетъ расхода перевозки данного товара; существуютъ только валовые расходы эксплуатаціи. Методы опредѣленія пудо-верстныхъ расходовъ и значеніе ихъ выводовъ. Нормы пудо-верстныхъ расходовъ, которыми руководствуются желѣзныя дороги при тарифныхъ изысканіяхъ, предположительны. Нормы эти на русскихъ дорогахъ иногда преувеличиваются, что тормозитъ развитіе некоторыхъ богатствъ страны. Экспериментальные способы сужденія о выгодности тарифныхъ пониженій. Способы опредѣленія изъ разностей однородныхъ періодическихъ расходовъ элементовъ для сужденія о возможныхъ тарифныхъ пониженіяхъ на новые грузы . . . . . 87.
- § 5. Значеніе закона спроса и предложенія въ ученіяхъ экономическаго школы. Школа классической политической экономіи и реалистическая школа. Свобода экономическихъ отношеній и государственное вмѣшательство. Научный социализмъ. Государственный социализмъ. Христіанскій социализмъ. Экономическія идеи въ Россіи . . . . . 107.

## ГЛАВА II.

### ПРАКТИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ.

- § 6. Общественный и правительственный контроль надъ тарифами. Необходимость въ систематизаціи изданій и публикацій тарифовъ. Унификаціонные тарифы: Почтовые, телеграфные и тому подобныя тарифы. Обобщеніе тарифовъ. Статистика грузовъ. Сроки публикаціи тарифовъ. Равноправность передъ тарифами . . . . . 133
- § 7. Высшія предѣльныя тарифныя нормы. Несоответствіе существующей системы высшихъ тарифныхъ нормъ интересамъ Россіи. Конкуренція между желѣзными дорогами посредствомъ тарифовъ и другими способами. Необходимость въ ея регулированіи. Низшія предѣльныя тарифныя нормы. Образованіе самостоятельныхъ группъ желѣзныхъ дорогъ. Устраненіе конкуренціи посредствомъ соответствующей административной организаціи по принципу взаимныхъ соглашеній. Естественныя пути. Принципъ сохраненія хозяйственныхъ силъ при конкуренціяхъ . . . . . 155.



- § 8. Тарифы на грузы международной торговли. Соотношеніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ и пошлинъ. Соотношеніе тарифовъ на иностранныя и туземныя грузы. Необходимость однообразія тарифныхъ схемъ для внутреннихъ и международныхъ грузовъ. Убыточность примѣненія высшихъ тарифныхъ нормъ къ международнымъ грузамъ. Вопросъ о поощреніи желѣзнодорожными тарифами русскихъ портовъ. Заморскіе тарифы. Примѣненіе принципа сохраненія хозяйственныхъ силъ къ движенію грузовъ черезъ русскіе порты и сухопутную границу. Общее заключеніе о покровительствѣ тарифами русскому производству . . . . . 192.
- § 9. Общія соображенія о казенной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи и по поводу мнѣнія о необходимости немедленнаго водворенія этого рода эксплуатаціи на русской стѣи желѣзныхъ дорогъ. Сужденія газеты «Русь». Направленіе, которое должны принять желѣзнодорожные тарифы при казенной эксплуатаціи . . . . . 214.

**ГЛАВА III.**

- § 10. Заключенія . . . . . 254

Лекція гр. С. Ю. Витте, читанная 7 Апрелья 1910 г. въ актовомъ залѣ института инженеровъ путей сообщенія. . . . . 261.