1877

1877

А. Антоновичъ. 91774

1877

73917

ГОСУДАРСТВО И ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.

1. *Принципы желѣзно-дорожныхъ тарифовъ по перевозкѣ грузовъ. С. Витте. Второе дополненное изданіе. Кіевъ. 1884 г.*
2. *О желѣзно-дорожныхъ тарифахъ въ Россіи. Г. Ланивилль. Кіевъ. 1884 г.*
3. *Желѣзно-дорожная монополія. Н. Токарскій. С.-Петербургъ. 1884 г.*

Увлеченіе идеями свободы промышленности, въ которыхъ еще не такъ давно и теоретики и практики видѣли спасеніе отъ всѣхъ нашихъ экономическихъ невзгодъ, все больше и больше исчезаетъ. Въ общественномъ сознаніи нашемъ въ послѣднее время замѣчается рѣшительный поворотъ къ тѣмъ началамъ участія государства въ народной жизни и дѣятельности, которыя назадъ тому лѣтъ двадцать были провозглашены устарѣлыми, противорѣчащими наукѣ и въ практическомъ отношеніи вредными. Но ни въ одной сферѣ этотъ поворотъ такъ не бросается въ глаза, какъ въ нашемъ отношеніи къ желѣзнодорожному хозяйству.

Еще всѣмъ памятно то увлеченіе частнымъ желѣзнодорожнымъ хозяйствомъ, которое смѣнило собою неудачный опытъ казеннаго сооруженія и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ и которое въ то же время такъ дорого обошлось государству, такъ какъ частныя желѣзно-дорожныя общества строили дороги не столько на свои, сколько на тѣ же казенныя деньги. Теперь со всѣхъ сторонъ раздаются иные голоса; крайнее увлеченіе идеями „хозяйственной свободы“ уступаетъ мѣсто не менѣе крайнему отрицанію ихъ.

Предъ нами двѣ брошюры, служащія отголосомъ этого поворота. Брошюра г. Н. Токарскаго, представляющая собою докладъ, читанный авторомъ въ обществѣ для содѣйствія русской промышленности

39 Библиотека ИМФ СССР

и торговли, состоитъ исключительно изъ жалобъ на существующіе у насъ желѣзнодорожные порядки. По словамъ его, идеи частной иниціативы и хозяйственной свободы въ примѣненіи къ желѣзнымъ дорогамъ создали у насъ общую неволю. Прославляя хозяйственную свободу, говоритъ онъ „мы не замѣчаемъ того, что находимся въ неволѣ у желѣзнодорожной монополіи“ (стр. 58); „идеи хозяйственной свободы руководили рѣшеніемъ желѣзнодорожнаго вопроса, а между тѣмъ мы получили результаты, обратные цѣлямъ; мы связали хозяйственную свободу возрастающимъ желѣзнодорожнымъ налогомъ, не смотря на то, что величайшее въ мірѣ изобрѣтеніе по природѣ таково, что вполнѣ способно удовлетворять требованіямъ, возникающимъ по мѣрѣ развитія хозяйства“ (стр. 8). Благодаря желѣзнымъ дорогамъ, наши водные пути почти заброшены; „у насъ уже были кризисы пароходныхъ владѣльцевъ и имъ въ будущемъ придется испытать еще много бѣдъ, если окрѣпнетъ желѣзнодорожная монопольная сила, такъ какъ предвѣщаемыя желѣзнодорожныя побѣды составляютъ естественный результатъ существующихъ условій“ (стр. 19); такимъ образомъ „желѣзная дорога измѣняетъ естественныя условія хозяйства, перерождая естественныя выгоды въ невыгоды“ (стр. 16). Конкурренція между желѣзно-дорожными обществами убиваетъ хозяйственную жизнь: „возникающее вслѣдствіе конкурренціи неестественное направленіе грузоваго движенія измѣняетъ всѣ правильные расчеты торговли и промышленности; благодаря ей промышленность и торговля потеряли всякую логику; по этой же причинѣ тамъ развилась шаткость во взглядахъ и биржевая лихорадка“ (стр. 23). Сами желѣзнодорожныя общества не придерживаются защищаемыхъ ими началъ политической экономіи, такъ какъ обыкновенно стоимость доставки не имѣетъ никакого вліянія на цѣну провоза. Желѣзнодорожные монополисты держатся правила брать побольше, съ кого только можно взять. Для желѣзной дороги „тотъ богаче, кто имѣетъ средства и возможность ей больше заплатить за опредѣленную услугу. Мануфактуристъ можетъ заплатить за перевозку пуда своего товара въ 10 разъ болѣе, чѣмъ хлѣботорговецъ за пудъ своего груза, по этому первый богаче и онъ облагается высшимъ тарифомъ. Въ этомъ требованіи высказалась сила монополиста. Желѣзнодорожный дѣятель по праву сильнаго требуетъ за одну и ту же услугу съ одного больше, съ другаго меньше и потому ввелъ тарифный принципъ, регулирующій провозную плату

по цѣнамъ товаровъ" (стр. 31). Не довольствуясь этимъ, желѣзныя дороги отступаютъ и отъ принципа цѣнъ товаровъ, когда это даетъ имъ барыши. Руководствуясь лишь правиломъ получить возможно большую прибыль, обусловливающуюся разностью въ цѣнѣ товара на мѣстѣ отправленія и на мѣстѣ назначенія, желѣзныя дороги разсуждаютъ такъ: „Въ городѣ А сахаръ дороже, а хлѣбъ дешевле, чѣмъ въ городѣ В; разница въ цѣнахъ на сахаръ не велика, но на хлѣбъ большая, поэтому чтобы вызвать сахарный грузъ къ перевозкѣ, надо понизить на него тарифъ, а съ хлѣбнаго груза, напротивъ того, слѣдуетъ взимать высокую провозную плату. Въ обоихъ случаяхъ желѣзная дорога руководствуется однимъ соображеніемъ: чѣмъ большая прибыль получается товароотправителемъ при перевозкѣ, тѣмъ большую провозную плату онъ долженъ ей заплатить, хотя стоимость желѣзнодорожной услуги была бы неизмѣнна" (стр. 32). Это и породило всеобщую ненависть къ желѣзнымъ дорогамъ. „Тогда какъ цѣнность предметовъ первой необходимости приближается къ издержкамъ производства; когда для добыванія этихъ произведеній трудятся милліоны людей, умы напрягаются и изыскиваютъ средства для сокращенія издержекъ и для уменьшенія цѣны, желѣзнодорожная монополія трудится лишь для себя, руководствуясь принципомъ „бери съ каждаго, что можешь". Благодаря этому грандіозная желѣзнодорожная сфера поселила всюду къ себѣ непримиримую вражду" (стр. 36). Въ концѣ концовъ даже соціализмъ обязанъ своимъ существованіемъ и развитіемъ желѣзнымъ дорогамъ. „Путь хозяйственнаго развитія при свободной желѣзнодорожной монополіи таковъ: первоначально создается обыкновенному монополисту множество конкуррентовъ, изнемогающихъ въ борьбѣ за существованіе. На смѣну же ихъ выплываютъ новые болѣе грандіозные монополисты, ведущіе обширнѣйшія предпріятія и доставляющіе желѣзной дорогѣ грузъ оптомъ. Но и эти монополисты вступаютъ между собой въ борьбу, разрѣшаемую желѣзною дорогою, такъ какъ безъ путей имъ нельзя существовать. Такимъ образомъ возникаетъ ассосіація капиталовъ. Борьба ихъ отражается самымъ пагубнымъ образомъ на всей странѣ. Возникаютъ всевозможные кризисы и жизненныя колебанія. Возраждаются всюду соціальныя волненія и ложныя теоріи соціализма, основанныя на идеальныхъ мечтаніяхъ; причемъ увлеченіе доходитъ до того, что на государственную организацію смотрятъ какъ на нѣчто восковое, полага-

ютъ, будто изъ этого воска можно лѣпить всякія формы" (стр. 52—53).

Не менѣе рѣзко относится къ нашему желѣзнодорожному хозяйству и авторъ брошюры „о желѣзно-дорожныхъ тарифахъ въ Россіи".

Откупщики государственныхъ податей, говоритъ онъ, существовали еще въ древнемъ Римѣ, а въ недавнемъ прошломъ въ особенности во Франціи. „Презираемые и ненавидимые народомъ за строгость и несправедливость взиманія податей и за огромныя богатства, ими накопленныя, они такъ долго держались лишь потому, что въ видѣ ссуды давали правительству большія суммы, впрочемъ за хорошіе проценты. Мы удивляемся тому, какимъ образомъ во Франціи, уже тогда сравнительно очень развитой странѣ, рѣшились отдать въ аренду подати. Но развѣ мы теперь не въ болѣе наивномъ положеніи? Не будетъ ли упрекать насъ потомство за отдачу права опредѣленія тарифовъ частнымъ лицамъ и не покажется ли ему тѣмъ болѣе страннымъ, что не желѣзныя дороги правительству, а на оборотъ правительство выдавало желѣзнымъ дорогамъ громадныя ссуды не только не за хорошіе, а вовсе безъ процентовъ, ручаясь кромѣ того, и за 5%-ный доходъ" (стр. 14—15). Въ нашемъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ онъ открылъ даже узурпацію власти и этими узурпаторами онъ называетъ начальниковъ эксплоатаціи. Желѣзнодорожныя общества стремятся къ тому, чтобы „устранить вмѣшательство правительства и замѣнить его начальникомъ эксплоатаціи. Это не только узурпація власти правительства, но и самое дурное вмѣшательство, вредъ отъ котораго чувствуется ежедневно". Вотъ примѣръ подобнаго вмѣшательства. При уменьшеніи спроса начальники эксплоатаціи понижаютъ тарифъ, чтобы, при пониженіи цѣнъ на мѣстѣ потребленія, не потерять грузы. Между тѣмъ уменьшеніе спроса является результатомъ самыхъ естественныхъ причинъ, напримѣръ вслѣдствіе переполненія рынка товарами. Когда при такихъ условіяхъ происходитъ пониженіе тарифа, рынокъ еще болѣе переполняется товарами и кризисъ еще болѣе усиливается. Даже при кризисѣ правительство не легко рѣшается вмѣшиваться въ частныя коммерческія дѣла, тогда какъ начальникъ эксплоатаціи постоянно вмѣшивается, при томъ такъ неожиданно, что гибель многихъ промышленниковъ и купцевъ очень часто происходитъ вслѣдствіе такого вмѣшательства. Желѣзнодорожники проповѣдуютъ: все хорошо, что хорошо для желѣзныхъ дорогъ. L'etât c'est moi!" (стр. 31). Авторъ упрекаетъ „начальниковъ экспло-

атаціи“ и въ томъ, что они устанавливаютъ высокіе тарифы, и въ томъ, что они устанавливаютъ низкіе тарифы и такимъ образомъ дешево перевозятъ продукты. Неудобство дешевизны желѣзнодорожныхъ тарифовъ онъ доказываетъ слѣдующимъ образомъ: „Когда курсъ поправится, вслѣдствіе чего понизится цѣна на хлѣбъ, тогда бы можно было перевозить его дешевле и тѣмъ оказать земледѣлію поддержку въ тотъ моментъ, когда оно, быть можетъ, въ томъ нуждалось бы; постоянно же слишкомъ дешевые тарифы на хлѣбъ и проч. могутъ довести насъ до опаснаго кризиса, при наступленіи котораго тарифы не въ состояніи будутъ помочь дѣлу, потому что понизить ихъ окажется уже невозможнымъ. А этотъ кризисъ, кажется, уже не далекъ!“ (стр. 36—37)[1].

Для выхода изъ критическаго положенія авторы рекомендуютъ переходъ къ государственному желѣзнодорожному хозяйству и превращеніе тарифовъ въ налоги. По словамъ г. Лангвилля, „желѣзныя дороги въ активномъ смыслѣ производятъ только расходъ, доходъ же даетъ публика, пользующаяся услугами ихъ; что же касается того, какой доходъ могутъ дать желѣзныя дороги, т. е. страна, и сколько таковаго требуется извлѣчь, то это слѣдуетъ предоставить правительству, а никакъ не начальникамъ эксплоатаціи“ (стр. 6). По словамъ г. Токарскаго, желѣзнодорожный тарифъ „по существу своему есть государственный налогъ; для того, что бы не запутываться въ тарифныхъ принципахъ слѣдовало бы его и переименовать такимъ именемъ, желѣзнодорожный тарифъ есть только совершеннѣйшій налогъ на торговлю и промышленность. Когда желѣзнодорожная сѣть замѣнитъ собою приблизительно всѣ главные сухопутные пути, тогда государственный налогъ на торговлю и промышленность ограничится исключительно провознымъ налогомъ (стр. 66). Въ рукахъ правительства желѣзныя дороги будутъ могущественнымъ средствомъ къ правильному устройству народнаго экономическаго быта и это средство должно принадлежать исключительно правительству, а не „начальникамъ эксплоатаціи“ или частнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ. Даже самый строгій контроль надъ частными желѣзными дорогами не поможетъ дѣлу; желѣзныя дороги должны быть выкуплены государствомъ.

---

[1]) Впрочемъ въ другомъ мѣстѣ авторъ утверждаетъ, что „при раціональномъ веденіи тарифнаго дѣла оказалось бы возможнымъ все еще понизить тарифы на хлѣбъ“ (стр. 38).

Этотъ краткій перечень жалобъ на частное желѣзнодорожное хозяйство несомнѣнно свидѣтельствуетъ, что предъ нами новая крайность, противоположная той, которой мы обязаны существующими желѣзнодорожными порядками. Какъ всякая крайность, новое увлеченіе не можетъ не вызывать опасеній; послѣдствія его могутъ быть не менѣе печальны, чѣмъ и послѣдствія увлеченія идеями „хозяйственной свободы“.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что наше желѣзнодорожное хозяйство находится въ состояніи далеко не удовлетворительномъ, но темныя стороны этого хозяйства врядъ ли заключаются въ томъ, на что обыкновенно приходится слышать жалобы и на что указываютъ авторы разбираемыхъ нами книгъ. Такъ на прим. г. Токарскій жалуется, что при установленіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ обращается большое вниманіе на цѣнность перевозимыхъ грузовъ и видитъ въ этомъ полнѣйшую несправедливость. Но не будетъ ли еще большею несправедливостью игнорированіе цѣнностью грузовъ при установленіи тарифовъ? Издержки провоза пуда самой тонкой шерсти, стоющей 40 рублей, и издержки провоза на такое же разстояніе пуда пшеницы, стоющей одинъ рубль, совершенно одинаковы, но цѣна провоза ни въ какомъ случаѣ безъ нарушенія справедливости не можетъ быть одинаковою. Если въ настоящее время за провозъ къ опредѣленному пункту пуда пшеницы взимается желѣзными дорогами 1 коп., между тѣмъ какъ за провозъ пуда шерсти 40 коп., то при опредѣленіи тарифовъ исключительно затратами транспортировки грузовъ, при равенствѣ всѣхъ остальныхъ условій, слѣдовало бы за провозъ пуда каждаго изъ этихъ товаровъ взимать по $20^1/_2$ коп. Въ такомъ случаѣ за провозъ одного и того же разстоянія земледѣлецъ уплачивалъ бы $20^0/_0$, между тѣмъ какъ фабрикантъ, перевозящій шерсть, всего $^1/_2{}^0/_0$ перевозимой цѣнности. Неужели въ этомъ заключалась бы справедливость и неужели водвореніе на желѣзныхъ дорогахъ такой справедливости было бы желательно? Не слѣдовало бы забывать, что равенство между неравнымы можетъ быть только пропорціональнымъ и ни коимъ образомъ не механическимъ равенствомъ, которое на дѣлѣ было бы неравенствомъ и несправедливостью. Держась такого механическаго равенства, сельскимъ хозяевамъ слѣдовало бы издержки производства пшеницы раздѣлить почти поровну между соломой и зерномъ, если на прим. всѣ затраты сводятся къ чисто механической

обработкѣ почвы и къ уборкѣ хлѣба. Подобнаго рода распредѣленіе затратъ производства болѣе чѣмъ странно, а между тѣмъ оно признается идеальнымъ для желѣзнодорожнаго хозяйства и служитъ главнымъ пунктомъ всевозможныхъ жалобъ. Желѣзныя дороги берутъ съ товара то, что оказывается возможнымъ взять съ его цѣнности, а не то, чего стоитъ транспортъ. Иначе и не можетъ быть, если не предпочитать механическаго равенства экономическому. При механическомъ равенствѣ тарифовъ самое существованіе желѣзныхъ дорогъ было бы во многихъ случаяхъ не мыслимымъ. Если на прим. по желѣзной дорогѣ перевозятся такіе цѣнные товары, какъ шерсть, въ количествѣ равномъ по вѣсу пшеницѣ, то одинаковые тарифы оказались бы въ высшей степени льготными для шерсти и невозможными для пшеницы, перевозка которой оказалась бы не мыслимою по желѣзной дорогѣ и послѣдняя по необходимости несла бы убытки. Вотъ почему и въ Германіи, гдѣ тарифы основываются на разстояніи и экспедиціонномъ сборѣ, существуетъ масса исключеній изъ общаго правила, въ существѣ дѣла почти уничтожающихъ значеніе этого общаго правила. Въ настоящее время на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ существуетъ до 10,000 тарифовъ, вмѣсто одного общаго, опредѣляемаго „разстояніемъ и экспедиціоннымъ сборомъ". По закону, отступленія отъ этого принципа тарифовъ допускаются во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда это необходимо „для охраненія экономическихъ интересовъ страны". Очевидно, германскій законъ также признаетъ, что опредѣленіе тарифовъ исключительно издержками провоза можетъ противорѣчить „экономическимъ интересамъ страны". Г. Лангвилль, такъ рѣзко нападающій на существующіе порядки въ опредѣленіи тарифовъ, въ то же время не могъ не замѣтить, что „нельзя не согласиться съ принципомъ, которымъ въ настоящее время руководствуются нѣкоторыя желѣзныя дороги: „нужно чтобы товары платили то, что они могутъ платить" (стр. 18). Онъ указываетъ даже, что въ дѣйствительности весьма часто приходится сожалѣть, что тарифы не устанавливаются по этому принципу, т. е. по способности ихъ платить фрахтъ. Вслѣдствіе взаимной конкурренціи желѣзныя дороги отступаютъ отъ этого принципа и устанавливаютъ тарифы не по способности товаровъ платить фрахтъ, но подъ вліяніемъ конкурренціи. Понятно, что такіе тарифы большею частью не соотвѣтствуютъ экономическимъ и финансовымъ нуждамъ страны, а никоимъ образомъ

не тарифы, въ опредѣленіи которыхъ обращается вниманіе въ числѣ другихъ элементовъ и на элементъ цѣнности товара. Выводить „всеобщую ненависть“ къ желѣзнымъ дорогамъ изъ того, что желѣзныя дороги руководствуются соображеніемъ „чѣмъ большая прибыль получается товароотправителемъ при перевозкѣ, тѣмъ большую провозную плату онъ долженъ ей заплатить, хотя бы стоимость услуги была неизмѣнна“ врядъ ли основательно. Ненависть скорѣе всего была бы вызвана обратнымъ порядкомъ, т. е. если бы пришлось одинаково платить какъ тому, кто получаетъ большую прибыль при перевозкѣ, такъ и тому, кто получаетъ ничтожную прибыль.

Въ данномъ случаѣ совершенно безразлично то, въ чьихъ рукахъ находятся желѣзныя дороги. Какъ частныя, такъ и правительственныя желѣзныя дороги одинаково не могутъ держаться механическаго равенства и игнорировать элементомъ цѣнности товаровъ при перевозкѣ грузовъ. Разницу можно видѣть не въ томъ, что правительственныя дороги будутъ игнорировать этимъ элементомъ, а скорѣе въ томъ, что этому элементу будетъ дано большее значеніе, такъ какъ примѣненіе его не будетъ нарушаемо конкурренціей желѣзныхъ дорогъ, принадлежащихъ разнымъ обществамъ и отбивающихъ другъ у друга грузы.

Говорятъ, что критика всегда легка. Быть можетъ это и вѣрно, но все таки слѣдовало бы признать, что и для критики необходимо изученіе предмета, о чемъ, однако, не говорятъ приведенныя нами выписки. Между тѣмъ серьезное изученіе дѣйствительныхъ недостатковъ нашего желѣзнодорожнаго хозяйства въ настоящее время необходимо назвать одной изъ самыхъ насущныхъ потребностей, иначе легко впасть въ новую крайность, которая можетъ привесть къ не менѣе печальнымъ послѣдствіямъ, чѣмъ тѣ, съ которыми приходится намъ имѣть дѣло и которыя были вызваны увлеченіемъ идеей свободы промышленности. Въ этомъ отношеніи книга г. Витте: „Принципы желѣзно-дорожныхъ тарифовъ по перевозкѣ грузовъ“ можетъ служить значительнымъ облегченіемъ. Авторъ поставилъ себѣ прекрасную цѣль указать на легко выполнимыя улучшенія въ нашемъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, осуществленіе которыхъ, не требуя непосильныхъ жертвъ со стороны государственнаго казначейства, въ то же время можетъ исправить дѣйствительные безпорядки, тяжело отзывающіеся на экономическихъ отношеніяхъ страны.

Пользуясь разъясненіями автора, прежде всего укажемъ на нѣкоторые факты, свидѣтельствующіе о непониманіи многими изъ пишущихъ по желѣзнодорожнымъ вопросамъ самыхъ простыхъ явленій въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Часто приходится слышать нареканія на попытки желѣзнодорожныхъ обществъ повысить существующіе максимальные тарифы на нѣкоторые грузы. Такія стремленія дѣйствительно существуютъ и даютъ поводъ къ массѣ жалобъ. Но чѣмъ же они вызываются?

На этотъ вопросъ находимъ слѣдующее интересное разъясненіе у г. Витте. Въ пятидесятыхъ годахъ, когда сооруженіе почти всѣхъ главныхъ артерій русскихъ желѣзныхъ дорогъ предполагалось передать въ руки французовъ и когда для первыхъ дорогъ пришлось составлять уставъ, обратились къ уставамъ французскихъ дорогъ. Тогда были переведены тарифныя положенія уставовъ французскихъ дорогъ и съ нѣкоторыми измѣненіями эти положенія введены въ уставъ Главнаго Общества русскихъ дорогъ. Потомъ въ уставахъ новыхъ дорогъ при опредѣленіи тарифовъ обыкновенно принимаются эти тарифы Главнаго Общества. Такимъ образомъ существующая система высшихъ тарифныхъ нормъ заимствована нами извнѣ и весьма естественно желаніе исправить ее, приноровить къ нашимъ экономическимъ условіямъ. Благодаря предѣльнымъ тарифамъ, государственное казначейство уплачиваетъ за провозъ товаровъ около $6^1/_2$ мил. рублей вмѣсто дѣйствительныхъ отправителей. За такими предѣльными нормами, справедливо замѣчаетъ авторъ, могла бы быть признана извѣстная разумная цѣль въ предположеніи, что правительство признаетъ въ принципѣ правильнымъ участіе казны, въ формѣ вспомоществованія, въ расходахъ по провозу частныхъ грузовъ. Такое вспомоществованіе могло бы имѣть оправданіе, если бы оно касалось неимущей массы, но дѣло въ томъ, что изъ массы перевозимыхъ такимъ образомъ товаровъ главная часть относится преимущественно къ цѣннымъ товарамъ. „Въ этихъ грузахъ неимущая масса имѣетъ очень мало интереса. Въ результатѣ выходитъ, что неимущій классъ расходуетъ часть своего труда на денежное вспомоществованіе болѣе имущему классу и преимущественно торговцамъ, по перевозкѣ отправляемыхъ ими товаровъ (стр. 200). Такъ наприм. для поддержанія свекло-сахарнаго производства сахарный песокъ внутренняго производства установлено перевозить по низкимъ нормамъ, а именно по 2

разряду, тогда какъ сахарный песокъ иностранный перевозится по первому разряду. Въ пятидесятыхъ годахъ такая льгота имѣла смыслъ, но въ настоящее время казнѣ этой льготой приходится субсидировать спекулянтовъ и богатыхъ сахарозаводчиковъ на счетъ плательщиковъ податей. Такимъ же образомъ въ пятидесятыхъ годахъ имѣло значеніе пониженіе предѣльнаго тарифа для холста и полотна, приготовлявшихся въ то время главнымъ образомъ кустарями; но съ тѣхъ поръ развилось фабричное производство холстовъ и полотенъ высокой цѣнности и этотъ весьма дорогой товаръ, по формальному опредѣленію устава, долженъ таксироваться по одинаковой цѣнѣ съ дешевымъ товаромъ кустарнаго производства.

Если нѣкоторые предѣльные тарифы должны быть въ интересахъ простой справедливости повышены, то другіе должны быть понижены. Въ позднѣйшихъ уставахъ на послѣднее обращено вниманіе, но къ сожалѣнію тарифныя ставки оказались неудачными. Такъ для топлива установленъ пониженный тарифъ въ $^1/_{65}$ коп. На дѣлѣ тарифъ этотъ оказывается высокимъ, провозъ минеральнаго топлива на разстояніи 650 верстъ стоитъ 10 коп., т. е. дороже стоимости перевозимаго продукта. Также высоки предѣльные тарифы на соль, руду и т. п. Съ другой стороны нѣкоторые пониженные тарифы, установленные въ тѣхъ же позднѣйшихъ уставахъ, приносятъ скорѣе вредъ странѣ, чѣмъ пользу. Таковы на прим. пониженные тарифы на землеудобрительные туки, усилившіе вывозъ ихъ за границу. Такъ ежегодно вывозятъ остатки свеклосахарнаго производства, залежи фосфоритовъ и т. п. Пониженный предѣльный тарифъ въ $^1/_{65}$ коп. съ пуда оказался настоящей субсидіей иностранному землеудобренію.

Существуютъ нѣкоторые тарифы, которые необходимо признать вполнѣ неудовлетворительными, но которые неизбѣжно въ то же время сохранить, такъ какъ уничтоженіемъ ихъ причиняется еще большій ущербъ экономическимъ интересамъ страны. Таковы сравнительно низкіе тарифы на иностранные товары, перевозимые по нашимъ дорогамъ. Желѣзныя дороги за границу везутъ преимущественно громоздкіе товары, между тѣмъ какъ обратно перевозятъ товары высокой цѣнности при маломъ объемѣ и вѣсѣ. Вагоны, идущіе обратно отъ границы, почти пусты и желѣзныя дороги, конкуррируя съ водными путями, доставляющими 70% иностранныхъ товаровъ, устанавливаютъ низкія пошлины, лишь бы не возить своихъ вагоновъ совершенно

пустыми. Эти то тарифы и вызываютъ массу жалобъ и нареканій. Обыкновенно говорятъ, что желѣзныя дороги своими пониженными тарифами нейтрализуютъ покровительственныя пошлины. „Ввозимые иностранные товары, говоритъ Лангвиллъ, перевозятся иногда дешевле, чѣмъ вывозной хлѣбъ, на томъ основаніи, что первые составляютъ обратный грузъ, передвиженіе котораго стоитъ незначительныхъ издержекъ, ибо почти все равно, идетъ ли вагонъ обратно нагруженнымъ или порожнякомъ. Съ точки зрѣнія частныхъ желѣзныхъ дорогъ такимъ образомъ является совершенно основательнымъ и даже правильнымъ взимать фрахтъ за вагонъ вывознаго хлѣба на прим. 150 р., а за грузъ въ обратномъ направленіи того же вагона 120 р. Имъ все равно, какъ распредѣлены эти 270 р. на плательщиковъ. Но, очевидно, въ интересахъ туземныхъ плательщиковъ, какъ и страны, гораздо выгоднѣе и логичнѣе, чтобы распредѣленіе платежа въ 270 р. было на оборотъ, т. е. чтобы фрахтъ за вагонъ въ главномъ направленіи съ хлѣбомъ составлялъ на прим. 120 р., а за обратный путь съ иностраннымъ товаромъ—150 р., что не нарушало бы и таможенной охранительной политики“ (стр. 16—17). Для того, чтобы желѣзныя дороги своими тарифами поддерживали задачи охранительной политики, необходимо устанавливать тарифы именно такъ, какъ предлагаетъ г. Лангвиллъ. Предположимъ, что будутъ установлены высокіе тарифы на всѣ иностранные товары. Будетъ ли это выгодно для страны? На этотъ вопросъ г. Витте даетъ слѣдующій отвѣтъ, съ которымъ нельзя не согласиться. При искусственно высокихъ тарифахъ „жители мѣстъ лежащихъ по близости границы пользовались бы громадными преимуществами сравнительно съ обитателями отдаленныхъ мѣстъ. 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. 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 конкуррировать тѣ, которые находятся внутри страны и часто по естественнымъ условіямъ имѣли бы большее право и осно-

ваніе на развитіе своего производства“ (стр. 248). Такимъ образомъ искусственно высокіе желѣзнодорожные тарифы на иностранные товары превратились бы въ мѣру искусственной поддержки промышленности окраинъ на счетъ остальныхъ мѣстностей страны. Такое искусственное направленіе внутренняго производства ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть желательнымъ. Вотъ почему превращеніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ дополнительные къ таможеннымъ тарифамъ также не раціонально; оно явно противорѣчитъ экономическимъ интересамъ страны. Задачи таможеннаго покровительства должны быть достигаемы посредствомъ таможенныхъ же тарифовъ, такъ какъ только въ этомъ случаѣ не будетъ односторонняго покровительства окраинамъ на счетъ всего остальнаго населенія.

Необходимо, впрочемъ, не забывать, что если нельзя оправдывать искусственно высокихъ тарифовъ на иностранные товары, то еще менѣе заслуживаютъ оправданія искуственно низкіе тарифы на эти товары. Такіе тарифы могутъ быть устанавливаемы несомнѣнно во вредъ интересовъ внутренней промышленности. По всей вѣроятности, немало подобныхъ тарифовъ существуетъ и на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. Г. Витте объясняетъ низкія провозныя платы на иностранные товары „вынужденными обстоятельствами, отъ желѣзныхъ дорогъ не зависящими“, какова напримѣръ конкурренція съ водными путями сообщеній и т. п. Но и онъ говоритъ: „не станемъ утверждать, что во всѣхъ случаяхъ соглашеній съ заграничными перевозочными предпріятіями всегда въ должной мѣрѣ охранялся *русскій интересъ*“ (стр. 253). Къ сожалѣнію, авторъ только и ограничился этими словами, а между тѣмъ онъ, какъ спеціалистъ по тарифному вопросу, могъ бы многое въ этомъ отношеніи разъяснить. Средствомъ къ надлежащему охраненію русскихъ интересовъ г. Витте признаетъ узаконеніе однообразной тарифной схемы къ международнымъ и внутреннимъ грузамъ и недопущеніе такихъ пониженій для иностранныхъ грузовъ, которыхъ возможно избѣжать, не уменьшая доходности русскихъ дорогъ, какія пониженія числились бы въ спеціальныхъ тарифахъ (стр. 329). Вполнѣ соглашаясь съ необходимостью такихъ узаконеній, мы не можемъ въ то же время согласиться съ мыслью автора, что въ рукахъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ этотъ интересъ можетъ быть лучше охраняемъ, чѣмъ въ томъ случаѣ, когда желѣзныя дороги будутъ полною собственностью правительства. Русскому человѣку, го-

воритъ онъ, свойственна податливость, когда дѣло идетъ о дѣлежѣ матеріальныхъ выгодъ, въ особенности когда ему приходится имѣть дѣло съ заграничною авторитетностью. Эта податливость въ настоящее время значительно умѣряется личнымъ интересомъ желѣзнодорожныхъ обществъ, такъ какъ она бьетъ по карманамъ частныхъ лицъ. Податливость будетъ умѣряться несравненно менѣе, когда соглашенія съ заграничными дорогами будутъ заключаемы непосредственно представителями правительства. „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, податливость удерживалась бы гораздо менѣе“ (стр. 254). Трудно согласиться съ такимъ категорическимъ осужденіемъ общаго блага, какъ стимула дѣйствій; тѣмъ болѣе, что и помимо этого ститула правительственный желѣзнодорожный агентъ, какъ лице вполнѣ отвѣтственное и состоящее подъ контролемъ, представляетъ больше гарантій, чѣмъ агентъ, руководящійся исключительно интересомъ желѣзнодорожнаго общества. Тотъ и другой въ одинаковой мѣрѣ не являются представителями личнаго интереса и различіе между ними заключается лишь въ томъ, что одинъ имѣетъ въ виду интересы страны, а другой интересы своихъ довѣрителей—акціонеровъ. Но вполнѣ вѣрно, что и послѣдній долженъ дѣйствовать не иначе, какъ подъ ближайшимъ контролемъ правительства (стр. 254). Тамъ, гдѣ рѣшается вопросъ объ интересахъ страны, правительство не можетъ оставаться бездѣятельнымъ и все предоставить частному интересу, исходя изъ точки зрѣнія, что въ концѣ концовъ разумно понимаемые частные интересы солидарны между собою. Мы думаемъ, что въ этомъ случаѣ опредѣленіе правительствомъ минимальныхъ тарифовъ для иностранныхъ грузовъ, привозимыхъ желѣзными дорогами въ страну, было бы вполнѣ цѣлесообразно.

Слѣдуетъ сказать, что въ теоретической части своей книги авторъ преувеличиваетъ значеніе въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ частнаго интереса желѣзнодорожныхъ обществъ, хотя это преувеличеніе нисколько не помѣшало въ его практическихъ соображеніяхъ о средствахъ къ выходу изъ существующихъ затрудненій.

Въ теоретической части своего труда г. Витте доказываетъ, что

желѣзныя дороги ни въ какомъ случаѣ не могутъ быть названы монопольнымъ предпріятіемъ и поэтому къ желѣзнодорожнымъ тарифамъ вполнѣ примѣнимы общія экономическія начала опредѣленія цѣнности вещей и услугъ т. е. законъ спроса и предложенія.

Монопольными, говоритъ онъ, называются такія предпріятія, которыя не имѣютъ соперниковъ по производству продуктовъ или услугъ. Таково на прим. монопольное производство у насъ игральныхъ картъ или какая нибудь дорога, гдѣ всякое другое сообщеніе физически невозможно. Желѣзныя дороги не могутъ быть названы монопольными предпріятіями, такъ какъ имъ приходится конкуррировать съ гужевыми и водными путями сообщеній. Во многихъ отношеніяхъ желѣзныя дороги являются болѣе усовершенствованными средствами сообщенія, чѣмъ многіе иные пути, но это еще не даетъ имъ монопольнаго характера. „Въ различныхъ мѣстностяхъ имѣются на прим. заводы или фабрики, производящіе продукты несравненно лучше, нежели другія фабрики и заводы, находящіеся въ тѣмъ 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“. Особенно сильна конкурренція съ водными путями сообщеній. „Если желѣзныя дороги могутъ быть названы болѣе совершенными по отношенію гужевыхъ путей, то врядъ ли, во многихъ случаяхъ, ихъ можно считать болѣе совершенными сравнительно съ водяными сообщеніями“. Желѣзныя дороги не уничтожили у насъ перевоза пассажировъ водою; рядомъ съ желѣзными дорогами перевозка ихъ по главнымъ линіямъ все болѣе и болѣе развивается. Баснословно низкія цѣны буксировки грузовъ по нашимъ рѣкамъ и каналамъ всѣмъ извѣстны и врядъ ли кто можетъ отрицать вліяніе ея на желѣзнодорожные тарифы. Но обыкновенно говорятъ, что желѣзныя дороги возвышаютъ тарифы, когда замерзаютъ водные пути. Это возраженіе не основывается на фактахъ. „Въ громадномъ большинствѣ случаевъ зимою дѣйствуютъ тѣ же тарифы, какъ и въ другія времена года“. Измѣненія въ тарифахъ въ данномъ случаѣ имѣли бы послѣдствіемъ увеличеніе побужденія избѣгать желѣзной дороги тогда, когда открыто внутреннее судоходство. „Администрація желѣзной дороги, понимающая свои интересы, конечно, рѣдко рѣшится на такой образъ дѣйствія по отношенію къ своимъ кліентамъ. Хорошая администрація

обыкновенно знаетъ большинство своихъ постоянныхъ кліентовъ, 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 значитъ можно a priori сказать, что замерзаніе не служитъ желѣзнымъ дорогамъ существеннымъ облегченіемъ при конкурренціи съ рѣками и каналами" (стр. 13). Наконецъ кромѣ конкурренціи съ сухопутными и водными путями, желѣзныя дороги встрѣчаютъ еще конкурренцію во взаимномъ соперничествѣ. Даже болѣе; случается, что одной и той же дорогѣ приходится „вести конкурренцію между различными своими протяженіями и участками" (стр. 18). Желѣзная дорога для защиты своихъ интересовъ часто устанавливаетъ различныя ставки въ различныхъ направленіяхъ, дабы не терять значительной части дохода въ случаѣ, если грузъ пойдетъ по болѣе короткимъ направленіямъ.—Такимъ образомъ желѣзныя дороги ни въ какомъ случаѣ не являются монопольнымъ предпріятіемъ и тарифы, устанавливаемые ими, устанавливаются согласно съ естественными законами установленія цѣнъ на произведенія и услуги. Но даже и въ томъ случаѣ если бы желѣзныя дороги были монопольнымъ предпріятіемъ, тарифы должны были бы устанавливаться по закону спроса и предложенія. „Потребитель можетъ обойтись безъ того, что ему нужно, лишь послѣ извѣстныхъ предѣловъ требованій со стороны монополиста-производителя, но съ другой стороны производителя не можетъ существовать безъ потребителей, а потому собственная его выгода ограничитъ 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 производитель выгоднѣе продать на прим. 1000 единицъ съ чистой пользой въ одну коп. 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 потребленія среди массы населенія, не обладающей значительными рессурсами къ жизни. Это общій законъ относящійся одинаково какъ къ монопольной, такъ

и къ свободной промышленности“ (стр. 23). На этомъ основаніи разумно понятый интересъ желѣзныхъ дорогъ авторъ считаетъ вполнѣ солидарнымъ съ интересами всего общества и основнымъ принципомъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ долженъ быть законъ спроса и предложенія. Всякій иной принципъ, положенный въ основаніе опредѣленія тарифовъ, будетъ искусственнымъ, извнѣ навязаннымъ и поэтому „совершенно не основательно утвержденіе, что въ самой природѣ вещей нѣтъ принципа, который регулируетъ желѣзнодорожные тарифы и что при отсутствій формальныхъ законовъ для регулированія провозныхъ цѣнъ желѣзныя дороги будто бы могутъ назначать тарифы по фантазіи распорядителей. Такіе фантастическіе тарифы могутъ имѣть мѣсто по стольку, по сколько во всякомъ дѣлѣ, не смотря на какіе бы то ни было законы, можетъ проявляться человѣческое неблагоразуміе“ (стр. 29).

Врядъ ли возможно признать безошибочными эти положенія о естественной гармоніи интересовъ желѣзныхъ дорогъ съ интересами страны. Прежде всего мы никоимъ образомъ не можемъ согласиться съ тѣмъ, что желѣзныя дороги не монопольныя предпріятія.

Всякая монополія основывается на исключительныхъ условіяхъ владѣнія, производства и сбыта. По существу этихъ условій, монополія можетъ быть устанавленною закономъ, естественною и фактическою. Монополіи, устанавливаемыя закономъ, въ прежнее время играли большое значеніе въ народной экономіи, теперь же случаются очень рѣдко. Естественныя монополіи проистекаютъ изъ особенностей силъ природы данной мѣстности; такова на прим. монополія французскихъ провинцій, производящихъ шампанское вино, монополія Китая въ производствѣ чая и т. п. Распространенность ихъ значительна, но все же эти монополіи въ общежитіи менѣе распространены, чѣмъ фактическія монополіи, проистекающія изъ исключительныхъ экономическихъ и общественныхъ условій. Фактическія монополіи встрѣчаются почти вездѣ. Такъ въ любомъ городѣ дома на людныхъ улицахъ представляютъ собою фактическую монополію и цѣнность ихъ несомнѣнно монопольна. Къ фактической монополіи слѣдуетъ отнесть: торговлю продуктами первой необходимости въ осажденномъ непріятелемъ городѣ, вознагражденіе извѣстныхъ артистовъ, адвокатовъ, врачей; цѣны хлѣба въ неурожайные годы, рестораны на вокзалахъ желѣзныхъ дорогъ и т. д. Во всѣхъ

этихъ случаяхъ владѣлецъ фактической монополіи имѣетъ возможность получать цѣны, превосходящія обыденное вознагражденіе и зависящія отъ исключительныхъ условій, въ которыхъ находится производитель. Къ категоріи такихъ фактическихъ монополій необходимо причислить и желѣзныя дороги. Нельзя отрицать факта конкурренціи ихъ съ гужевыми и водными путями сообщеній, но эта конкурренція нисколько не измѣняетъ монопольнаго характера желѣзныхъ дорогъ. Услуга, создаваемая желѣзною дорогою, на столько же выше услугъ гужевыхъ и водныхъ путей сообщеній, на сколько выгоднѣе устройство торговой лавки въ домѣ, находящемся на главной и многолюдной улицѣ города, сравнительно съ домомъ находящимся на окраинѣ города. Конечно, существуетъ предѣлъ тарифныхъ требованій со стороны желѣзныхъ дорогъ, но также существуетъ предѣлъ требованій и для владѣльца дома на многолюдной улицѣ, такъ какъ если имъ будутъ предложены условія, превосходящія платежныя средства нанимающаго, то послѣдній долженъ будетъ отказаться отъ найма и найметъ домъ, находящійся въ другомъ мѣстѣ. Но существованіе такихъ предѣловъ не отрицаетъ монопольнаго характера какъ дома, такъ и желѣзной дороги. Въ экономическомъ мірѣ нѣтъ ничего безпредѣльнаго и всякая монополія, какъ установленная закономъ, такъ и естественная и фактическая имѣютъ свои предѣлы, что нисколько не мѣшаетъ монопольнымъ услугамъ и произведеніямъ имѣть монопольныя цѣны. Признавая такимъ образомъ желѣзныя дороги монопольнымъ предпріятіемъ, мы тѣмъ самымъ указываемъ на необходимость ограниченія въ примѣненіи къ нимъ дѣйствія закона спроса и предложенія. Многія изъ фактическихъ монополій не вызываютъ этихъ ограниченій, такъ какъ значеніе ихъ въ большинствѣ случаевъ лишь частное, но въ тѣхъ случаяхъ когда эти монополіи получаютъ общественное значеніе государства прибѣгаютъ къ вмѣшательству и регламентируютъ пользованіе ими. Такъ въ осажденномъ городѣ общественная власть устанавливаетъ таксы на предметы первой необходимости. Въ виду общегосударственнаго значенія желѣзныхъ дорогъ и въ желѣзнодорожной сферѣ долженъ быть регламентированъ извѣстнымъ образомъ законъ спроса и предложенія, необходимо вмѣшательство общественной власти въ дѣло установленія желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Противъ этого возражаютъ, что законъ выгоды отъ увеличенія

739 14

сбыта и распространенія потребленія „относится одинаково какъ къ монопольной, такъ и къ свободной промышленности“ и, слѣдовательно, разумно понятый интересъ желѣзныхъ дорогъ не противорѣчитъ интересамъ общества. Говоря это, обыкновенно забываютъ, что всякій экономическій законъ представляетъ собою то однородное, вытекающее изъ самой природы отношеній, по которому естественно стремятся сложиться экономическія явленія и которое видоизмѣняется и часто нарушается массой частныхъ, временныхъ, мѣстныхъ и случайныхъ осложненій. Идея солидарности интересовъ заключается въ природѣ междучеловѣческихъ отношеній, но въ тоже время на каждомъ шагу мы видимъ борьбу интересовъ. Въ торговлѣ обѣ стороны выигриваютъ—это экономическій законъ, вытекающій изъ самой природы мѣновыхъ сношеній; но въ тоже время мы на каждомъ шагу видимъ, что прибыль однихъ является убылью и потерей для другихъ. Экономическій законъ получается путемъ отвлеченія отъ осложненій и для полнаго осуществленія его въ жизни необходимо соотвѣтствующее управленіе хозяйственною жизнью. Въ примѣненіи къ немонопольнымъ цѣнамъ это управленіе состоитъ въ созданіи условій, при которыхъ естественно проявляется принципъ солидарности интересовъ контрагентовъ обмѣна, но въ примѣненіи къ монопольнымъ цѣнамъ необходимо болѣе непосредственное управленіе, необходима извѣстная регламентація, направленная къ возможно большему удовлетворенію общественныхъ интересовъ. При этомъ нерѣдко приходится не только ограничивать, но и приносить въ жертву частные интересы интересамъ общественнымъ.

Подтвержденіе этого мы находимъ и въ книгѣ г. Витте. Представимъ себѣ, что желѣзнодорожное общество „разумно“ понимаетъ свои собственные интересы, стремясь къ возможно большему чистому доходу. Оно держится вполнѣ основательнаго разсчета, что „для всякаго производителя выгоднѣе продать 1000 единицъ съ чистой пользой въ одну коп. съ каждой единицы, нежели 100 единицъ съ пользой въ 5 коп. съ единицы“. Придерживаясь этого разсчета, желѣзная дорога вполнѣ основательно полагаетъ, что выгоднѣе съ 1000 верстъ взять по одной коп., чѣмъ съ 100 верстъ по 5 коп. за версту. Стремясь къ такой выгодѣ, она устанавливаетъ и тарифы, посредствомъ которыхъ достигаетъ того, что товары идутъ по наибольшему протяженію, какое только возможно. Это можетъ быть очень выгодно

желѣзнымъ дорогамъ, но далеко не выгодно напримѣръ сельскимъ хозяевамъ, отправляющимъ свой хлѣбъ. Установленіемъ максимальныхъ тарифовъ правительство поддерживаетъ сельско-хозяйственные интересы страны, считая ихъ болѣе важными. Самъ авторъ жалуется на невозможность примѣненія подобныхъ разсчетовъ при существованіи предѣльныхъ тарифовъ. Предположимъ, говоритъ онъ, что какой нибудь грузъ изъ пункта А, (Кишиневъ) лежащаго около границы, можетъ дойти до иностраннаго пункта Б (Галацъ) преимущественно по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ (черезъ Бендеры), или же преимущественно по иностраннымъ (черезъ Яссы). „Русскимъ дорогамъ въ такомъ случаѣ приходится вести конкурренцію съ иностранными дорогами, и иногда эта конкурренція можетъ сдѣлаться невозможною потому, что высшія тарифныя нормы ограничиваютъ провозную плату по наименьшему протяженію русскихъ дорогъ (черезъ Яссы), или же приходится, ради конкурренціи иностранныхъ дорогъ, сильно понизить русскіе тарифы по наибольшему протяженію (черезъ Бендеры)“ (стр. 258).

Это увлеченіе экономической теоріей солидарности мѣновыхъ интересовъ, какъ мы сказали, не помѣшало автору въ его практическихъ заключеніяхъ о желѣзнодорожныхъ тарифахъ. Въ своихъ заключеніяхъ онъ исходитъ изъ вполнѣ вѣрнаго положенія, что основаніе для тарифнаго дѣла должно быть найдено въ самой природѣ желѣзнодорожнаго строя и экономическихъ отношеній страны, а не въ искусственныхъ построеніяхъ во имя общаго блага. Нѣтъ сомнѣнія, что подобныя построенія, не имѣя твердаго основанія въ природѣ вещей, регулируемыхъ ими, чаще приносятъ вредъ, чѣмъ общую пользу. При рѣшеніи вопроса о тарифахъ слѣдуетъ признать общимъ правиломъ, что „при настоящемъ строѣ общежитія невозможно устранить дѣйствіе закона спроса и предложенія изъ области опредѣленія цѣнъ желѣзнодорожнаго провоза. Государственное вмѣшательство необходимо не съ цѣлію устраненія, а лишь съ цѣлію ограниченія сферы свободнаго дѣйствія закона спроса и предложенія тогда, когда это явственно вызывается государственными потребностями или защитою интересовъ слабыхъ“ (стр. 325). Опытъ искусственнаго регулированія тарифовъ въ Германіи, основаннаго на разстояніи и экспедиціонномъ сборѣ, служитъ очевиднымъ подтвержденіемъ этого. По замѣчанію автора, опытъ германскихъ дорогъ доказалъ, что даже и

при „желѣзной“ волѣ невозможно идти противъ естественныхъ законовъ, регулирующихъ экономическія отношенія, при настоящемъ строѣ промышленности и торговли. 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 (стр. 99)[1]).

При плохомъ состояніи желѣзнодорожной статистики въ настоящее время составленіе тарифовъ не можетъ быть названо удовлетворительнымъ, такъ какъ въ рукахъ правительственнаго контроля нѣтъ данныхъ для надлежащаго обсужденія предложеній желѣзнодорожныхъ обществъ, вслѣдствіе чего большею частью эти предложенія и утверждаются. Правильная организація статистики желѣзнодорожнаго дѣла —это одинъ изъ настоятельнѣйшихъ вопросовъ, тѣмъ болѣе, что раньше или позже наши желѣзныя дороги должны перейти въ собственность казны и къ этому времени слѣдовало бы подготовить матеріалы, необходимые для того, чтобы имѣть прочныя основанія для опредѣленія тарифовъ на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, которыя будутъ принадлежать не многимъ, а одному хозяину.

По поводу предстоящаго перехода желѣзныхъ дорогъ въ полную собственность государства, г. Витте прекрасно замѣчаетъ: „Какъ бы частный интересъ не гармонировалъ съ общимъ интересомъ, но эта гармонія можетъ только болѣе или менѣе приближаться къ той принципіальной 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,

---

[1]) Относительно пассажирскихъ тарифовъ не разъ было высказываемо желаніе примѣненія мысли извѣстнаго въ дѣлѣ реформы почтъ Р. Гилля. Въ Бельгіи нѣчто въ этомъ родѣ было съ 1866 по 1871 г., когда вмѣсто различныхъ станціонныхъ дѣйствовало всего нѣсколько тарифовъ на большихъ протяженіяхъ. Опытъ убѣдилъ въ невозможности и здѣсь чисто механическаго основанія. Ср. Galt, Raylway reform; Perrot, die Anwendung des Penny-Portosystems auf den Eisenbahntarif.

въ видахъ государственныхъ и общественныхъ интересовъ, должны составлять достояніе государства и должны эксплоатироваться казной" (стр. 286). Эту эксплоатацію онъ признаетъ „вполнѣ желательной", такъ какъ въ рукахъ правительства желѣзныя дороги „могутъ служить лишь интересамъ русскаго народа, средствомъ къ пріобщенію его къ высшимъ благамъ культуры—образованію и достатку" (Ibid).

Но слѣдуетъ ли немедленно приступить къ этой реформѣ и произвести выкупъ желѣзныхъ дорогъ?

И на этотъ вопросъ мы находимъ въ книгѣ г. Витте вполнѣ вѣрное соображеніе. Чрезъ нѣсколько лѣтъ, говоритъ онъ, 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. 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 концессіонныхъ уставовъ (стр 287). Но въ виду того, что правительство оставило за собою право широкаго контроля и имѣетъ право вмѣшательства въ эксплоатацію съ цѣлію надлежащаго направленія дѣла, въ это переходное время слѣдовалъ бы улучшить фактическій контроль и на дѣлѣ регулировать частное желѣзнодорожное хозяйство.

Л. Штейнъ, уясняя отношенія желѣзнодорожныхъ обществъ къ государству, называетъ эти общества Verwaltungsvereine auf Aktien, акціонерными органами управленія [1]). Въ виду важнаго общественнаго значенія частныя желѣзныя дороги должны быть ни чѣмъ либо инымъ, какъ только такими органами государства. Этого легко достигнуть, установивъ строгую и правильную регламентацію частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства. При такихъ условіяхъ желѣзнодорожное хозяйство не будетъ въ коллизіи съ интересами страны и общество спокойно можетъ ожидать того времени, когда желѣзныя дороги, безъ всякихъ новыхъ денежныхъ пожертвовать со стороны государства, по

---

[1]) Handbuch der Verwaltungslehre стр. 214. Его же: Die vollziehende Gevalt, III стр. 135 и слѣд.

окончаніи срока концессій сдѣлаются полною собственностью государства. При затрудненіяхъ въ изысканіи средствъ для выкупа, это необходимо признать наиболѣе практическимъ и цѣлесообразнымъ исходомъ. Мы думаемъ, что строгая регламентація желѣзнодорожнаго хозяйства можетъ и должна имѣть мѣсто даже въ томъ случаѣ, когда она противорѣчила бы утвержденнымъ уставамъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Относительно частной лѣсной собственности, уже давно государства не стѣсняются правами собственности, когда ограниченіе ихъ вызывается государственными и общественными интересами. Въ виду общегосударственнаго значенія лѣсныхъ имуществъ, государства устанавливаютъ обязательное веденіе правильнаго лѣснаго хозяйства на прим. по лѣсосѣчной системѣ, при которой ежегодно вырубается лишь опредѣленная часть лѣснаго пространства. Лѣсовладѣльцу можетъ быть выгодно сразу вырубить весь свой лѣсъ и сразу получить капитальную стоимость его; но это можетъ сопровождаться вредными послѣдствіями и государство предписываетъ частному лицу ту систему хозяйства, которая необходима въ интересахъ общихъ, не смотря на то, что она положительно противорѣчитъ частному лѣсовладѣльцу. Желѣзныя дороги имѣютъ еще большее значеніе для всей страны, чѣмъ лѣсныя имущества, и государство въ общихъ интересахъ всегда можетъ устанавливать обязательныя нормы пользованія ими, хотя бы для этого приходилось жертвовать частными выгодами желѣзнодорожныхъ обществъ. Послѣднее считаетъ вполнѣ правомѣрнымъ и г. Витте, говоря что государство должно ограничивать прибыль частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, хотя бы это было въ противорѣчіи съ уставами ихъ (стр. 327).

А. Антоновичъ.

Оттискъ изъ Университетскихъ Извѣстій 1885 г.
Печатано по опредѣленію Совѣта Университета Св. Владиміра.
Кіевъ, въ университетской типографіи.