

大學叢書

經濟學概論

下冊

巫寶三 杜俊東編譯

商務印書館發行

第四編 工商業組織問題

第二十七章 鐵路運輸經濟

【鐵路與公眾】在有些國家，鐵路運輸為政府職務之一，而在有些國家，鐵路則為私人組織的公司所有，其經營目的，亦為私利。中國的鐵路，大部分為政府所有，僅有一最小部分，屬諸私人。

不論鐵路為國營或私營，皆與公眾發生極重大的關係。在一方面，運輸發達對於人民的利益，非常重大，由國家自己經營的鐵路，固可由國家的財力法令及各方面的幫助，以竟全功，若由私人經營的鐵路，則不得不賴國家的幫助，如購買路基一項，完全有賴於國家強制收買的法令。在另一方面，鐵路是帶有一種獨佔性的營業，人民在購買貨物時，可以有自由挑選的餘地，而在鐵路運輸方面，則某一地帶僅有一條鐵路，人民不能有選擇的機會。所以鐵路如為國營，國家對於鐵路設備及運輸取價，固然可以人民的利益為前提，作為經營業務的方針，即對於私營鐵路，國家亦必有種種規定以限制之，俾公眾利益不遭受壟斷。

鐵路的主要目的為運輸貨物，而貨物運輸最重要的一個問題，就是釐定運費。鐵路既為有關公眾利益的事業，故對於制定運費，如何求其普遍公允，同時使其本身業務得以蒸蒸日上，實在是鐵路運輸的一個中心問題。本

章所要討論的就是這個運價規定的問題。

【鐵路開支】鐵路事業，爲屬於成本遞減法則的工業之最顯著者。在這種工業中，鉅大投資的經濟，及擴大組織的效率等等，前章已經充分討論，不過鐵路事業最足極端的代表這種情形罷了。

【固定成本利息】開始經營一條鐵路，需要鉅大的投資。完成一條鐵路，有許多許多的開銷。路基須先徵收並鋪修之，鐵軌要按上，貨棧票房要建築，車輛信號等要購買。置辦這些設備的資金，可以由售賣鐵路債票而得到，因是債票的利息，債票本金的償還，及租用地面所付的租稅及房租，皆爲鐵路的固定開支。按照固定開支的性質而論，（註一）這種開支，與鐵路營業的數額實際上不生關係。如果鐵路運載旅客及貨物十分便利，則貨物與旅客的增加，可以無須增加固定開支，這種利用，直至達到鐵路不得不擴充現存設備一點爲止。如鋪設雙軌，以便運載擁擠的旅客與貨物。當這一點已經達到時，則固定開支將行增加，而當這筆資金一經投下，除非再擴大規模，固定開支將無甚變更。

我們要注意，鐵路投資比較固定。因爲假使這條鐵路經營失敗，則其設備等等殆無其他用途可言。工廠的房屋，有時還可以改爲貨棧，或改爲他種工廠，但當路軌一經鋪設以後，則僅能用作運輸，不然，惟有當鐵器出賣，其結果將無法補償造路時開山填水造橋等等的費用。固定開支，常爲重覆的成本，過去所投資本一經破舊，即不能不如法照投，所以這種成本無論鐵路行駛與否，皆在繼續的累積。假使鐵路破產，或宣告不能償付債務，則其開支將乾脆全部從鐵路移轉於債票人。

【其他固定成本及可變成本】這兩種成本，包括維持路基及工程的費用，補充設備的費用，管理運輸的費用，及不能歸入其他類別的一般費用，如果決定停止營業，可以隨時避免開支。

一般費用，以路局維持費用為最主要，大都可以歸為其他固定成本一類。這類成本，與營業範圍大小有關係，但其關係甚小。職員的薪金，不問營業數額的變動如何，是照常開支的，但除開抄寫之事，職員可以無庸多增費用，而能照樣辦理大宗業務。增多書記人員的費用，或減少書記人員的蓄積，在總支出中是一個比較微小的項目。

路面的保養，包括路軌及枕木的更換與管理。路軌的維護，雖與列車的速度重量及車數有密切的關係，但新換枕木的費用與業務數額之間，卻無甚關係。枕木因風霜雨日的侵蝕，很有更換的必要，並且這種更換，只要有業務運載時，必得進行更換。更有進者，枕木的更換，比路軌的更換在保養路面總費用中所佔成數為大，管理費用，與業務大小有點關係，但其增加，並不按照業務增加的比例。

設備的費用，依里數長短而變化，而不與運載貨物多少為比例。貨車客車的運載及機車動力的充分利用，並不充分利用，並不造成修理費用的比例增加。據估計，這些費用之一半，可以視為大部分獨立於業務數額者。

管理運輸的費用，主要包括司機的工資，車頭的燃料，及終點的費用。工資與燃料的費用，依照行車里數的比例而不同，不過這種不同不是直接的，因為所有行車的里數，並不是同樣的長，車載的重量也不相同。車輛滿載的工資費用，不比空車的費用大多少，至於燃料費用的增加，雖依照拖載貨物多少而不同，但也不是依照比例的。終點費用與營業多少有關，但與行車里數無涉。所以這一部分費用的大部分，差不多有一半也可以視為獨立於業

務的數額者。

【成本遞減】由上可知，不僅鐵路的利息償付非常重大，並且其他固定成本也是非常之大，此外則為總費用中一小部分的可變成本。據估計，其他固定成本與可變成本總數之半，及總成本中之三分之二，可以視為不變的。（註二）

這種比例甚大的不變費用，指明鐵路經營是處於成本遞減或報酬遞增的情形。到了最大利用點，旅客人數及貨物裝載的增加，並不造成總費用的比例增加。因此每單位的費用減少了。假使我們假設運價仍舊不變，而營業增加，則利潤必亦增加，其增加比例較營業數額的增加為大。同樣，假使運價不變，營業減少，利潤亦必減少，其減少比例較營業數額的減少為大。這可以解釋常常遇見的一個事實，即營業數額的相當增加，而增加運價，常足以使鐵路從極端困難之中升為極為有利的地位。

這種說鐵路是報酬遞增的一種工業，可以舉例證明，使其更為具體，下列例證中的數字，不無勉強之處，但這裏不過用為說明我們的論點而已。假定有一條鐵路，國家出資或認足股本一萬萬元收入亦為一萬萬元，其償付利息數額為二千八百萬，其他固定費用為三千三百萬，其可變費用亦為三千三百萬，

營業收入.....\$ 100,000,000

開支

固定成本：利息.....\$ 28,000,000元

其他固定成本.....	33,000,000
可變成本.....	<u>33,000,000</u>
總開支.....	94,000,000
利潤.....	\$ 6,000,000

鐵路除開支各項費用之外，還可餘剩六百萬元。

假定現在營業增加百分之十，連價仍舊不變，則收入當增為一萬萬一千萬元。利息與其他固定成本無增無減，這是假定現存設備足以經營加多的業務，但可變費用則須有所增加，現在可以假定與業務為同一比例的增加。則其帳目將如下：

營業收入.....	\$ 110,000,000
開支	
固定成本：利息.....	\$ 28,000,000
其他固定成本.....	33,000,000
可變成本.....	33,000,000 + 10% <u>36,300,000</u>
總開支.....	<u>97,300,000</u>
利潤.....	\$ 12,700,000

鐵路開支各項費用以後，尚餘一千二百七十萬。是業務增加百分之十以後，利潤增加百分之百以上。

【聯合成本 (joint cost)】假設我們想知道從唐山運煤一噸至天津的確實費用，我們可以假設兩列車，一列爲二十輛，一列爲三十輛，則各列車的可變費用，很可以相當精確的算出。燃料費用，司機工資，列車折舊，並且如果不開行特別列車，一些其他費用完全可以省去。這些費用，三十輛的車要比二十輛的車大，但其大的程度，不會大到百分之五十。假使我們決定兩列車每噸煤可變費用的比例，則二十輛的車所費的，大於三十輛的車。

如果有第三列車，從唐山開至天津，輛數亦爲三十，但所裝載的貨物，包括許多樣，有煤，有水泥，有瓷器，有農產品，其中有幾輛車沒有裝滿。這裏我們也能決定全列車的可變費用，不過依照各種貨物單獨運輸的費用，各種貨物應該分配多少可變費用，則爲另一件事。最容易解決這種分配的辦法，爲依照貨物的重量及體積，算出其所應擔負的運費，但我們並不是想要找出各種貨物單獨運輸的費用。舉例說，運輸一噸小的包件，比運一噸煤費用爲大。一個滿裝棉貨的車，比一個半滿的車，拖載費用多得有限。要是依照鐵路所盡役務的費用，仔細分配這種可變費用，其結果可以使我們吃驚，即在一列車有些棉貨的連載比別的棉貨所費爲多。

可變費用的一種精確分配，可以有許多困難，但如將其他費用加入計算，則更無分配之可能。供給設備及僱用職員所花的固定成本，不但用於客運及貨運的役務，並且用於客貨運兩類之內的特殊役務，這就根據任何科學方法也無法分配的。這種成本，我們叫作聯合成本，意即成本同時貢獻兩種以上的役務，而在各種役務之間，惟有以勉強的方法始能分配。一條鐵路的費用，其中大部分皆無法說明客運佔多少，貨運佔多少，且不說客運貨運之內的成本再詳細的分配。這種不能分配的情形，正如我們不能說出種植棉花的成本中，棉花纖維佔多少，棉花

種籽佔多少一樣。

【鐵路運費】在競爭的營業情形下，生產成本縱然不是決定價格的唯一表示，也是決定價格的重要表示。至於在國家或私人專利情形下，生產成本也安排了價格不能再低的一個限度。鐵路營業，因為有聯合成本的關係，即使增添一種特別役務所費的額外費用可以精密的算出，但各種鐵路業務的成本仍然無法絕對的說出。所以某種業務成本顯然不能作為決定運費的根據。任何理論，要使運費必與各種業務的成本相合，恆為不可能的。實際上，路局負責人知道總成本為多少，並且設法開銷總成本數額，而使鐵路能從全盤業務中獲得相當的利潤。

【依照貨物負擔能力而取價 (charging what the traffic will bear)】既然沒有決定鐵路運費的任何科學方法，於是負製訂運費之責的員司，乃求之於實際的方法，即所謂依照貨物負擔能力而取價。有些貨物能够比其他貨物負擔每噸較高的運費。一噸銑鐵，可以值百元左右，而一噸絲可以值幾千元。每噸或每磅絲的運費，如果適用於銑鐵，將成為過高而使其不能出運，但應用於絲，則於售價甚少影響，結果於絲的運輸件數亦少影響。所以高昂的運費，是取諸高貴價值及細小體積相合的貨物，至於價賤體大的貨物，則運費比較的低。

依照貨物負擔能力而決定的運費，當然也有其限度。運費的高限，為在該種運費之下，貨運斷跡，行旅裹足。在這裏長時期的情形，甚應注重，因為一種運費在現時可以有最高的報酬，在長時期中可以遭受大的損失。迫使地方工業衰落與枯萎，或驅逐運輸改入他道，皆非鐵路的利益。這個限度，依照貨物的價值與體積，變化甚大。運費的低限，為在該種運費之下，貨運所給予鐵路的進款，比運貨時所費的成本不會再大。這種最低的運費，可以使固定

成本無所取償。不過，這種運費如果是以開銷其可變費用（鐵路局員儘能力所及作精密的計算），並且永遠稍爲比可變費用高一點，則鐵路應當經營這種貨運。所以價賤體大的貨物，如煤及岩石等，其運載費用，實際上較平均延噸公里成本爲少，至於其他種種的貨運，則依據全鐵路的利息及其他固定成本計算。鐵路如此設計，在求總收入開支總費用以後，還能有相當餘剩的利潤。

【貨運的分等】因爲貨物負擔能力不一樣，劃分貨物間的等級，成爲現在決定運費的一個主要部分。貨運分等（classification of freight）與差別運費（discrimination）的意義不同。差別運費是對於一件同樣數量，同樣種類，同樣形態，同樣距離的貨運取價的不同。（註三）貨運分等是按照貨物負擔能力及運輸費用分別種類規定不同之運費。貨運分等在任何鐵路運費的規定中皆爲一種不可缺少的方法；至於差別運費，則僅在鐵路發生競爭的情形時始有之。此附容於後節再爲討論。

一條鐵路可以有幾千百種貨物來往運輸，每種貨物皆有其殊異之點，如果按照負擔能力與運輸費用來規定各種貨物的運費，不但費日需時，並且有勉強及過於繁複之病。其實各種貨物在某種範圍內，其負擔能力與運輸費用非無相似之點，擇其相似者分立門類，而各予以特定之運費，在貨物運費規定上，實感極大的便利。

貨物分等，一方面固然要考慮各種貨物生產上，分配上，及運輸上之種種要素，如物品本身之價值，所佔容積與重量之比例，製造之程度，運輸之準定性，需用何種車輛，損壞之難易，運輸途徑長短，每批運輸之通常數量，運輸業務費用等等，一方面也要考慮各種貨物與大眾福利的關係。如爲大眾日常必需品，及國內新興工業製造品等，

雖然按上列標準應該列在較高等級，但爲大衆福利及發展國民經濟起見，也應該削減等級。我國鐵路在開辦之初，貨等異常淆亂，經多次會商，始於民國十年起，各路一律遵照部訂分爲六等。此種等級，似嫌過少。蓋分等過多，固然有失簡明之旨，分等過少，亦不免使異等貨物受同等待遇之弊。

【整車與不滿整車】按照我國各鐵路現行計價制度，除劃分貨物等級外，尚有整車及不滿整車之分別，即同種貨物，由整車裝運者，其運價比零公斤裝運者爲小。此種規定，有兩個理由。（一）因整車裝運時，鐵路之運輸成本較低。如損失之可能性較小，車輛之裝載較滿，及車輛裝卸及使用之時間較短等是。（二）因可以鼓勵商人購辦大批貨物，藉以增進鐵路之營業。至於整車與不滿整車運價比例率，各路所訂不同，低者如隴海路爲照整車運價增加百分之三十，高者如京滬路則照整車運價增加百分之一百。各國鐵路，對此二者之比例率，普通不得超過百分之五十。我國現在對於此種比率，亦應斟酌商業情形及運輸成本加以切實之研究。

【里程運價】偏重運輸成本規定的運價，多係里程運價，即按延噸公里之遠近除運輸成本乘貨運佔總收入之百分數所得之數值。我們在前段已經講過，此種運價不惟計算難期精確，且有使實際運輸遷就運價之病，雖鐵路可採遞遠遞減辦法以爲補救，然此種辦法所能補救之程度亦甚輕微。歐洲大陸各國，多採此種規定，我國鐵路興辦之初，大權多操之歐人，故亦多倣效此種辦法。現在運價學者，已多批評歐洲大陸各國之里程運價，謂其伸縮性太小及不切合實際便利，中國地域廣袤，運輸距離甚長，遠非歐洲大陸各國可比，適用里程運價之結果，勢必至於造成局部生產，局部競銷，限制各地經濟，僅能使其自給，而不能有大規模之生產與遠距離之運輸，由此所生之

結果，即不能充分利用天然地利，發展地域上固有富源。故中國現在運價應從根本上改造，以謀切合貨物負擔能力原則。

【差別運價：對物差別運價 (discrimination between goods)】在上段我們已經說到差別運價的意義，差別運價大概可以分爲三種：(一)對物差別運價，(二)對人差別運價，(三)地方差別運價。現在先講對物差別運價。

對物差別運價，亦稱特價，即在原定貨物分等之內，對於某種貨物，予以折扣計算運費。訂定特價的理由有很多。鐵路是在成本遞減法則之下經營的，如果對於一種價低體大不能運行甚遠的貨物，削減其運價，可以增加長距離的運輸，而同時鐵路尚有能力未充分利用，對於鐵路實在是再合算不過的。有時爲提倡實業及保護國產，並調劑各種生產與消費之關係，亦有特價之規定。我國各路最近對於食糧品特價之規定，以及平漢路對於沿線各礦煤運特價之規定，皆包含上述二種理由。此外特價的規定，尚有爲獎勵公益，或救濟災荒之目的，或與他種運輸機關競爭業務者。特價的規定，有時每發生對人及地方差別待遇，我國十九年運輸會議特訂立原則，對於特價的對人差別待遇，絕對禁止，對於特價的地方差別待遇，亦以不妨害本國產業之自由競爭爲限。

【對人差別運價 (personal discrimination)】對人差別運價，就是對於同樣性質的貨運，鐵路取費於此人者比彼人爲多，或在同樣運價之下，鐵路給與此人的條件比彼人爲優。這種運價在鐵路發生競爭情形下，鐵路爲拉攏貨運之故而發生的。我國鐵路因係國營，尙無此種現象。但我國鐵路所行之專價辦法，亦多少與此意義相同。

所謂專價，即鐵路以客商運輸較繁，爲招徠營業計，與客商訂定運價合同，規定運輸數量，超過若干噸數以上，即照普通運價予以折減若干成數核收運費，這種專價，雖有對人分別收取運費的性質，但嚴格說來，實在不是對人差別運價，因爲所運貨物數量不同故也。對人差別運價，不但對於運貨人爲一種不公平待遇，並且易發生不自然的工業發展，應當絕對加以取締。至於我國專價辦法，爲一種鼓勵大量運輸的手段，如能顧及工商業自然發展，訂定標準公開辦理，亦足以鼓勵小商人爲運輸合作之組織，減省運輸費用，及增加鐵路貨運，於各方皆有裨益。我國專價，以前適用於轉運公司及生產機關等，範圍較廣，現在因實行負責運輸，運輸改良，除對於特殊生產機關如煤礦公司之類，尚有專價規定外，其他已逐漸取消。

【地方差別運價 (local discrimination)】鐵路如果對於同樣貨物同距離的運輸，所取運費不一致，或對於同樣貨物較近距離的運輸，取費比較遠距離，猶貴者，皆叫作地方差別運價。這裏是假定貨物運輸的數量及形態都是相等的。這種運價，完全是由於鐵路競爭而發生的。如果兩條鐵路競爭全程貨運，一條是直線的，一條是弧形的，起落點相同，則至少必有一條鐵路爲地方差別運價的規定，不然，弧形的距離長，必致貨運全被直線的奪去。但直線的末嘗不能再減低運價，以奪回被弧形的拉去的貨運。或上列二條鐵路，起點不同，而同落於某一點，其距離相同，則各路爲優待本路工業增加運輸數量起見，亦發生差別運價之事。這種地方的差別運價，可以發生很嚴重的結果。受差別待遇的城市工業，將被摧毀，其人口亦將移轉於他地，其本來所具有的真正天然優越，完全消失。反之，受低廉運價的城市工業，因人爲的優越的條件，反日趨發達，我們都知道這種經濟的發展，是很有害的。中國

鐵路一方面是因爲公營的緣故，一方面也是因爲鐵道幹線還不發達，地方的差別運價還沒有出現。

【鐵路競爭】鐵路在私人經營之下，常引起激烈的競爭，競爭的結果，在鐵路本身，固然是兩敗俱傷，造成合併或專營的結果，即在社會公衆，亦不一定因競爭而獲利。在鐵路競爭時，運貨者無疑的會由運價減低而推廣貨物的銷路，但在長時期中，這也許是有害的。因爲鐵路激烈競爭的結果，可以造成一種人爲的工業地方化，這種工業的創造，完全靠差別運價的支持，如果將來運價稍一加高，即將不能維持；運價競爭的結果，終必有獲得妥協的一日，那時對於該種工業即發生逆的影響，甚至前此之所得不足以償今茲之所失。總社會全體以論，由鐵路競爭所發生的工業失調，是蒙受損失的。

【鐵路國營】鐵路國營，不但可以避免上述的弊害，並且由於事權統一之故，可以通盤籌劃，何路宜建築，何路宜擴充，着眼於國家經濟利益所在，及使單位成本減輕，增加原有設備，擴充現存規模，要比建築一條新的鐵路爲經濟。加鋪雙軌，延長路線，固然要增加固定費用，但這比新建一條鐵路的費用要小得多。又鐵路的建築，關係一國經濟命脈，在籌劃建築之時，需要遠大的眼光，及鉅大的人力物力，這些皆非私人經營所顧及。更有進者，國營鐵路，目的在便利運輸，開發資源，非爲營利，故遇有國防及政治上的必要時，明知建築鐵路將受鉅大損失，政府亦不惜出鉅資以經營之，此爲私人所不許可者。

我國鐵路，近年頗有私人及地方政府投資建築之發展，此在鐵路不發達及政府無力擴充建築之今日，亦未始非一好現象。所望政府對於幹線分布及運價製定，有一通盤計劃及嚴格監督，以免造成經濟上之種種弊害耳。

(註一) 參看第十四章中固定成本與可變成本的分析。

(註二) Eliot Jones, *Principles of Railway Transportation*, p. 78.

(註三) Eliot Jones, *Principles of Railway Transportation*, p. 105.

第二十八章 工業獨佔及其控制

本書第一編，特別是該編第八章，曾將大規模生產及工業合併的發展提出討論，並從事估量其經濟上的利益。在那裏，我們可以看到在相當範圍之內大規模生產的巨大經濟。至於合併，我們的結論是，合併雖然可以有節省生產成本的機會，但僅僅由幾個營業單位合併所發生的真正經濟，大體上說既不普遍，也不很大。實則合併的動機，及其最明顯的成功，一般是在佔有獨佔的力量。在第十七章，我們曾研究獨佔訂定價格的主要勢力。本章所要研究的，為分析獨佔的性質，及工業獨佔在經濟方面的狀態。

【定義與分類】經濟學上的獨佔一詞，乃指絕對控制一種經濟物的供給而言。在第十七章曾舉出許多例證，還有其他例證，讀者不久即可看到。獨佔者與獨佔之義相同，即謂某人佔有那種絕對控制供給的力量。獨佔之成為特殊的重要，在其能够控制價格。

為便於分析起見，我們可採取下列的分類：

(一) 法律的獨佔 (legal monopoly)

(甲) 政府獨佔 (public legal monopoly)

(乙) 私人經法律許可的獨佔 (private legal monopoly)

(二) 天然的獨佔 (natural monopoly)

(甲) 佔有一種貨物的唯一天然資源

(乙) 佔有一種單獨的不能再生產的貨物

(丙) 人的獨佔 (personal monopoly)

(丁) 資本的獨佔 (capitalistic monopoly)

法律的獨佔，乃政府權力所賦與，依權力而存在；天然的獨佔，則因自然勢力作用而發生。後一種獨佔，常為政府及公衆所反對。

【政府獨佔】政府可以保留售賣某種貨物的權利。在中國食鹽的售賣，信件的郵遞，皆為政府的專利。在法國，政府獨佔煙草的營業。這些獨佔，皆為政府獨佔。設立這種獨佔的動機，有時完全為財政的，就是說，政府想從獨佔的利潤中，增加其收入。但有時候獨佔的動機，是為保護公衆的健康或國民幸福，這種情形，現時不乏例證，如政府對於飲料的專賣，一般皆為設法找出比在私人經營之下為合適的解決方法。市政府之經營自來水，通常也是使市民能够以公平的價格得到潔淨的用水。

政府獨佔，顯然不會引起限制的根本問題。政府得到獨佔的利潤，人民即可享受較低租稅的利益。根本問題是在政府獨佔某一種營業，是不是對社會有利。我們在研究政府辦理工業時，將詳細討論這個題目。（註一）

【私人經法律許可的獨佔】在其他一方面，獨佔利益常常由政府授與某人或某公司。從前私人經法律許可

的獨佔，常由君主賜與朝臣，作為一種賞賜，但在現在，這種特權的授與，至少是有公共利益的假定，在私人的利益僅為附帶而生的。中國現在私人經法律許可的獨佔，其大要者為特許、版權、及特權。

【特許 (patents)】某人如發明新的機器或一種東西新的做法，或創辦基本工業如化學工業紡織工業等可以向實業部請求特許，實業部可以視察情形給與五年以內的專製權，減低若干國營交通事業費，及准免或准減若干年材料稅及出品稅，其人且可以請求在其他國家同樣的特許。在這個特許期間以內，彼可以利用這種權利，但當這特許權利終止時，他人即可起而做製。

特許獨佔，乃根據生產工具的進步，全體社會是最大受益者之說，特許所賦與私人絕對利益的機會，乃所以導引人們忍受發明的辛勞，及試驗新製造販賣方法所冒的風險。這種發明所給與社會的利益，過於發明者所享受的利益。及至特許期間終了，則整個利益皆歸於社會。

特許所根據的這些根本原則，至為清楚，其合理，很少啓人疑問。不過特許獨佔，仍舊有幾個問題待決。特許有時候使獨佔之出現，為製訂特許者所未及料。控制幾種主要特許工業的合併，可以造成特許期間雖終而特許在事實仍然存在的地位。再者，特許機器的控制，可以同樣取得非特許機器的獨佔。一個公司發明一種新的機器，受到特許，於是租與製造家，在訂立租約時，可以規定仍舊須用其他一種特許期限已終的機器，不管該種機器現在已有較新式的出現與否。還有，有時大公司收買新的特許或加以壓制，以便在舊方法中繼續致利，或阻止使用新法者之競爭。