
ТОЧКА ЗРЕНИЯ

POINT OF VIEW

ЕВЛАЕВ Андрей Николаевич
кандидат политических
наук, доцент, Российский
университет транспорта,
Москва, Россия
evlaev@ya.ru

EVLAEV Andrey Nikolaevich
Candidate of Political Sciences,
Associate Professor, Russian
University of Transport,
Moscow, Russia
evlaev@ya.ru

ЗУБКОВ Сергей Александрович
доктор философских наук,
кандидат социологических наук
профессор, Российский
университет транспорта,
Москва, Россия
info@журналпоиск.рф

ZUBKOV Sergey Aleksandrovich
Doctor of Philosophy, Candidate of
Sociological Sciences
Professor, Russian University of
Transport, Moscow, Russia
info@журналпоиск.рф

Идеи А.И. Чупрова о транспортном факторе развития цивилизации/A. I. Chuprov's ideas about the transport factor of the development of civilization

Аннотация

В статье анализируются идеи А.И.Чупрова о транспортном факторе в традиционном и индустриальном обществе, который обосновывает формирование в XIX веке индустриального общества и его существенных черт под влиянием повышения скорости и снижения стоимости перевозок, осуществляемых по железным дорогам. Раскрывается его идея о необходимости государственного регулирования железнодорожного хозяйства для обеспечения его эффективной работы.

Ключевые слова

А.И.Чупров; транспорт; железнодорожное хозяйство; цивилизация; традиционное общество; индустриальное общество; мировое разделение труда; государство.

Abstract

The article analyzes the ideas of A. I. Chuprov about the transport factor in traditional and industrial society, which justifies the formation of an industrial society in the XIX century and its essential features under the influence of increasing the speed and reducing the cost of transportation carried out by rail. His idea of the need for state regulation of the railway industry to ensure its effective operation is revealed.

Keywords

A. I. Chuprov; transport; railway economy; civilization; traditional

society; industrial society; world division of labor; state.

В отечественной и мировой науке имя Александра Ивановича Чупрова известно, прежде всего, как выдающегося экономиста, создателя такой научной дисциплины, как экономика железнодорожного хозяйства. Основные положения этой дисциплины изложены им в ряде работ¹, которые привлекли внимание исследователей не только в России, но и за рубежом.

Так, К.Маркс при работе над вторым томом «Капитала» использовал идеи А.И.Чупрова в процессе исследования различий в продукте фабричной промышленности и транспорта.² Он законспектировал разделы книги А.И.Чупрова «Железнодорожное хозяйство», где проводится сравнительный анализ железнодорожного и других видов транспорта.³

Вместе с тем научный вклад А.И. Чупрова не ограничивается его экономическими идеями. Он включает в себя идеи о транспортном факторе развития цивилизации, которые можно считать теоретико-методологическим базисом социологии.

Определяя цивилизационную роль транспорта, А.В. Чупров связывает ее с удовлетворением нужд человека в перемещении как его самого, так и предметов, производимых его трудом. Также транспорт служит средством обмена услуг и продуктов труда, необходимость которого постепенно возрастает в обществе по мере развивающегося разделения занятий.

Процесс использования транспортных средств и сумму усилий, которую затрачивает общество для перемещения людей и товаров, он определяет как перевозную промышленность. Эта промышленность прошла в своем развитии ряд стадий: «На первобытных ступенях культуры пути и двигатели являются в том виде, как они даны природою. Первые пути – река, море, природная тропинка; первые двигатели – мускульная сила человека, животных, естественное течение воды. Первые способы передвижения – навьючивание тяжести на человека или животных. Дальнейшее развитие состояло в постепенном улучшении естественных путей, в замене вьючной перевозки упряжью, в применении паруса к судоходству.

Железные дороги, как самостоятельный вид перевозочной промышленности, характеризуется приложением механической силы к сухопутной перевозке. ... Железная дорога представляет собой сплошной механизм, в котором работа передвижения производится мертвой силой природы, человек же является только руководителем»⁴.

¹ См.: Чупров А.И. Железнодорожное хозяйство, его экономические особенности и его отношения к интересам страны. – М.: 1875; Чупров А.И. Из прошлого русских железных дорог – М., 1909.

² Маркс К. и Энгельс Ф. Соч. Т. 24, с.64.

³ Маркс К. Конспект книги А. Чупрова «Железнодорожное хозяйство» // Архив Маркса и Энгельса. — М., 1953. — Т. 12, с.168.

⁴ Чупров А.И. Железнодорожное хозяйство, его экономические особенности и его

А.И. Чупров выделяет зависимость развития цивилизации от основных показателей работы транспортных средств, включая быстроту, стоимость и регулярность перевозки: «История показывает, что ни одна отрасль труда не стоит в столь тесной связи со всей хозяйственной жизнью народа, как перевозка. Ее состояние ставит пределы возможному развитию хозяйства: ее успехи рано или поздно отражаются на всех родах деятельности человека. Хозяйство древнего мира существенно обуславливалось тем, что ни финикиец, ни грек не могли предпринимать отдаленных морских переходов, а на сухом пути не пошли дальше вьючной перевозки»¹.

С его точки зрения неразвитость путей сообщения в древности и средние века во многом обуславливают господство в экономике натурального хозяйства, ограничивает возможность извлекать выгоды, проистекающие от разделения труда: «При неразвитых путях каждая группа населения по необходимости должна добывать все нужное для удовлетворения своих потребностей с того пространства, на которое бросила ее история. ... как бы скудно не оплачивался труд его результатами, человек не может перенести свою деятельность в другое место – ибо перевозка продукта с места производства в место потребления с избытком поглотила бы выигрыш, происходящий от большей производительности труда ... ни сосредоточиться на тех родах занятий, которые представляются по местным условиям более выгодными, - потому что в таком случае остались бы не удовлетворенными прочие потребности человека. ... дороговизна доставки лишает архангельского крестьянина возможности есть самарский хлеб и питать самарца своей рыбой и маслом и, таким образом, обрекает на вечную зависимость от суровой природы»².

Отдельно А.И. Чупров отмечает цивилизационное значение достижений в области кораблестроения и навигации, которых добились в Западной Европе в XV веке, что привело к освоению новых земель и развитию межконтинентального товарообмена: «Если вдуматься в причины того могучего переворота, который испытала Европа, начиная с XV ст., то едва ли не придется свести его к столь, по-видимому, мелкой причине, как изобретение компаса, изменившее условия мореплавания. Морской путь в Индию и открытия Колумба были бы невозможны без компаса; а от этих двух факторов непрерывной цепью потянулись последующие явления экономической истории Европы»³.

Исследуя функционирование железнодорожного хозяйства, которое в середине XIX века создают многие страны мира, А.И. Чупров подчеркивает его прогрессивное значение: «Допустим, что перемещение не сопровождается никакой затратой труда, не влечет возвышения в стоимости продукта. Понятно, что тогда

отношения к интересам страны. – М.: 1875, с.2.

¹ Там же, с.18.

² Там же, с.54.

³ Там же, с.18.

хозяйственная деятельность сосредоточится в таких местностях, и в таких родах занятий, которые по естественным условиям обещают наибольшую выгоду труду. - Железные дороги приближают страну к этому идеальному предположению. Насколько возрастают удобства передвижения, настолько свободнее становится человек в выборе рода и места своей деятельности. Удобный сбыт собственных продуктов и легкая доставка в обмен на них всего нужного для удовлетворения прочих потребностей дают человеку возможность сосредоточиться на одном каком-либо занятии и через то извлечь выгоды, проистекающие от разделения труда»¹.

Он отмечает могучий толчок, который был дан в XIX веке железными дорогами развитию индустриального типа цивилизации, к чертам которой относится меновый характер экономики и урбанизация общества: «... рельсовые пути неизбежно влекут за собой, с одной стороны, замещение прежнего натурального хозяйства меновым, основанным на разделении труда, а с другой стороны, - перемены в существовавшем прежде географическом распределении разных отраслей промышленности. Уже само громадное возрастание торговых оборотов ... свидетельствует о том, что все большая и большая масса труда начинает работать на обмен. Еще яснее указывает на то же постепенный рост населения городов, который вызывается развитием городских промыслов, всегда рассчитанных на обмен. Прилив населения к городам после проведения железных дорог замечен повсюду. В Англии он выразился громадным ростом главных городов...»².

А.И. Чупров анализирует структурные изменения, которые происходят в экономике индустриального общества под влиянием железных дорог и находят свое выражение в формировании отраслей тяжелой промышленности: «Нигде, однако, влияние рельсовых путей на производство не выразилось столь ясно, как в горнозаводской промышленности, которая по громоздкости своих продуктов всего более зависит от размеров рынка. До начала железнодорожной эры это производство процветало только в Англии, благодаря тому, что, с одной стороны, богатые залежи каменного угля находились там невдалеке от железных рудников, с другой – Англия давно уже озаботилась утилизацией своих водных путей»³.

Другой важной чертой индустриального общества, которая формируется под воздействием применения железнодорожного перевозочного производства, с точки зрения А.И. Чупрова, является мировое разделение труда: «Рельсовые пути через расширение обмена связали все страны мира в одну великую кооперацию. Под их влиянием происходит международное разделение занятий: каждая страна вынуждена теперь работать для обмена. Между тем цены, по

¹ Чупров А.И. Железнодорожное хозяйство, его экономические особенности и его отношения к интересам страны. – М.: 1875, с. 51-52

² Там же, с.52.

³ Там же, с. 47

которым обмениваются товары, ныне уравнились и стали в тесную связь на всех важнейших рынках. Та естественная стоимость, которая регулирует рыночные цены товаров, определяется ныне средними издержками производства в целом мире»¹.

А.И. Чупров особо подчеркивает влияние железных дорог на формирование индустриального общества в России, в которой в середине XIX века быстрыми темпами натуральное хозяйство стало вытесняться меновой экономикой на основе разделения труда: «... в нашем отечестве с проведением железных дорог замечается постепенное уменьшение производства льна и пеньки в черноземных губерниях и, наоборот, развитие его в западных. Легкость получения хлеба из западных губерний дает возможность употребить большую часть полей на более выгодную культуру торговых растений: а удобство сбыта хлебных продуктов из черноземной полосы поощряет сосредоточить весь труд на возделывании зерновых хлебов более подходящих к черноземной почве»².

Он также отмечает включение России в мировую экономику, показателем чего является объем внешней торговли страны: «... быстрое развитие русской внешней торговли в последнее десятилетие (70 –е годы XIX века – авт.) есть по преимуществу следствие проведения рельсовых путей, которые втянули в международный обмен новые производительные местности и новые роды товаров».³ При этом Россия становится одним из крупнейших поставщиков хлеба на мировой рынок, наряду с Австро-Венгрией и США: «... мы видим, что в таких странах, как Россия, Венгрия, Североамериканские Штаты, хлебное производство и вывоз растут с каждым годом. В период 1844-1853 гг. Россия вывозила в среднем 5536 тыс. четвертей в год; от 1857-1861 – 9505 тыс. ч.; от 1862-1866 – 9881 т. четв.; в 1867 году было вывезено уже 15068 тыс.ч.; в 1870 – 21068 тыс. ч.; в 1873 – 21552 тыс. ч.»⁴

При исследовании железных дорог как фактора становления и развития индустриального типа цивилизации А.И. Чупров уделяет внимание не только влиянию рельсовых путей на данный процесс, но также и тем социальным институтам, прежде всего политическим, которые обеспечивают эффективность железнодорожного хозяйства. Вопросам о роли государства на железнодорожном транспорте посвящено значительное число его научных работ.⁵

¹ Чупров А.И. Железнодорожное хозяйство, его экономические особенности и его отношения к интересам страны. – М.: 1875, , с.60-61.

² Там же , с. 58.

³ Там же, с.36.

⁴ Там же, с. 54.

⁵ См.: Чупров А.И. О подчинении железнодорожных тарифов правительственному руководству // Чупров А.И. Россия вчера и завтра. Статьи. Речи. Воспоминания – М.: Русский миръ, 2009. – С.291-294.; он же О порядке управления казенными железными дорогами // Чупров А.И. Из прошлого русских железных дорог – М., 1909. – С.215-127; он же О способах государственного вмешательства в железнодорожные тарифы. // Экономический журнал. – 1887. – Кн. 1. – с 123-127; и др..

А.И. Чупров выделяет ряд политических, экономических и социальных причин, в силу которых возникают и действуют на железных дорогах государственные институты.¹ Экономические причины, с его точки зрения, заключаются, во-первых, в том, что от выбора того или другого направления железной дороги зависит развитие целых отраслей промышленности и государство обязано контролировать этот выбор; во-вторых, железнодорожные компании выступают естественными монополиями и государство обязано заботиться, чтобы такие монополии не обращались во вред обществу; в-третьих, при строительстве и эксплуатации железных дорог расходуются значительные капиталы, что оказывает большое влияние на денежное обращение в стране, которое должно контролировать государство. Политические причины, обуславливающие необходимость государственного регулирования железнодорожного хозяйства состоят в том, что, во-первых, железные дороги имеют большое влияние на обороноспособность страны и ее международные отношения, во-вторых, увеличение или уменьшение вводимых железнодорожными компаниями тарифов может сказаться на эффективности принятой государством таможенной системы.

При рассмотрении роли, которую отводит А.И.Чупров государству на железнодорожном транспорте, не следует считать его сторонником этатистского подхода, как это допускают некоторые современные исследователи его научных идей в нашей стране. Например, Ф.И. Хусаинов пишет: «В некотором смысле, именно А.И. Чупров «повинен» в том, что железнодорожная отрасль на многие годы стала ассоциироваться исключительно с государственной собственностью. Дело в том, что в 1870–1880-е годы, когда в экономической науке шли споры на эту тему, значительная часть специалистов выступала за частные железные дороги и за невмешательство (или минимальное вмешательство) государства в тарифное дело.

Читая сегодня переписку и публицистику А.И. Чупрова, можно увидеть, что отстаивая государственное регулирование тарифов и казённую эксплуатацию железных дорог, А.И. Чупров спорит со многими другими специалистами-железнодорожниками того времени»².

Отмечая многие негативные стороны в деятельности частных железнодорожных компаний в Англии и США, которые в силу своих частных интересов препятствовали рациональному построению железнодорожной сети, вместе с тем А.И. Чупров не был сторонником монопольного положения государственной системы строительства и эксплуатации железных дорог: «Невыгодные стороны государственной системы, склонившие многие страны предпочесть частную эксплуатацию дорог, состоят преимущественно в легко

¹ А. Чупров и Б. Брандт Железные дороги. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. Т. XII, с. 772-812 // <https://www.endic.ru/brokgause/Zheleznodorogi-56977.html>.

² Хусаинов Ф.И. Профессор А.И. Чупров – основатель экономики железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации. - 2012. - № 8.

укореняющемся на казенных линиях господстве канцелярской рутины и бюрократического формализма. Это опасное направление может отразиться как на постройке, так и на эксплуатации дорог. ... оно приведет к кабинетным проектам излишних и малодоходных дорог, сооружаемых ради системы или отвлеченных целей, а не ввиду действительных потребностей народного хозяйства»¹.

В качестве одной из основных задач государства на железнодорожном транспорте А.И. Чупров рассматривал административно-правовое регулирование деятельности участников транспортного процесса: «Согласно правовому воззрению, господствующему почти во всех странах, право сооружения железных дорог принадлежит или самому государству, или тому, кому специально уступлено это право со стороны государства. Когда сооружение железных дорог принимает на себя государство, то как инициатива постройки, так и добывание необходимых для этого средств и самое сооружение совершаются теми ведомствами, которые на это уполномочены законом. Когда же постройку предпринимает частное лицо или акционерное общество, то оно должно испросить на это концессию от правительства. В концессии или в уставе данного общества определяются права и обязанности предпринимателя, финансовые условия, порядок сооружения самой дороги и ее эксплуатации и условия выкупа или перехода в казну»².

Среди других задач, которые решает государство для обеспечения эффективности железнодорожного хозяйства, А.И. Чупров выделял, во-первых, создание государственного сектора в отрасли, во-вторых, разработку и применение форм государственно-частного партнерства, в-третьих, осуществление казенного управления частными дорогами или отдачу казенных дорог в арендное содержание частным предпринимателям: «Вмешательство государства в железнодорожное дело может выражаться или в том, что оно само берет на себя постройку и эксплуатацию Ж. дорог, или в том, что оно уступает, «делегирует» свое право частным обществам, под известными условиями и при известном со своей стороны контроле. В первом случае говорят о государственном железнодорожном хозяйстве, во втором — о частном железнодорожном хозяйстве. Промежуточными формами являются: казенное управление частными дорогами и отдача казенных дорог в арендное содержание частным предпринимателям»³.

Государственно-частное партнерство на железнодорожном транспорте, с точки зрения А.И. Чупрова, находит свое выражение в системе концессий, гарантий и субвенций: «Концессия есть уступка со стороны правительства своих прав на сооружение железных дорог частному лицу или обществу, на основании особого договора

¹ А. Чупров и Б. Брандт Железные дороги. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. Т. XIа, с. 772-812 // <https://www.endic.ru/brokgause/Zheleznedorogi-56977.html>.

² Там же.

³ Там же.

(концессия, устав), устанавливающего между обоими контрагентами взаимные права и обязанности, в видах охранения общественных интересов. ... Системой *гарантий и субвенций* государство приходит на помощь тем железным дорогам, которые без его материальной помощи не могли бы осуществиться»¹.

Важной задачей государства в железнодорожной отрасли А.И. Чупров считал тарифный контроль, необходимость которого он обосновывал следующим образом: «Невозможность достигнуть уравнения провозных плат при системе максимальных тарифов и постепенно усиливающиеся неудобства неравномерной и колеблющейся тарификации вызвали повсюду в Европе движение в пользу установления, при помощи государственной власти, однообразного поперстного тарифа для пассажиров и грузов, который изменялся бы лишь по родам перевозимых грузов, а для каждого рода — лишь пропорционально проходимым расстояниям»².

При исследовании механизма государственного управления железными дорогами, сложившегося в странах мира в начале XX века, А.И. Чупров выделяет две его типичные модели в зависимости от места и роли в железнодорожном хозяйстве государственного сектора и степени государственного контроля за частными железными дорогами. Первую модель, сложившуюся в континентальных странах Европы (Франция, Германия, Россия и др.) можно назвать континентальной, вторую, сформировавшуюся в Англии и США, - англо-саксонской.

А.И. Чупров, рассматривая положительные стороны континентальной модели государственного управления железными дорогами, отмечает: «При постройке дорог государство имеет возможность выработать планомерную сеть и остановиться на выборе самых целесообразных линий, чем предупреждается бесполезную трату национального капитала на дороги сомнительной выгоды, возникающие ввиду каких-либо частных или местных соображений или с целью конкуренции. ... государство, владея целой сетью железных дорог, может иногда с выгодой предпринять постройку новой линии даже в том случае, если последняя сама по себе дает дефицит»³.

Характеризуя англосаксонскую систему управления железными дорогами, он пишет: «В Англии и Америке постройка и эксплуатация дорог совершались по инициативе и на средства частных компаний, без пособия и при весьма ограниченном надзоре со стороны правительства. ... Те немногие законы, которые издавались по временам парламентом, касались, большей частью, полицейско-технической стороны железных дорог»⁴.

Среди особенностей континентальной модели государственного

¹ А. Чупров и Б. Брандт Железные дороги. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. Т. XIa, с. 772-812 // <https://www.endic.ru/brokgause/Zheleznedorogi-56977.html>.

² Там же.

³ Там же.

⁴ Там же.

управления железными дорогами, сложившейся в России, А.И.Чупров видит ее централизованный характер: «Кроме министерства путей сообщения, ведающего, в числе других путей Империи, и железными дорогами, существует еще несколько специальных правительственных органов, ведению которых подлежат железные дороги. Органы эти суть: 1) Совет по железнодорожным делам, состоящий при министерстве путей сообщения. ... рассмотрению его подлежат: а) проекты новых законов и предположения о дополнении, изменении или отмене действующих законов, относящихся до устройства, эксплуатации и хозяйства железных дорог, предваряющее внесение их на утверждение в законодательном порядке; б) правила и инструкции, издаваемые административным порядком в развитие действующих узаконений относительно железных дорог 2) Учреждения по тарифным делам, состоящие при министерстве финансов, а именно: А) совет по тарифным делам, В) комитет по тарифным делам, С) департамент железнодорожных дел» .

Подводя итоги анализа идей А.И. Чупрова о транспортном факторе в цивилизациях традиционного и индустриального общества, можно отметить, что они объясняют многие существенные черты данных типов цивилизаций. Высокая стоимость, длительность и нерегулярность перевозок в традиционном обществе определяли господство в этом типе цивилизации натурального хозяйства. Повышение скорости и снижение стоимости перевозок, осуществляемых по железным дорогам, стимулировали формирование в XIX веке индустриального общества и таких его существенных черт, как: меновое хозяйство на основе разделения труда; доминирование в структуре хозяйства машинного производства и тяжелой промышленности; урбанизация общества; развитие экономики отдельных стран на основе мирового разделения труда и мировых цен.

С точки зрения А.И. Чупрова, эффективность реализации железными дорогами своей цивилизационной роли обеспечивают государственные институты. В железнодорожном хозяйстве они выполняют следующие задачи: во-первых, административно-правовое регулирование деятельности участников транспортного процесса; во-вторых, создание государственного сектора в отрасли, в-третьих, разработка и применение форм государственно-частного партнерства, в-четвертых, осуществление казенного управления частными дорогами или отдача казенных дорог в арендное содержание частным предпринимателям.

Идеи А.И. Чупрова о транспортном факторе развития цивилизации имеют теоретико-методологическое значение для формирования социологии транспорта, которая сейчас находится на стадии своей институционализации. Ее проблемное поле составляют, с одной стороны, вопросы о влиянии транспорта на базовые социальные процессы и о деятельности социальных институтов, обеспечивающих эффективность транспортной системы – с другой.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Маркс К. Конспект книги А. Чупрова «Железнодорожное хозяйство» // Архив Маркса и Энгельса. — М., 1953. — Т. 12.
2. Маркс К. Капитал. Критика политической экономии. Т.2 // Маркс К., Энгельс Ф. Сочинения, Изд-во 2. — М., 1961.- Т.24.
3. Хусаинов Ф.И. Профессор А.И. Чупров – основатель экономики железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации.- 2012.- № 8.
4. Чупров А.И. Железнодорожное хозяйство, его экономические особенности и его отношения к интересам страны. — М.: 1875.
5. Чупров А.И. О подчинении железнодорожных тарифов правительственному руководству // Чупров А.И. Россия вчера и завтра. Статьи. Речи. Воспоминания — М.: Русский мир, 2009. — С.291-294.
6. Чупров А.И. О порядке управления казенными железными дорогами // Чупров А.И. Из прошлого русских железных дорог — М., 1909. — С.215-127.
7. Чупов А.И. О способах государственного вмешательства в железнодорожные тарифы. // Экономический журнал. — 1887. — Кн. 1. — с 123-127.
8. Чупров А., Брандт Б. Железные дороги. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. Т. XIa, с. 772-812 // <https://www.endic.ru/brokgause/Zheleznodorogi-56977.html>.
9. Чупров А.И. Из прошлого русских железных дорог — М., 1909.

REFERENCES

1. Marx K. Synopsis of the book by A. Chuprov "Railway economy" [*Konspekt knigi A. CHuprova «ZHeleznodorozhnoe hozyajstvo»*]// Archive of Marx and Engels. - M., 1953. - Vol. 12.
2. Marx K. Capital. Critique of Political Economy [*Kapital. Kritika politicheskoy ekonomii*]. Vol. 2 / / Marx K., Engels F. Essays, Ed. 2. - M., 1961. - T. 24.
3. Khusainov F. I. Professor A. I. Chuprov-the founder of the economy of railway transport [*Professor A. I. CHuprov – osnovatel' ekonomiki zheleznodorozhnogo transporta*]// Bulletin of transport information.- 2012. - No. 8.
4. Chuprov A. I. Railway economy, its economic features and its relations to the interests of the country [*ZHeleznodorozhnoe hozyajstvo, ego ekonomicheskie osobennosti i ego otnosheniya k interesam strany*]. - M.: 1875.
5. Chuprov A. I. On the subordination of railway tariffs to government leadership [*O podchinenii zheleznodorozhnyh tarifov pravitel'stvennomu rukovoditel'stvu*]// Chuprov A. I. Russia yesterday and Tomorrow. Articles. Speeches. Memoirs.-M.: Russian World, 2009. - C. 291-294.
6. Chuprov A. I. On the order of management of state railways//[*O poryadke upravleniya kazennymi zheleznymi dorogami*] Chuprov A. I. From the past of Russian railways.-M., 1909. - p. 215-127.
7. Chupov A. I. On the methods of state intervention in railway tariffs. // Economic Journal. - 1887. - Book 1. - with 123-127.
8. Chuprov A., Brandt B. Railways. Encyclopedia of Brockhaus and Efron [*ZHeleznnye dorogi. Enciklopedicheskij slovar' Brokgauza i Efrona*], vol. XIa, pp. 772-812 // <https://www.endic.ru/brokgause/Zheleznodorogi-56977.html>.
9. Chuprov A. I. From the past of Russian railways[*z proshlogo russkih zheleznih dorog*]-M., 1909.