

Лекція XXX.

Основанія желѣзнодорожныхъ тарифовъ при свободѣ дѣйствій желѣзнодорожныхъ обществъ. Значеніе монополіи въ тарифномъ дѣлѣ. Государственныя ограниченія въ установленіи тарифовъ. Главныя основанія этихъ ограниченій. Системы желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Въ ряду преимуществъ, представляемыхъ желѣзными дорогами въ сравненіи съ гужевыми путями, однимъ изъ главныхъ является дешевизна перевозки. Въ то время какъ гужевая перевозка, при благопріятныхъ условіяхъ, стоитъ приблизительно $\frac{1}{10}$ копѣйки съ пуда и версты, перевозка по желѣзнымъ дорогамъ обходится въ среднемъ около $\frac{1}{40}$ копѣйки, слѣдовательно, въ четыре раза дешевле. Но если бы желѣзныя дороги взимали дѣйствительно эту среднюю ставку со всѣхъ грузовъ, онѣ едва ли перевезли бы десятую часть того, что на самомъ дѣлѣ ими перевозится. Во множествѣ случаевъ онѣ понижаютъ свои ставки до крайне малаго размѣра, напримѣръ, до $\frac{1}{150}$ копѣйки съ пуда и версты, взиная зато въ другихъ случаяхъ болѣе высокія платы — до $\frac{1}{5}$ копѣйки. Такимъ образомъ единичныя ставки желѣзныхъ дорогъ представляются крайне разнообразными. Отсюда возникаетъ весьма трудная задача — выбрать для каждаго товара наиболѣе подходящую для него ставку, т.-е. установить правильные тарифы.

Тарифъ — жизненный нервъ желѣзной дороги, и если тарифъ установленъ неправильно, то желѣзная дорога перестаетъ удовлетворять своему назначенію. Поэтому вопросъ о тарифахъ желѣзныхъ дорогъ заслуживаетъ особеннаго вниманія.

На первыхъ порахъ дѣятельности желѣзныхъ дорогъ тарифы почти вовсе не обращали на себя вниманія ни правительствъ, ни акціонерныхъ обществъ, которые строили и эксплуатировали новыя пути. Казалось, что желѣзныя дороги должны только замѣнить собою существовавшіе до нихъ пути сообщенія, т.-е. поессейныя и прунтовые дороги, а такъ какъ эти пути никакнхъ затрудненій въ

отношеніи тарифовъ не представляли, то и отъ новыхъ усовершенствованныхъ путей, способныхъ ускорить движеніе, никакихъ тарифныхъ затрудненій не предвидѣлось. О томъ, что желѣзныя дороги, помимо скорости, представляютъ множество другихъ преимуществъ передъ прежними путями и, между прочимъ, открываютъ возможность передвиженія колоссальныхъ массъ грузовъ и притомъ по самымъ разнообразнымъ провознымъ платамъ, начиная съ необычайно низкихъ, не было и рѣчи. Даже тѣ правительства, которыя участвовали сами такъ или иначе въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ и желали обезпечить странѣ какъ можно больше выгоды, ограничивались только установленіемъ такъ называемыхъ *предѣльныхъ нормъ* провозныхъ платъ съ цѣлью лишить монополюныя желѣзныя дороги возможности назначать за провозъ слишкомъ дорогую цѣну. Но эта сторона дѣла, какъ выяснилось, менѣе всего должна была внушать опасенія, ибо въ послѣдствіи сами желѣзныя дороги стали понижать тарифныя ставки, причемъ нерѣдко ихъ стремленія къ тарифнымъ пониженіямъ становились даже опасными съ точки зрѣнія общегосударственныхъ интересовъ, и правительствамъ приходилось сдерживать эти стремленія, иногда крутыми мѣрами. Словомъ, боязнь, чтобы монополюныя дороги не устанавливали очень высокихъ провозныхъ платъ, оказалась въ высшей степени преувеличенною. Но въ началѣ только эта сторона и обращала на себя вниманіе.

Тарифы первыхъ желѣзныхъ дорогъ отличались необыкновенною простотою и, дѣйствительно, почти не разнились отъ тарифовъ прежнихъ почтовыхъ и проселочныхъ дорогъ. Перевозились преимущественно товары дорогіе, какъ, напримѣръ, мануфактурные, москательные, бакалейные, притомъ въ количествахъ сравнительно небольшихъ и за плату весьма умѣренную. Такъ, тарифъ желѣзнодорожной линіи между Берлиномъ и Потсдамомъ (до 1846 года) состоялъ изъ одной ставки, которая примѣнялась ко всевозможнымъ грузамъ, при чемъ, когда грузъ отправлялся въ значительномъ количествѣ заразъ, дѣлалась извѣстная скидка (по аналогіи съ торговцами, которые всегда дѣлаютъ скидку оптовымъ покупателямъ). Точно такъ же и первыя желѣзныя дороги въ Америкѣ нѣкоторое время имѣли одну только ставку для всѣхъ товаровъ.

Однако, этотъ періодъ въ исторіи развитія желѣзнодорожныхъ тарифовъ продолжается короткое время, и, по мѣрѣ развитія и роста желѣзнодорожнаго дѣла, картина мѣняется.

Прежде всего выяснилось то важное обстоятельство, что одними дорогими товарами, выдерживающими высокую провозную плату,

желѣзныя дороги довольствоваться не могутъ, такъ какъ доходъ отъ этихъ грузовъ оказывается слишкомъ недостаточнымъ для покрытія огромныхъ желѣзнодорожныхъ расходовъ. Отсюда явилось естественное стремленіе дорогъ привлечь къ перевозкѣ такіе грузы, которые до того времени не провозились по желѣзнымъ дорогамъ и вообще по своей малоцѣнности считались предметами малоподвижными; явилось простое и правильное соображеніе о томъ, что сила—не въ единичной ставкѣ, взимаемой дорогою, а въ количествѣ грузовъ, къ которымъ эта ставка примѣняется. Поэтому желѣзнодорожная администрація стала приурочивать свои тарифы къ различнымъ товарамъ такимъ образомъ, чтобы самые разнообразные по своей цѣнности предметы могли провозиться по желѣзнымъ дорогамъ, а для этого пришлось установить и разнообразные тарифы: болѣе высокіе—для товаровъ дорогихъ, менѣе высокіе—для товаровъ дешевыхъ. Такимъ образомъ, естественно возникла классификація товаровъ.

Первоначально были установлены только немногіе классы (отъ 3 до 5), и между этими классами или разрядами тарифныхъ ставокъ были распредѣлены по своей сравнительной цѣнности всѣ грузы, перевозимые обыкновенно по желѣзнымъ дорогамъ. Но вскорѣ обнаружилось, что этой классификаціи недостаточно. Оказалось, что есть много грузовъ, которые только тогда могутъ перевозиться по желѣзнымъ дорогамъ на большія разстоянія, когда тарифная ставка будетъ доведена до крайне низкаго предѣла; такъовы—минеральное топливо, камень, песокъ, земля и разные другіе строительные матеріалы и т. п. Не желая лишиться перевозки подобныхъ грузовъ, желѣзныя дороги должны были выработать для нихъ соответственные *спеціальные* тарифы, т.-е. тарифы, примѣняемые къ немногимъ товарамъ, находящимся въ извѣстныхъ спеціальныхъ условіяхъ. Далѣе, являются такіе грузы, которые по своей цѣнности въ состояніи выдержать нормальную желѣзнодорожную плату лишь при короткихъ разстояніяхъ, а какъ только разстояніе увеличивается, плата за провозъ становится уже настолько высокою, что перевозка оказывается невозможною. Не желая упускать и эти грузы, администрація желѣзныхъ дорогъ вынуждена была прибѣгнуть къ системѣ *дифференціальныхъ* тарифовъ, т.-е. устанавливать такіе тарифы, которые, начинаясь съ опредѣленной единичной ставки, понижаются по мѣрѣ увеличенія разстоянія, пробѣгаемаго грузами. Наконецъ, бываютъ грузы, которые находятся въ совершенно исключительныхъ условіяхъ. Чтобы и эти грузы могли провозиться по желѣзнымъ дорогамъ, необходимо было установить особые тарифы,

на данное-ли время, между данными-ли станціями, при данных-ли только условіяхъ перевозки—словомъ, тарифы совершенно исключительные.

Такимъ образомъ, разъ желѣзная дорога стала на путь классификаціи грузовъ по цѣнности ихъ или вообще по различнымъ экономическимъ соображеніямъ, возникло вмѣсто первоначальнаго тарифа, состоявшаго изъ одной только ставки, множество самыхъ разнообразныхъ тарифныхъ ставокъ, подверженныхъ при томъ постояннымъ измѣненіямъ. Нѣтъ сомнѣнія, что подобный тарифъ, съ обиліемъ разнообразныхъ ставокъ, представляетъ удобство, открывая торговлѣ и промышленности возможность широко пользоваться усовершенствованными путями сообщенія и въ то же время обезпечивая желѣзнодорожнымъ обществамъ или правительствомъ, эксплуатирующимъ желѣзныя дороги, наибольшую доходность отъ этихъ предприятий. Однако, именно съ возникновеніемъ разнообразныхъ тарифовъ и начинаютъ раздаваться жалобы на желѣзныя дороги. Объясняется это прежде всего тѣмъ, что эксплуатация желѣзныхъ дорогъ на первыхъ порахъ ихъ дѣятельности предоставлялась обыкновенно акціонернымъ обществамъ, дѣйствовавшимъ исключительно на коммерческихъ началахъ. Коммерческій расчетъ, примѣненный къ желѣзнымъ дорогамъ, приводитъ неизбѣжно къ тому, что тарифы устанавливаются крайне односторонне, исключительно въ интересахъ доходности желѣзныхъ дорогъ. Администрація дорогъ, съ одной стороны, стремится взять съ каждаго груза самую высокую провозную плату, какую возможно назначить, не рискуя вовсе лишиться перевозки или въ значительной степени уменьшить ее, а съ другой стороны, употребляетъ всѣ усилія къ развитію перевозки тѣхъ грузовъ, которые доставляютъ дорогѣ наибольшій доходъ. Такая точка отправленія при установленіи тарифовъ приводитъ къ полнѣйшей неравномѣрности тарифовъ и къ нарушенію во многихъ случаяхъ важныхъ интересовъ отдѣльныхъ промышленныхъ районовъ и даже интересовъ общегосударственныхъ.

Нѣтъ сомнѣнія, что если бы оказалось возможнымъ, безъ риска уменьшить движеніе грузовъ, установить очень высокую тарифную ставку, однообразную для всѣхъ грузовъ, дороги эту ставку назначили бы. Но во множествѣ случаевъ желѣзнымъ дорогамъ необходимо въ собственныхъ выгодахъ понижать свои тарифы и прежде всего потому, что желѣзныя дороги далеко не вездѣ и не всегда представляютъ собою монопольное предприятие, и имъ приходится выдерживать серьезную конкуренцію съ другими перевозочными предприятиями. Не только водные пути являются опаснымъ соперни-

комъ желѣзныхъ дорогъ, но весьма часто и гужевой извозъ можетъ отнять грузы отъ желѣзнодорожныхъ линій. Очевидно, что при такихъ условіяхъ тарифныя ставки приходится устанавливать въ размѣрахъ, какіе только возможны, а во многихъ случаяхъ возможны очень низкія ставки. Вслѣдствіе этого оказывается огромная разница между тарифами тѣхъ районовъ, въ которыхъ желѣзныя дороги вынуждены конкурировать между собою или съ другими перевозочными предпріятіями, и тарифами тѣхъ районовъ, въ которыхъ дороги такой конкуренціи не встрѣчаютъ.

Въ Америкѣ, гдѣ коммерческое начало эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ получило очень широкое развитіе, выработалась опредѣленная формула для желѣзнодорожной администраціи: „взимай, сколько грузъ можетъ дать“. Очевидно, что самымъ полнымъ выраженіемъ такого принципа было бы совершенное отсутствіе какихъ бы то ни было заранѣе установленныхъ тарифовъ. При этомъ, желѣзнодорожная администрація имѣла бы широкій просторъ входить съ отправителями въ соглашенія и съ каждаго предъявляемаго къ отправкѣ груза взимать ту провозную плату, какая при данныхъ условіяхъ можетъ быть взята. И если до этого нигдѣ еще дороги не доходили (хотя, впрочемъ, на американскихъ дорогахъ массовые грузы часто перевозятся по особымъ соглашеніямъ грузохозовъ съ желѣзными дорогами), то единственно потому, что такой порядокъ представляется крайне неудобнымъ для самихъ дорогъ, такъ какъ, въ виду необходимости поручать таксировку грузовъ многочисленному штату желѣзнодорожныхъ агентовъ, отсутствіе опредѣленныхъ тарифовъ создало бы обширное поле для всевозможныхъ злоупотребленій со стороны этихъ агентовъ.

Къ этому надо прибавить, что при полной свободѣ дѣйствій желѣзнодорожныхъ компаній тарифы не въ состояніи удовлетворить одному весьма существенному въ торговлѣ требованію, а именно требованію постоянства и устойчивости взимаемыхъ дорогами провозныхъ платъ. Такъ какъ рыночныя условія, вообще говоря, мѣняются непрерывно, то соотвѣтственно этому и тарифы на перевозку различныхъ грузовъ также измѣняются очень часто, и заинтересованные въ этомъ дѣлѣ представители торговли иногда вовсе не знаютъ о тѣхъ тарифныхъ мѣропріятіяхъ, которыя будутъ введены или даже уже введены на желѣзныхъ дорогахъ. Затѣмъ, при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ частными предпринимателями вся рельсовая сѣть государства по необходимости разбивается на цѣлый рядъ отдѣльныхъ участковъ или линій, изъ которыхъ каждая представляетъ обособленное цѣлое, со своими собственными интере-

сами и задачами, иногда диаметрально противоположными интересам и задачам других линий. Каждая отдѣльная дорога имѣет множество самостоятельных тарифовъ, а въ виду этого положеніе отправителей, когда имъ приходится перевозить свои грузы по нѣсколькимъ дорогамъ, чрезвычайно затрудняется.

Такимъ образомъ, когда установленіе тарифовъ зависить исключительно отъ усмотрѣнія частныхъ предпринимателей, жалобы со стороны населенія являются неизбежными. Главный мотивъ жалобъ заключается не въ высотѣ тарифовъ. Эти послѣдніе, во всякомъ случаѣ, подчиняются закону спроса и предложенія, въ силу котораго возвышенію ихъ препятствуетъ не только конкуренція водныхъ и сухопутныхъ сообщеній, но также и то обстоятельство, что интересъ желѣзныхъ дорогъ состоитъ не во взиманіи наибольшей провозной платы, а въ полученіи наибольшаго чистаго дохода, который большею частью достигается не при слишкомъ высокихъ тарифахъ. Жалобы обуславливаются цѣлымъ рядомъ побочныхъ обстоятельствъ, вредно вліяющихъ на ходъ промышленности и торговли. Къ числу этихъ обстоятельствъ относятся, во-первыхъ, конкуренція между дорогами, которая заставляетъ ихъ иногда безразсудно понижать тарифы, при чемъ потери на этой конкуренціи дороги стараются наверстать на счетъ тѣхъ отправителей, которые не имѣютъ для своихъ товаровъ никакихъ другихъ путей сообщенія; во-вторыхъ, разобщенность желѣзныхъ дорогъ, существующая при принадлежности ихъ разнымъ обществамъ и крайне затрудняющая такъ называемое *прямое сообщеніе*, т.-е. перевозки по нѣсколькимъ дорогамъ; въ-третьихъ, частыя переимѣны въ тарифахъ, о которыхъ не всегда знаютъ тѣ, кому приходится пользоваться тарифами; въ четвертыхъ, отсутствіе правильныхъ публикацій о переимѣнахъ какъ въ тарифахъ, такъ и въ условіяхъ перевозки грузовъ; наконецъ, частныя дороги не считаются съ такими потребностями, которыя имѣютъ большое значеніе съ точки зрѣнія государственной, но не сопряжены съ какими-либо выгодами для обществъ.

Неудобства такого положенія становятся настолько ощутительными, что въ средѣ самихъ представителей желѣзныхъ дорогъ возникаетъ мысль о необходимости соглашенія между отдѣльными желѣзнодорожными линиями съ цѣлью достиженія тарифнаго единообразія. Какъ видно на примѣрѣ всѣхъ безъ исключенія государствъ, по инициативѣ самихъ дорогъ образуются союзы, которые сначала обнимаютъ интересы немногихъ дорогъ, а затѣмъ къ нимъ примыкаютъ все новые и новые члены. Однако, всѣ эти попытки упорядочить дѣло остаются однимъ палліативомъ. Пока эксплуатація

железныхъ дорогъ остается въ безконтрольномъ вѣдѣніи акціонерныхъ обществъ и железныя дороги считаются обыкновенными коммерческими предпріятіями, при чемъ рельсовая сѣть представляется состоящею изъ множества частей, до тѣхъ поръ и всѣ тарифныя неурядицы, т.-е. разнообразіе, неравномѣрность, сложность и измѣнчивость тарифовъ, являются дѣломъ совершенно неизбежнымъ.

Третій періодъ въ развитіи тарифнаго дѣла характеризуется поворотомъ во взглядахъ относительно роли и значенія железныхъ дорогъ. Начинаетъ преобладать мнѣніе, что железныя дороги являются не обыкновенными коммерческими предпріятіями, имѣющими цѣлью приносить доходъ лицамъ, ихъ эксплуатирующимъ, а представляютъ крупнѣйшій и выдающійся факторъ государственной жизни, обнимающій собою интересы торговые, промышленные, стратегическіе, культурные и пр. Подъ вліяніемъ такого взгляда правительства принимаютъ мѣры къ ограниченію правъ частныхъ дорогъ. Съ этою цѣлью постепенно усиливается правительственный контроль надъ исполненіемъ железнодорожной администраціей всѣхъ требованій закона, а затѣмъ большею частью правительство принимаетъ на себя и прямое руководство дѣйствіями железнодорожныхъ обществъ въ сферѣ тарифовъ, образуя для этого спеціальныя учрежденія или прибѣгая по необходимости къ выкупу въ казну всѣхъ или, по крайней мѣрѣ, главнѣйшихъ железнодорожныхъ линій. При этомъ, разумѣется, интересы отдѣльныхъ линій неизбежно уступаютъ мѣсто интересамъ всей сѣти железныхъ дорогъ, рассматриваемой какъ единое цѣлое; соперничество между отдѣльными линіями ослабляется, а вмѣстѣ съ тѣмъ уничтожается поводъ къ возникновенію разныхъ тарифовъ на разныхъ дорогахъ, вслѣдствіе чего получается возможность устанавливать цѣлесообразные тарифы на всѣхъ дорогахъ.

Мы видѣли, что железнодорожныя общества, при полной свободѣ дѣйствій, придерживались, если оставить въ сторонѣ увлеченія конкуренціей, *коммерческой* системы тарифовъ, въ основѣ которой лежитъ законъ спроса и предложенія. Какъ реакція противъ тѣхъ ненормальныхъ явленій, которыми сопровождалась коммерческая система, явилась другая система тарификаціи, извѣстная подъ названіемъ *натуральной*. По этой системѣ со всѣхъ грузовъ должна взиматься одна и та же провозная плата въ зависимости лишь отъ вѣса и разстоянія, и слѣдовательно, пудъ дорогого мануфактурнаго товара и пудъ каменнаго угля должны таксироваться одинаково. Дѣйствительность показала, однако, что размѣра расхода

по перевозкѣ пуда того или другого товара на опредѣленное разстояние, несмотря на продолжительное существованіе желѣзныхъ дорогъ, ни за границей, ни у насъ не удалось установить точно. Дѣло въ томъ, что для правильнаго исчисленія расходовъ перевозки известной единицы груза необходимо имѣть данныя какъ объ общей суммѣ расходовъ желѣзныхъ дорогъ за известный періодъ времени (обыкновенно, годъ), такъ и объ общемъ количествѣ перевезенныхъ единицъ. Но именно этихъ то данныхъ и нельзя получить въ совершенно точномъ видѣ. Во-первыхъ, многіе изъ тѣхъ расходовъ, которые произведены дорогою въ данномъ году, не могутъ быть отнесены къ ближайшему только къ этому году: шпала или рельсы, уложенные въ данное время и показанные въ расходахъ данного года, пролежать не одинъ годъ, а нѣсколько лѣтъ; зданіе, построенное въ данномъ году, простоятъ десятки лѣтъ и т. д. Затѣмъ, нельзя опредѣлить съ точностью, какая часть расхода должна быть отнесена на пассажирское движеніе и какая на движеніе товарное. Точно такъ же съ весьма грубымъ приближеніемъ можно выяснитъ, какая часть расходовъ въ товарномъ движеніи падаетъ на перевозку поштучныхъ предметовъ и какая на перевозку предметовъ по вѣсу.

Если бы за всѣмъ тѣмъ и удалось получить, послѣ крайне сложныхъ вычисленій, нѣкоторую фиктивную среднюю величину расхода по перевозкѣ одного пуда груза на разстояніи одной версты, то надо имѣть въ виду, что эта средняя, выведенная по даннымъ за истекшее время, безъ большой погрѣшности не можетъ быть взята какъ средняя для будущаго, ибо на ея размѣръ вліяетъ количество перевозимыхъ товаровъ, которое изъ года въ годъ мѣняется. Очевидно, чѣмъ больше будетъ движеніе, тѣмъ общая сумма эксплуатаціонныхъ расходовъ будетъ значительнѣе и тѣмъ меньше будетъ доля этихъ расходовъ, падающая на каждую единицу груза, и наоборотъ. То же самое надо сказать и о другой весьма значительной части расходовъ, именно о расходахъ по погашенію капитала на сооруженіе дороги и по уплатѣ процентовъ по этому капиталу. И здѣсь также при маломъ грузовомъ движеніи доля этихъ расходовъ, падающая на единицу груза, будетъ велика, при большомъ—незначительна.

Если бы опредѣленная крайне искусственнымъ путемъ тарифная ставка оказалась слишкомъ высокою, то первымъ слѣдствіемъ введенія подобной ставки явилось бы сильное сокращеніе перевозки грузовъ, такъ какъ цѣлая масса ихъ можетъ выдержать желѣзнодорожную перевозку только при условіи ея дешевизны. Всѣ тѣ грузы, перевозка которыхъ только потому и стала возможна, что

тарифныя ставки для нихъ понижались до крайней степени, при новыхъ тарифныхъ условіяхъ либо отошли бы къ водянымъ путямъ сообщенія, либо снова стали бы грузами малоподвижными, какъ до постройки желѣзныхъ дорогъ. Лишившись ихъ, желѣзныя дороги лишились бы очень значительной части своего дохода, а это, въ свою очередь, повело бы къ тому, что увеличились бы эксплуатаціонныя расходы, падающіе на единицу груза. Тогда, оставаясь послѣдовательнымъ въ сохраненіи принципа полного равенства тарифа соотвѣтствующему эксплуатаціонному расходу, пришлось бы неизбежно еще выше поднять тарифную ставку и тѣмъ еще болѣе сократить перевозку грузовъ. Такимъ образомъ, эта система постепенно привела бы желѣзныя дороги къ полной несостоятельности. Но вмѣстѣ съ желѣзными дорогами, какъ коммерческими предпріятіями, пострадала бы также очень чувствительно и вся вообще торговля и промышленность страны. Разъ многіе товары лишены были бы возможности быстро и дешево передвигаться на большія разстоянія, само собою разумѣется, что это вызвало бы крайнія замѣшательства во всѣхъ сферахъ торгово-промышленной жизни.

Съ другой стороны, если бы тарифная ставка оказалась слишкомъ низкою, то въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ неизбеженъ дефицитъ, для покрытія котораго остается одинъ источникъ— общегосударственный бюджетъ. Но если для покрытія желѣзнодорожнаго дефицита средства будутъ заимствоваться изъ налоговъ, уплачиваемыхъ всѣмъ населеніемъ страны, то, несомнѣнно, получится пѣлый рядъ несправедливостей. Тотъ, кто никогда не пользовался услугами желѣзныхъ дорогъ, долженъ будетъ уплачивать за содержаніе дорогъ, которыми пользовались другіе, а эти послѣдніе будутъ уплачивать гораздо меньше, чѣмъ съ нихъ слѣдовало бы получить. Одинъ районъ, покрытый густою сѣтью рельсовыхъ путей, окажется привилегированнымъ передъ другимъ, который дорогъ еще не имѣетъ; населеніе перваго, помимо того, что оно пользуется усовершенствованными путями, еще и за провозъ грузовъ будетъ платить дешево, тогда какъ населеніе втораго района, вынужденное довольствоваться гужевой перевозкою и платить за нее дорого, не можетъ и надѣяться на постройку новыхъ желѣзнодорожныхъ путей, такъ какъ государственный бюджетъ и безъ того обремененъ желѣзнодорожнымъ дефицитомъ. Очевидно, что подобная система желѣзнодорожныхъ тарифовъ создаетъ несправедливое распредѣленіе благъ между равноправными членами общества.

Все сказанное приводитъ къ тому заключенію, что наиболѣе цѣлесообразнымъ представляется установленіе тарифовъ на основа-

ніяхъ чисто коммерческихъ, но при условіи тѣхъ ограниченій со стороны правительственной власти, которыя обезпечиваютъ слѣдующія свойства тарифовъ: 1) равномерность ихъ для всѣхъ районовъ государства, 2) устойчивость ихъ въ теченіе болѣе или менѣе продолжительнаго періода, 3) общедоступность ихъ (своевременное опубликованіе во всеобщее свѣдѣніе) и 4) простоту расчетовъ при перевозкахъ по нѣсколькимъ дорогамъ.

Надо прибавить, что этимъ именно путемъ удалось за послѣднее десятилѣтіе достигнуть въ Россіи упорядоченія тарифовъ какъ для грузовъ, такъ и для пассажировъ.