

Д.И. Лихно

Железнодорожные тарифы
Опыт исследования цены железнодорожной
перевозки

Москва
«Книга по Требованию»

УДК 330
ББК 65
Д11

Д11 **Д.И. Лихно**
Железнодорожные тарифы: Опыт исследования цены железнодорожной перевозки / Д.И. Лихно – М.: Книга по Требованию, 2013. – 372 с.

ISBN 978-5-458-54999-8

ISBN 978-5-458-54999-8

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2013
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2013

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

VII

ГЛАВА VIII.

СТРАНИЦЫ.

Железнодорожныя слиянія и соглашения для устранения конкуренціи. § 30. Мнѣнія экономистовъ о соглашенияхъ для устранения конкуренціи. § 31. Условія для развитія этихъ соглашеній въ железнодорожномъ дѣлѣ. § 32. Формы железнодорожныхъ соглашеній для устранения конкуренціи. § 33. Железнодорожныя слиянія и союзы для устранения конкуренціи въ Англіи, С. Америкѣ и другихъ странахъ . . 157—187

ГЛАВА IX.

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

ГЛАВА X.

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

ГЛАВА XI.

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

ПРИЛОЖЕНІЕ.

Конкуренція желѣзныхъ дорогъ съ внутренними водными путями. § 23. Общая характеристика естественныхъ внутреннихъ водныхъ путей. § 24. Спорность вопроса о способности внутреннихъ водныхъ путей конкурировать съ желѣзными дорогами. § 25. Статистическія данныя о работѣ рельсовыхъ и водныхъ путей. § 26. Положеніе водныхъ путей въ Германіи. § 27. Во Франціи. § 28. Въ Англіи. § 29. Въ Бельгии. § 30. Въ Австріи.

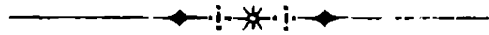
VIII.

СТРАНИЦЫ.

§ 31. Въ С. А. Соединенныхъ Штатахъ. § 32. Въ Россіи.

§§ 33 и 34. Мысли о конкуренціи желѣзныхъ дорогъ съ
рыками и каналами

. 114—222



ГЛАВА I.

Общія понятія о желѣзнодорожныхъ тарифахъ.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁾ Ulrich. Eisenbahntarifwesen § 11.

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

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

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

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

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

¹⁾ Кроме того нѣкоторые теоретики, какъ напр. Дорнъ, полагая, что желѣзныя дороги должны возвратиться къ первоначальной идее старшихъ концессій, проектируютъ „*freie Bewegung*“ на рельсовомъ пути и отдѣленіе траекціи отъ экспедиціи грузовъ *Al Dorn—Aufgaben der Eisenbahn-Politik*.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Наиболѣе употребительна система тарифовъ вѣсовыхъ, рассчитанныхъ на общепринятія единицы вѣса

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

Если же между вѣсомъ и объемомъ существуетъ неблагопріятное отношеніе, мѣшающее воспользоваться въ полной мѣрѣ подъемной силой вагона (грузы легко-вѣсные и громоздкіе), то тарифъ рассчитывается или по единицѣ вѣса, но съ возвышенной ставкой (напр. единица дѣйствительнаго вѣса считается за $1\frac{1}{2}$ тарифныхъ единицы, и плата взимается такимъ образомъ на 50% дороже), или по мѣсту, занимаемому грузомъ въ подвижномъ составѣ (напр. за $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$ и т. д. вагона).

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

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

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

1) Пробѣгомъ груза называется разстояние, проходимое грузомъ

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