

С. Ю. Витте

Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 030
ББК 92
С11

С11 **С. Ю. Витте**
Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов / С. Ю. Витте – М.: Книга по Требованию, 2023. – 292 с.

ISBN 978-5-458-10291-9

Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. Издание журнала "Инженер".

ISBN 978-5-458-10291-9

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2023
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

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 первоизданном 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.

Предисловіе.

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 теорическую разработку тарифныхъ вопросовъ, которая уже породила 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.

II

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 соотвѣтствующихъ 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, вытекая 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

IV

мѣста. Если наша книга выяснитъ читателямъ хотя часть того, что имъ было неясно въ этомъ дѣлѣ, пробудитъ въ спеціалистахъ желаніе самостоятельной разработки его или просто вызоветъ серьезную критику изложенныхъ здѣсь принциповъ, то нашъ трудъ будетъ вознагражденъ съ избыткомъ.

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

Сергѣй Витте.

Кіевъ.
Сентябрь 1883 года.



Принципы желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

І. Дѣйствуетъ-ли законъ спроса и предложенія въ области желѣзнодорожныхъ тарифовъ?

Цѣна всякаго предмета и всякой услуги опредѣляется закономъ спроса и предложенія. Кажется-бы, что общій экономическій законъ этотъ примѣнимъ также къ опредѣленію размѣровъ тарифовъ, которые желѣзныя дороги должны взыскивать за свои услуги. Но есть лица, которыя отрицаютъ примѣнимость этого закона къ желѣзнодорожнымъ тарифамъ. Лица эти говорятъ, что желѣзныя 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 за-

конъ спроса и предложенія не регулируетъ цѣны продуктовъ или услугъ предпріятій монопольныхъ, совсѣмъ не представляетъ собою доказанной экономической истины, а потому такое заключеніе по меньшей мѣрѣ поспѣшно. Но и самое названіе желѣзнодорожныхъ предпріятій—монополіями, если не неправильно, то во всякомъ случаѣ не совсѣмъ точно. По поводу сказаннаго мы и намѣрены въ настоящей статьѣ представить болѣе подробныя объясненія.

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

Желѣзныя дороги ни къ одному изъ этихъ двухъ примѣровъ не подходятъ. Онѣ всегда стро-

ились и строятся тамъ, гдѣ изповсюду вѣка существовали другаго рода пути сообщенія, по которымъ въ теченіи цѣлыхъ столѣтій производились громадныя торговыя сношенія. Мы говоримъ о всякихъ гужевыхъ и водяныхъ путяхъ. Часто возражаютъ, что желѣзныя дороги на столько совершеннѣе гужевыхъ и водяныхъ путей, что конкуренція послѣднихъ съ желѣзными дорогами почти не возможна. Предположимъ, что это возраженіе правильно; тѣмъ не менѣе оно нисколько не опровергаетъ того факта, что разъ гужевые и водяные пути могутъ, при извѣстныхъ условіяхъ, конкурировать съ желѣзными дорогами,—значить монополіи желѣзныхъ дорогъ этими условіями поставленъ предѣлъ, за который онѣ переходить не могутъ. Какъ только желѣзныя дороги оцѣнятъ свои услуги или, иначе говоря, предложатъ тарифы, при которыхъ гужевое или водяное передвиженіе окажется въ суммѣ болѣе выгоднымъ, нежели желѣзнодорожное,—желѣзныя дороги останутся безъ работы.

Въ различныхъ мѣстностяхъ имѣются, напри-
мѣръ, 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 поста-

вленъ предѣль въ возможности достать тѣже продукты, хотя бы и худшаго качества, на другихъ заводахъ и фабрикахъ.

Но предположеніе, что гужевымъ и водянымъ путямъ, вслѣдствіе не совершенства ихъ сравнительно съ желѣзными дорогами, трудно конкурировать съ послѣдними—безусловно невѣрно и противорѣчить на каждомъ шагѣ самымъ обыденнымъ явленіямъ, имѣющимъ мѣсто всюду въ широкихъ размѣрахъ.

Дѣйствительно, желѣзныя 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 желѣзнымъ дорогамъ являлось болѣе размѣра прогонныхъ денегъ, получаемыхъ еще понынѣ лицами, служащими на коронной службѣ, то многія изъ нихъ нерѣдко избѣгали бы болѣе совершеннаго передвиженія по желѣзнымъ дорогамъ. До настоящаго времени у насъ въ Россіи масса бѣднаго населенія совершаетъ передвиженіе не только на лошадяхъ, но просто пѣшкомъ на значительныя даже разстоянія параллельно съ желѣзными дорогами, и вопросъ объ удешевленіи для такихъ лицъ проѣзда по желѣзнымъ дорогамъ, составляетъ можно сказать, злобу дня.

Факты эти ясно указываютъ на то, что монополія желѣзныхъ дорогъ не безгранична. Конечно соперничество гужевыхъ путей съ желѣзнодорожными, по отношенію передвиженія пассажировъ, сравнительно ничтожно и объясняется исключительными обстоятельствами; за то соперничество это достаточно существенно по отношенію перевозки товаровъ.—Для товаровъ удобство (комфортъ) и нерѣдко скорость передвиженія не имѣютъ значенія. Сохранность же при гужевой 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 не особенно дорого,—часто даже такъ дешево, что желѣзныя дороги не могутъ возить по тѣмъ же цѣнамъ безъ убытка для себя. Еще такъ недавно мы не имѣли совсѣмъ желѣзныхъ дорогъ, и даже теперь большая половина Имперіи не имѣетъ такихъ, и гужевая перевозка производится тамъ съ платою достаточно ограничевною, вообще не имѣющею рѣшительнаго вліянія на рыночную цѣнность различныхъ продуктовъ, сравнительно съ такою же цѣнностью тѣхъ же продуктовъ въ мѣстностяхъ, изрѣзанныхъ 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 позволяетъ 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; на примѣръ, 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. Далѣе, въ иныхъ мѣстностяхъ (Новороссійскій край или южная часть Кіевской губерніи, на примѣръ), гдѣ извозный промыселъ (чумачество) издавна доставляетъ прибыльное занятіе населенію, промыселъ этотъ существуетъ до нынѣ параллельно дорогамъ, и желѣзныя дороги во многихъ случаяхъ держатъ особенно низкіе тарифы, имѣя главнымъ образомъ въ виду хотя отчасти устранить это соперничество. Въ годы неурожайные чумаки для прокорма своей скотины везетъ грузы, рядомъ съ желѣзными дорога-