

А. 1196.

2.

~~88~~
Высочайше учрежденная Коммисія для изслѣдованія
желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

~~8582~~

МАТЕРІАЛЫ ПО ВОПРОСУ

О

ЖЕЛѢЗНО-ДОРОЖНЫХЪ ТАРИФАХЪ.

ЧАСТЬ I.

С. - ПЕТЕРБУРГЪ.

Типо-Литографія Д. И. Шеметкина, Разъѣзжая, № 20.

1881.

2068 1196
Высочайше учрежденная Коммисія для изслѣдованія
желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

~~8582.~~

МАТЕРІАЛЫ ПО ВОПРОСУ

О

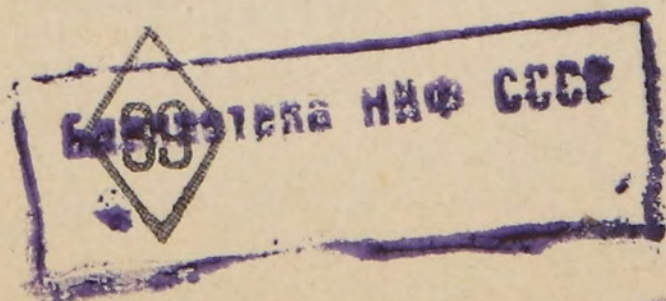
ЖЕЛѢЗНО-ДОРОЖНЫХЪ ТАРИФАХЪ.

ЧАСТЬ I.

С. - ПЕТЕРБУРГЪ.

Типо-Литографія Д. И. Шеметкина, Разъѣзжая, № 20.

1881.



V

8.10.18

2828

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной Коммисіи для изслѣ-
дованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

69585

ВЕРНУТЬ
1885

О желѣзнодорожныхъ тарифахъ.

I.

Общія соображенія.

Желѣзнодорожное дѣло въ каждой странѣ, по самому существу своему, слагается изъ *двухъ равноправныхъ факторовъ, изъ двухъ элементовъ*, имѣющихъ первостепенное значеніе и господствующихъ надъ всѣми остальными проявленіями этой столь важной нынѣ и все болѣе и болѣе развивающейся области народнаго труда.

1. Значеніе тарифа въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ и въ общемъ хозяйствѣ страны.

Эти двѣ первенствующія стороны желѣзнодорожнаго дѣла составляютъ, какъ извѣстно, техническая и хозяйственная. И если въ первомъ отношеніи громадную роль играетъ первоначальная постройка рельсовыхъ путей и затѣмъ техническая часть ихъ эксплуатаціи, то во второмъ такое же значеніе имѣетъ разумная система тарифа и правильное примѣненіе ея. Тарифъ, его основанія, способы его измѣненія и взиманія, его соотвѣтствіе правильно рассчитаннымъ издержкамъ эксплуатаціи и многообразнымъ потреб-

ностямъ передвиженія людей и грузовъ на болѣе или менѣе далекія разстоянія, — всѣ эти условія настолько вліяютъ на внутреннее хозяйство желѣзныхъ дорогъ, что нерѣдко случается, что единственно благодаря дурному тарифу, желѣзныя дороги, вмѣсто пользы, приносятъ одинъ вредъ, раззоряютъ своихъ владѣльцевъ, отягощаютъ государственную казну, тормозятъ развитіе многихъ отраслей производства, заслуживающихъ полного вниманія и серьезной поддержки.

Тарифъ есть впередъ опредѣленная, на болѣе или менѣе продолжительное время, плата за услуги, оказываемыя желѣзными дорогами публикѣ перевозкою пассажировъ или товаровъ, при чемъ плата эта, вслѣдствіе монопольнаго характера желѣзнодорожной промышленности, необходимо представляетъ всѣ выгоды и невыгоды такъ называемыхъ таксъ. Сверхъ того, въ желѣзнодорожномъ предпріятіи, болѣе чѣмъ во всякомъ другомъ, имѣетъ примѣненіе извѣстный экономистамъ законъ производства въ большомъ размѣрѣ. Желѣзнодорожное предпріятіе требуетъ огромныхъ затратъ какъ основнаго, такъ и текущаго капитала и потому, естественно, стремится всегда къ производству своихъ услугъ въ возможно большихъ размѣрахъ. Стоимость каждой отдѣльной перевозки здѣсь поэтому зависитъ прежде всего отъ количества ежегодно производимыхъ транспортовъ. Чѣмъ больше будетъ это послѣднее, тѣмъ дешевле можетъ обойтись каждая отдѣльная перевозка и тѣмъ ниже можетъ быть тарифъ и на-

оборотъ. Въ рѣдкой промышленности количество и размѣръ производства имѣютъ такое вліяніе на собственные издержки предпріятія, какъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Но самый размѣръ движенія, отъ котораго должна, въ послѣдней инстанціи, зависѣть высота тарифа, очевидно, не можетъ быть расчитанъ впередъ иначе, какъ на основаніи болѣе или менѣе гадательныхъ данныхъ, почерпнутыхъ изъ опыта прошедшихъ годовъ. Отсюда происходитъ, въ области желѣзнодорожныхъ тарифовъ, преобладаніе чисто эмпирическихъ соображеній и неразлучнаго съ ними произвола. Это въ особенности справедливо въ первую эпоху существованія желѣзныхъ дорогъ, когда достигнуть соразмѣрности тарифа съ доходностью дороги можно именно только путемъ эмпирическимъ. Впослѣдствіи, однако, по мѣрѣ установленія прочнаго отношенія между провозоспособностью дорогъ и постоянными потребностями торговли и промышленности, и вслѣдствіе улучшенія желѣзнодорожной статистики, и въ этой области отъ первоначальнаго эмпиризма становится возможнымъ и необходимымъ перейти къ раціональной системѣ. Къ сожалѣнію, переходъ этотъ, составляющій нынѣ повсемѣстно содержаніе всѣхъ попытокъ реформировать желѣзнодорожное хозяйство, вездѣ встрѣчаетъ упорное сопротивленіе со стороны разъ установившихся привычекъ и узкаго пониманія собственныхъ выгодъ желѣзнодорожными дѣятелями, вся забота которыхъ въ тарифномъ дѣлѣ ограничивается только тѣмъ, чтобы общая выручка по движенію не упала ниже извѣст-

ной цифры и чтобы отдѣльные тарифы не цереступали предѣла, послѣ котораго можетъ начаться уменьшеніе движенія товаровъ и пониженіе валовой доходности.

Но помимо огромнаго значенія своего въ области внутренняго хозяйства самихъ желѣзныхъ дорогъ, та или другая тарифная система, усвоенная себѣ послѣдними, имѣетъ не меньше значенія и въ области общаго хозяйства, въ экономической жизни всей страны. Плата за провозъ товаровъ входитъ въ составъ цѣны ихъ на всѣхъ рынкахъ, нѣсколько отдаленныхъ отъ мѣста производа, а большинство наиболѣе важныхъ продуктовъ сбывается необходимо на такихъ рынкахъ. Тарифъ, поэтому, въ странахъ, гдѣ желѣзнодорожная сѣть нѣсколько развита и вытѣснила прежніе способы передвиженія, имѣетъ огромное значеніе не только для потребителей товара, но и вообще для производства его и распространенія. Очевидно, что ни одинъ продуктъ не можетъ двинуться съ мѣста своего производства, если плата за провозъ его будетъ превышать разницу между мѣстной цѣною и цѣнами тѣхъ мѣстностей, гдѣ существуетъ запросъ на него, а необходимымъ послѣдствіемъ стѣсненія распространенія продуктовъ всегда будетъ упадокъ ихъ производства. Сумма же такихъ стѣсненій и связанныхъ съ ними ограниченій производства выразится въ соотвѣтственномъ оскудѣніи источниковъ экономического развитія и общаго благосостоянія страны. Въ не меньшей мѣрѣ отъ высокаго и несоразмѣрнаго тарифа страдаютъ и инте-

ресы потребителей, сначала отдаленныхъ рынковъ, куда не можетъ проникнуть товаръ вслѣдствіе дороговизны перевозки, а затѣмъ и потребителей самыхъ мѣстъ сбыта, гдѣ уменьшеніе производства вызываетъ весьма скоро увеличеніе цѣнъ на товаръ или, по крайней мѣрѣ, препятствуетъ естественному и постепенному пониженію этихъ цѣнъ. Поэтому нѣтъ ничего справедливѣе того положенія, что тарифъ на перевозку товаровъ, чтобы не сдѣлаться вреднымъ для естественнаго развитія общаго хозяйства страны, долженъ сообразоваться со всѣми обстоятельствами, которыя имѣютъ вліяніе на измѣненіе цѣнъ, при нынѣ существующемъ экономическомъ строѣ. Но отсюда слѣдуетъ, что если лица, имѣющія право измѣнять тарифы, не обращаютъ достаточно вниманія на эти условія, они могутъ своими произвольными дѣйствіями нанести народному хозяйству вредъ, съ которымъ не можетъ сравниться даже вредъ отъ колебанія цѣнъ во время промышленныхъ и торговыхъ кризисовъ. Не слѣдуетъ забывать также, что степень такого вреда прямо пропорціональна тому громадному вліянію, которое пріобрѣли теперь желѣзныя дороги въ области перевозочной промышленности, все болѣе и болѣе монополизированной ими по отношенію къ товарному транспорту на всѣ сколько нибудь значительныя разстоянія. До постройки желѣзныхъ дорогъ, каждый производитель или торговецъ могъ приспособиться къ условіямъ гужеваго извоза и во всякомъ случаѣ не былъ лишенъ возможности конкурировать съ другими производителями,

поставленными въ такія же условія. Въ настоящее же время каждый производитель и купецъ находится въ полной зависимости отъ желѣзной дороги, которая можетъ и предоставлять ему исключительныя выгоды, и совершенно подавить его промыселъ дороговизною провоза; и это справедливо не только относительно отдѣльныхъ лицъ, но и цѣлыхъ обширныхъ мѣстностей и отраслей промышленности.

При этомъ произвольная тарифная политика оказываетъ вредное дѣйствіе двумя способами, вліяетъ разрушительно на экономическое благосостояніе страны въ двухъ направленіяхъ. Удерживая тарифъ на произвольной и несоразмѣрной высотѣ, желѣзнодорожныя правленія дѣлаютъ невозможною для производителя конкуренцію, какъ съ заграничными, такъ и съ внутренними производителями и мѣшаютъ ему расширять районъ сбыта своихъ произведеній; кромѣ того, дороговизна перевозки, въ особенности обращенная на предметы первой необходимости и ежедневнаго домашняго потребленія, на орудія производства и главныя принадлежности народнаго хозяйства, затрогиваетъ въ сильнѣйшей степени интересы потребителей, увеличивая дороговизну жизни громаднаго большинства городского и сельскаго населенія. Съ другой стороны, произвольно и слишкомъ часто и неожиданно понижая тарифы, желѣзнодорожныя правленія разстраиваютъ торговые планы и нарушаютъ правильный ходъ торговли. Для торговли, какъ извѣстно, всего важнѣе постоянство тарифовъ; вся прибыль коммерсанта, въ особенности крупнаго, ос-

нована на самой незначительной разницѣ въ цѣнахъ товаровъ на различныхъ, болѣе или менѣе отдаленныхъ другъ отъ друга рынкахъ, а потому малѣйшее измѣненіе тарифа, разъ оно не было или не могло быть предвидѣно, можетъ превратить самую прибыльную операцію въ крайне убыточную.

Справедливо замѣчено, что тарифъ представляетъ собою ту сторону желѣзнодорожнаго дѣла, въ которой интересы государства, какъ экономическаго цѣлаго, и выгоды отдѣльныхъ гражданъ, какъ представителей индивидуальныхъ хозяйствъ, совокупность которыхъ образуетъ хозяйство цѣлой страны или народа, приходятъ въ прямое и непосредственное прикосновеніе съ интересами и выгодами собственниковъ или временныхъ владѣльцевъ желѣзнодорожной сѣти или ея частей, кто бы они ни были: само государство, акціонерныя компаніи или частныя лица, причемъ пользы желѣзнодорожныхъ предпринимателей и пользы общественныя далеко не тождественны. Весьма естественно, поэтому, что въ своей тарифной политикѣ каждое желѣзнодорожное управленіе не можетъ не ставить на первый планъ частныхъ интересовъ своего общества, своихъ акціонеровъ, а иногда даже и отдѣльныхъ лицъ. Почти всегда тарифная политика желѣзной дороги является основанною исключительно на этомъ стремленіи къ выгодѣ небольшой группы лицъ; отсюда происходитъ, что желѣзныя дороги систематически приносятъ мелкаго отправителя въ жертву крупному, даютъ отдѣльнымъ категоріямъ отправителей несоразмѣрно большія выгоды въ

ущербъ другимъ, поощряютъ извѣстные разряды промышленности и угнетаютъ другіе, наконецъ ставятъ отдѣльные пункты, а иногда и цѣлыя крупныя мѣстности въ совершенную невозможность конкурировать не только съ отдаленными, но и съ сосѣдними мѣстностями и т. д. Дѣйствительно, рассчитанными извѣстнымъ образомъ тарифами, нѣтъ ничего легче, какъ обложить, такъ сказать, пошлиной произведенія однихъ мѣстностей въ пользу другихъ. Такой результатъ достигается часто помимо желанія самихъ желѣзныхъ дорогъ, самыми незатѣйливыми средствами: пониженіемъ провозной платы до извѣстнаго размѣра, опредѣленіемъ, въ извѣстномъ сообщеніи, пунктами отправленія или назначенія тѣхъ или другихъ станцій и т. п.; но при такихъ условіяхъ экономическая равноправность цѣлыхъ разрядовъ населенія и многихъ мѣстностей государства должна быть признана находящеюся въ прямой зависимости отъ благоусмотрѣнія всесильныхъ желѣзнодорожныхъ администрацій.

Но тарифная политика желѣзныхъ дорогъ простираетъ свое вліяніе, смотря по обстоятельствамъ, пагубное или благотворное, еще далѣе указанныхъ выше предѣловъ. Именно, администраціи желѣзныхъ дорогъ, понижая по своему произволу провозную плату для иностранныхъ товаровъ сравнительно съ туземными, даютъ первымъ пропорціональное этому пониженію преимущество и, слѣдовательно, на столько же понижаютъ таможенные пошлины, уплату которыхъ онѣ какъ бы берутъ на себя. Подобными мѣрами, которыя, къ сожалѣнію, встрѣчаются у насъ особенно

часто, желѣзныя дороги совершенно разстраиваютъ систему таможенныхъ пошлинъ и произвольно распоряжаются международной торговлей нашего отечества. Особенно выдается вредъ, наносимый ложною тарифною политикою дорогъ нашимъ портамъ и морской торговлѣ. Въ этомъ отношеніи трудно не признать справедливости слѣдующаго замѣчанія рижскаго биржеваго купечества въ меморіи, поданной имъ подкоммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ рижско-царицынскомъ районѣ. «Если, говоритъ биржевой комитетъ, съ одной стороны, стремленіе правительства, направленное къ наиболѣе выгодному обмѣну произведеній страны посредствомъ улучшенія путей сообщенія, слѣдуетъ признать совершенно здоровою торговою политикою, то съ другой стороны, нельзя оспаривать также, что государство должно имѣть *существенный интересъ въ направленіи товаровъ къ собственнымъ границамъ*, не только въ видахъ обезпеченія за собою названной независимости, но еще и по той причинѣ, что цвѣтушіе торговые порты, обладающіе большими капиталами и собственными судохозяевами, составляютъ, въ качествѣ посредниковъ въ международномъ обмѣнѣ товаровъ, необходимый элементъ въ государствѣ, развитіе котораго должно происходить на основаніи солидарности интересовъ всѣхъ дѣятелей хозяйственной жизни. Это признавалось во всѣ времена, и не существуетъ такого государства, которое бы не стремилось пріобрѣтеніемъ собственныхъ прибрежій освободиться отъ иностранцевъ».

Между тѣмъ, ведущія къ границамъ желѣзныя

дороги, слѣдуя единственно внушеніямъ своей временной выгоды, у насъ, какъ и въ другихъ странахъ, пока не встрѣчаютъ энергическаго отпора со стороны правительства, поступаютъ обыкновенно какъ разъ наоборотъ требованіямъ намѣченной выше разумной политики.

По этому поводу не лишнее будетъ привести здѣсь слѣдующее мѣсто записки «о современномъ положеніи вопроса о желѣзнодорожныхъ тарифахъ въ Западной Европѣ», составленной по порученію высшей комисіи однимъ изъ ея сотрудниковъ:

«Одинаковыя причины, говорится въ упомянутой запискѣ, вездѣ производятъ и одинаковыя послѣдствія; и если эгоистическая тарифная политика французскихъ желѣзныхъ дорогъ имѣла, какъ извѣстно, своимъ результатомъ громадныя потери французской морской торговли, при чемъ въ особенности пострадали Руанскій и Гаврскій порты, у которыхъ значительная часть транзитной торговли была, благодаря болѣе низкимъ тарифамъ Бельгійскихъ дорогъ, отвлечена къ Антверпену, то и у насъ повторилось буквально тоже самое, съ тою только разницею, что роль Антверпена игралъ по отношенію къ нашимъ приморскимъ городамъ прусскій портъ Кенигсбергъ, а роль бельгійскихъ дорогъ играли у насъ наши собственные, построенныя почти исключительно на казенныя деньги дороги. Печальная аналогія эта, впрочемъ, простирается и далѣе, такъ какъ и во Франціи, и у насъ отъ тарифной политики желѣзныхъ дорогъ пострадали по крайней мѣрѣ столько же,

сколько порты и морская торговля, еще и внутреннія водяныя сообщенія, у которыхъ желѣзныя дороги, пользуясь своимъ правомъ произвольно понижать тарифы и вводить въ нихъ безчисленныя исключенія, отняли значительную часть грузовъ. При этомъ, однако, за убытки, которые несли временно желѣзныя дороги отъ такой конкуренціи, расплачивалась сама публика, такъ какъ тарифы или оставались высокими или даже соразмѣрно возвышались во всѣхъ мѣстностяхъ, отдаленныхъ отъ театра конкуренціи, отъ главныхъ артерій водянаго сообщенія».

Выше было сказано о вліяніи желѣзнодорожныхъ тарифовъ, какъ на интересы отдѣльныхъ мѣстностей, такъ и на интересы цѣлыхъ отраслей промышленности и всего государства. Но, кромѣ нарушенія этихъ интересовъ, желѣзнодорожные тарифы или, вѣрнѣе, такъ называемая спеціализація ихъ, т. е. право желѣзнодорожныхъ администрацій измѣнять ихъ по своему усмотрѣнію въ извѣстныхъ предѣлахъ, имѣетъ еще важное значеніе въ дѣлѣ распредѣленія выгодъ, доставляемыхъ желѣзными дорогами, между различными классами населенія. Вопросъ этотъ, имѣющій, очевидно, большую важность въ широкомъ общественномъ смыслѣ, какъ затрагивающій чувство справедливости и нравственное сознаніе общества, имѣетъ и болѣе тѣсное, чисто финансовое значеніе, такъ какъ то или другое рѣшеніе его прямо вліяетъ на податную силу главныхъ плательщиковъ налоговъ или массы населенія. На эту сторону желѣзнодорожной тарификаціи было обращено вниманіе, меж-

ду прочимъ, Юго-Восточною подкоммисіей для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла.

2. Тарифныя системы и главные типы ихъ.—Выгоды и недостатки этихъ системъ.

Главныя основанія, на которыхъ должна быть построена правильная и раціональная система тарифа, состоятъ въ томъ, чтобы тарифъ былъ ясенъ и доступенъ для всѣхъ, чтобы онъ былъ постояненъ, т. е. не измѣнялся часто и по произволу желѣзнодорожной администраціи, чтобы онъ не вызывалъ искусственныхъ отклоненій грузовъ на болѣе длинныя линіи, чтобы онъ былъ одинаковъ для всѣхъ отправителей и для грузовъ одного разряда. Кромѣ того, экономическіе интересы всякой страны требуютъ, чтобы тарифъ былъ по возможности низокъ или, другими словами, чтобы система эксплоатаціи на желѣзныхъ дорогахъ была по возможности удешевлена, и вмѣстѣ съ тѣмъ самый тарифъ немногимъ превышалъ бы дѣйствительную стоимость провоза. Собственный интересъ желѣзныхъ дорогъ требуетъ также дешевой эксплоатаціи линій; но при этомъ весь доходъ дороги зиждется на разницѣ между дѣйствительною стоимостью провоза и стоимостью того же провоза по тарифнымъ нормамъ. Отсюда естественное стремленіе дорогъ имѣть высокіе тарифы, причемъ запутанность тарифа, т. е. осложненіе и раздробленіе тарифныхъ единицъ, почти всегда являлось средствомъ окольнымъ путемъ достигнуть той высоты тарифа, которую, по какимъ либо причинамъ, вслѣдствіе отпора со стороны государства или конкуренціи другихъ предпріятій, нельзя было осуществить прямо.

Возможно низкаго, равномернаго и яснаго тарифа старались достигнуть различными способами, и съ этою цѣлью въ различныхъ странахъ примѣнялись неодинаковыя системы тарификаціи. Послѣднія, однако, всѣ могутъ быть сведены къ немногимъ слѣдующимъ главнымъ типамъ: система государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ которой тарифъ опредѣляется правительствомъ сообразно взглядамъ его на общія хозяйственныя нужды страны; система частныхъ желѣзныхъ дорогъ по англійскому образцу, т. е. съ полной свободой тарификаціи, ограничиваемой только конкуренціей другихъ дорогъ; система максимальныхъ тарифовъ, принятая почти повсемѣстно въ Европѣ и, по крайней мѣрѣ въ томъ видѣ, какъ она выработалась во Франціи и затѣмъ въ Германіи, составляющая систему смѣшанную, стремящуюся избѣгнуть односторонностей двухъ упомянутыхъ выше системъ чрезъ соединеніе выгодъ представляемыхъ тою и другою; наконецъ не получившая большаго распространенія система эльзасъ-лотарингская или естественнаго тарифа, и нѣкоторыя другія, еще менѣе важныя.

Всѣ эти системы тарифа имѣютъ свои хорошія и дурныя стороны, представляютъ свои выгоды и невыгоды. Практика давно уже выяснила и тѣ и другія, и отмѣтить ихъ въ общихъ чертахъ не трудно.

Поднятый въ послѣднее время почти повсюду въ Европѣ вопросъ о выкупѣ желѣзныхъ дорогъ государствомъ, выкупъ, который бы далъ возможность отъ системы частныхъ дорогъ перейти къ системѣ государственной

эксплоатаціи рельсовыхъ путей, имѣетъ, въ дѣйствительности, лишь значеніе основной реформы, произведенной въ области тарифа. Исходная точка или причина, и конечная цѣль или результатъ пріобрѣтенія государствомъ желѣзныхъ дорогъ въ полную собственность можетъ быть только желаніе разомъ и навсегда произвести радикальныя преобразованія въ тарифныхъ отношеніяхъ. Внутренній смыслъ этой реформы лежитъ всецѣло въ крутомъ и внезапномъ измѣненіи самой постановки вопроса о тарифѣ. Въ этой системѣ, дѣйствительно, общіе экономическіе интересы государства и интересы или выгоды предпринимателей въ области желѣзнодорожной промышленности приводятся къ соглашенію посредствомъ самаго факта перехода права собственности на желѣзныя дороги изъ рукъ акціонерныхъ компаній или частныхъ лицъ въ руки государства. Въ этомъ фактѣ не безъ основанія усматриваютъ лучшую гарантію того, что простое прикосновеніе, въ тарифномъ вопросѣ, интересовъ государства и желѣзныхъ дорогъ не перейдетъ, безъ какихъ либо существенно-важныхъ поводовъ, въ борьбу, непосредственное столкновеніе или непримиримый антагонизмъ; такъ какъ понятно, что и послѣ государственнаго выкупа, интересы, о которыхъ идетъ рѣчь, все-таки останутся по существу своему различными и не сольются.

Въ этомъ фактѣ, далѣе, усматривается еще гарантія того, что въ случаѣ возникновенія, въ будущемъ, новаго антагонизма между экономическими потребностями государства и финансовыми требованіями же-

лѣзныхъ дорогъ, споръ будетъ всегда рѣшаемъ въ пользу государства, какъ неизмѣримо болѣе важнаго, для общаго процвѣтанія страны, фактора. Но въ этой системѣ, вопреки софизмамъ ея защитниковъ, остаются въ сторонѣ, или лишь косвенно принимаются во вниманіе интересы и выгоды отдѣльныхъ хозяйствъ въ странѣ;—ибо общіе интересы государства весьма часто и на болѣе или менѣе продолжительное время, расходятся съ интересами отдѣльныхъ гражданъ, его составляющихъ. Не только существуютъ цѣлыя отрасли промышленности, развитіе и преуспѣяніе которыхъ государство можетъ въ данную минуту, и по тѣмъ или другимъ причинамъ (международныя отношенія, торговый балансъ, соображенія чисто политическія, военныя и т. д.), признавать для себя нежелательнымъ, но и тѣ неравенства и льготы, которыя ставятся теперь въ вину желѣзнымъ дорогамъ, и которыя, очевидно, должны отпасть въ замышляемой системѣ унификаціи и нивелированія, являются иногда лишь указателемъ и слѣдствіемъ дѣйствительныхъ мѣстныхъ или личныхъ нуждъ, отголоскомъ такихъ потребностей, которыя могутъ быть справедливо удовлетворены лишь дѣйствіемъ сложнаго экономическаго механизма, называемаго игрою свободной конкуренціи, и осуществляющагося въ полномъ объемѣ въ области перевозной промышленности лишь въ системѣ частныхъ дорогъ. Въ этомъ смыслѣ вѣрнѣе не сказать, что и выкупъ желѣзныхъ дорогъ государствомъ составляетъ лишь болѣе или менѣе одностороннее разрѣшеніе тарифнаго вопроса или той чрез-

вычайно сложной задачи, которая повсюду въ Европѣ выработалась изъ очевидной несостоятельности существующаго строя желѣзнодорожнаго хозяйства. Справедливо будетъ однако замѣтить, что пятидесятилѣтній опытъ желѣзнодорожнаго дѣла за границей, равно какъ и наша двадцатилѣтняя практика не указали еще до сихъ поръ ни на одно средство, которое могло бы полнѣе и радикальнѣе подѣйствовать противъ зла, съ которымъ борются теперь экономисты и государственные люди всей Европы, чѣмъ тотъ процессъ «огосударствленія», если можно такъ выразиться, желѣзныхъ дорогъ, который начался уже нѣсколько лѣтъ тому назадъ въ самомъ центрѣ Европы, и которому, быть можетъ, суждено распространиться отсюда и на окружающія Германію со всѣхъ сторонъ государства.

Самое раннее примѣненіе системы государственныхъ желѣзныхъ дорогъ было сдѣлано въ Бельгіи, въ которой вся первоначальная сѣтъ желѣзныхъ дорогъ была построена и эксплуатируется до сихъ поръ самимъ государствомъ. Въ основаніи желѣзнодорожной политики бельгійскаго правительства лежитъ весьма раціональное начало, что желѣзныя дороги не должны быть для государства ни бременемъ, ни источникомъ доходовъ; отъ нихъ требуется только, чтобы онѣ покрывали издержки эксплуатаціи и давали сверхъ того излишекъ, который былъ бы достаточенъ для уплаты процентовъ и погашенія по займамъ, заключеннымъ съ цѣлью постройки ихъ. Наконецъ, по принятой въ Бельгіи системѣ амортизаціи, весь же-

лѣзнодорожный долгъ этой страны будетъ погашенъ уже въ 1886 году, и тогда чистый доходъ отъ желѣзныхъ дорогъ, простирающійся до 15 милліоновъ франковъ ежегодно, или начнетъ поступать цѣликомъ въ государственную казну, или послужитъ къ значительному уменьшенію тарифовъ по перевозкѣ пассажировъ и товаровъ.

Въ другихъ странахъ, въ Голландіи и въ самое послѣднее время въ Италіи, былъ сдѣланъ опытъ съ смѣшанною системою, въ которой государство являлось собственникомъ дороги, а частныя компаніи арендовали у казны право монопольной перевозки пассажировъ и грузовъ. Но съ точки зрѣнія упрощенія и пониженія тарифа эта система оказалась далеко не состоятельною.

Въ большинствѣ Европейскихъ государствъ, однако, получила преобладаніе система частныхъ желѣзныхъ дорогъ, вызвавшая конкуренцію множества линій, которыя мало по малу сливались въ нѣсколько крупныхъ обществъ, съ громадными капиталами и огромнымъ вліяніемъ въ финансовыхъ и политическихъ кругахъ. Эти монопольныя общества и вырабатывали ту чудовищную, по своей сложности и неравномѣрности, систему внутреннихъ, мѣстныхъ, дифференціальныхъ и международныхъ тарифовъ, которая опутала въ своихъ сѣтяхъ промышленность и земледѣліе главнѣйшихъ и наиболѣе производительныхъ странъ Европы и вызвала повсюду массу нареканій и жалобъ.

Система эта осуждается нынѣ повсемѣстно. Самая

возможность ея возникновенія и процвѣтанія объясняется условіями времени, когда начали строиться въ Европѣ желѣзныя дороги и когда никто не отдавалъ себѣ яснаго отчета въ экономическомъ дѣйствиіи той или другой организаціи ихъ. Но теперь даже въ Англіи и Соединенныхъ Штатахъ общественное мнѣніе и печать а за ними и законодательные органы громко высказываются противъ дальнѣйшаго существованія безконтрольнаго права желѣзнодорожныхъ обществъ распоряжаться тарифами на перевозку пассажировъ и грузовъ. Вездѣ признается недостаточность того общаго права надзора за эксплоатаціей и примѣненіемъ тарифовъ, которое принадлежитъ правительству болѣе въ принципѣ, чѣмъ на самомъ дѣлѣ и вездѣ раздаются вліятельные голоса, требующіе постояннаго и дѣятельнаго вмѣшательства государства въ тарифныхъ вопросахъ, этой основѣ внутренняго хозяйства желѣзныхъ дорогъ.

Ближайшимъ шагомъ на пути къ лучшему положенію вещей въ тарифныхъ вопросахъ явилась система максимальныхъ тарифовъ, въ особенности въ томъ болѣе опредѣленномъ видѣ, въ какомъ она выработалась во Франціи. Система эта состоитъ въ томъ, что высшія ставки тарифовъ назначаются въ уставахъ и концессіяхъ дорогъ самимъ правительствомъ, при чемъ въ предѣлахъ этихъ высшихъ нормъ правленія дорогъ могутъ измѣнять тарифы всякій разъ только съ особаго утвержденія правительства (*homologation administrative*). Французское законодательство, вообще, признаетъ: 1) что взиманіе тарифной

платы должно производиться одинаково для всѣхъ, безъ всякихъ исключеній въ чью бы то ни было пользу, и 2) что никакой тарифъ не можетъ быть взысканъ, если онъ предварительно не былъ разсмотрѣнъ и утвержденъ правительствомъ. Въ силу послѣдняго принципа, всякій разъ, когда желѣзныя дороги предлагаютъ министерству путей сообщенія либо общіе, либо спеціальныя и дифференціальныя тарифы, министерство, чрезъ посредство особаго высшаго органа надзора за желѣзными дорогами, такъ называемаго *Conseil Supérieur des Voies de communication*, выслушиваетъ какъ заявленія публики, такъ и представленія мѣстныхъ властей, торговыхъ палатъ и т. п. Правительство, затѣмъ, подвергаетъ тщательному разсмотрѣнію вопросъ о томъ, не могутъ-ли отъ проектированнаго измѣненія тарифа пострадать какіе либо серьезные интересы, и только вполнѣ удостовѣрившись въ безвредности предлагаемой мѣры, даетъ на нее свое согласіе. Въ случаѣ же существованія какихъ либо сомнѣній, правительство формально выговариваетъ себѣ полную свободу въ будущемъ, давая только временныя или условныя разрѣшенія. Французское законодательство, такимъ образомъ, стремится смягчить по возможности недостатки, связанные вообще съ такимъ способомъ опредѣленія цѣны на экономическія услуги, какимъ по необходимости является всякій тарифъ, и въ такой именно промышленности, которая, какъ желѣзнодорожныя предпріятія, соприкасается со всѣми отраслями народнаго хозяйства. Недостатки же эти заключаются

въ слѣдующемъ: 1) въ невозможности при опредѣленіи тарифной платы, соразмѣрить ее съ тѣми элементами, съ которыми она должна находиться въ тѣсной связи; 2) въ неспособности тарифа видоизмѣняться сообразно съ видоизмѣненіями тѣхъ факторовъ, отъ которыхъ должна зависѣть его высота, и 3) въ возникающей отсюда возможности вліять задерживающимъ или даже разрушительнымъ образомъ на различныя отрасли народнаго хозяйства съ одной стороны, и съ другой стороны—на движеніе и доходность самой желѣзной дороги. Послѣдній недостатокъ всякаго, даже лучшаго тарифа, очевидно, имѣетъ особенную важность; онъ и долженъ побуждать правительство не оставлять такого сильнаго экономическаго орудія, какъ желѣзнодорожный тарифъ, исключительно въ рукахъ частныхъ лицъ. Система максимальныхъ тарифовъ, какъ она примѣняется во Франціи, а въ послѣднее время и въ Германіи, стремится въ значительной степени противодѣйствовать произволу компаній и администрацій желѣзныхъ дорогъ; при всемъ томъ, однако, система эта въ нынѣшнемъ своемъ видѣ далеко еще не составляетъ послѣдняго слова въ дѣлѣ регулированія тарифа совокупными усиліями правительства и желѣзныхъ дорогъ. Къ тому же она имѣетъ и свои собственные, весьма существенные недостатки. Главнѣйшій изъ нихъ тотъ, что она соединяется съ чрезвычайно сложною классификаціей товаровъ, вслѣдствіе чего плата за провозъ разнообразится до безконечности, создается пространная номенклатура предметовъ перевозки; та-

рифы все болѣе и болѣе стремятся специализироваться, и въ концѣ концовъ въ этомъ хаосѣ не только публика, но и сами желѣзнодорожные агенты разбираются только съ большимъ трудомъ и потерей времени.

Гораздо яснѣе и проще системы максимальныхъ тарифовъ другая система, получившая, не смотря на свои достоинства, весьма ограниченное примѣненіе. Это такъ называемая естественная система тарифа, основанная на двойномъ исчисленіи пространства, занимаемаго товаромъ въ вагонѣ, и вѣса товара. Система эта была введена въ Эльзасъ-Лотарингіи десять лѣтъ тому назадъ, во время франко-прусской войны. Опытъ, сдѣланный тогда исключительно ради упрощенія расчетовъ по перевозкѣ войскъ и военныхъ грузовъ, удался вполнѣ, а потому, когда желѣзныя дороги Эльзаса и Лотарингіи стали собственностью Германской имперіи, на нихъ была введена та же система, съ небольшими измѣненіями или, вѣрнѣе, улучшеніями. Но несмотря на сравнительную ясность и простоту — въ ней всего 4 ставки для всѣхъ безъ исключенія товаровъ — естественная система имѣетъ свои недостатки, сводящіеся, главнымъ образомъ, къ преимуществамъ, оказываемымъ въ ней повагоннымъ отправлениямъ передъ поштучными, — обстоятельство, влекущее за собою развитіе особаго класса коммисіонеровъ, которые, составляя изъ мелкихъ отправокъ крупныя, и пользуясь дешевыми тарифами, получаютъ возможность налагать на мелкихъ отправителей болѣе или менѣе произвольные наклад-

ные расходы. Впрочемъ недостатокъ этотъ, какъ показалъ примѣръ имперскихъ дорогъ Эльзасъ-Лотарингіи, легко устраняется тѣмъ, что управленіе дороги беретъ на себя отправку мелкихъ партій по заранее опредѣленнымъ цѣнамъ и на впередъ условленные сроки; этимъ уничтожается въ корнѣ возможность какихъ либо крупныхъ злоупотребленій со стороны коммиссіонеровъ, такъ какъ никто изъ публики, конечно, не станетъ обращаться къ экспедитору, требующему платы выше тарифной или отправляющему грузы медленнѣе чѣмъ сама администрація дороги. Наконецъ, что касается собственно доходности линій, усвоившихъ себѣ естественный тарифъ, то, какъ видно изъ свидѣтельства особой комиссіи, изслѣдовавшей этотъ вопросъ съ помощью экспертовъ и представителей торговли и промышленности, доходность эта оказалась весьма удовлетворительною и нисколько не ниже средней доходности дорогъ съ максимальными тарифами и сложною классификаціей товаровъ.

Естественная система тарифа была, какъ извѣстно, отчасти положена въ основаніи новѣйшаго германскаго „реформированнаго“ тарифа; но этому предшествовалъ неудачный опытъ съ такъ называемымъ „тарифомъ компромисса“ выработаннымъ на Дрезденской и Берлинской конференціяхъ въ 1877 г., гдѣ правительствомъ сообща съ желѣзными дорогами были установлены новыя максимальныя ставки, въ предѣлахъ которыхъ желѣзныя дороги могли по прежнему обращаться съ тарифомъ по своему усмотрѣнію.

Реформа эта, исходившая отъ самихъ желѣзныхъ дорогъ, была реформою только по имени и не удовлетворяла никого. Германское правительство поэтому вскорѣ вынуждено было заявить, что кому бы ни принадлежали дороги, государству или частнымъ компаніямъ, управленіямъ послѣднихъ нельзя предоставлять право распоряжаться тарифами по своему усмотрѣнію, соперничать въ этомъ направленіи съ экономическимъ законодательствомъ Имперіи, тормозить, по своему желанію, результаты таможенной политики правительства и подвергать экономическую жизнь націи всѣмъ колебаніямъ, связаннымъ съ постоянно измѣняющимися и возвышающимися желѣзнодорожными преміями на ввозъ иностранныхъ произведеній. Затѣмъ, какъ извѣстно, послѣдовали, законодательнымъ путемъ, общія реформы желѣзнодорожнаго дѣла, имѣвшія результатомъ не только объединеніе и упрощеніе тарифа, но и значительное сокращеніе права желѣзнодорожныхъ управленій измѣнять тарифныя ставки по своему усмотрѣнію.

Въ общихъ чертахъ, дѣйствующая у насъ система тарифа представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Въ основаніи ея положены начала, получившія примѣненіе въ большей части государствъ Западной Европы, но ближе всего наша система подходит къ французской. Основныя черты системы максималь-

3. Дѣйствующая у насъ система тарифа. Нашъ тарифъ по уставамъ желѣзныхъ дорогъ или закономѣрный. Нашъ тарифъ на практикѣ.

ныхъ тарифовъ, какъ извѣстно, перешли къ намъ двадцать пять лѣтъ тому назадъ, когда составлялся, при непосредственномъ участіи французскихъ инженеровъ, уставъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, откуда тѣ же постановленія механически вносились и во всѣ послѣдующіе уставы. При этомъ, однако, составленные на основаніи уставовъ или въ предѣлахъ максимальныхъ нормъ тарифы какъ внутреннихъ, такъ и заграничныхъ сообщеній приводятся у насъ въ исполненіе безъ всякаго предварительнаго разсмотрѣнія и утвержденія ихъ со стороны министерства путей сообщенія.

Дѣйствующая на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ система тарифовъ основана, такимъ образомъ, на классификаціи грузовъ или распредѣленіи ихъ на ряды или классы съ тарифными ставками различной высоты. Другими словами, провозная плата, исчисляемая по желѣзнымъ дорогамъ, нормируется двумя лѣстницами: во первыхъ, классификаціей товара, и во вторыхъ, ставкою, т. е. цѣною, опредѣленною за провозъ съ пудо-версты.

При этомъ, отнесеніе того или другаго товара къ тому или другому классу, перечисленіе его изъ одного въ другой, а равно и созданіе, путемъ специальныхъ тарифовъ, неограниченнаго числа промежуточныхъ и добавочныхъ классовъ, находятся въ полной и ни кѣмъ не контролируемой зависимости отъ усмотрѣнія отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ правленій и, въ болѣе рѣдкихъ случаяхъ, ихъ частныхъ и общихъ съѣздовъ.

Но не говоря уже о произволѣ желѣзнодорожныхъ управленій, нельзя не замѣтить, что самыя нормы принятой у насъ системы тарифовъ расходятся между собою, и что уже отсюда въ значительной мѣрѣ происходитъ та сложность и безсистемность тарифныхъ порядковъ, на которыя отовсюду заявляются жалобы.

Внѣшняя схема нашего тарифа, на первый взглядъ, представляется довольно простою и рациональною. У насъ, какъ во Франціи, для пассажировъ приняты три основныхъ класса: I, II, III, которымъ соответствуютъ и три максимальныя ставки, т. е. столько-то съ cadaго пассажира и за каждую версту (съ пассажиро-версты). Для товаровъ приняты двѣ категоріи: большая скорость и малая. При этомъ большая скорость имѣетъ одну только высшую ставку, или столько-то съ cadaго пуда и за каждую версту (съ пудо-версты), а малая скорость имѣетъ, смотря по роду товаровъ, нѣсколько ставокъ (во Франціи 4; у насъ основныхъ ставокъ три: $\frac{1}{12}$, $\frac{1}{18}$, $\frac{1}{20}$ коп. съ пудо-версты; но на большей части дорогъ число классовъ доходитъ теперь до 6 и 8). Каждая такая высшая такса за провозъ груза малой скоростью вмѣстѣ съ спискомъ товаровъ (номенклатурою) обязательно перевозимыхъ по этой таксѣ и образуетъ такъ называемый классъ или разрядъ. На многихъ дорогахъ, кромѣ того, тарифная плата, при перевозкѣ товара на разстояніи отъ 200 до 500 верстъ, обязательно понижается на 10%.

Но если тарифъ нашъ по уставамъ желѣзныхъ

дорогъ или законоѣрный представляется, повидимому, не особенно сложнымъ и даже въ извѣстной мѣрѣ практичнымъ, то въ дѣйствительности или на самомъ дѣлѣ это далеко не такъ. Отсутствіе у насъ спеціальнаго желѣзнодорожнаго законодательства, которое регулировало бы отношенія желѣзныхъ дорогъ къ государству, къ частнымъ лицамъ и между собою, сказалось особенно сильно именно въ тарифныхъ вопросахъ. Конечно, самая поспѣшность сооруженія нашихъ желѣзныхъ дорогъ—въ какіе нибудь 18 лѣтъ построено болѣе 20000 верстъ, стоимостью превышающихъ 1½ миллиарда рублей—была, въ извѣстной степени, виною того, что въ свое время не было установлено надлежащихъ нормъ для эксплоатации дорогъ и для опредѣленія ихъ отношеній къ публикѣ и къ государству. Права и обязанности желѣзнодорожныхъ обществъ опредѣляются у насъ пока еще безчисленнымъ множествомъ отдѣльныхъ концессій, уставовъ, правительственныхъ распоряженій, конвенцій желѣзныхъ дорогъ между собою и постановленій общихъ и частныхъ желѣзнодорожныхъ сѣтѣй. Въ этой массѣ разнообразныхъ правилъ, не только постоянно мѣняющихся, но и сплошь и рядомъ противорѣчащихъ одно другому, теряются какъ публика, такъ и самыя управленія и агенты компаній. Въ особенности вредно дѣйствуетъ полное отсутствіе опредѣленной системы и случайность поводовъ, по которымъ возникаютъ тѣ или другія правила или предписанія, которыя при томъ же большею частью исполняются только въ той мѣрѣ, въ

какой онъ выгодны для самихъ желѣзныхъ дорогъ. Но, по странному противорѣчію или непослѣдовательности, которую можно объяснить только тѣмъ, что желѣзныя дороги были всегда подчинены у насъ чисто техническому вѣдомству, въ то время, какъ въ области эксплуатаціи, въ дѣлѣ обезпеченія правильности и безопасности движенія по дорогамъ, господствовала указанная выше чрезмѣрная и при томъ совершенно безсистемная регламентація, въ области тарифа желѣзнымъ дорогамъ была предоставлена полнѣйшая свобода.

Все отношеніе правительства къ тарифному дѣлу ограничивалось, можно сказать, только опредѣленіемъ maximum'овъ тарифовъ, въ предѣлахъ которыхъ дорогамъ было предоставлено измѣнять тарифныя ставки совершенно по своему усмотрѣнію. Сами уставы желѣзныхъ дорогъ, въ иныхъ случаяхъ до излишества подробные и мелочные, почти не касаются тарифа.

Такимъ образомъ, желѣзнодорожныя правленія, пользуясь предоставленною имъ уставами свободою и руководствуясь различными соображеніями, создали дѣйствующую въ настоящее время тарифную классификацію, поражающую какъ своею сложностію и запутанностію, такъ, въ особенности въ прямомъ сообщеніи, массою ненужныхъ или вредныхъ исключеній, число которыхъ при томъ ежегодно возрастаетъ подъ вліяніемъ конкуренціи желѣзныхъ дорогъ съ водяными путями сообщенія и между собою.

Нѣкоторыя причины такого положенія вещей были указаны выше, разъясненіе другихъ можно найти

въ докладахъ по тарифному вопросу различныхъ подкоммисій. Но всего подробнѣе эти причины изложены въ докладѣ Харьковской подкоммиссіи. Здѣсь поэтому не лишнимъ будетъ привести изъ означеннаго доклада соотвѣтственные мѣста.

«Ни одинъ вопросъ желѣзнодорожнаго дѣла, говорить по этому поводу Харьковская подкоммиссія, не пользовался такимъ малымъ вниманіемъ со стороны законодательства и правительственныхъ органовъ, наблюдающихъ за дѣятельностью желѣзныхъ дорогъ, какъ вопросъ о тарифѣ.

Причины этого явленія весьма многочисленны и разнообразны; одна изъ важнѣйшихъ, повидимому, заключалась въ томъ обстоятельствѣ, что правительство по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ въ значительной степени руководилось принципомъ невмѣшательства въ ихъ дѣятельность. Къ этому присоединилось еще малое знакомство, особенно въ первое время, съ особенностями желѣзнодорожнаго дѣла въ его отношеніи къ народному хозяйству. Съ другой стороны, подчиненіе желѣзныхъ дорогъ вѣдѣнію Министерства путей сообщенія, учрежденія по преимуществу техническаго, повело къ тому, что почти все вниманіе Правительства и его органовъ по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ сосредоточилось на наблюденіи за технической стороною желѣзнодорожнаго дѣла съ цѣлью обезпечить правильность и безопасность движенія по дорогамъ. Отношеніе же министерства финансовъ къ желѣзнодорожнымъ Обществамъ почти исключительно ограничивалось заботами о снабженіи

ихъ капиталами и веденіи счетовъ съ желѣзными дорогами по этой операціи. Изъ совокупности этихъ и многихъ другихъ обстоятельствъ произошло то, что для охраны интересовъ народнаго хозяйства и торговли, въ одномъ изъ самыхъ существенныхъ вопросовъ, въ установленіи провозной платы и въ условіяхъ перевозки—не было принято соотвѣтствующихъ мѣръ со стороны Правительства.

Единственное болѣе подробное опредѣленіе этого вопроса мы находимъ въ уставѣ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, утвержденномъ въ 1857 г. Правительство, слѣдуя примѣру Франціи и другихъ Европейскихъ государствъ, установило тахімъ провозныхъ цѣнъ для пассажировъ и товаровъ и затѣмъ въ предѣлахъ этого тахімъ'a предоставило желѣзнымъ дорогамъ весьма значительную долю свободнаго распоряженія.

Разъ установивши такой тахімъ, наше законодательство и органы Правительства почти не останавливались болѣе надъ этимъ вопросомъ и во всѣхъ послѣдующихъ концессіяхъ и уставахъ желѣзныхъ дорогъ говорится только, что тарифы не должны превышать тахімъ'a установленнаго для Главнаго Общества. Если были вводимы иногда въ концессіи нѣсколько болѣе подробныя опредѣленія, то они такъ несущественны, что не заслуживаютъ подробнаго разбора. Не смотря на усовершенствованіе желѣзнодорожной техники, на огромное развитіе движенія по желѣзнымъ дорогамъ, на глубокое измѣненіе всего экономическаго строя нашей страны, до сихъ поръ

считалось умѣстнымъ и возможнымъ оставить безъ измѣненія правила, установленныя почти четверть столѣтія назадъ.

Что же касается до дальнѣйшей дѣятельности Министерства Путей Сообщенія, или вообще Правительственныхъ учрежденій и органовъ по отношенію къ тарифному вопросу, то слѣдуетъ замѣтить, что по этому предмету не встрѣчается никакихъ распоряженій, за исключеніемъ тѣхъ, которыя имѣютъ предметомъ тарифъ на каменный уголь.

Въ сборникѣ министерскихъ постановленій и распоряженій по министерству путей сообщенія, нѣтъ ни одного циркуляра, спеціально посвященнаго тарифу, за исключеніемъ опять таки тарифа на каменный уголь.

Констатируя тотъ фактъ, что встрѣчаются тарифы и классификаціи, утвержденныя министромъ путей сообщенія, подкоммисія не можетъ изъ этого факта вывести никакого заключенія ни о самомъ свойствѣ отношенія министерства путей сообщенія къ тарифному дѣлу, ни о томъ, какого рода основаніями руководилось министерство при утвержденіи представленныхъ дорогами тарифовъ.

Изъ вышесказаннаго слѣдуетъ, что чрезвычайно важный предметъ, глубоко и всесторонне вліяющій на народное хозяйство, былъ совершенно оставленъ безъ вниманія, какъ правительственными органами, контролирующими и руководящими желѣзнодорожное дѣло, такъ и самою законодательною властью.. Надлежитъ, поэтому, по возможности, вознаградить по-

терянное, обратить при предстоящей реформѣ желѣзно-дорожнаго дѣла особенное вниманіе на тарифный вопросъ». *)

Въ заключеніе настоящаго параграфа приводимъ здѣсь самыя краткія данныя относительно дѣйствительно существующихъ на большинствѣ нашихъ желѣзныхъ дорогъ тарифныхъ нормъ.

Товары большой скорости перевозятся обыкновенно въ пассажирскихъ поѣздахъ за плату почти вездѣ равняющуюся $\frac{1}{6}$ коп. съ пуда и версты. Нѣсколько дешевле возятся съѣстные припасы, именно по $\frac{1}{8}$ коп.

Товары малой скорости раздѣляются на классы, число которыхъ простирается, смотря по дорогамъ, отъ трехъ до восьми; нормальныя ставки этихъ разрядовъ слѣдующія: $\frac{1}{12}$, $\frac{1}{18}$, $\frac{1}{24}$, $\frac{1}{30}$, $\frac{1}{40}$, $\frac{1}{50}$, $\frac{1}{60}$ коп. съ пуда и версты. Къ послѣднему классу почти вездѣ относятся минеральное топливо и удобрительные туки. Вещества легко воспламеняющіяся и опасныя къ перевозкѣ оплачиваются $\frac{1}{6}$ коп.

Предметы громоздкіе платятъ вдвое противъ разряда, къ которому каждый изъ нихъ причисленъ; вдвойнѣ оплачиваются и тяжеловѣсные предметы (болѣе 100 или болѣе 200 пудовъ въ штукѣ, смотря

*) Въ дополненіе къ этой выпискѣ здѣсь можно привести еще слѣдующія строки изъ доклада о тарифѣ Петербургской подкоммисіи. «Внимательное изученіе § 12 устава Главнаго Общества» (пункты 7, 8, 10 и въ особенности 11) говорится въ упомянутомъ докладѣ, ясно показываютъ, какое чисто формальное значеніе имѣетъ у насъ такъ называемое утвержденіе тарифа Правительствомъ, утвержденіе, которое на спеціальныя тарифы, т. е. на главную и существенную часть всякой перевозки, при томъ вовсе не распространяется». (Докладъ С.-Петербургской подкоммисіи, стр. 17).

по дорогѣ. *) Лошади 3 коп., рогатый скотъ отъ $1\frac{1}{2}$ до 3-хъ коп., мелкія животныя отъ $\frac{1}{12}$ до 1-ой коп. (тарифъ большой скорости обыкновенно двойной); экипажи, занимающіе болѣе $\frac{1}{2}$ платформы отъ 8—16 к. со штуки и версты; экипажи малыхъ размѣровъ отъ 3 до 6 к. со штуки и версты, телѣги и сани крестьянскія съ кладью и безъ оной $\frac{1}{2}$ к. съ пуда и версты (при большой скорости тарифъ увеличивается вдвое). Дрова и лѣсные матеріалы отъ 10 до 20 к. съ вагона и версты, желѣзнодорожный подвижной составъ по 3 коп. съ оси и версты, паровозы 15 к., тендера 8 к.

Всѣ эти ставки принадлежатъ такъ называемому нормальному тарифу мѣстнаго сообщенія. Но главная масса грузовъ прямаго сообщенія возится внѣ классовъ по спеціальнымъ тарифамъ, число которыхъ чрезвычайно велико и ставки которыхъ такъ разнообразны, что привести здѣсь даже главнѣйшія изъ нихъ, очевидно, невозможно. Дѣйствіе спеціальныхъ тарифовъ распространяется на обозначаемые дорогами товары обыкновенно только при перевозкѣ ихъ полными вагонами или при платѣ за каждый вагонъ (600 пуд., иногда впрочемъ допускается и полувагонный расчетъ), и только между станціями, положительно указанными въ тарифныхъ таблицахъ.

*) Петербургская Подкомmissія въ своемъ докладѣ о тарифѣ доказываетъ однако, что какъ это удвоеніе тарифа для громоздкихъ и тяжелыхъ предметовъ, такъ и высокій тарифъ на съѣстные припасы, совершенно противорѣчитъ буквѣ уставовъ большинства желѣзнодорожныхъ обществъ (стр. 79—83 Доклада.)

При этомъ размѣръ провозной платы опредѣляется спеціальными тарифами чрезвычайно различно, смотря по роду перевозимыхъ товаровъ, по времени года, въ которое они отправляются, по продолжительности перевозки, по разстоянію станціи назначенія отъ станціи отправленія и т. п. Товары поименованные въ спеціальныхъ тарифахъ, когда они перевозятся между станціями, въ нихъ непоименованными, все равно въ мѣстномъ или прямомъ сообщеніи, подвергаются дѣйствію нормальныхъ мѣстныхъ тарифовъ. Спеціальныя тарифы, кромѣ того, сопровождаются массою временныхъ, случайныхъ и льготныхъ (для даннаго случая) исключеній, вполне зависящихъ отъ произвола дорогъ.

Нормальные (мѣстные) тарифы желѣзныхъ дорогъ на линіяхъ съ нѣскольکو большимъ протяженіемъ обыкновенно еще понижаются на извѣстное число процентовъ по мѣрѣ увеличенія пройденнаго разстоянія.

Тарифы прямыхъ сообщеній большею частью относятся къ разряду спеціальныхъ. Но для нѣкоторыхъ товаровъ и между нѣкоторыми станціями (опредѣленіе тѣхъ и другихъ предоставлено вполне произволу дорогъ) нѣтъ спеціальныхъ тарифовъ и потому въ этихъ случаяхъ прямое сообщеніе нормируется часто еще особыми тарифами прямого сообщенія, установленными по соглашенію между собою нѣсколькихъ дорогъ или цѣлыхъ группъ. Такіе тарифы прямого сообщенія не всегда согласуются съ мѣстными тарифами различныхъ, участвующихъ въ пря-

момъ сообщеніи дорогъ; впрочемъ по большей части стараются достигнуть того, чтобы плата въ прямомъ сообщеніи не была выше низшей платы въ мѣстномъ сообщеніи. Но въ тоже время у питательныхъ вѣтвей главныхъ дорогъ иногда нѣтъ никакихъ тарифовъ прямаго сообщенія съ этими послѣдними.

4. Начало свободы тарифныхъ комбинацій и естественныя ограниченія этого начала. Специализація тарифа, основаніе, цѣли и предѣлы ея. Начало дифференціальности въ примѣненіи къ разстояніямъ и къ направленіямъ. Измѣненіе естественныхъ путей грузовъ. Конкуренція дорогъ между собою и съ водными путями сообщеній. Тарифъ какъ орудіе борьбы.

Выше было указано, что сложная до нельзя система нашихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ обязана своимъ происхожденіемъ предоставленной у насъ желѣзнодорожнымъ управленіямъ полнѣйшей свободѣ тарифныхъ комбинацій. Не смотря, однако, на такіе свои результаты свобода эта, взятая сама по себѣ, какъ справедливо говоритъ Петербургская подкоммиссія, составляетъ разумное начало, является драгоценнымъ и полезнымъ правомъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Только осуществляя это право и пользуясь этою свободою, могутъ желѣзные дороги дѣятельно служить разнообразнымъ и часто сталкивающимся между собою интересамъ промышленности и торговли, удовлетворяя постоянно колеблющіяся потребности экономического рынка и соразмѣряя цѣнность своихъ услугъ съ дѣйствительною нуждою въ нихъ. При существованіи такой системы тарифа главная масса продуктовъ страны непремѣнно будетъ перевозиться по специальнымъ тарифамъ, принаровленнымъ къ особымъ условіямъ данной отрасли производства, данной мѣстности, даннаго оборота товаровъ, или, какъ говорит-

ся у насъ, будетъ перевозиться внѣ классныхъ ставокъ, по особымъ удешевленнымъ таксамъ и при условіяхъ перевозки, которыя составляютъ уже какъ бы уступку, сдѣланную дорогѣ, или вознагражденіе ея за удешевленіе провоза со стороны отправителей; таковы условія повагонной нагрузки, провоза на извѣстномъ разстояніи, увеличенія сроковъ доставки, лѣтняго и зимняго движенія и т. п. Съ этой точки зрѣнія выработка разумныхъ и справедливыхъ спеціальныхъ тарифовъ, должна, очевидно, быть одною изъ главнѣйшихъ заботъ стоящихъ на высотѣ своего призванія желѣзнодорожныхъ администрацій, а самое дѣло тарификаціи является трудною и сложною задачею, требующею серьезной подготовки, обширныхъ экономическихъ свѣдѣній и всесторонняго ознакомленія съ положеніемъ и съ нуждами массы производствъ и отраслей торговли. Такова лицевая сторона или выгоды проистекающія изъ свободы тарифныхъ комбинацій. Но эта свобода имѣетъ и обратную сторону, она связана съ большими недостатками и невыгодами, слишкомъ хорошо извѣстными какъ у насъ, такъ и за границей, откуда, какъ мы уже сказали, вмѣстѣ съ желѣзными дорогами перешла къ намъ и система максимальныхъ тарифовъ. Недостатки эти могутъ быть сведены къ двумъ главнымъ категоріямъ: 1) слишкомъ большое разнообразіе тарифовъ и происходящая отсюда запутанность расчетовъ; и 2) произволъ желѣзнодорожныхъ управленій въ дѣлѣ установленія новыхъ тарифовъ и измѣненія или отмѣны прежнихъ. Вмѣстѣ взятые, эти два недостатка сос-

тавляютъ повсемѣстно коренное зло желѣзнодорожнаго дѣла въ настоящей фазѣ его развитія. Противъ этого зла теперь, какъ извѣстно, изыскиваются надлежащія мѣры,—и въ этомъ отношеніи Россія, вѣроятно, должна будетъ послѣдовать примѣру остальной Европы. Но пока это будетъ сдѣлано, нельзя не сознаться, что мы въ этомъ отношеніи находимся едва ли не въ худшемъ положеніи, чѣмъ другія Европейскія государства, что у насъ желѣзнодорожная неурядица достигаетъ сравнительно большихъ размѣровъ, и что зло пустило у насъ болѣе глубокіе корни. Не говоря уже о томъ, что въ Европѣ произволъ и злоупотребленія администрацій желѣзныхъ дорогъ встрѣчаютъ гораздо скорѣе отпоръ со стороны значительно болѣе самостоятельныхъ и крѣпче сплоченныхъ промышленныхъ и торговыхъ классовъ населенія и со стороны болѣе развитаго общественнаго мнѣнія; наша система тарификаціи имѣетъ еще одинъ существенно важный недостатокъ. Именно, заимствуя у Франціи систему максимальныхъ тарифовъ съ неизбѣжнымъ послѣдствіемъ ея: свободой тарифныхъ комбинацій—мы не перенесли къ себѣ вмѣстѣ съ тѣмъ естественнаго и разумнаго корректива и противовѣса этой свободы, того основнаго правила, которое является весьма важной гарантіей даже противъ невольныхъ ошибокъ желѣзнодорожныхъ управленій, и по которому послѣднія имѣютъ собственно только право инициативы въ тарификаціи, или предлагаютъ свои спеціальные тарифы, а самое утвержденіе тарифовъ принадлежитъ правительству. Французское за-

конодательство въ этомъ отношеніи весьма категорично: никакой тарифъ не можетъ быть взимаемъ, если онъ предварительно не былъ разсмотрѣнъ и утвержденъ правительствомъ. Въ силу этого принципа, всякій разъ когда желѣзныя дороги предлагаютъ правительству либо общіе тарифы (*tarifs généraux*, составляющіе первое развитіе, въ смыслѣ пониженія, основной максимальной схемы), либо тарифы спеціальные и дифференціальные, правительство, выслушавъ относящіяся къ вопросу заявленія грузоотправителей и заключенія торговыхъ палатъ, мѣстныхъ властей и т. п., тщательно и всесторонне изучаетъ возможные результаты предложенныхъ измѣненій и только въ случаѣ признанія дѣйствительной необходимости и пользы послѣднихъ даетъ свое разрѣшеніе. У насъ же, какъ извѣстно, вся эта важная процедура предварительнаго изученія и провѣрки новыхъ тарифовъ вовсе опускается; отъ нашихъ тарифовъ требуется только, чтобы они не противорѣчили уставамъ желѣзныхъ дорогъ, или другими словами, чтобы они не выходили изъ предусмотрѣнныхъ уставомъ максимальныхъ нормъ; во всемъ остальномъ наши желѣзнодорожныя управленія свободны дѣйствовать какъ имъ заблагоразсудится; и составленные въ согласіи съ уставами тарифы какъ внутреннихъ такъ и заграничныхъ сообщеній приводятся у насъ въ исполненіе безъ предварительнаго изученія и разсмотрѣнія со стороны органовъ правительства, наиболѣе компе-

тентныхъ въ вопросахъ тарифной политики. *) Но по справедливому замѣчанію Харьковской подкоммиссіи, очевидно, что такое въ высшей степени важное для народнаго хозяйства дѣло, какъ назначеніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ, ни въ какомъ случаѣ не должно быть поручаемо исключительно усмотрѣнію одной заинтересованной стороны—правленіямъ желѣзныхъ дорогъ—безъ участія представителей другой стороны и безъ строгаго и внимательнаго руководства этимъ дѣломъ со стороны самаго Правительства. **)

И такъ, право спеціализаціи тарифовъ, въ которомъ полнѣе всего осуществляется начало свободы тарифныхъ комбинацій (начало, въ пользу котораго, какъ мы видѣли выше, могутъ быть приведены вѣскіе экономическіе аргументы), можетъ быть оставлено за желѣзными дорогами только подъ условіемъ строгаго регулированія его дѣйствительнаго примѣненія со стороны правительства и постояннаго контроля за всѣмъ этимъ дѣломъ со стороны самаго общества. Устанавливая спеціальныя тарифы, желѣзныя дороги отнюдь не должны руководствоваться эмпирическими, случайными мотивами, желаніемъ конкурировать съ однѣми дорогами и оказывать льготы другимъ вза-мѣнъ соотвѣтствующихъ же льготъ. Спеціальныя тарифы должны, напротивъ того, быть строгаго согласованы съ вполнѣ изученными и несомнѣнными потреб-

*) См. докладъ С.-Петербургской подкоммиссіи по вопросу о желѣзнодорожныхъ тарифахъ, стр. 14—17.

**) Докладъ Харьковской подкоммиссіи по тому же вопросу стр. 8.

ностями того или другаго производства, отрасли торговли, отдѣльной или мѣстности или цѣлаго края. Они никогда не должны вредить общимъ интересамъ страны, подрывая перевозку по водянымъ путямъ сообщенія, отвлекая грузы отъ отечественныхъ портовъ къ иностраннымъ, направляя товары на болѣе длинные или неестественные пути, производя болѣе или менѣе сильныя и продолжительныя замѣшательства въ торговлѣ, вызывая экономическіе кризисы. Но очевидно, что предоставленныя самимъ себѣ въ тарифномъ дѣлѣ, желѣзныя дороги будутъ слѣдовать однимъ только указаніямъ собственной временной выгоды и никогда не сумѣютъ избѣгнуть вредныхъ результатовъ поспѣшной, односторонней и чисто эмпирической спеціализаціи тарифа.

При этихъ условіяхъ, т. е. когда заинтересованная сторона является единственнымъ судьей въ собственномъ дѣлѣ, необходимо возникаетъ то положеніе вещей, противъ котораго возстаютъ теперь какъ въ Европѣ, такъ и въ Россіи, требуя совершенной отмѣны спеціальныхъ тарифовъ и замѣны ихъ единообразными ставками. На желѣзныхъ дорогахъ появляется тоже масса спеціальныхъ тарифовъ, устанавливающихъ ставки безъ всякаго соотношенія къ классамъ; и въ концѣ концовъ главная масса грузовъ начинаетъ перевозиться внѣ класныхъ ставок *); однимъ словомъ въ результатѣ получаютъ тѣ именно

*) По свидѣтельству Рижской подкоммисіи, въ изслѣдованномъ ею районѣ болѣе девяноста процентовъ всего движенія совершается внѣ классовъ; классы потеряли всякое значеніе. (Докладъ Стр. 37).

порядки, которые обязаны своимъ происхожденіемъ существующей у насъ до сихъ поръ тарифной политикѣ правительственнаго невмѣшательства и которые рижско-царицынская подкоммиссія, наримѣръ, рисуетъ слѣдующими чертами: «чрезвычайная сложность и постоянно происходящія измѣненія тарифныхъ ставокъ на основаніи исключительно случайныхъ мотивовъ, безъ руководства при этомъ какимъ либо общимъ началомъ, происходящая отъ того постоянная путаница въ расчетахъ провозной платы, вызывающія съ одной стороны необходимость частныхъ исправленій дорожныхъ вѣдомостей, и съ другой стороны многочисленные претензіи и иски со стороны товаро-отправителей и постоянныя жалобы на переборы, довзысканія, и на неточность и неустойчивость тарификаціи вообще, до крайности затрудняющей всякій торговый расчетъ, наконецъ отклоненія грузовъ отъ ихъ естественныхъ путей, къ ущербу не только торговаго движенія, но и благоразумной экономіи въ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, отклоненія, усиливающія правительственныя приплаты по гарантіи,—вотъ въ немногихъ словахъ картина того положенія, которое создала дѣйствующая у насъ тарифная система, и исходъ изъ котораго возможенъ только при участіи регулятивнаго вліянія правительства» *).

Подобно спеціализаціи тарифовъ, и дифференцированіе ихъ, обусловливаемое нынѣ повсемѣстно двумя факторами: разстояніемъ, проходимымъ грузомъ,

*) Докладъ, стр. 31.

и направленіемъ его, имѣетъ свои хорошія и дурныя стороны, при чемъ послѣднія, при отсутствіи строгаго контроля со стороны государства, обыкновенно значительно перевѣшиваютъ первыя и являются одной изъ важнѣйшихъ причинъ существующей тарифной неурядицы. Это въ особенности справедливо относительно дифференцированія или пониженія тарифа въ зависимости отъ направленія, по которому идетъ грузъ; дифференцированія, вслѣдствіе котораго за перевозку одного и того же товара на равныхъ разстояніяхъ взимаются, смотря по пункту отправленія или назначенія товара, совершенно различныя ставки.

Начало дифференціальности тарифа получило на русскихъ дорогахъ весьма широкое развитіе. Къ сожалѣнію, однако, у насъ преимущественно привилась система исключительныхъ тарифовъ, зависящая отъ направленія грузовъ.

Пониженіе тарифной платы, соотвѣтствующее разстоянію, пройденному грузомъ, практикуется гораздо менѣе. Между тѣмъ одинъ только этотъ видъ дифференцированія тарифа не нарушаетъ явно справедливости и часто можетъ быть даже полезнымъ. Дѣйстви-тельно, какъ замѣчаетъ въ своемъ докладѣ петербургская подкоммиссія, для желѣзной дороги не можетъ быть безразлично разстояніе, на которое перевозится товаръ. Пониженіе тарифа пропорціонально разстоянію, когда пониженный тарифъ всѣмъ извѣстенъ, для всѣхъ одинаково доступенъ и примѣняется съ нѣкоторымъ постоянствомъ, не нарушаетъ ничьихъ справедливыхъ интересовъ и рѣдко вызываетъ какія

либо жалобы. Но другое дѣло дифференцированіе тарифа въ томъ видѣ, въ которомъ оно практикуется большинствомъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, въ рукахъ которыхъ дифференцированіе является излюбленнымъ средствомъ орудованія тарифами по своему произволу. Желаніе дорогъ дать грузамъ такое направленіе, при которомъ они пробѣгали бы большее пространство по дорогѣ, случайность, неprovѣренность, иногда явная несообразность мотивовъ, по которымъ принимаются рѣшенія о дифференціальномъ пониженіи ставокъ съ цѣлью привлечь товаръ съ такого-то пункта или направить его къ такой-то станціи, происходящее отсюда отклоненіе грузовъ отъ наиболѣе естественныхъ путей ихъ, конкуренція дорогъ между собою и съ водяными путями сообщенія въ прямой ущербъ иногда даже интересамъ своихъ акціонеровъ, но по большей части только интересамъ гарантирующихъ учрежденій и т. п., вотъ тѣ явленія, которыя стали у насъ неразлучными съ понятіемъ о дифференціальныхъ тарифахъ и вызываютъ повсемѣстные и справедливыя жалобы представителей торговли и промышленности. Въ числѣ этихъ жалобъ есть указанія и на несоблюденіе дорогами на практикѣ основнаго правила, которое въ настоящее время внесено почти во всѣ желѣзнодорожные тарифы, и по которому за большее разстояніе плата не должна быть меньше той, которая причитается за разстояніе меньшее и наоборотъ.

Существуетъ, впрочемъ, одинъ случай, когда и дифференціальные тарифы по направленіямъ могутъ

сопровождаться извѣстной долею общественной пользы и поэтому перестаютъ быть вопіющею несправедливостью. Это именно случай, когда дѣйствіе ихъ ограничивается исключительно иностранными произведеніями, или когда они являются средствомъ борьбы съ заграничною конкуренціею. Въ такихъ обстоятельствахъ они въ рукахъ опытныхъ финансистовъ могутъ принести странѣ ту же пользу, какую доставляютъ ей разумно рассчитанные таможенные сборы; они тогда дѣлаются орудіемъ покровительства туземной промышленности или торговлѣ. Но само собою разумѣется, что одно только государство можетъ быть вполне компетентнымъ судьей такихъ вопросовъ. Частныя желѣзныя дороги руководствуются и въ этомъ случаѣ только непосредственными и ближайшими интересами своими, и потому нерѣдко поступаютъ какъ разъ на-оборотъ: покровительствуютъ иностраннымъ произведеніямъ, и, желая привлечь ихъ большими массами на свои линіи, даютъ имъ значительныя льготы въ ущербъ однороднымъ продуктамъ внутренняго производства. Но нѣтъ надобности доказывать, что такія дѣйствія дорогъ оказываютъ самое вредное вліяніе на все хозяйство страны. Перевозка по желѣзнымъ дорогамъ есть предпріятіе монопольное, а единственнымъ коррективомъ монополя можетъ быть только полнѣйшая равномерность въ его примѣненіи. Съ другой стороны рассматриваемые тарифы по большей части доставляютъ выгоды только немногимъ большимъ городамъ и крупнымъ промышленнымъ центрамъ, вслѣдствіе чего торговля и

производства скопляются въ немногихъ мѣстностяхъ, но такое положеніе вещей также вызываетъ серьезные возраженія экономическаго и политическаго характера.

Спеціальныя и дифференціальныя тарифы, какъ было уже замѣчено, служатъ желѣзнымъ дорогамъ найболѣе сподручнымъ средствомъ вести другъ съ другомъ и съ водяными путями сообщенія нерѣдко разорительную для нихъ самихъ и, въ концѣ концовъ, не выгодную и для публики конкуренцію. Дѣйствительно, конкуренція въ такомъ предпріятіи, каковы желѣзныя дороги, только въ исключительныхъ случаяхъ можетъ имѣть послѣдствіемъ прочное пониженіе платы за перевозку пассажировъ или товаровъ. По большей же части она ведетъ только къ осложненію и возвышенію тарифовъ, какъ того послѣдняго источника, изъ котораго должны быть покрываемы убытки, неизбѣжно сопровождающіе соперничество различныхъ линій. Дороги весьма скоро сговариваются между собою, и либо сообща возвышаютъ свои тарифы, предварительно осложнивъ ихъ такъ, чтобы это возвышеніе не было слишкомъ замѣтно для публики, либо прибѣгаютъ къ различнымъ компромиссамъ въ родѣ, напримѣръ, вошедшей въ нѣкоторыхъ странахъ въ обычай системы раздѣленія грузовъ между конкурирующими дорогами по извѣстнымъ впередъ условленнымъ періодамъ времени и т. д. Очевидно, что чѣмъ дешевле обходится перевозка самимъ дорогамъ, тѣмъ ниже опускается, съ теченіемъ времени, и плата за провозъ; но ни-

какая конкуренція не въ состояніи низвести эту плату, на нѣсколько продолжительное время, ниже собственныхъ издержекъ дороги. Напротивъ того, связанныя съ безграничной конкуренціей непроизводительная растрата капиталовъ всегда имѣетъ своимъ послѣдствіемъ вздорожаніе, для потребителя услугъ, оказываемыхъ желѣзными дорогами.

Въ этомъ смыслѣ особенно не рациональна ожесточенная борьба, которую желѣзныя дороги нерѣдко ведутъ съ водяными путями сообщенія, окончательно побѣдить которыя имъ удастся лишь въ исключительныхъ случаяхъ, при чемъ, разумѣется, побѣды эти могутъ только вредно отзываться на общемъ благосостояніи страны. По отношенію къ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ здѣсь можно указать на борьбу, въ которую нѣкоторыя изъ нихъ вступили съ такимъ могущественнымъ соперникомъ какъ Волга. По свидѣтельству Юго - Восточной подкоммисіи, съ этою цѣлью, пользуясь правомъ спеціализаціи тарифовъ, Саратовская и Сызранская дороги установили слѣдующій порядокъ: всѣ хлѣбные грузы, отправляемые отъ Волги въ Москву, Петербургъ, Ревель и другіе указанные спеціальными тарифами прямого сообщенія, пункты сбыта, пользуются преимуществомъ удешевленныхъ спеціальныхъ тарифовъ, а грузы идущіе въ обратномъ направленіи, лишены этой выгоды. При этомъ, чѣмъ дальше отстоитъ отъ Волги станція отправления груза, тѣмъ дороже взимается плата за его провозъ, и такое постепенное увеличеніе провозной платы продолжается на всѣхъ станціяхъ отправления

какъ по Саратовской, такъ и по Сызранской дорогамъ— до конца ихъ. Но, какъ справедливо замѣчаетъ далѣе Юго-Восточная Подкоммисія очевидно, что для Саратовской и Сызранской линій нѣтъ никакихъ твердыхъ основаній конкурировать съ Волгою, а если принять во вниманіе приплаты по гарантіямъ, то не найдется и никакихъ оправданій этому ихъ дѣйствию, такъ какъ при помощи обще государственныхъ средствъ можно возить и даромъ.

Дѣйствительно водяные пути суть самые дешевые для перевозки, но и желѣзныя дороги обладаютъ такими преимуществами, которыхъ не имѣютъ рѣчныя сообщенія и которыя составляютъ спеціальное орудіе ихъ въ раціональной конкуренціи съ перевозкою водою; это именно скорость доставки и, по крайней мѣрѣ, у насъ, возможность передвиженія грузовъ круглый годъ, не исключая зимы. Впрочемъ желѣзныя дороги могутъ разумно конкурировать не только съ водяными путями сообщенія, но и съ другими линіями; но борьба эта должна быть ведена не на почвѣ тарифа, а на почвѣ условій перевозки и вообще улучшеній эксплуатацій. Поэтому поводу нельзя не привести здѣсь слѣдующихъ словъ Рижско-Царицынской Подкомиссіи въ ея докладѣ о тарифѣ: «если на одной дорогѣ товаръ грузится скорѣе, лучше и осторожнѣе, если самое движеніе происходитъ аккуратно и въ болѣе краткое время, если порча товаровъ на ней случается рѣже, если она всегда исполняетъ сроки доставки, то такая дорога можетъ привлечь къ себѣ товары съ болѣе короткихъ дорогъ, потому что аккуратность доставки, сокраще-

ніе времени провоза и сохранность самага товара — может уравниѣсить расходъ провоза по болѣе дальнему разстоянію. Подобнаго рода конкуренція между дорогами была бы въ высшей степени полезна; она содѣйствовала бы постоянному улучшенію условій эксплоатаціи дорогъ и вмѣстѣ съ тѣмъ не отклоняла бы значительно товаровъ отъ ихъ естественнаго пути.

Но, къ сожалѣнію, на подобнаго рода конкуренцію дороги обращаютъ мало вниманія. Онѣ теряютъ изъ вида во 1): что дешевизна провоза обусловливается не одною только цифрою тарифной ставки и во 2); что для торговли даже важнѣе дешевизны тарифа представляется обезпеченіе точности, цѣльности и, главное, срочности доставки, такъ какъ безъ послѣдняго условія всякія правильныя торговыя комбинаціи становятся невозможными и торговля превращается въ азартную игру. Нельзя не замѣтить однако, что правильная конкуренція затрудняется тѣмъ обстоятельствомъ, что при болѣе значительныхъ разстояніяхъ движеніе товара происходитъ всегда по нѣсколькимъ дорогамъ, при чемъ бываетъ чрезвычайно трудно установить между ними единство воззрѣнія и образа дѣйствія на эксплоатаціонные вопросы, на перегрузку, на обмѣнъ и ремонтъ вагоновъ и т. п. Одна дорога могла бы стараться, улучшеніемъ своей эксплоатаціонной системы, привлекать къ себѣ грузы безъ измѣненія тарифа, но это ей мало поможетъ, если всѣ остальные дороги извѣстнаго направленія, извѣстной группы не будутъ идти съ нею въ уровень, — а допустить это до крайности трудно.

Въ дѣйствующей у насъ системѣ тарифа существуетъ два рода тарифовъ: 1) тарифы нормальные

§ 5 Главные
виды тари-
фовъ. Дополни-
тельные сборы.

Железнодорожные союзы и съезды. Тарифные конвенции.

и 2) тарифы специальные. Каждый изъ этихъ рядовъ, но въ особенности послѣдній, распадается далѣе на нѣсколько главныхъ видовъ. Нормальные тарифы суть тѣ, которые опредѣлены по уставу, и въ которыхъ ставки, по различнымъ классамъ товаровъ, достигаютъ высшихъ законныхъ нормъ. Тарифы эти большею частью примѣняются только въ мѣстномъ сообщеніи и чаще называются поэтому просто мѣстными тарифами. Но бывають случаи, когда нормальный тарифъ вступаетъ въ силу и при передачѣ груза съ одной дороги на другую, т. е. въ прямомъ сообщеніи, и даже въ сообщеніи международномъ, когда послѣднее происходитъ между дорогами, не заключившими на этотъ счетъ конвенціи. Говоря же вообще, дѣйствіе нормальныхъ тарифовъ распространяется какъ на всѣ товары, провозимые въ предѣлахъ одной дороги, такъ и на товары поименованные въ специальныхъ тарифахъ, когда они перевозятся между станціями въ нихъ непоименованными.

Специальные тарифы суть тѣ, въ которыхъ осуществляется принадлежащее желѣзнымъ дорогамъ право специализаціи или пониженія тарифа противъ указанныхъ уставами высшихъ нормъ, для какой бы цѣли, въ какихъ бы размѣрахъ и при какихъ бы условіяхъ ни дѣлалось это пониженіе. Специальные тарифы, по существу своему, суть тарифы исключенія, но на практикѣ они получили обратное значеніе и сдѣлались общимъ правиломъ. Главная масса товаровъ перевозится всегда и вездѣ по специальнымъ тарифамъ. Специальные тарифы могутъ примѣняться и въ предѣлахъ одной и той же линіи, въ особенности при нѣсколько большомъ протяженіи послѣдней, позволяющемъ дифференцировать тарифъ и по направленію, удешевляя, напримѣръ, обратное движеніе.

Но на языкѣ практики, специальные тарифы обы-

вновенно противуполагаются мѣстнымъ и получили болѣе тѣсное значеніе пониженной провозной платы при слѣдованіи грузовъ по прямому сообщенію между дорогами. Дѣйствіе ихъ распространяется на цѣлый рядъ прямо обозначенныхъ товаровъ, перевозимыхъ большею частью полными вагонами и только между извѣстными станціями, положительно указанными въ тарифныхъ таблицахъ. Размѣръ провозной платы спеціальными тарифами назначается разный — по роду перевозимыхъ товаровъ, по времени года, въ которое они отправляются, по разстоянію станціи назначенія отъ станціи отправленія и т. д. Наконецъ, главные виды спеціальныхъ тарифовъ слѣдующіе:

1) дифференціальные — по разстоянію и по направленію; 2) исключительные — по времени года, по роду товаровъ; 3) льготные — по условіямъ, заключеннымъ съ тѣми или другими грузоотправителями; 4) прямаго внутренняго сообщенія; 5) международные и 6) транзитные.

Сверхъ провозной платы желѣзныя дороги, какъ извѣстно, взимаютъ еще съ отправителей различные добавочные сборы за записку грузовъ, за составленіе накладныхъ, за загрузку, перегрузку и выгрузку, за храненіе багажа и грузовъ, за страхованіе и т. п. Сборы эти довольно разнообразны и перечислять ихъ здѣсь нѣтъ ни возможности, ни надобности. Достаточно будетъ сказать, что всѣ эти сборы значительно увеличиваютъ тяжесть тарифа и неравномѣрно ложатся на различные грузы. Неравномѣрность эта вліяетъ крайне невыгодно въ особенности на движеніе мѣстныхъ грузовъ, которые и безъ того поставлены въ менѣе выгодное положеніе не только въ сравненіи съ грузами, идущими за границу, но и въ сравненіи съ грузами, слѣдующими въ прямомъ сообщеніи на другія дороги. Заявители справедливо жалуются, что сборъ съ то-

варовъ, проходящихъ малыя разстоянія, составляетъ значительную прибавку къ тарифу, а иногда даже превышаетъ собственно тарифную плату *). Самая же обременительность дополнительныхъ сборовъ увеличивается отъ причинъ, не долженствовавшихъ бы, по видимому, имѣть никакого значенія для отправителя: отъ участія большаго или меньшаго числа дорогъ въ перевозкѣ товара на одно и тоже разстояніе.

Что, касается, наконецъ, собственно взиманія какъ провозной платы, такъ и дополнительныхъ сборовъ, то въ этомъ отношеніи желѣзныя дороги и ихъ сѣзды также ничего не сдѣлали для уменьшенія различныхъ неправильностей и въ особенности переборовъ. Именно, слѣдуетъ замѣтить, что по общему правилу, принятому почти на всѣхъ русскихъ дорогахъ, при обнаруженіи ошибки въ опредѣленіи провозной платы, или какого либо изъ перечисленныхъ выше сборовъ, и притомъ ошибки въ ущербъ желѣзной дорогѣ, послѣдняя не принимаетъ убытка на себя, а взыскиваетъ его полностью со своихъ служащихъ, которымъ, впрочемъ, выдается большею частью удостовѣреніе контроля сборовъ для облегченія послѣдующаго взысканія, собственными средствами, съ товароотправителей. На вопросъ подкоммисій, не даетъ ли обращеніе убытковъ на служащихъ повода послѣднимъ взимать неправильно съ отправителей

*) Въ нѣкоторыхъ, хотя и рѣдкихъ случаяхъ, впрочемъ, неравномѣрность эта ложится, какъ разъ наоборотъ, на отправителей въ прямомъ сообщеніи. Такъ, напримѣръ, на Московско-Курской дорогѣ, въ мѣстномъ сообщеніи взимаютъ $\frac{1}{4}$ к. съ пуда или $1\frac{1}{2}$ р. за вагонъ, а въ прямомъ $1\frac{1}{2}$ к. или 9 р. за вагонъ—разница 7 р. 50 к.

высшій размѣръ платы по тарифу, большинство желѣзныхъ дорогъ отвѣчало отрицательно; нѣкоторыя объяснили, что переборы по этой причинѣ бываютъ рѣдко и только по неопытности вновь опредѣленныхъ агентовъ, а нѣкоторыя заявили, что такой порядокъ даже и повода ко взиманію высшей по тарифу платы дать не можетъ. Этому, однако, совершенно противорѣчить большинство заявленій о переборахъ на станціяхъ отправленія, заявленій, въ которыхъ какъ на одну изъ главныхъ причинъ переборовъ указывается именно на строгость дорогъ въ этомъ отношеніи ко своимъ служащимъ, которые тѣмъ естественнѣе стараются обезпечить себя на всякій случай переборомъ, что за послѣдній, отъ какихъ бы причинъ онъ не происходилъ, не полагается никакихъ, даже наиболѣе легкихъ дисциплинарныхъ мѣръ взысканія, на примѣръ замѣчанія или выговора.

Завѣдываніе тарифнымъ дѣломъ находится у насъ въ рукахъ правленій желѣзныхъ дорогъ, которыя, по собственному усмотрѣнію, устанавливають ту или другую классификацію и номенклатуру товаровъ и специализируютъ тарифы какъ имъ заблагоразсудится. И въ началѣ своего развитія, русскія желѣзныя дороги даже не вступали между собою въ соглашенія относительно принятія тѣхъ или другихъ общихъ правилъ по перевозкѣ товаровъ въ прямомъ сообщеніи. Вслѣдствіе этого грузоотправителямъ, желавшимъ отправить товаръ въ пункты, отстоящіе отъ нихъ въ разстояніи нѣсколькихъ желѣзнодорожныхъ линій, приходилось держать на конечныхъ станціяхъ смежныхъ дорогъ особыхъ коммисіонеровъ для

передачи грузовъ съ одной дороги на другую. По мѣрѣ увеличенія движенія, однако, и вслѣдствіе образовавшихся громаднхъ залежей товаровъ, по инициативѣ правительства, у насъ было приступлено къ устройству сначала частныхъ сѣздовъ представителей сосѣднихъ дорогъ, а потомъ и общихъ сѣздовъ представителей всѣхъ русскихъ дорогъ. Первый такой общій сѣздъ былъ созванъ въ 1869 году, а затѣмъ сѣзды стали повторяться ежегодно. Къ сожалѣнію, однако, правленія продолжали смотрѣть на тарифный вопросъ, какъ на исключительное внутреннее дѣло каждой дороги и постарались ограничить самыми тѣсными предѣлами вмѣшательство въ тарифное дѣло какъ сѣзда общаго, такъ и сѣздовъ группъ. Значеніе общаго сѣзда было сведено на самые ничтожные размѣры правиломъ о необходимости единогласія для рѣшенія того или другого вопроса, а частные сѣзды или сѣзды группъ, принявъ и это невозможное условіе, постарались еще болѣе ограничить себя въ пользу отдѣльныхъ дорогъ, собственно по отношенію къ тарифнымъ вопросамъ, которымъ было придано вездѣ значеніе исключительно внутренняго дѣла желѣзныхъ дорогъ. Не только рѣшать тарифные вопросы, а даже обсуждать ихъ стало дѣломъ крайне затруднительнымъ для сѣздовъ, такъ какъ представителю дорогъ было достаточно не пріѣхать на сѣздъ, чтобы затормозить такое дѣло по тарифному вопросу, на которое онъ не считалъ удобнымъ давать какое либо разъясненіе. Съ другой стороны нѣкоторыя мѣры Министерства Путей Сообщенія также не мало содѣйствовали упадку значенія

съѣздовъ; такъ на примѣръ, циркуляромъ Техническо-Инспекторскаго Комитета отъ 24-го Апрѣля 1873 года у завѣдывающаго дѣлами общаго съѣзда было отнято право «входить въ предварительный разборъ и подготовленіе вносимыхъ на съѣздъ вопросовъ». Значеніе съѣздовъ падало все болѣе и болѣе и дѣло дошло до того, что въ 1878 году Министерство прекратило назначеніе отъ себя представителя на съѣздъ и предоставило съѣзду выбирать предсѣдателя изъ своей среды. Такое отношеніе къ дѣлу министерства еще болѣе усилило главный недостатокъ существующихъ у насъ желѣзнодорожныхъ союзовъ и съѣздовъ: необязательность ихъ рѣшеній для дорогъ, нежелающихъ имъ подчиняться, необязательность, доходящая до того, что отдѣльная дорога группы можетъ принять рѣшеніе діаметрально противоположное рѣшенію всего съѣзда и тѣмъ разстроить общее дѣло группы.

Въ заключеніе нельзя не замѣтить, что если съѣзды совершенно безсильны для какихъ нибудь улучшеній въ тарифномъ и вообще желѣзно - дорожномъ дѣлѣ, они, напротивъ того, являются одаренными значительной жизненностью въ противоположномъ направленіи. Своею разрозненною дѣятельностью и притязаніями отдѣльныхъ дорогъ, ихъ составляющихъ, наши желѣзнодорожные союзы иногда являются лишь источникомъ новыхъ замѣшательствъ и только усиливаютъ существующую желѣзнодорожную неурядицу. Нельзя поэтому не признать извѣстной доли справедливости за слѣдующимъ мнѣніемъ, приведеннымъ по этому поводу въ докладѣ Рижско - Царицынской

подкомисіи: «Распоряженія сѣздовъ представляютъ смѣсь комбинацій различныхъ условій движенія грузовъ, выработавшихся какъ въ болѣе тѣсныхъ границахъ отдѣльныхъ группъ, такъ и на болѣе обширной почвѣ взаимныхъ сношеній между отдѣльными группами. Вслѣдствіе постояннаго измѣненія условій сообщенія, — предписанія, постановленія, тарифныя ставки, условія перевозки, долевыя таблицы и т. д. подвергаются въ средѣ союзовъ постояннымъ измѣненіямъ и дополненіямъ, получающимъ выраженіе въ многочисленныхъ служебныхъ приказахъ и прибавленіяхъ. Такимъ образомъ, въ средѣ разныхъ желѣзнодорожныхъ группъ и союзовъ происходитъ постоянно необыкновенная и дорогая дѣятельность. На эту работу расходуется постоянно огромная масса матеріала и рабочей силы, которая была бы сбережена для народнаго хозяйства и освободилась бы для производительнаго употребленія, если бы желѣзнодорожные тарифы имѣли однообразное устройство, такъ какъ тогда и самые сѣзды сдѣлались бы излишними» *).

*) Докладъ по тарифному вопросу, стр. 28.

II.

Данные о нашихъ желѣзнодорожныхъ тарифахъ, собранныя и обработанныя подкоммисіями.

Сущестующая на русскихъ дорогахъ система тарифовъ и въ особенности способы ея примѣненія вызывали повсюду, на всемъ пути слѣдованія подкоммисій, какъ видно изъ докладовъ, представленныхъ послѣдними, многочисленныя, разнообразныя и, въ этомъ нельзя сомнѣваться, по большей части совершенно основательныя жалобы и заявленія. Изслѣдованіе подкоммисій вполне подтверждало, что и въ отношеніи къ тарификаціи желѣзнодорожное дѣло находится у насъ въ крайне неудовлетворительномъ положеніи. Изслѣдованіе это было произведено, по возможности, тщательно; спрошено значительное число лицъ, которые откровенно высказались относительно тѣхъ неудобствъ, которыя онѣ терпятъ отъ нестройства желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Въ этихъ заявленіяхъ участвовали земства, города, биржевые комитеты и множество отдѣльныхъ производителей и торговцевъ.

§ 6 Условія,
при которыхъ
собирались
матеріалы.
Способы соби-
ранія и по-
вѣрки ма-
теріаловъ.

Заявленія сдѣланныя подкоммисіямъ устно и письменно, иногда съ приложеніемъ документальныхъ доказательствъ, были провѣряемы ими или во время объѣзда дорогъ, или впослѣдствіи по тарифамъ и по другимъ даннымъ. Кромѣ того, самые факты, на

которыхъ основывались заявленія, или сущность жалобъ нѣкоторыми подкоммисіями, какъ на примѣръ Петербургскою, сообщались вкратцѣ заинтересованнымъ правленіямъ, съ цѣлью получить отъ нихъ соотвѣтствующія объясненія и опроверженія.

Всего менѣе точныхъ данныхъ подкоммисіи могли собрать по вопросу о вліяніи, производимомъ установленіемъ тѣхъ или другихъ тарифовъ на народную промышленность и торговлю. Въ этомъ отношеніи подкоммисіямъ не могли доставить много указаній не только товаротправители, что вполне естественно, но, что гораздо болѣе удивительно, и сами желѣзнодорожныя общества. Последнее обстоятельство однако служитъ прямымъ доказательствомъ крайне неудовлетворительнаго состоянія, въ которомъ находится у насъ желѣзнодорожная статистика, а также той случайности или того эмпирическаго характера главнѣйшихъ мотивовъ, которыми руководствуются желѣзнодорожныя правленія въ своихъ тарифныхъ распоряженіяхъ.

§ 7 Обнару-
женные из-
слѣдованіемъ
существенные
недостатки
дѣйствую-
щихъ у насъ
тарифовъ.
Произволъ въ
тарификаціи
и отсутствіе
правитель-
ственного или
общественнаго
контроля.
Много-

Произведенныя изслѣдованія приводятъ къ убѣж-
денію, что, независимо отъ случайныхъ причинъ,
неустройство въ тарифномъ дѣлѣ, какъ и въ нѣко-
торыхъ другихъ отрасляхъ желѣзнодорожного хозяй-
ства, имѣетъ своимъ источникомъ первоначальную
постановку у насъ этого важнаго вопроса. Зло не
на поверхности только, а въ самомъ корнѣ, въ орга-
ническихъ недостаткахъ, присущихъ нашей тариф-
ной системѣ. Эти органическіе недостатки заклю-

чаются въ предоставленномъ желѣзнодорожнымъ правленіямъ произволѣ въ обложеніи тарифами, въ совершенномъ отсутствіи правительственнаго или общественнаго контроля, въ многочисленности, сложности, неравномѣрности, неясности и измѣнчивости нашихъ тарифовъ. Всѣ подкоммисіи въ своихъ докладахъ по тарифному вопросу единогласно свидѣтельствуютъ: 1) о неясности тарифовъ, доходящей до того, что сами агенты желѣзныхъ дорогъ затрудняются въ исчисленіи стоимости провоза грузовъ; 2) о неравномѣрности его по отношенію къ различнымъ мѣстностямъ, отраслямъ производства и видамъ торговли, а также по отношенію къ различнымъ категоріямъ производителей и торговцевъ; 3) объ отяготительности его для всѣхъ разрядовъ мелкаго производства; 4) о сравнительной высотѣ его; 5) о неправильностяхъ при взиманіи его, которыя не только вызываютъ лишній расходъ по эксплуатаціи, но и подвергаютъ нерѣдко искушенію честность желѣзнодорожныхъ агентовъ.

числен-
ность, слож-
ность и не-
ясность та-
рифовъ.

Впрочемъ, вопросъ о тарифѣ самъ по себѣ имѣетъ такую важность, что здѣсь не лишнее будетъ привести болѣе подробную характеристику положенія тарифнаго дѣла въ различныхъ районахъ, подвергшихся изслѣдованію. Съ этою цѣлью ниже группируются соотвѣтствующія краткія извлеченія изъ спеціальныхъ докладовъ по этому вопросу различныхъ подкоммисій.

Петербургская Подкоммисія выноситъ изъ своего изслѣдованія слѣдующее общее впечатлѣніе: «слож-

ность тарификаціи, происходящая отъ многочисленности различныхъ тарифовъ и отдѣльныхъ тарифныхъ постановленій, доходитъ до того, что почти нѣтъ возможности составить сколько нибудь ясный и удобопримѣнимый сводъ тарифовъ и классификацій, не только для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ въ государствѣ, но даже для дорогъ одной какой-либо группы. Тарифы нормальные, мѣстные, спеціальные, дифференціальные, тарифы прямаго сообщенія въ предѣлахъ одной группы, спеціальные тарифы по соглашенію между двумя или болѣе группами, наконецъ масса исключеній, разъяснительныхъ, дополнительныхъ и измѣняющихъ статей, все это на столько усложняетъ расчеты дорогъ какъ съ грузоотправителями, такъ и между собою, что не только публика и торговцы, но и сами агенты желѣзныхъ дорогъ съ трудомъ разбираются въ этомъ хаосѣ и безпрестанно впадаютъ въ ошибки, которыя потомъ исправляются на мѣстѣ доставки товаровъ и подають поводъ къ нескончаемымъ жалобамъ и претензіямъ. Весьма значительный процентъ, всѣхъ поданныхъ въ Петербургскую подкоммисію заявленій, касается именно различныхъ неправильностей при взиманіи тарифовъ и въ особенности всякаго рода переборовъ.

Не менѣе справедливы и жалобы на непостоянство многочисленныхъ спеціальныхъ тарифныхъ ставокъ, которыя мѣняются по произволу дорогъ, существовавъ иногда на столько непродолжительное время, что сбавкою (если дѣло идетъ о пониженіи тарифа) можетъ воспользоваться только то или дру-

гое лицо, хлопотавшее о такомъ измѣненіи тарифа. Къ этимъ сѣтованіямъ присоединяются и жалобы на отсутствіе всякой публікаціи тарифовъ или на несвоевременное опубликованіе ихъ, а также на трудности, сопряженные съ полученіемъ какихъ либо справокъ по тарифнымъ вопросамъ, трудности, которыя, между прочимъ, выражаются и въ томъ, что на многихъ, даже большихъ станціяхъ не имѣется вовсе въ продажѣ тарифныхъ таблицъ или книжекъ.

Не мало также жалобъ вызываютъ тѣ постановленія дорогъ по тарифнымъ вопросамъ, которыя такъ или иначе нарушаютъ равноправность грузоотправителей. И если въ этомъ отношеніи предъявляются иногда къ дорогамъ явно несправедливыя претензіи, какъ на примѣръ относительно неравенства тарифныхъ ставокъ для попутныхъ и повагонныхъ отправокъ, для мѣстнаго движенія и для большихъ разстояній въ прямомъ сообщеніи и т. п., то съ другой стороны есть и вполнѣ основательныя жалобы, и притомъ не только на частные случаи исключительныхъ преимуществъ, несправедливо предоставляемыхъ отдѣльнымъ лицамъ или торговымъ фирмамъ въ явный ущербъ другимъ, но и на общую, такъ сказать, неравноправность, создаваемую ничѣмъ серьезно не контролируемымъ и никакими разумными мотивами не умѣряемымъ стремленіемъ дорогъ къ собственной выгодѣ».

Съ своей стороны Харьковская подкоммисія приходитъ къ слѣдующему общему выводу: «Уже самое

поверхностное ознакомленіе съ существующими на изслѣдованныхъ подкоммисією дорогахъ тарифами приводитъ къ убѣжденію, что: а) тарифы устанавливаются, повидимому, произвольно и весьма различаются между собою на различныхъ дорогахъ раіона; в) что тарифныя ставки для большей части предметовъ нашей народной производительности высоки по сравненію съ цѣнностью товаровъ; с) что онѣ, кромѣ того, по отношенію къ главнѣйшимъ предметамъ перевозки, проходящимъ по необходимости большія пространства къ пунктамъ заграничнаго вывоза, оказываются еще болѣе обременительными; d) что для товаровъ мѣстной перевозки онѣ значительно возвышаются платою за нагрузку и выгрузку и другими дополнительными сборами, несоразмѣрно тяжело лежащими на каждую единицу груза при сравнительно незначительномъ пробѣгѣ грузовъ; е) что, кромѣ своей значительной высоты, тарифы крайне неуравнительны и весьма мало соотнобразуются съ относительною цѣнностью перевозимыхъ грузовъ и ихъ способностью къ обращенію (торговою обрабатываемостью); j) что они произвольно и часто измѣняются безъ соблюденія своевременнаго срока для объявленія и безъ означенія времени ихъ дѣйствія—обстоятельство, причиняющее огромныя потери торговли и производительности, отнимающее у лицъ торговаго и производительнаго классовъ всякую возможность вести дѣло съ правильнымъ экономическимъ расчетомъ; g) что въ силу преобладанія на большей части дорогъ Харьковскаго раіона движенія въ од-

номъ направленіи, введеніе весьма пониженныхъ тарифовъ для обратныхъ грузовъ представляетъ большое поощреніе и покровительство для перевозки иностранныхъ грузовъ, преимущественно предъ произведеніями нашей промышленности; h) что, будучи весьма различны на различныхъ дорогахъ и измѣняясь часто, тарифы для товаровъ, идущихъ въ прямомъ сообщеніи, чрезвычайно запутаны и не всегда могутъ быть точно вычислены даже агентами желѣзныхъ дорогъ, что даетъ поводъ къ переборамъ со всѣми ихъ неблагопріятными послѣдствіями для товароотправителей и неизбѣжными потерями, еще болѣе усиливающими обременительность тарифовъ. Кромѣ того, нельзя не упомянуть о томъ косвенномъ усиленіи обременительности тарифовъ, которое является слѣдствіемъ — а) продолжительнаго пролежанія товаровъ на станціяхъ, во время котораго проценты на капиталъ, представляемый цѣнностью грузовъ, пропадаютъ непроизводительно; и б) порчи и потери, происходящихъ вслѣдствіе залежей, перегрузки, расхищенія и т. п., увеличивающихъ общіе расходы отправителя и составляющихъ непроизводительный налогъ, ложащійся на отправителей и производителей“. Въ томъ же докладѣ Харьковской подкоммисіи приведено слѣдующее интересное заявленіе одного изъ опрошенныхъ подкоммисіею лица, г. Безпальцева. Относительно практикующагося въ настоящее время способа примѣненія новыхъ тарифовъ заявитель высказываетъ слѣдующее: «Возвышеніе тарифа не объявляется отправителямъ заблаговременно; даже

хлѣбъ, ввезенный на погрузный дворъ при существованіи болѣе дешеваго тарифа и не отправленный своевременно по винѣ администраціи дороги, входитъ въ категорію новаго груза и плата за провозъ взыскивается по новому тарифу». Возвышеніе тарифа на хлѣбные грузы, по мнѣнію заявителя, должно быть допускаемо въ виду особенно важныхъ причинъ и не должно зависѣть отъ одного постановленія желѣзнодорожнаго сѣзда какой либо группы желѣзныхъ дорогъ, потому что всякая подобная прибавка прямо ложится налогомъ на землевладѣльца. Для примѣра онъ беретъ возвышеніе тарифа по 3 коп. съ пуда за провозъ отъ Роменъ до Либавы; если взять средній урожай съ десятины въ 50 пудовъ, то эта прибавка выразится налогомъ на земледѣліе въ 1 р. 50 к. на десятину,—налогъ, въ 4 раза превышающій сумму всѣхъ приходящихся на десятину государственныхъ, земскихъ и частныхъ сборовъ.» Бремя это тяжело и не можетъ не парализовать платежныхъ средствъ населенія, почему заявитель и полагалъ бы, что всякое ходатайство правленій желѣзныхъ дорогъ о возвышеніи тарифовъ должно быть утверждаемо комитетомъ министровъ.

Въ томъ же смыслѣ высказывается о тарифахъ, существующихъ на дорогахъ Кіевскаго раіона, и коммисія, спеціально изслѣдовавшая этотъ раіонъ. Въ докладѣ ея говорится по этому поводу; „Ни одному изъ этихъ требованій (которымъ долженъ отвѣчать тарифъ: простота, ясность, однообразіе системы и т. п.) даже въ слабой степени не удовле-

творяютъ тарифы, существующіе на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. Извѣстно, что до послѣдняго времени не существовало никакихъ опредѣленныхъ правилъ относительно публикаціи какъ общихъ тарифовъ, такъ и отдѣльныхъ измѣненій въ нихъ; между тѣмъ перемѣны эти производятся очень часто, въ особенности въ спеціальныхъ тарифахъ. При обилии послѣднихъ тарифовъ, при зависимости ихъ отъ временныхъ соглашеній нѣсколькихъ дорогъ, при не-исправныхъ публикаціяхъ, которыя иногда появляются въ то время, когда новый тарифъ уже вошелъ въ силу, товароотправителю, при полномъ вниманіи, нѣтъ возможности услѣдить за колебаніями тарифовъ и составить заранѣе правильный расчетъ. Съ какимъ трудомъ соединено изученіе тарифовъ, лучшимъ доказательствомъ тому можетъ служить фактъ, что ихъ не знаютъ даже агенты желѣзныхъ дорогъ; это ведетъ къ постояннымъ переборамъ на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, а на нѣкоторыхъ изъ нихъ, какъ на примѣръ на Фастовской, существуетъ даже система приблизительной и, конечно, всегда высшей противъ дѣйствительной таксировки грузовъ. Начальники станцій и кассиры, не считая возможнымъ, вслѣдствіе разнообразія и постоянныхъ колебаній тарифовъ на различныхъ дорогахъ, сдѣлать правильный расчетъ и желая избѣжать недоборовъ, за которые они отвѣтственны, почти всегда и вполнѣ сознательно допускаютъ переборы».

Наконецъ, о многочисленности тарифовъ и происходящей отсюда сложности и запутанности расче-

товъ можно составить себѣ нѣкоторое понятіе по слѣдующимъ даннымъ, сообщаемымъ Рижско-Царынской подкоммисіею.

„По главнымъ линіямъ 1-й группы, кромѣ *пяти* мѣстныхъ тарифовъ“, говорится въ докладѣ этой подкоммисіи, «дѣйствуетъ *одинъ* тарифъ прямаго сообщенія, къ нему приложено *восемь* специальныхъ тарифовъ и *четыре* прибавленія. Изъ послѣднихъ каждое содержитъ значительное число дополненій и измѣненій по совершенно разнообразнымъ статьямъ.

Такихъ отдѣльныхъ постановленій заключается:

въ 1-мъ прибавленіи	21
„ 2 „	7
„ 3 „	3
„ 4 „	8

Итого 39 постановленій.

И такъ всего *шесть* тарифовъ, *восемь* специальныхъ тарифовъ и тридцать девять разъяснительныхъ, дополнительныхъ и измѣняющихъ статей.

Далѣе, первая группа имѣетъ разныя соглашенія со второй группой, у которой, кромѣ своего общаго тарифа, семьдесятъ специальныхъ тарифовъ, съ которыми приходится также справляться провозителямъ первой группы. Наконецъ, нѣкоторые грузы переходятъ на 1-ю изъ 3-й группы, напр. съ Донецкой дороги, такъ что приходится имѣть дѣло и съ тарифами 3-й группы.

Если сообразить все это вмѣстѣ, то легко дать себѣ отчетъ въ томъ, какая сложность расчетовъ

должна существовать при подобной многочисленности тарифных постановлений.

Лучшимъ доказательствомъ этой сложности можетъ служить, впрочемъ, слѣдующій фактъ.

Спеціальная коммисія, которая была учреждена отъ первой группы въ 1875 г. подъ предсѣдательствомъ Т. Совѣт. Рудницкаго для составленія возможно упрощеннаго свода тарифовъ и классификацій по дорогамъ первой группы и которая пыталась (какъ сказано въ протоколѣ ея) выработать раціональную сводную классификацію, убѣдилась, по тщательномъ изученіи предмета, что трудъ ея не только не могъ бы принести пользы, какъ это доказали, впрочемъ, уже прежніе опыты подобнаго рода, но по своей громадности (для одного прямого сообщенія надлежало бы сдѣлать болѣе 200.000 исчисленій) потребовалъ бы весьма значительныхъ расходовъ, а между тѣмъ не имѣлось бы вовсе ручательства въ сколько-нибудь приблизительномъ его примѣненіи. Самая сокращенность редакціи, принятая въ прибавленіяхъ, еще болѣе должна содѣйствовать трудности найти путеводящую нить въ этомъ тарифномъ лабиринтѣ. Что при такомъ положеніи дѣла человѣкъ неполнѣ посвященный во всѣ тонкости тарифной системы, долженъ не только встрѣчать крайнюю трудность, но даже часто будетъ поставленъ въ положительную невозможность опредѣлить, безъ помощи спеціалиста въ этомъ дѣлѣ, плату за провозъ извѣстнаго груза

между мѣстностями, лежащими на разныхъ линіяхъ, не подлежитъ сомнѣнію. *)

§ 8 Особен-
ные недостат-
ки тарифовъ
русскихъ же-
лѣзныхъ до-
рогъ въ ст-
ношеніи къ
номенклату-
рѣ товаровъ
и ихъ класси-
фикаціи.

Огромное большинство заявленій, сдѣланныхъ раз-
личнымъ подкоммисіямъ на всѣхъ безъ исключенія
желѣзныхъ дорогахъ, относится къ произвольности
существующей системы классификаціи и номенкла-
туры товаровъ, и къ находящемуся въ связи съ
этимъ органическимъ недостаткомъ нашихъ дорогъ
примѣненію тарифовъ на дѣлѣ, т. е. къ способамъ
взиманія ихъ, переборамъ и т. п.

Неправильности номенклатуры товаровъ, безъ ко-
торой невозможно справедливое и однообразное рас-
предѣленіе ихъ по разрядамъ или классамъ тарифа,
бросаются въ глаза при самомъ поверхностномъ срав-
неніи номенклатурныхъ списковъ на дорогахъ не
только различныхъ, но даже одной и той же группы.
Мало того, однѣ и тѣ же товары одною и тою же до-
рогою, вслѣдствіе ошибочной номенклатуры, относят-
ся къ разнымъ разрядамъ. Такъ наприимѣръ, на до-
рогахъ московскаго раіона, бумажная пряжа отнесена
ко второму разряду, а свѣтильная (таже сама пря-
жа) къ 1-му, огарки кислотные и селитряные, пред-
ставляющіе одинъ и тотъ же матеріалъ, отнесены
первые ко 2-му, а послѣдніе къ 3-му разряду; соль
англійская и глауберова—одинъ и тотъ же товаръ—
отнесены первая къ 5-му, а вторая къ 3-му разряду
и т. д. Въ прямомъ сообщеніи дѣло становится еще
хуже, такъ какъ здѣсь еще чаще, вслѣдствіе различ-

*) Докладъ по вопросу о жел. дор. тарифахъ, стр. 20—21.

ной номенклатуры, разные дороги одному и тому же товару даютъ разные названія и относятъ къ разнымъ классамъ тарифа, отчего происходитъ масса недоразумѣній и пререканій, которая очевидно можетъ быть устранена только введеніемъ однообразной номенклатуры на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Этотъ важный, въ особенности для тарифа прямаго сообщенія, вопросъ неоднократно поднимался на общихъ и частныхъ сѣздахъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, но до сихъ поръ не получилъ удовлетворительнаго разрѣшенія. Первый (въ 1869 г.) общій сѣздъ русскихъ дорогъ постановилъ было даже, что однообразное распредѣленіе товаровъ по классамъ на основаніи одной общей номенклатуры ихъ у насъ совершенно невозможно. Съ тѣхъ поръ только на дорогахъ I группы (въ 1875 году) была сдѣлана попытка составить однообразную классификацію и общій алфавитный списокъ товаровъ, но вслѣдствіе сохраненія массы спеціальныхъ тарифовъ и прежняго различія между тарифными и нетарифными, т. е. особо непоименованными станціями, попытка эта не принесла торговлѣ никакихъ существенныхъ облегченій. Далѣе, общему сѣзду 1877 года былъ представленъ сводъ тарифовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, составленный начальникомъ контроля сборовъ Харьковско-Николаевской ж. дороги; но сѣздъ, разсмотрѣвъ этотъ сводъ, призналъ бесполезнымъ его печатать, и вмѣстѣ съ тѣмъ избралъ особую комиссію, которой и поручилъ составить общую для русскихъ желѣзныхъ дорогъ но-

менклатуру товаровъ. Докладъ этой комисіи былъ представленъ съѣзду 1878 года. Коммисія номенклатуры не составила, но докладъ ея, тѣмъ не менѣе, изобилуетъ многими интересными данными; изучая его, можно составить себѣ наглядное понятіе о той безвыходной путаницѣ, которая царствуетъ у насъ въ области классификаціи и номенклатуры перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ товаровъ. Здѣсь будетъ достаточно указать на главные выводы, къ которымъ приходитъ комисія въ своемъ докладѣ:

«При многочисленности названій предметовъ, говорится въ этомъ докладѣ, представляемыхъ къ перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ, составленіе общей для всѣхъ дорогъ номенклатуры желѣзнодорожныхъ грузовъ равнялось бы составленію возможно полного перечня названія тѣхъ грузовъ».

«Опредѣлить число названій товаровъ, подлежащихъ включенію въ подобную номенклатуру, весьма трудно, что доказывается различіемъ числа товаровъ, включенныхъ въ существующіе на разныхъ дорогахъ алфавитные списки товаровъ. Такъ, напримѣръ, въ номенклатурѣ С.-Петербурго - Варшавской дороги заключается до 720 названій, въ номенклатурѣ Николаевской дороги болѣе 1000; въ тарифѣ прямаго сообщенія между Москвою и Ревелемъ — 606 названій; въ классификаціи товаровъ Московско-Курской дороги — 1289, въ алфавитѣ своднаго тарифа русскихъ желѣзныхъ дорогъ 2.254 и т. д.».

«Поэтому комисія пришла къ убѣжденію, что при существующемъ разнообразіи не только въ но-

менклатурахъ товаровъ, но и преимущественно при разнообразіи существующихъ на различныхъ дорогахъ классификацій товаровъ, составленіе общей номенклатуры на изложенныхъ выше основаніяхъ безъ согласованія вмѣстѣ съ тѣмъ по возможности классификацій товаровъ разныхъ дорогъ, лишь въ малой степени устраняя существующія затрудненія, не можетъ принести ожидаемой и желаемой дорогами пользы.

«Въ спискахъ товаровъ многихъ дорогъ заключаются многіе предметы одинаковыхъ названій и однородные, отнесенные къ различнымъ классамъ тарифа, между тѣмъ какъ повидимому для подобнаго различія въ классификаціи не представляется основаній. Такъ напримѣръ: дерево иностранное, въ чуркахъ и полѣньяхъ, отнесено на однѣхъ дорогахъ къ I классу, на другихъ ко II классу, на третьихъ къ III классу, также какъ и дерево красильное; тарифъ на известъ гашенную въ бочкахъ колеблется на различныхъ дорогахъ между $\frac{1}{6}$ и $\frac{1}{54}$ коп. съ пуда и версты; огарки кислотные перевозятся по тарифу I, II и III классовъ и по $\frac{1}{25}$, $\frac{1}{32}$ и $\frac{1}{40}$ коп. съ пуда и версты, также и поташъ значится въ классификаціяхъ различныхъ дорогъ въ числѣ товаровъ I, II и III классовъ. Смола жидкая на 19 дорогахъ отнесена къ III классу, на 16-ти ко II, на одной дорогѣ къ I классу и перевозится на прочихъ дорогахъ по слѣдующимъ тарифамъ $\frac{1}{27}$, $\frac{1}{30}$, $\frac{1}{35}$ и $\frac{1}{50}$ ». На этихъ соображеніяхъ комиссіи X-го Съѣзда дѣло однако пока и остановилось, и не перешло на практическую почву, если не

считать таковою то обстоятельство, что и XI Съездъ желѣзныхъ дорогъ, собиравшійся въ 1879 г., избралъ опять новую комиссію, на которую снова возложилъ выработать общую номенклатуру и классификацію товаровъ. Но, какъ справедливо говоритъ Управляющій Балтійскою желѣзною дорогою въ одной изъ записокъ поданныхъ въ Высшую Комиссію для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла «врядъ ли можно надѣяться, чтобы дороги (еслибъ даже и пришли къ точному соглашенію) держались выработаннаго однообразія, такъ какъ, вообще говоря, господствующія на дорогахъ тенденціи — варьировать тарифы часто и бесконечно. Если въ будущемъ не будетъ поставлено прочныхъ преградъ стремленію дорогъ бесконечно мѣнять свои тарифы, дороги скоро отступятъ отъ однообразія въ тарифной системѣ, и тогда вновь возникнутъ всѣ прежнія затрудненія при примѣненіи тарифовъ».

Но если главнѣйшіе недостатки нашихъ тарифовъ въ отношеніи къ номенклатурѣ товаровъ состоятъ во внѣшней неполнотѣ послѣдней, дающей широкій просторъ произвольному распредѣленію грузовъ по разрядамъ, и въ ея внутренней неправильности, выражающейся въ включеніи одного и того же товара, подъ различными названіями, въ различные классы, то наиболѣе существенные недостатки принятыхъ на нашихъ дорогахъ классификацій грузовъ могутъ быть сведены къ слѣдующимъ тремъ пунктамъ: а) основному разнообразію разрядовъ, что касается числа ихъ на различныхъ дорогахъ и содержанія каждаго

разряда, т. е. наиболее постоянно включаемыхъ въ каждый классъ предметовъ; б) произвольному переводу товаровъ изъ одного разряда въ другой; и с) неосновательности или немотивированности классификаціи съ двойной точки зрѣнія рыночной цѣнности товаровъ и условій ихъ производства и торговли ими.

Матеріалы по тарифному вопросу, собранные подкоммисіями, изобилуютъ рѣзкими примѣрами указанныхъ выше недостатковъ существующей на нашихъ дорогахъ системы классификаціи грузовъ. Ниже приводятся, на выдержку, нѣсколько такихъ фактовъ.

Громадныя затрудненія причиняются желѣзными дорогами развитію производства фарфора, фаянса и глиняныхъ издѣлій главнымъ образомъ вслѣдствіе отсутствія однообразной классификаціи и однообразной платы по разрядамъ на различныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Дѣйствительно, упомянутыя издѣлія относятся на различныхъ дорогахъ къ различнымъ классамъ, и плата за провозъ ихъ, а равно условія ихъ перевозки разнообразятся безъ всякой видимой причины отъ одной дороги къ другой. Такъ, напримѣръ, въ то время какъ на Николаевской дорогѣ фарфоръ и фаянсъ отнесены къ V классу со ставкою $\frac{1}{20}$ коп. съ пуда и версты, а глиняныя издѣлія къ VП классу со ставкою $\frac{1}{30}$ коп., на примыкающихъ къ Николаевской линіи Новоторжской и Новгородской дорогахъ фарфоръ и фаянсъ значатся въ I классѣ и возятся по $\frac{1}{12}$ коп., а глиняныя издѣлія во II и III классахъ и возятся по $\frac{1}{18}$ и $\frac{1}{24}$ коп.; на Нижегородской дорогѣ, принадлежащей тому же Главному Обществу и со-

ставляющей какъ бы продолженіе Николаевской линіи, тѣ же издѣлія отнесены къ I и III классамъ со ставками $\frac{1}{12}$ и $\frac{1}{24}$ и т. д. При этомъ, нѣкоторые дороги взыскиваютъ плату за нагрузку и выгрузку не смотря на то, что операціи эти производятся средствами самихъ отправителей; другія же дороги при одинаковыхъ условіяхъ отправки и перевозки, этой платы не взыскиваютъ, нѣкоторыя дороги допускаютъ переводъ провозной платы на получателя, другія же не допускаютъ и т. д.

Фабриканты и отправители раіона Шуйско-Ивановской дороги обращаютъ также вниманіе на цѣлый рядъ примѣровъ различной классификаціи однихъ и тѣхъ же товаровъ на Шуйско-Ивановской дорогѣ съ одной стороны и на Нижегородской и въ особенности Николаевской съ другой. Такъ, хромикъ (хромокислый кали) отнесенъ на Николаевской дорогѣ къ V, а на Нижегородской и Шуйско-Ивановской ко II классу; кальцинированная сода, бѣлильная известь, гарпіусъ или канифоль отнесены на Николаевской дорогѣ къ V, VI и VII классамъ, а на Шуйско-Ивановской ко II и III; машины на первой дорогѣ идутъ по V классу, а на второй по II; железо также отнесено на Николаевской дорогѣ къ гораздо болѣе низкому разряду и т. п.

Большая разница въ классификаціи однихъ и тѣхъ же товаровъ замѣчается и на скрещивающихся въ Гатчинѣ дорогахъ Балтійской и С.-Петербургско-Варшавской, что, очевидно, должно имѣть постояннымъ послѣдствіемъ то, что въ одномъ и томъ же

экономическомъ районѣ (напримѣръ отъ Нарвы и отъ Луги до Гатчино) за разстояніе большее взимается менѣе чѣмъ за разстояніе меньшее и наоборотъ (какъ извѣстно, уставами дорогъ это запрещается только по отношенію къ одной и той же дорогѣ; но для торговцевъ и отправителей сосѣднихъ мѣстностей собственно все равно, существуетъ ли такая неравномѣрность на одной и той же или на двухъ скрещивающихся дорогахъ). Такъ спиртъ на Балтійской дорогѣ отнесенъ къ IV-му классу, а на Варшавской къ I и II, крупа на первой дорогѣ къ V и VI, а на второй къ I, куле изъ подъ товара, керосинъ и масло деревянное на первой къ III, а на второй къ I, мука, рожь и овесъ на первой къ VI, а на второй къ III классу и т. д. Отсюда происходитъ также, что за провозъ, напримѣръ, 600 пудовъ соли изъ Нарвы до Гатчино за 107 верстъ платится 12 руб. 84 коп., а отъ Гатчино до Луги за 87 верстъ 21 р., или по заявленію Управленія Варшавской дороги, нынѣ 17 р. 40 коп.

При сравненіи тарифовъ дорогъ принадлежащихъ къ одной и той же и къ разнымъ группамъ, одинаково замѣчается коренное разнообразіе ихъ не только въ деталяхъ, но и въ общихъ чертахъ. Такъ, изъ сравненія тарифовъ Юго - Западныхъ дорогъ, Фастовской, Курско-Кіевской, Московско-Курской, Либаво-Роменской, С.-Петербурго-Варшавской и Николаевской видно, что на Фастовской дорогѣ принято для классификаціи грузовъ три разряда, на Московско-Курской 4, на Курско-Кіевской 5, на С.-Петербурго-Варшавской 6, на Юго-

Западныхъ 7, на Николаевской 8 разрядовъ. Для однихъ и тѣхъ же разрядовъ провозная плата на различныхъ дорогахъ также различна; такъ напри- мѣръ пятый разрядъ имѣетъ ставки на Юго-Запад- ныхъ дорогахъ $\frac{1}{45}$ коп., на Курско-Кіевской $\frac{1}{36}$, на Варшавской $\frac{1}{40}$, на Николаевской $\frac{1}{20}$ и т. п. Что же касается крайне неудовлетворительнаго распредѣ- ленія товаровъ по разрядамъ, отъ котораго зави- ситъ высота провозной платы, при чемъ одни и тѣ же грузы на однѣхъ дорогахъ зачислены въ самый высшій разрядъ, а на другихъ въ самый низшій, то въ дополненіе къ уже приведеннымъ фактамъ можно указать еще на слѣдующія несообразности. Глаубе- ровая соль перевозится на Курско - Кіевской дорогѣ по $\frac{1}{12}$, на Юго - Восточныхъ по $\frac{1}{18}$, а на Нико- лаевской почти вчетверо дешевле по $\frac{1}{40}$ коп. Деготь на Московско - Курской дорогѣ таксированъ по $\frac{1}{18}$, а на Николаевской втрое менѣе по $\frac{1}{40}$ к. Жернова и картофель на Юго-Западныхъ дорогахъ платятъ $\frac{1}{24}$, а на Московско-Курской вдвое менѣе: $\frac{1}{50}$ коп. Фотогенъ на Юго-Западныхъ дорогахъ перевозится по $\frac{1}{6}$, а на Николаевской по $\frac{1}{20}$. Лапти на двухъ до- рогахъ, принадлежащихъ одному и тому же Главному Обществу, платятъ на Варшавской $\frac{1}{18}$, а на Нико- лаевской почти вдвое $\frac{1}{30}$ съ пуда и версты. Сахаръ однѣми дорогами относится къ 3 разряду, другими къ 1 и 2; кислоты сѣрная, селитренная и соляная пе- ревозятся однѣми дорогами какъ вещества опасныя съ платою по $\frac{1}{6}$ коп. съ пуда и версты, тогда какъ другими при отправкѣ цѣлыми вагонами по $\frac{1}{25}$ и $\frac{1}{30}$

или въ 4—5 разъ дешевле. Изъ этихъ цифръ видно, что одни и тѣ же товары перевозятся на однѣхъ дорогахъ въ два, въ три раза и даже вчетверо дешевле чѣмъ на другихъ. Но это явленіе, какъ справедливо замѣчаетъ Кіевская подкоммисія, не можетъ быть объяснено иначе какъ произволомъ, между тѣмъ оно имѣетъ огромное вліяніе на промышленность. Производители, которымъ приходится перевозить свои продукты по высшимъ тарифамъ, поставлены въ менѣе выгодное положеніе и часто лишаются возможности выдерживать конкуренцію своихъ счастливыхъ соперниковъ, къ которымъ желѣзныя дороги относятся снисходительнѣе. Возьмемъ для примѣра сахаръ. По Юго-Западнымъ дорогамъ онъ перевозится по $\frac{1}{18}$ коп. съ пуда и версты, между тѣмъ какъ по другимъ дорогамъ по $\frac{1}{24}$ и $\frac{1}{30}$ коп. Очевидно, что заводы, расположенные по линіямъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ терпятъ весьма значительныя переплаты отъ высокихъ тарифовъ на этихъ дорогахъ сравнительно съ другими раіонами, не смотря на то, что изъ 20 милліоновъ пудовъ груза, доставляемыхъ желѣзнымъ дорогамъ свеклосахарнымъ производствомъ, весьма значительная часть проходитъ по Юго-Западнымъ линіямъ и что по своему значенію для Россіи свеклосахарное производство заслуживаетъ полного вниманія.

Вообще желѣзныя дороги не руководятся при классификаціи товаровъ ни ихъ удобствами въ отношеніи перевозки, ни цѣнностью ихъ, ни условіями ихъ производства и потребленія. Такъ, на примѣръ,

изъ числа поименованныхъ выше дорогъ, только на одной Московско-Курской жито перевозится по III, а жестяныя издѣлія по II классу; на остальныхъ линіяхъ оба товара таксируются по одному и тому же классу, между тѣмъ какъ очевидно, что удобства перевозки для желѣзныхъ дорогъ далеко не одинаковы, такъ какъ жито во много разъ вмѣстительнѣе жестяныхъ издѣлій, не говоря уже о томъ, что оно дешевле послѣднихъ. Тоже самое можно сказать относительно разобранныхъ и неразобранныхъ бочарныхъ издѣлій, которыя также таксируются по одному разряду.

Не болѣе обращаютъ желѣзныя дороги вниманія и на относительную цѣнность товаровъ, а также на способъ производства ихъ или назначеніе. Но съ примѣрами произвольной и крайне неуравнительной таксировки въ этихъ двухъ отношеніяхъ мы еще встрѣтимся когда будемъ говорить о высотѣ нѣкоторыхъ разрядовъ нашихъ тарифовъ.

Далѣе, къ числу недостатковъ принятой у насъ системы классификаціи слѣдуетъ еще отнести уже разсмотрѣнную выше неполноту и неправильность тарифной номенклатуры и сбивчивость и неосновательность самой классификаціи. О важности и значеніи перваго недостатка можно судить уже потому, что тарифы однѣхъ дорогъ включаютъ въ себѣ отъ 400—500 наименованій товаровъ, тогда какъ въ тарифахъ другихъ количество послѣднихъ простирается до 2000 и даже 2500. Такимъ образомъ первыми изъ сравниваемыхъ дорогъ, тарифъ которыхъ менѣе

на 2000 наименованій, вся эта масса непоименованныхъ товаровъ относится къ тому или иному разряду совершенно произвольно, по усмотрѣнію начальниковъ станцій или другихъ служащихъ, которые, желая избѣжать отвѣтственности за недоборъ провозной платы, относятъ ихъ, въ большинствѣ случаевъ, неправильно къ высшимъ разрядамъ. Во второмъ же отношеніи тарифы нашихъ дорогъ изобилуютъ самыми очевидными несообразностями. Такъ напримѣръ, по заявленію Московскаго Биржеваго Комитета, табакъ иностранный и издѣлія изъ него, цѣною отъ 40 до 400 руб. за пудъ, перевозятся въ одномъ разрядѣ съ русскимъ (махоркою), стоящимъ отъ 1 р. до 1 руб. 50 коп.; мытая шерсть овечья, коровья, козья и проч. отнесены въ одинъ разрядъ съ шелкомъ; мука крупчатая, пшеничная, ржаная и овсяная, рожь, овесъ и отруби отнесены къ одному разряду; точно также мѣдь и свинецъ и издѣлія изъ нихъ, желѣзо сортовое не въ дѣлѣ и чугуны отнесены къ IV разряду, а руды желѣзныя къ III, сахарный песокъ ко II, а сахаръ рафинадъ къ IV; пенька и издѣлія изъ нея, какъ-то: канаты, снасти, бичева ко II разряду, а вязка (самый дорогой сортъ бичевы) — къ III; къ этому же послѣднему разряду причислены и маты — издѣлія изъ веревокъ; сандалъ въ чуркахъ отнесенъ ко II разряду, а тертый къ III; индиго, стоящій до 150 руб. за пудъ, мѣдянка (17 р. 24 к.) и умбра (1 р. 50 к.) числятся въ одномъ разрядѣ. Но весь этотъ произволъ и всѣ эти несообразности, по справедливому замѣчанію Петербургской подкоммисіи, очень вредно отзываются

на интересахъ и производителей и торговаго сословія. Въ полученныхъ по этому поводу заявленіяхъ ясно сквозитъ недоумѣніе лицъ, которымъ нельзя отказать въ извѣстной компетентности по отношенію хотя-бы къ знанію рыночныхъ условій, регулирующихъ цѣнность даннаго продукта, недоумѣніе относительно того, какими мотивами могли руководствоваться пролегающія въ одной и той же мѣстности или непосредственно примыкающія другъ къ другу дороги, относя одинъ и тотъ же товаръ то къ I, то къ III или IV и V классамъ? Различная классификація тождественнаго продукта возможна и понятна, когда рѣчь идетъ о такихъ противоположностяхъ, какъ нашъ Сѣверъ или нашъ Югъ, какъ обширная область съ извѣстнымъ экономическимъ характеромъ и районъ съ характеромъ прямо противоположнымъ; при такихъ условіяхъ можно сослаться уже на различную цѣнность перевозимаго товара, отъ которой, какъ извѣстно, въ значительной степени зависитъ и цѣна провоза. Но въ большинствѣ случаевъ желѣзнодорожными управленіями руководятъ вовсе не такія основанія».

Указанныя недостатки тарифной классификаціи нашихъ желѣзныхъ дорогъ соединяются обыкновенно еще съ крайней неясностью тарифовъ, а это, вводя товаротправителей въ заблужденіе и подавая желѣзнодорожнымъ агентамъ поводъ къ произвольной таксировкѣ грузовъ, порождаетъ массу жалобъ и пререканій. Съ другой стороны, тѣ же разнообразіе и сбивчивость классификаціи составляютъ и главную

причину одного изъ существеннѣйшихъ недостатковъ нашей тарифной системы, именно такъ называемой измѣняемости расчетовъ. При нынѣшнемъ хаосѣ въ области классификаціи дорогамъ почти невозможно не прибѣгать къ этому, столь вредному для интересовъ торговли и промышленности средству огражденія себя отъ переборовъ со стороны агентовъ сосѣднихъ дорогъ; вслѣдствіе этого для всѣхъ грузовъ, для которыхъ не установлены спеціальныя тарифы прямаго сообщенія, каждая дорога отвѣчаетъ только за расчетъ въ пользу своей дороги, и предоставляетъ другимъ измѣнять расчеты; послѣдніе выводятся въ дорожныхъ документахъ, но только какъ неокончательные и подлежащіе исправленію на всѣхъ передаточныхъ станціяхъ и наконецъ на станціи назначенія.

Выше были разсмотрѣны органическіе или такіе существенные недостатки нашей тарифной системы, которые могутъ вполне исчезнуть только подъ условіемъ кореннаго измѣненія самыхъ основаній этой системы. Но недостатки эти отчасти сами порождаютъ, отчасти только сопровождаются массою различныхъ неправильностей и несообразностей въ области тарифа, исправленіе которыхъ можетъ быть достигнуто менѣе радикальными средствами. Къ числу такихъ гораздо легче исправимыхъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ весьма пагубно вліяющихъ на развитіе торговли и народнаго богатства недостатковъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ относятся преимущественно: 1) высота тарифовъ; 2) неправильности, допускаемыя въ дифферен-

6

ціальныхъ тарифахъ; 3) непостоянство или частая измѣняемость тарифныхъ ставокъ; 4) несоотвѣтствіе тарифовъ прямаго сообщенія съ тарифами внутренняго сообщенія и покровительство, оказываемое иностранной торговлѣ въ ущербъ отечественной; 5) неравномѣрность тарифа по категоріямъ отправителей и льготы, даваемыя отдѣльнымъ лицамъ; 6) неправомерности, допускаемыя въ публикаціи тарифовъ; 7) неправомерности при взиманіи тарифовъ. Къ освѣщенію этихъ сторонъ дѣла посредствомъ собранныхъ подкоммисіями данныхъ мы на слѣдующихъ страницахъ и переходимъ.

§ 9 Высота
желѣзнодорожныхъ та-
рифовъ.

Вопросъ о высотѣ тарифа сводится къ вопросу о несоразмѣрности многихъ тарифныхъ ставокъ, какъ въ мѣстномъ, такъ и въ прямомъ сообщеніи, съ цѣнностью перевозимыхъ товаровъ и съ тарифами на однородные предметы.

Къ вызываемыми высокими тарифами непрерывнымъ жалобамъ подкоммисіямъ приходилось относиться съ особенною осторожностью и значительною долею критики. Какъ справедливо замѣчаетъ петербургская подкоммисія (Докладъ, стр. 11), желаніе низкихъ тарифовъ весьма естественно и законно въ каждомъ разрядѣ грузоотправителей; но желѣзныя дороги, очевидно, далеко не всегда могутъ удовлетворять такимъ желаніямъ. Право держать тарифы на высотѣ, которая-бы покрывала по крайней мѣрѣ издержки эксплуатаціи и ремонта, несомнѣнно принадлежит до-

рогамъ и составляетъ даже одну изъ первыхъ обязанностей управленій ихъ по отношенію къ акціонерамъ, а въ случаѣ правительственной гарантіи, и по отношенію къ правительству. Но бываютъ также случаи, когда высокій тарифъ сохраняется по совершенно другимъ побужденіямъ, ничего общаго съ указанной выше благоразумной экономіей не имѣющимъ. Иногда извѣстный тарифъ не только значительно превышаетъ ту долю общихъ издержекъ (съ 0/0 на капиталъ и погашеніемъ), которая по справедливости должна была бы причитаться на него, но и не находится ни въ какой соразмѣрности ни съ цѣнностью продукта, ни съ тарифами на другіе предметы. Подобные тарифы существуютъ большей частью или потому, что желѣзная дорога мало интересуется извѣстнымъ разрядомъ товаровъ, или потому, что эти товары, не смотря на произвольную высоту тарифа, все таки не могутъ миновать дороги, или наконецъ потому (въ прямомъ сообщеніи), что нѣсколько дорогъ не сумѣли согласиться между собою относительно однообразной тарификаціи даннаго предмета».

Приведемъ теперь нѣсколько примѣровъ высокихъ тарифовъ, не сообразованныхъ ни съ цѣнностью перевозимаго товара, ни съ способомъ его производства или назначеніемъ, ни съ издержками перевозки или провозною платою за однородные предметы.

Изъ записки, подданной высшей Коммисіи Обществомъ для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ по вопросу о затрудненіяхъ, встрѣчаемыхъ перевозкою соли, явствуется между прочимъ, что на

нѣкоторыхъ дорогахъ, въ томъ числѣ на С.-Петербурго-Варшавской, провозная плата соли несоразмѣрно высока. Общество для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ какъ на причину, затрудняющую перевозку русской соли въ сѣверо-западный край, указываетъ на то, что кромѣ взиманія всѣми дорогами за нагрузку и выгрузку по 6 рублей съ вагона даже тогда, когда эти операціи производятся средствами хозяевъ товара, за провозъ соли взимается еще и слишкомъ высокая плата, доходящая на иныхъ дорогахъ до $\frac{1}{30}$ к. съ пуда и версты. Въ концѣ 1879 г. правленіемъ Московско-Брестской желѣзной дороги обѣщано пониженіе до $\frac{1}{65}$ к. Между тѣмъ на южныхъ желѣзныхъ дорогахъ, услугами которыхъ солепромышленники, не завязавшіе еще торговыхъ сношеній съ крымскими производителями, не пользуются, тарифъ за провозъ соли нѣсколько болѣе $\frac{1}{80}$ коп., а Либаво-Роменская дорога вызывается на уменьшеніе тарифа до $\frac{1}{90}$ на соль *иностранную*, которая не входитъ въ виды лицъ, желающихъ распространенія отечественной соли. Если, говорится далѣе въ запискѣ, Либаво-Роменская дорога находитъ возможнымъ уменьшеніе платы до $\frac{1}{90}$ коп., то послѣдняя не можетъ быть убыточною и для остальныхъ дорогъ, тѣмъ болѣе, что съ открытіемъ новаго и столь обширнаго рынка для сбыта русской соли, какъ Сѣверо-Западный край, онѣ получаютъ громадный новый грузъ, на который не рассчитывали и на который, безъ пониженія тарифа, и рассчитывать не могутъ. На передвиженіе 15.000,000 пудовъ потребно 25.000 вагоновъ, передвиженіе коихъ

на разстояніи до центра сѣверо-западнаго края 1.621 вер. дастъ свыше $2\frac{1}{2}$ милліоновъ рублей, такъ что главная прибыль отъ предпріятія пойдетъ въ раздѣлъ между обществами желѣзныхъ дорогъ.

До какой степени желѣзныя дороги не обращаютъ вниманія на цѣнность товаровъ, видно изъ того, что на весьма многихъ изъ нихъ (и между прочимъ на дорогахъ, изслѣдованныхъ Кіевскою подкоммисіею) по первому разряду, на ряду съ шелковыми издѣліями, индиго и другими очень цѣнными товарами перевозятся такіе продукты, какъ бумага всѣхъ сортовъ, вермишель и макароны, грива конская, шерсть, деревянные издѣлія, дробь, жестъ, кожевенныя издѣлія, колеса съ шинами, олово, овчинныя тулупы, свиты крестьянскія, свѣчи, соль въ пачкахъ, телѣги, улья пчельные, щетина, экипажныя части, юфть. Такимъ образомъ, высшая провозная плата ($\frac{1}{12}$ к.) одинаково взимается съ товаровъ, стоящихъ нѣсколько десятковъ, даже сотенъ рублей за пудъ и съ самыхъ дешевыхъ. Еще менѣе обращаютъ желѣзныя дороги вниманія на способы производства товара, его назначеніе и т. п. Большинство предметовъ кустарнаго производства таксирруется по первому разряду, предметы первой необходимости для крестьянскаго хозяйства перевозятся по одной цѣнѣ съ предметами роскоши. Желѣзная дорога, какъ справедливо замѣчаетъ по этому поводу Кіевская подкоммисія, взимаетъ одинаковую плату (конечно пропорціонально вѣсу) за роскошную шелковую или шерстяную матерію, за атласный ботинокъ и за крестьянскую свиту, полушубокъ и ва-

ленки, за французскую перчатку и за простую рукавицу, не смотря на, то что предметы первого рода не только во много разъ дороже, но и несравненно легче. Не болѣе обращено вниманія на такіе предметы, которые безусловно необходимы во всякомъ производствѣ, на желѣзныя и мѣдныя издѣлія, начиная съ гвоздей, канатовъ и рогожи, составляющихъ всегдашнюю принадлежность всякой упаковки. Всѣ эти товары таксированы по высшимъ разрядамъ. Наконецъ и перевозка сырья, предназначеннаго для фабричной переработки, какъ то: волоса, шерсти, глины, кости и т. п. обходится также дорого и непропорціонально ихъ цѣнности, какъ и перевозка различныхъ отбросковъ фабрикаціи. Вслѣдствіе этого нерѣдко фабриканты, даже вблизи желѣзныхъ дорогъ, избѣгаютъ послѣднихъ и предпочитаютъ доставлять сырье на фабрики на лошадяхъ. Такъ на примѣръ, клинцовскіе фабриканты заявили Харьковской подкоммисіи, что покупая въ Харьковѣ и Полтавѣ въ значительномъ количествѣ испанскую шерсть грязную, овчину испанскую рѣзаную и палую, и русскую шерсть мѣстную, они обыкновенно отправляютъ ее гужемъ съ извозчиками, и только по недостатку таковыхъ вынуждены бываютъ отправлять по желѣзной дорогѣ чрезъ Ворожбу и Бахмачъ на Тереховку, для дальнѣйшей доставки въ Клинцы. Какъ на причину того, что они избѣгаютъ отправки по желѣзной дорогѣ, они указываютъ на высоту и несоразмѣрность тарифа. Именно, всякая испанская шерсть и овчина и мѣстная русская одинаково причислены къ I классу,

тогда какъ цѣна мытой испанской обыкновенно доходитъ до 40 р., а грязной только до 12 р. за пудъ; тоже самое можно сказать и объ овчинѣ, изъ одного пуда которой намывается шерсти не болѣе 13 фунтовъ. Цѣна же русской мытой шерсти доходитъ до 10 руб. сер. Клинцовскіе фабриканты поэтому считаютъ справедливымъ, чтобы эта разница въ цѣнѣ была принимаема въ соображеніе при таксировкѣ разныхъ сортовъ шерсти; для увеличенія привоза этихъ матеріаловъ по желѣзной дорогѣ они предлагаютъ причислить къ 3 разряду испанскую шерсть грязную и овчину, какъ матеріалы необработанные, и русскую шерсть мытую, какъ стоящую въ 4 раза дешевле таковой же испанской. О томъ же фактѣ свидѣтельствуетъ Московская подкоммисія по отношенію къ Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ. Шерсть на всемъ протяженіи линіи возятъ въ Харьковъ на фурахъ; въ прошломъ году Алексѣевъ отправилъ въ Харьковъ 500 фуръ и другой отправитель 100 фуръ. За доставку шерсти до Харькова на фурахъ съ Ростова на Дону берутъ 20 коп. въ сутки, а по желѣзной дорогѣ 26, а съ подвозомъ и отвозомъ на станцію 28 к., причемъ на фурахъ шерсть идетъ 16 дней, а по желѣзной дорогѣ отъ 3 до 15 дней. Въ нынѣшнемъ году отправляли и рыбу на лошадяхъ; такимъ же способомъ перевозится и каменный уголь прямо въ Ставрополь. Наконецъ даже пряники и карамель изъ Харькова въ Ростовъ возятъ постоянно на фурахъ. (Путевой журналъ Моск. подком. стр. 144). Не менѣе характеристично и за-

явленіе Харьковскихъ купцовъ, что до проведенія желѣзной дороги товаръ изъ Москвы въ Харьковъ возили въ 12 дней по 30—40 коп. за пудъ; теперь же товаръ идетъ по желѣзной дорогѣ 11 дней и провозъ его обходится 70 коп. (тамъ же, стр. 116).

Приведемъ еще нѣсколько фактовъ, доказывающихъ, на сколько высокіе тарифы, въ связи съ общимъ неустройствомъ нашего желѣзнодорожнаго хозяйства, пагубно отзываются на интересахъ самихъ желѣзныхъ дорогъ. Одна изъ южныхъ дорогъ, наименѣе удовлетворяющая потребностямъ пересѣкаемой ею мѣстности, есть безъ сомнѣнія Харьковско-Николаевская. Медленное и затруднительное передвиженіе грузовъ по ней постоянно вызывало громкія жалобы, и само управленіе дороги признаетъ справедливость послѣднихъ, приводя въ свое оправданіе недостатокъ перевозныхъ средствъ, слабую пропускную способность, ошибочное первоначальное устройство дороги и т. п. Какъ бы то ни было, однако, неустройство по этой части Харьковско-Николаевской дороги побудило Харьковскую подкоммисію изучить этотъ вопросъ болѣе подробно, посвятивъ ему особый докладъ, который такъ и озаглавленъ: «О причинахъ неудовлетворительной перевозки грузовъ по Харьковско-Николаевской дорогѣ».—Подкоммисія въ этомъ докладѣ, между прочимъ, указываетъ на цѣлый рядъ продуктовъ (каменный уголь, крымская соль, камень для мощенія, известнякъ, фарфоровая глина) которые вовсе не перевозятся, не смотря на свое изобиліе, или перевозятся въ самыхъ ничтожныхъ раз-

мѣрахъ, вслѣдствіе чрезмѣрно высокаго тарифа. Подкомисія говоритъ далѣе: «Нельзя здѣсь умолчать еще объ одномъ предметѣ, котораго чуждается желѣзная дорога: въ ея районѣ, именно въ Кривомъ Рогѣ, находится отличнаго качества *шиферъ*, вполне годный для крышъ, графитъ, красный карандашъ и охра—ихъ не перевозитъ желѣзная дорога, тогда какъ милліоны пудовъ шифера могли бы отправляться въ Харьковъ, Полтаву и по Днѣпру изъ Кременчуга въ Кіевъ, и сама желѣзная дорога могла бы имъ воспользоваться для покрытія своихъ зданій и замѣнила бы толь, мало для этого годный, но тарифъ на перевозку минеральныхъ грузовъ назначенъ несоразмѣрно высокій; за пудо-версту кровельнаго шифера $\frac{1}{16}$ коп., графита $\frac{1}{12}$ коп.; конечно, по такой цѣнѣ никто не согласится отправлять ихъ. Харьково-Николаевская дорога могла бы не нуждаться въ обратныхъ грузахъ, но для этого требуется, чтобы ея сношенія съ Днѣпромъ были болѣе тѣсныя, а главное нужно, чтобы у ней были агенты, вполне изучившіе условія торговли и мѣстныхъ промысловъ, и знакомые съ естественными богатствами края. Правда, что желѣзная дорога не отказывается въ пріемѣ товаровъ, принимаетъ охотно или неохотно то, что подвозится къ станціи, но сама, подобно другимъ дорогамъ, не ищетъ грузовъ. Она охотно перевозитъ мануфактурные и вообще товары высшихъ разрядовъ съ высокимъ тарифомъ и не интересуется перевозкою такихъ матеріаловъ, которые оплачиваются въ размѣрѣ $\frac{1}{40}$ — $\frac{1}{60}$ съ пудо-версты.

Эти дешевые грузы, несмотря на низкій тарифъ, могли бы доставить вѣрную и прибыльную работу дорогѣ и наполнили бы ея пустые вагоны, движущіеся непроизводительно на сѣверъ.

Общество Харьково-Николаевской дороги справедливо утверждаетъ, что, отправляя въ большихъ массахъ хлѣбъ въ Николаевъ, не находитъ грузовъ для обратныхъ поѣздовъ по направленію къ сѣверу и потому вагоны его возвращаются пустыми, но оно упускаетъ изъ виду, что весьма значительное количество грузовъ и даже мануфактурныхъ товаровъ отправляется гужемъ помимо рельсоваго пути. Съ открытіемъ желѣзной дороги гужевой извозъ не совсѣмъ упраздненъ, онъ даже соперничаетъ съ желѣзною дорогою, особенно на небольшихъ разстояніяхъ, довольно успѣшно. Такимъ образомъ, множество шерсти, мануфактурныхъ и вообще ярмарочныхъ товаровъ перевозится гужемъ изъ Харькова въ Полтаву на Ильинскую ярмарку; въ январѣ, іюнѣ, августѣ, октябрѣ тѣ же товары привозятся гужемъ въ Харьковъ изъ Сумъ, Полтавы и окрестныхъ мѣстъ на разстояніи 100—200 верстъ. Въ печатной запискѣ, приложенной къ докладу Николаевской Городской Управы объ устройствѣ Николаевского порта, отпускъ хлѣбныхъ грузовъ изъ порта въ 1878 году опредѣленъ въ 3.778.000 четвертей и подвозъ ихъ былъ слѣдующій: по желѣзной дорогѣ 2.085,241. по каботажному и рѣчному судоходству 31,095 четв. всего обоими путями 2.116,336 четв.; поэтому надобно полагать, что гужемъ было

привезено хлѣба до 1.661.664 четв. Такое заключеніе можетъ показаться сомнительнымъ, но его подтвердили представители Николаевской торговли на совѣщаніи, бывшемъ въ городской Управѣ, совместно съ членами подкоммисіи. Одинъ изъ крупныхъ землевладѣльцевъ, Г. Осиповъ заявилъ, что, проживая въ 30 верстахъ отъ станціи Новый Бугъ, онъ отправляетъ весь свой хлѣбъ гужемъ въ Николаевъ на разстояніе 200 верстъ, тоже подтвердили и другіе хлѣбные торговцы. Александрійскій городской голова, явившись съ уполномоченными отъ городского общества на станцію Протопоповку, заявилъ, между прочимъ, что изъ Александріи, города лежащаго въ 10 верстномъ разстояніи отъ желѣзной дороги, весьма много хлѣба отправляется на воловыхъ подводахъ въ Николаевъ (240 верстъ), съ платою до 30 коп. съ пуда. Г. Риттеръ, управляющій имѣніемъ князя Кочубея, сообщилъ подкоммисіи, что чумаки Ахтырскаго и Богодуховскаго уѣздовъ проѣзжаютъ лѣтомъ большими партіями чрезъ имѣніе князя «Чутово», находящееся вблизи ст. Искровка. Они везутъ колеса, ободья, клепку на югъ, а оттуда возвращаются съ солью и рыбою; особенно же, по словамъ Г. Риттера, извозъ этотъ усилился въ послѣдніе два года. И такъ, даже на довольно значительныхъ разстояніяхъ, хотя бы свыше 300 в., фурщики въ лѣтнее время находятъ возможность конкурировать съ желѣзною дорогою!

Тѣже явленія встрѣчаются въ большей или меньшей степени, почти на всѣхъ дорогахъ. Такъ,

чтобы привести еще одинъ примѣръ, существующая въ нижней и средней части Бессарабіи значительная торговля скотомъ производится не по желѣзной, а по грунтовымъ дорогамъ, вслѣдствіе крайней высоты тарифа юго—западныхъ желѣзныхъ дорогъ (Бессарабскій и Одесскій участки); перевозка на 200 верстномъ разстояніи обходится въ 7 руб. съ головы; вывозится рогатый скотъ и овцы; отпускъ производится чрезъ Одессу въ Константинополь, но наибольшая часть идетъ въ Австрію чрезъ Новоселицы; при болѣе же выгодныхъ размѣрахъ тарифа, несомнѣнно могли бы дѣлать отправки на Волочискъ или же изъ Казати въ Одессу. Не менѣе высокъ тарифъ и на бессарабское вино, черносливъ, орѣхъ, табакъ и т. п., которые, вслѣдствіе этого, доходя до Петербурга, почти удешажаются въ цѣнѣ.

§ 10 Дифференціаль-
ные тарифы.

Дифференціальные тарифы представляютъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ массу несообразностей и неправильностей, которыя, однако, всѣ могутъ быть сведены, по двумъ главнымъ видамъ этихъ тарифовъ, къ неправильностямъ: а) дифференціальныхъ тарифовъ по разстоянію и б) дифференціальныхъ тарифовъ по направленіямъ. Недостатки перваго рода влекутъ за собою несправедливое обложеніе однѣхъ мѣстностей или однѣхъ категорій товароотправителей въ пользу другихъ, а недостатки втораго рода, сверхъ того, имѣютъ еще послѣдствіемъ искусственное отклоненіе грузовъ на дальнѣйшія линіи и искусственное же из-

мѣненіе существующихъ тарифныхъ путей и устанавливаютъ границы экономическихъ раіоновъ.

Матеріалы, собранные подкоммисіями, изобилуютъ примѣрами такого вреднаго, для отдѣльныхъ отраслей промышленности и для интересовъ всей страны, дифференцірованія тарифа. Приведемъ здѣсь нѣсколько фактовъ такого рода.

На Нижегородской дорогѣ, перевозка соли отъ Москвы до Владиміра на разстояніи 177 вер. обходится одинаково дорого какъ и перевозка этой же соли отъ Москвы до Нижняго-Новгорода, на разстояніи 410 в. На той же дорогѣ за хлопокъ платятъ отъ Владиміра до Москвы (разстояніе 233 верст.) по 11 коп. съ пуда, между тѣмъ какъ отъ Ревеля до Москвы, за разстояніе вчетверо большее (904 в.) за тотъ же продуктъ платятъ только вдвое болѣе, именно 21 к. съ пуда, что сильно вредитъ владимірскимъ фабрикантамъ въ конкуренціи ихъ съ московскими. За многіе товары обыкновенной цѣнности и вѣса, отправляемые изъ Нижняго въ Вязники (118 верст.) и въ Москву (410 верст.) не дѣлается никакого различія въ пропорціональномъ взысканіи провозной платы. При отправленіи крупчатки изъ Сейма въ Москву (363 вер.) взимается тоже, что и при отправленіи ея въ Москву изъ Нижняго-Новгорода (410 верст.) и т. п. *На С.-Петербурго-Варшавской дорогѣ* провозъ 1 пуда сахара рафинада изъ Варшавы до Петербурга (1044 версты) обходится въ 47 коп., а до Луги (916 вер.) тотъ же сахаръ платитъ 65 коп. Дифференціальные

тарифы Варшавской дороги возбуждают жалобы торговцевъ промежуточныхъ станцій и съ другой стороны, именно тѣмъ, что слишкомъ низкими ставками исключительно для грузовъ, идущихъ въ прямомъ сообщеніи за границу, и преимущественно въ прусскій портъ Кенигсбергъ (хлѣбные грузы), дорога парализуетъ торговлю различныхъ внутреннихъ пунктовъ, такихъ городовъ, напримѣръ, какъ Ковно, Гродно и проч., отвлекая товары отъ прежнихъ путей ихъ, а также отъ болѣе выгоднаго, съ общегосударственной точки зрѣнія, направленія въ русскіе прибалтійскіе порты. Такъ, напримѣръ, ковенскіе купцы жалуются, что древнее торговое значеніе ихъ города, зависѣвшее отъ соединенія его двумя большими рѣками Нѣманомъ и Виліей со многими плодородными мѣстностями Имперіи, быстро падаетъ въ послѣднее время, вслѣдствіе того, что Варшавская дорога установленіемъ чрезвычайно пониженныхъ тарифовъ, для грузовъ идущихъ за границу, совершенно убила конкуренцію водяныхъ путей; при этомъ ставки дифференціальнаго тарифа рассчитаны такъ, что хлѣбъ, напримѣръ, отправляемый изъ Орла или Бахмача, обходится по прямому сообщенію въ Кенигсбергъ дешевле, чѣмъ по существующему тарифу изъ тѣхъ же мѣстъ въ Ковно; а это совершенно подрываетъ всякую возможность получить изъ болѣе отдаленныхъ мѣстъ хлѣбные грузы по желѣзной дорогѣ въ Ковно для отправки ихъ затѣмъ водою за границу.

Юго-Западные дороги, посредствомъ пониженныхъ

дифференціальныхъ тарифовъ, стараются отвлечь хлѣбные грузы Курской губерніи, естественно тяготѣющіе одной половиной къ Николаевскому порту, а другой къ Рижскому или Либавскому, отъ этихъ портовъ къ Одессѣ и Кенигсбергу. Къ какимъ несообразностямъ ведетъ это стремленіе, видно изъ слѣдующихъ фактовъ. По Одесскому направленію желѣзныя дороги взимаютъ отъ Курска до Одессы за 1055 верстъ 21,61 коп. съ пуда хлѣба, а отъ ст. Бровары до Одессы за 640 верстъ 21,85 коп. съ пуда. Такимъ образомъ для курскихъ отправителей провозъ на протяженіи всей Курско-Кіевской линіи оказывается даровымъ по сравненію съ отправителями южной части Черниговской губерніи. Далѣе, понижая постепенно тарифъ по направленію къ Курску, Курско-Кіевская и Юго-Западные дороги дошли до того, что назначили провозную плату для болѣе отдаленныхъ станцій ниже, нежели для ближайшихъ. До Одессы отъ Броваровъ за 640 верстъ взимается 21,83 к., отъ Кіева за 613 верстъ—19,18 коп., а отъ Ворожбы за 890 верстъ всего 17,75. Тоже самое повторяется и по направленіямъ къ Кенигсбергу и Радзивилову. До Граева отъ Курска (чрезъ Кіевъ-Брестъ) за 1246 верстъ взимается за вагонъ 141 руб. 72 к., отъ Новоселокъ же за 1097 верстъ 151 руб. 66 коп.; отъ Кіева до ст. Дейчъ—Эйлау за 1365 верстъ провозная плата назначена въ 106 руб. 20 коп. отъ вагона, т. е. $\frac{1}{80}$ к. съ пуда; а въ тоже время отъ станцій Юго-Западныхъ дорогъ до станцій Варшаво-Вѣнской дороги тарифа прямого сообщенія вовсе нѣтъ, вслѣдствіе со-

глашенія Юго-Западныхъ дорогъ съ Варшавско-Вѣн-ской дорогою и дорогой Карла—Людвига о томъ, чтобы направлять всѣ грузы на эту послѣднюю дорогу. Еще болѣе замѣчательнъ исключительный тарифъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ ст. Граево до Кіева, вступившій въ силу съ 20 іюля 1870 г., и имѣвшій цѣлью парализировать, въ пользу Германскихъ дорогъ, вліяніе русскихъ таможенныхъ пошлинъ на провозимые товары. Юго-Западные желѣзные дороги понизили тарифъ для иностранныхъ товаровъ въ 3, 4 и даже въ 7 разъ противъ тарифа для тѣхъ же товаровъ внутренняго производства и такимъ образомъ уничтожили для многихъ привозныхъ товаровъ всякое значеніе таможенной пошлины, а на нѣкоторые товары выдали даже премію сверхъ пошлины. Такъ наприм., на мѣдь въ листахъ таможенная пошлина назначена въ 60 коп. съ пуда; но вслѣдствіе пониженія тарифа для привозной мѣди на разстояніи 804 верстъ отъ Граева до Кіева съ 56 к. до 17 к. съ пуда, она превратилась въ 21 коп. Такая же скидка въ 39 к. съ пуда сдѣлана для привозныхъ изъ за границы красокъ и красильныхъ веществъ, латуни, олова, пряжи всякой, за исключеніемъ бумажной; скидка въ 44 к. съ пуда (съ 56 до 12) сдѣлана для иностраннаго холста, товаровъ изъ юфты; скидка въ $47\frac{3}{4}$ коп. (съ 56 до $8\frac{1}{4}$ к.) сдѣлана для жести бѣлой, мрамора и лабрадора, свинцовыхъ, цинковыхъ и чугунныхъ издѣлій. Той же политики противодѣйствія по таможеннымъ пошлинамъ, установленнымъ государствомъ съ цѣлью покровительства русской промышленности,

придерживаются и многія другія дороги. Такъ поступаютъ на примѣръ и различныя сѣверныя дороги, идущія отъ Ревеля къ Москвѣ. Московскій биржевой комитетъ, по крайней мѣрѣ, собралъ на этотъ счетъ весьма любопытныя данныя и представилъ высшей комисіи чрезвычайно интересный списокъ болѣе 40 различныхъ категорій весьма важныхъ товаровъ, которые, когда привозятся изъ англійскихъ гаваней прямо въ Москву чрезъ Ревель, платятъ весьма низкій тарифъ, а когда идутъ тѣмъ же, или обратнымъ путемъ, то таксируются сравнительно очень высоко. Такъ, хлопокъ по привозу платитъ 36 коп., а по вывозу 70 коп. съ пуда; телячьи шкуры по привозу 46, а по вывозу 89, хмѣль 67 и 96, кофе 59 и 81, полотно 49 и 76, свѣчи стеариновые 56 и 72, мануфактурные товары 63 и 91 рогожа 41 и 63 пушной товаръ 78 и 101, чай 51 и 87, шелки 72 и 101, шерсть 56 и 86 и т. д.

Либавская дорога имѣетъ въ прямомъ сообщеніи низкій дифференціальный тарифъ только для Либавы; къ товарамъ же, идущимъ на промежуточныя станціи, примѣняется мѣстный высокій тарифъ, хотя бы эти товары проходили и большее разстояніе. Вслѣдствіе этого, хлѣбъ, на примѣръ, въ сѣверныхъ частяхъ Либавской дороги никогда не можетъ быть дешевъ, и отправители принуждены прибѣгать къ нѣсколькимъ страннымъ средствамъ удешевленія провоза; такъ, по свидѣтельству Харьковской подкомисіи, одинъ отправитель выхлопоталъ въ правленіи Либаво-Ромен-

ской дороги, чтобы хлѣбъ, отправляемый изъ Оренбурга въ Шавли, оплачивался по спеціальному тарифу до самой Либавы, но былъ бы останавливаемъ въ Шавляхъ для выгрузки. Съ другой стороны, введенный съ 1 марта 1879 года новый тарифъ уравниалъ провозную плату до Кенигсберга съ платою на Либаву для станцій отъ Бобруйска до Вилейки; вслѣдствіе этого хлѣбъ отправляется въ Кенигсбергъ, въ которомъ цѣны всегда на нѣсколько копѣекъ выше чѣмъ въ Либавѣ. Чтобы понизить провозную плату на Либаву отправители прибѣгаютъ къ слѣдующему приему: не посылаютъ грузы прямымъ сообщеніемъ, а только до Вилейки, гдѣ документы пересоставляются дальше до Кошедаръ, а оттуда, переписавъ документы, отправляютъ до Либавы;—при помощи всего этого провозъ обходится дешевле, чѣмъ прямымъ сообщеніемъ.

Еще поразительнѣе факты въ этомъ родѣ, приводимые Юго-Восточною подкоммисіею. Такъ напримѣръ, видя, что привозъ зерноваго хлѣба отъ Саратова до Коломны обходится слишкомъ на 40 руб. съ вагона дороже, чѣмъ до Москвы, отстоящей далѣе отъ Саратова на 109 верстъ, владѣльцы богатыхъ Коломенскихъ мельницъ крупчатокъ попробовали адрессовать свой хлѣбъ на Москву, въ томъ предположеніи, что, остановивъ вагоны, ссыпятъ его въ Коломнѣ и такимъ образомъ заплатятъ за провозъ, по крайней мѣрѣ, не дороже Московскихъ купцовъ. Но когда хлѣбъ ихъ пришелъ въ Коломну, остано-

вить ихъ вагоны и выгрузить его здѣсь не позволили, требуя новаго расчета провозной платы по мѣстнымъ тарифамъ, и они принуждены были довести его до Москвы, а изъ Москвы доставить за особую плату обратно въ Коломну. Совершивъ такимъ образомъ 218 верстъ лишнихъ, хлѣбъ пришелъ къ нимъ все таки много дешевле, чѣмъ если бы онъ былъ адресованъ прямо въ Коломну. Факты такого рода не единичныя, случайныя, а заурядныя, повторяющіяся всюду явленія. Въ такомъ же положеніи, относительно привоза хлѣба, находится, напр. Зарайскъ, въ уѣздѣ котораго, на р. Осетрѣ, издавна существуетъ извѣстная мельница — крупчатка Тупицына о 27 поставахъ, перерабатывающая до 45,000 четвертей пшеницы въ годъ. Зарайскъ не поименованъ въ спеціальныхъ тарифахъ прямаго сообщенія, поэтому отъ Саратова до Зарайска, за 720 верстъ, причисляется провозной платы по нормальнымъ тарифамъ съ вагона зерноваго хлѣба — 136 руб. 80 коп., а отъ Саратова до Москвы, за 821 версту, по спеціальнымъ тарифамъ 92 руб. 58 к., т. е. до Зарайска на 44 р. 22 коп. съ вагона дороже за разстояніе на 101 версту меньшее. Ст. Бронницы (Московско-Рязанской дороги) также не включена въ росписаніе спеціальныхъ тарифовъ прямаго сообщенія. За провозъ до нея хлѣбныхъ грузовъ со ст. Ростовъ-Донъ (Козлово-Воронежско-Ростовской дороги) за 1114 верстъ слѣдуетъ платить по расчету нормальныхъ тарифовъ 175 руб. 95 коп. съ вагона, а со станціи Новочеркасскъ (той же дороги) до Москвы за провозъ такого

же вагона по тѣмъ же дорогамъ и на такое же почти разстояніе 1119 верстъ—причитается по спеціальнымъ тарифамъ 140 руб. 11 к., т. е. въ первомъ случаѣ приходится платить 35 руб. 84 коп. съ вагона дорожке, чѣмъ во второмъ. Даже отрубей и сѣмянныхъ выжимокъ, столько полезныхъ въ сельскомъ хозяйствѣ для корма скота, нельзя получить, напр. изъ Саратова въ Ряжскъ и на всѣхъ станціяхъ отъ Ряжска, по направленію къ Москвѣ, до ст. Быково по московской цѣнѣ. За доставку вагона съ этимъ товаромъ въ Москву по спеціальнымъ тарифамъ платится 92 руб. 58 коп., а за доставку такого же вагона, по расчету нормальныхъ тарифовъ, въ Ряжскъ нужно заплатить 107 руб. 37 коп., въ Рязань—113 руб. 52 коп., въ Коломну—135 руб. 96 к. и т. д. Между тѣмъ, замѣчаетъ Юго-Восточная подкоммисія, очевидно, что отруби и выжимки не больше нужны Москвѣ, чѣмъ Ряжску, Рязани, Коломнѣ и другимъ, прилегающимъ къ Рязанско-Козловской и Московско-Рязанской дорогамъ мѣстностямъ, такъ какъ поля ихъ истощены и скотоводство должно бы составлять здѣсь одну изъ главныхъ статей хозяйства.

Тоже самое повторяется и относительно вывоза хлѣба.

До Петербурга отъ Сызрани 1520 верстъ, а отъ станціи Раненбургъ (Рязанско-Козловской дороги) 935 верстъ, между тѣмъ въ первомъ случаѣ провозъ пшеницы, разнаго рода крупъ, муки стоитъ по спеціальнымъ тарифамъ 152 р. съ вагона, а во второмъ по нормальнымъ—186 р., или на 34 руб. съ вагона

дороже. Провозъ же отъ всѣхъ другихъ станцій, между Раненбургомъ и Тамбовомъ, стоитъ еще дороже, увеличиваясь по мѣрѣ приближенія къ Тамбову. Впрочемъ и сами спеціальныя тарифы прямаго сообщенія не соблюдаютъ правила, чтобы за хлѣбные грузы, проходящіе меньшее разстояніе, не платилось больше чѣмъ за грузы, перевозимые на большое разстояніе. Такъ на Сызранской дорогѣ по однимъ и тѣмъ же таблицамъ спеціальныхъ тарифовъ провозъ вагона отъ Сызрани до Москвы за 909 верстъ стоитъ 90 р. 90 к., а отъ станціи Титово (Сызранской же желѣзной дороги) до Москвы за 565 верстъ 109 руб. 98 коп.; отъ Сызрани до Петербурга за 1520 верстъ 152 руб., а отъ станціи Фитингофъ (той же дороги) за 1063 версты 176 р. 58 коп. Тоже повторяется и относительно грузовъ, отправляемыхъ съ Саратовской дороги. На Саратовской дорогѣ при равномъ разстояніи Саратова какъ отъ Ряжска (1728 верстъ), такъ и отъ Ревеля (1726 верстъ) правленіе дороги за хлѣбные грузы, идущіе чрезъ Ряжско-Вяземскую дорогу на Ригу взимаетъ $\frac{1}{55}$ съ пуда и версты, а за грузы, направляемые чрезъ Московско-Рязанскую дорогу на Ревель $\frac{1}{58}$ к., между тѣмъ для нея рѣшительно все равно, куда направляется грузъ по вывозѣ изъ ея предѣловъ. Какъ справедливо замѣчаетъ по этому поводу Юго-Восточная подкоммисія, «весьма понятно, почему напримѣръ Рязанско-Козловская дорога взимаетъ съ хлѣбныхъ грузовъ, идущихъ на Ригу, $\frac{1}{36}$ к. съ пуда и версты, а съ идущихъ на Ревель только $\frac{1}{58}$, она приплатъ по гаран-

тіи не получаетъ и для нея важно отвлечь ихъ отъ Рязско-Вяземской дороги къ себѣ; но почему Саратовская предпочитаетъ Ревель Ригѣ—понять трудно и конечно, не получай Саратовская дорога приплатъ по гарантіи, она болѣе заботилась бы о своихъ выгодахъ, нежели о томъ, куда пойдетъ грузъ, по выходѣ изъ ея предѣловъ. Тамбово-Козловская дорога, какъ сама обеспечивающая свой доходъ, такъ и поступаетъ. Куда бы ни направлялись передаваемые ей саратовской дорогой хлѣбные грузы, она дешевле $\frac{1}{40}$ коп. съ пуда и версты ихъ не перевозитъ, не исключая и тѣхъ случаевъ, когда всѣ остальные дороги довольствуются $\frac{1}{58}$ к.».

На Грязе-Царицынской дорогѣ, кромѣ двухъ мѣстныхъ и совершенно неодинаковыхъ тарифовъ—собственно Грязе-Царицынскаго и прежняго Волго-Донского (съ присоединеніемъ Волго-Донской вѣтви въ 1878 году къ Грязе-Царицынской дорогѣ), съ 1-го сентября 1879 г. введенъ еще третій мѣстный, но уже спеціальный тарифъ, представляющійся довольно своеобразнымъ по принятой въ немъ системѣ дифференціального пониженія тарифа. Именно, въ то время какъ отъ Грязей до Царицына (563 версты) существуетъ пудоверстная ставка въ $\frac{1}{65}$, отъ Хворостянки (538 верстъ) она равняется $\frac{1}{60}$, отъ Добрынки (515 вер.) $\frac{1}{52}$, отъ Токаревки (466 верстъ) она составляетъ $\frac{1}{45}$, а отъ Бурнака (436 верстъ) уже только $\frac{1}{40}$. Далѣе ставки возвышаются болѣе равномерно на каждой станціи: $\frac{1}{39}$, $\frac{1}{38}$, $\frac{1}{37}$ и т. д. и доходятъ въ Серебряковѣ до нормальнаго мѣстнаго тарифа $\frac{1}{24}$ к.

(по III классу), который затѣмъ остается неизмѣннымъ на всѣхъ остальныхъ станціяхъ. Въ этой дифференціальной лѣстницѣ бросается въ глаза, что, начиная отъ Грязей до Бурнака, возвышеніе идетъ необыкновенно значительными скачками, переходя уже только послѣ Бурнака въ болѣе постепенное пониженіе. Но вслѣдствіе быстрого повышенія тарифа въ первомъ случаѣ, этимъ повышеніемъ не только уравнивается уменьшеніе числа верстъ, но даже получается обратный результатъ, а именно: съ уменьшеніемъ числа верстъ абсолютная провозная плата не только не понижается, но даже повышается и доходитъ до того, что изъ Бурнака, на примѣръ, за провозъ пуда хлѣбнаго груза до Царицына приходится платить на 2,29 коп. дороже, чѣмъ изъ Грязей, не смотря на то, что разстояніе въ первомъ случаѣ на 124 версты короче. Кромѣ того, получаютъ еще такія несообразности: отъ станціи Панфилово до Царицына, на разстояніи 242 верстъ, провозъ пуда зерноваго хлѣба стоитъ 9,07 коп., а провозъ того же пуда изъ Грязей въ Царицынъ, на разстояніи 563 верстъ, всего 8,68 к. т. е. при разстояніи меньшемъ на 321 версту, провозная плата дороже на 0,39 к. съ пуда. Между тѣмъ въ условіяхъ перевозки Грязе-Царицынской дороги (§ 169), какъ въ уставахъ многихъ другихъ дорогъ, одинаково не соблюдающихъ этого правила, прямо требуется «чтобы плата за разстояніе большее не была менѣе той, какая причитается за разстояніе меньшее». Столь необычайная система тарификаціи, однако, по мнѣнію Рижско-Царицынской

подкоммисіи, объясняется очень просто желаніемъ правленія общества направить грузы преимущественно на первое отдѣленіе дороги, лежащее между Грязями и Борисоглѣбскомъ, такъ какъ всякое увеличеніе дохода этого отдѣленія, хотя бы и въ ущербъ доходамъ втораго отдѣленія, представляетъ прямую выгоду акціонерамъ общества. По уставу общества, доходъ съ I отдѣленія идетъ, до 5 и даже до 6% съ капитала сего отдѣленія, на уплату дивиденда по всѣмъ акціямъ, между тѣмъ какъ доходъ со II отдѣленія идетъ прежде всего на уплату процентовъ и погашенія облигаціоннаго капитала и только по погашеніи долговъ общества земству, по сдѣланнымъ имъ приплатамъ по гарантіи акцій, и правительству по платежу процентовъ на облигаціи, излишекъ чистаго дохода по II отдѣленію идетъ въ дивидендъ на акціи (§§ 18 и 19 Устава). А такъ какъ въ дѣйствительности излишка этого нѣтъ, и долго еще не будетъ, правительственная же приплата по облигаціямъ доходитъ до одного милліона рублей, то очевидно, весь интересъ акціонеровъ дороги сосредоточенъ исключительно на I отдѣленіи.

Въ заключеніе приведемъ нѣсколько соображеній по вопросу о дифференціальныхъ тарифахъ Рижско-Царицынской подкоммисіи, которая вообще изслѣдовала этотъ вопросъ въ своемъ докладѣ съ большою обстоятельностью.

Большинство тарифныхъ несообразностей вызвано желаніемъ желѣзныхъ дорогъ дать грузамъ такое на-

правленіе, при которомъ они пробѣгали бы большее пространство по дорогѣ.

Другое важное условіе, вліяющее значительно на тарифныя разницы по различнымъ путямъ, заключается въ томъ обстоятельствѣ, что извѣстныя дороги могутъ вообще принять участіе въ извѣстномъ товаро-провозѣ только небольшимъ числомъ верстъ. Подобное движеніе можетъ быть совершенно нежелательнымъ для дороги, такъ какъ оно загромождастъ небольшую часть ея пространства въ ущербъ движенію по всей линіи, и потому понятно, отчего для такихъ пробѣговъ, часто совершенно незначительныхъ, соотвѣтствующія дороги назначаютъ высшій тарифъ.

Несомнѣнно, что нѣкоторое соотношеніе должно существовать, по всей справедливости, между высотой тарифной ставки и относительною длиною пробѣгаемаго пространства. Несомнѣнно также, что дорога не можетъ не облагать нѣсколько высшей платою движенія товаровъ, которые вообще могутъ пользоваться только небольшимъ пространствомъ ея пути въ ущербъ общему ея движенію.

Но точно также несомнѣнно, что подобныя дифференціальныя тарификаціи, при предоставленіи ихъ полному произволу отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ, могутъ наносить существенный вредъ цѣлымъ естественнымъ направленіямъ товаро-движенія и потому должны быть поставлены въ извѣстныя границы.

То и другое суть факторы, которые нельзя не принимать въ соображеніе при редакціи тарифа желѣзной дороги, потому что ими обусловливается до-

ходность дороги, но очевидно, что доходность той или другой дороги не можетъ быть *исключительнымъ* основаніемъ для нормированія ея тарифа. Извѣстная ставка можетъ казаться весьма выгодною для дороги по отношенію къ ея доходности и можетъ дѣйствовать весьма вредно и стѣснительно на движеніе всей мѣстной торговли. Затѣмъ доходность извѣстной дороги можетъ возрастать искусственно въ ущербъ доходности другой, а потому совершенно непроизводительно. Если же допускать нормированіе тарифовъ на каждой дорогѣ подъ исключительнымъ вліяніемъ одного фактора, наиболѣе выдающагося на той или другой дорогѣ, и съ совершеннымъ пренебреженіемъ ко всѣмъ другимъ справедливымъ и законнымъ интересамъ страны, то можно ли удивляться, что разница въ тарификаціи можетъ доходить до самыхъ уродливыхъ крайностей». (Докладъ стр. 24—25).

§ 11 Несотвѣтствіе тарифовъ мѣстнаго внутренняго сообщенія съ тарифами прямаго сообщенія и произвольное назначеніе станцій для прямыхъ сообщений.

Въ настоящее время почти на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ раздаются постоянныя и совершенно справедливыя жалобы на черезъ-чуръ громадную разницу, существующую между мѣстными тарифами и тарифами прямаго сообщенія, а также на вполне произвольный, ничѣмъ, повидимому, не мотивированный выборъ станцій, входящихъ въ прямое сообщеніе и пользующихся многочисленными выгодами послѣдняго, и въ томъ числѣ на первомъ планѣ значительно пониженными пудо-верстными ставками.

Такъ, напримѣръ, въ заявленіи Борисоглѣбскаго городского головы Рижской подкоммисіи сказано: «до-

статочно взглянуть на отношеніе тарифовъ одной и той же линіи для прямаго сообщенія и отдѣльно для внутренняго, чтобы видѣть, что одинъ и тотъ же грузъ оплачивается въ первомъ случаѣ, положимъ, по $\frac{1}{45}$ к., а во второмъ по $\frac{1}{24}$ к. съ пуда и версты. Спрашивается, какіе основательные доводы могутъ быть приводимы въ пользу такого произвола, тормозящаго передвиженіе грузовъ по путямъ внутренняго сообщенія?» И дѣйствительно, подобныя жалобы и замѣчанія вполне понятны, въ виду того, что дифференцировка по разстояніямъ на большинствѣ дорогъ существуетъ только для конечныхъ пунктовъ и для *немногихъ* совершенно произвольно назначаемыхъ промежуточныхъ станцій. Въ этомъ отношеніи единственно правильнымъ порядкомъ былъ бы конечно, только тотъ, о водвореніи котораго, между прочимъ, просили торговцы г. Орла, именно, чтобы вся разница между тарифомъ мѣстнымъ и прямаго сообщенія обуславливалась только прогрессивнымъ уменьшеніемъ ставки пропорціонально числу пройденныхъ верстъ.

О несоотвѣтственности тарифа прямаго сообщенія съ внутреннимъ заявляетъ также и Московское Биржевое купечество, объясняющее, между прочимъ, что перевозка товаровъ, напримѣръ отъ станцій Азовская Гавань, Таганрога и др. до Москвы обходится, по внутреннему сообщенію, на 25, 75, 160 и даже 200% дороже, чѣмъ по прямому. Такъ, рисъ по прямому сообщенію между указанными пунктами перевозится по $\frac{1}{36}$ к. съ пуда и версты, а по внутреннему по $\frac{1}{12}$ — $\frac{1}{18}$ коп. Отъ Саратова до Москвы по Тамбово-

Саратовской дорогѣ такіе продукты, какъ манная крупа, пшеничная мука и разныя масличныя сѣмена идутъ по прямому сообщенію съ платою по $\frac{1}{50}$ коп. съ пуда и версты, а по внутреннему— $\frac{1}{18}$ — $\frac{1}{24}$ коп., что составляетъ разницу отъ 100 до 200⁰/₀. Разница эта, впрочемъ, еще болѣе увеличивается не въ пользу внутренняго сообщенія при сравненіи его стоимости со ставками, существующими на перевозку товаровъ по прямому сообщенію съ иностранными дорогами. Не мало примѣровъ этого рода было уже указано выше; здѣсь, поэтому, мы ограничимся приведеніемъ только одного факта, совершившагося весьма недавно. Именно, русскія газеты сообщали, что на станціи Елецъ Орловско-Грязской дороги вывѣшено объявленіе о томъ, что тарифъ (и безъ того уже низкій) на перевозку зерновыхъ грузовъ, идущихъ отъ Ельца прямо до Кенигсберга, пониженъ еще на 50 руб. съ вагона. Если этотъ фактъ справедливъ, то нельзя не согласиться съ тѣмъ, что сдѣланная въ минуту, когда продовольственный кризисъ одинаково озабочивалъ правительство и общество, скидка эта, направленная къ поддержкѣ конкуренціи Кенигсберга съ нашими портовыми городами, принимаетъ характеръ мѣры поддерживавшей ослабѣвавшей, вслѣдствіе возвышенія цѣнъ на хлѣбъ на нашихъ внутреннихъ рынкахъ, вывозъ хлѣба за границу. Такимъ образомъ, въ то время какъ наше продовольственное дѣло находится въ такомъ положеніи, что ближайшему будущему можетъ даже предстоять задача заботиться о задержкѣ зерновыхъ хлѣбовъ въ Россіи, желѣзная

дорога устанавливаетъ почти десятикопѣчную премію на пудъ (считая груза 500—600 пудовъ въ вагонѣ) на русскій хлѣбъ, съѣдаемый нѣмецкимъ потребителемъ. Въ то же время, съѣздъ представителей II группы желѣзныхъ дорогъ подаетъ правительству записку, въ которой доказываетъ, что пониженіе провозной платы за хлѣбъ по внутреннимъ сообщеніямъ не только не достигаетъ цѣли—удешевленія хлѣба въ нуждающихся мѣстностяхъ—но и не можетъ быть предпринято потому, что тарифы и поверстная доходность русскихъ желѣзныхъ дорогъ значительно ниже чѣмъ за границей и дальнѣйшее пониженіе ихъ должно повести за собой разнообразныя невыгодныя послѣдствія *«которыя отразятся и на интересахъ казны»*.

Добавимъ еще, что спрошенные подкоммисіями объ основаніяхъ, на какихъ утверждены тарифы прямого сообщенія и объ ихъ отношеніи къ мѣстнымъ тарифамъ, большинство управленій желѣзныхъ дорогъ чрезвычайно затруднялось отвѣчать на этотъ вопросъ, дѣйствительно нѣсколько щекотливый, въ виду очевиднаго произвола, царствующаго въ этой области, а одно управленіе (Харьково-Николаевской дороги), какъ сообщаетъ Харьковская подкоммисія, дало характеристическій, но, какъ мягко выражается подкоммисія, *«мало идущій къ дѣлу»* отвѣтъ, что *льготы* внутренняго сообщенія предоставлены и прямому!

Далѣе, какъ было уже сказано выше, общая неуравнительность тарифовъ прямого и внутренняго сообщеній и проистекающая отсюда неравномѣрность

ихъ по отношенію къ цѣлымъ разрядамъ отправителей (крупныхъ и мелкихъ, иностранныхъ и отечественныхъ производителей и торговцевъ, усложняется и увеличивается еще тѣмъ, что пріемъ товаровъ, отправляемыхъ по прямому сообщенію, а также ихъ сдача допускается дорогами лишь на нѣкоторыхъ станціяхъ. Такъ, напримѣръ, перевозка хлѣба по Лозово—Севастопольской дорогѣ отъ Екатеринослава, принимается по тарифу прямаго сообщенія лишь на станцію Севастополь, такъ что перевозка его, напримѣръ, въ Симферополь обходится дороже на 32 руб. съ вагона. Вслѣдствіе этого товаротправители, въ видахъ соблюденія своихъ выгодъ, бываютъ вынуждаемы отправлять хлѣбъ на станцію Севастополь и уже оттуда перевозить прямо къ Симферополю. По той же самой причинѣ такіе товары, какъ фрукты, пересылаемые въ Орелъ, выгоднѣе получаютъ чрезъ Москву, нежели прямо. Но порядокъ этотъ, вызывая совершенно лишніе расходы на перевозку и вмѣстѣ увеличивая срокъ доставки товара (а также непроизводительно увеличивая число вагоно-верстъ, пройденныхъ дорогами и слѣдовательно непроизводительно содѣйствуя износу подвижнаго состава дорогъ), является кромѣ того еще и причиною большаго скопленія грузовъ на тѣхъ станціяхъ, для которыхъ дороги дѣлаютъ указанная исключенія при перевозкѣ товара по пониженному тарифу прямаго сообщенія.

Нѣтъ надобности прибавлять, что самый выборъ станцій, включаемыхъ въ тарифы прямаго сообщенія,

предоставленъ произволу правленій и управленій дорогъ и обыкновенно ничѣмъ не мотивируется. Въ видѣ примѣра приведемъ здѣсь только нѣсколько фактовъ изъ указанныхъ Юго - Восточною подкомисіею въ своемъ докладѣ о тарифѣ. Въ тарифныхъ росписаніяхъ, говоритъ подкомисія, встрѣчаются и такія назначенія, истинной цѣли которыхъ доискаться трудно. Такъ на примѣръ, почему на ряду съ Ревелемъ, Петербургомъ и Москвой включены въ специальныхъ тарифахъ прямаго сообщенія въ число привилегированныхъ станцій назначенія—Быково, Люберцы и Перово (Московско-Рязанской дороги)? Къ нимъ хлѣбные грузы могутъ быть доставляемы по пониженной провозной платѣ, тогда какъ станція Раменское (той же дороги), находящаяся въ 11 верстахъ отъ ст. Быково, лишена этой выгоды. Правда, вблизи ст. Быково, Люберцы и Перово расположены лѣтнія дачи для московскихъ жителей, но ни въ какомъ другомъ отношеніи онѣ не имѣютъ выдающагося значенія. При Раменской же станціи находится огромная бумаго-прядильная фабрика, рабочее населеніе которой болѣе нуждается въ удешевленномъ хлѣбѣ, чѣмъ дачники ст. Быково, на примѣръ, пріѣзжающіе туда только на лѣто. По мѣстному тарифу Рязанско-Козловской дороги хлѣбные грузы, идущіе по направленію къ Рязани, пользуются дешевой провозной платой (по $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда и версты). Казалось бы и для самой дороги было бы выгоднѣе возить грузы въ послѣднемъ направленіи дешевле, чѣмъ по направленію къ Рязани, такъ какъ

отъ Рязани къ Козлову большая часть вагоновъ идутъ пустыми. При этомъ перевозка однихъ отрубей съ зарайскихъ и коломенскихъ мельницъ, въ которыхъ жители прилегающихъ къ дорогѣ мѣстностей очень нуждаются какъ для себя, такъ и для скота, могла бы вознаградить дорогу за такую уступку мѣстнымъ нуждамъ.

Но сколько бы мы ни привели примѣровъ такой разницы въ размѣрахъ провозной платы, они не могутъ вполне выяснить дѣло, такъ какъ не одни отдѣльные пункты несутъ тягость этихъ порядковъ, а цѣлыя крупныя мѣстности поставлены желѣзнодорожными тарифами въ такое положеніе. Вся мѣстность, прилегающая къ Козлово-Тамбовской, Рязанско-Козловской и Московско - Рязанской дорогамъ, начиная отъ Тамбова до ст. Быково (Московско - Рязанской дороги), на протяженіи болѣе 425 верстъ, находится болѣе или менѣе въ такихъ же невыгодныхъ условіяхъ, потому что ни одна станція этихъ дорогъ, кромѣ ст. Быково, Люберцы, Перово и Коломна (и то послѣдняя только для пшеницы, привозимой изъ Саратова) не включена въ росписание специальныхъ тарифовъ прямого сообщенія. «Такихъ фактовъ, говоритъ въ заключеніе Юго-Восточная подкоммисія, можно бы привести много, но мы не считаемъ нужнымъ дѣлать это, въ виду того, что они сами собой устранятся, когда болѣе крупные тарифные вопросы получаютъ то или другое правильное разрѣшеніе».

Одна изъ наиболѣе вредныхъ сторонъ, нынѣ дѣйствующей на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ тарифной системы заключается, безспорно, еще и въ томъ, что желѣзныя дороги, никѣмъ не стѣсненные и ничѣмъ не стѣсняясь, произвольно измѣняютъ свои тарифы, не обращая вниманія на то, что такими внезапными перемѣнами промышленность и торговля приводятся въ сильное замѣшательство. Измѣненія эти дѣлаются такъ внезапно, что изслѣдованіе, произведенное подкоммисіями, констатировало даже случаи, когда спеціальныя тарифы измѣнялись во время слѣдованія принятаго и уже сданнаго далѣе дорогою - отправительницею груза, при чемъ дѣйствіе измѣненнаго тарифа распространялось и на находящіеся въ пути грузы, вслѣдствіе чего на станціяхъ назначенія дѣлался новый расчетъ стоимости провоза, уже на основаніи вступившихъ въ этотъ короткий промежутокъ времени въ силу новыхъ ставокъ. Но если такіе случаи и составляютъ исключеніе, то подкоммисіи собрали не мало заявленій относительно случаевъ, имѣющихъ гораздо болѣе распространенный характеръ—именно, когда желѣзныя дороги долгое время возятъ извѣстные грузы по какому либо тарифу, считая, слѣдовательно, послѣдній для себя неубыточнымъ, и потомъ вдругъ, безъ объясненія причинъ, значительно повышаютъ тарифъ. Такіе факты вызываютъ со стороны обычныхъ отправителей даннаго груза совершенно справедливыя жалобы. Иногда это произвольное возвышеніе тарифныхъ ставокъ, внезапно слѣдующее за долголѣтнимъ

§ 12. Непостоянство желѣзнодорожныхъ тарифовъ или измѣняемость ставокъ въ тарифахъ всѣхъ видовъ. Вызываемые такими порядками промышленные и торговые кризисы.

существованіемъ значительно болѣе низкаго тарифа, сопровождается серьезными кризисами въ заинтересованной отрасли производства и влечетъ за собою закрытіе возникшихъ было, вслѣдствіе дешевизны провоза, заводовъ или торговыхъ устройствъ, причиняя владѣльцамъ ихъ громадныя и непоправимыя убытки. Такія дѣйствія дорогъ, говоритъ Петербургская подкоммисія, тѣмъ менѣе находятъ себѣ оправданіе въ какихъ либо высшихъ соображеніяхъ желѣзнодорожной политики, что управленія дорогъ, защищая свое право произвольно измѣнять тарифы по своему усмотрѣнію, постоянно увѣряютъ публику и правительство, что правомъ этимъ они пользуются исключительно только въ видахъ созданія пониженныхъ тарифовъ, а не съ цѣлью повышенія ихъ. Къ тому же устанавливаемые для дѣйствія тарифа сроки не всегда выдерживаются, и тарифы на нѣкоторые предметы мѣняются по нѣсколько разъ въ годъ, иногда безъ всякой видимой причины; отъ такихъ колебаній не исключены даже и всего менѣе, повидимому, могущіе выносить ихъ тарифы, на примѣръ тарифы на провозъ скота. Нѣтъ надобности говорить, какъ все это вредно отзывается на торговлѣ, которая прежде всего нуждается въ возможно болѣшемъ постоянствѣ тарифныхъ постановленій, для основанія на нихъ сколько нибудь правильныхъ расчетовъ. Правильное пользованіе тарифами является, вслѣдствіе того, совершенно невозможнымъ даже для той части публики, которая имѣетъ постоянное дѣло съ дорогами. Существующимъ въ

этомъ отношеніи порядкомъ, впрочемъ, тяготятся нынѣ и сами желѣзныя дороги, какъ это часто высказывается на ихъ съѣздахъ, гдѣ представители ихъ сознаются, что сами управленія и станціонные агенты никогда не могутъ съ увѣренностью сказать, что за провозъ извѣстнаго предмета къ нимъ съ данной станціи такой-то дороги или обратно существуетъ такой-то тарифъ.

Изъ числа констатированныхъ подкоммисіями многочисленныхъ случаевъ быстрого измѣненія тарифовъ приводимъ здѣсь немногіе слѣдующіе факты.

Въ письменномъ заявленіи, поданномъ Рижской подкоммисіи значительнымъ числомъ купцовъ, объясняется, что два быстро слѣдовавшихъ другъ за другомъ возвышенія тарифа (1-го марта и 1 мая 1879 г.) на дорогахъ I группы разорили не мало хлѣботорговцевъ, потому что у многихъ уже были заключены значительные контракты на поставки хлѣба, при чемъ расчетъ былъ сдѣланъ на основаніи прежняго, заблаговременно неотмѣненнаго тарифа.

При открытіи Московско-Брестской дороги на перевозку лѣсныхъ матеріаловъ былъ назначенъ на столько выгодный тарифъ, что многіе купцы приобрѣли лѣсныя дачи подъ Смоленскомъ и отправляли оттуда дрова въ Москву; черезъ нѣсколько мѣсяцевъ дорога подняла тарифъ на лѣсные матеріалы, такъ что расходы перевозки уже не окупали разницы въ цѣнѣ,—и перевозка дровъ въ Москву прекратилась; купечество вынуждено было продать дачи и заготовленные матеріалы за безцѣнокъ, и тогда дорога

вновь понизила тарифъ. Такой же случай былъ и на Московско-Рязанской дорогѣ, которая вскорѣ послѣ ея открытія, не имѣя много грузовъ, понизила тарифъ на перевозку кирпича изъ Коломны. Благодаря этому, въ Коломнѣ возникло много кирпичныхъ заводовъ, спеціально работавшихъ для удовлетворенія потребностей Москвы. Когда же, съ проведеніемъ Рязанско - Козловской дороги, усилилась перевозка хлѣба, и подвижнаго состава для перевозки кирпича стало недоставать, Московско-Рязанская дорога повысила тарифъ на перевозку кирпича, и кирпичные заводы, возникшіе единственно вслѣдствіе возможности сбыта ихъ произведеній въ Москвѣ, должны были закрыться, причинивъ не мало убытка ихъ владельцамъ.

Одиннадцать хлѣбоотправителей заявили Харьковской подкоммисіи въ Бобруйскѣ, что въ этомъ году какъ и въ предъидущіе, они скупили огромное количество хлѣба въ Кіевской и смежныхъ губерніяхъ, заблаговременно законтрактовали пароходы и суда для доставки его въ Бобруйскъ, для того чтобы оттуда отправить его по желѣзной дорогѣ въ Либаву или Кенигсбергъ. Доставка хлѣба отъ Кіева до Бобруйска водою обходится среднимъ числомъ не менѣе 10 коп. съ пуда. Но вдругъ въ августѣ мѣсяцѣ 1879 г. Курско-Кіевская дорога понижаетъ тарифъ на хлѣбные грузы до того, что провозъ пуда отъ Кіева до Бобруйска обходится не болѣе 3 коп., слѣдовательно провозъ по желѣзной дорогѣ оказывается на 7 коп. съ пуда дешевле отправки водою. Отъ

этого внезапнаго пониженія и вызванной имъ конкуренціи заявители, естественно, опасались огромныхъ для себя убытковъ, какъ при покупкѣ на мѣстѣ, такъ и при продажѣ за границу.

25 марта 1879 года былъ объявленъ Юго-Западными дорогами значительно пониженный спеціальный тарифъ на сахаръ, отправляемый въ Кенигсбергъ. Но такъ какъ по пониженному тарифу оказалось выгоднымъ доставлять русскій сахаръ чрезъ Кенигсбергъ въ Петербургъ, то значительныя партіи его и были приобрѣтены съ этою цѣлью и частью отправлены. Изъ подлинныхъ счетовъ одного кievскаго коммерсанта видно, что доставка партіи сахара со станціи Попельня чрезъ Кенигсбергъ въ Петербургъ со всѣми накладными расходами обошлась ему въ 50 коп. съ пуда (netto), тогда какъ провозъ съ этой же станціи въ Петербургъ чрезъ Бѣлостокъ стоилъ 17 коп. съ пуда. Этимъ необъяснимымъ пониженіемъ тарифа общество Юго-Западныхъ дорогъ во 1-хъ лишило себя и другія русскія дороги значительнаго дохода, который онѣ должны были получить по перевозкѣ сахара; во 2-хъ за счетъ правительственной гарантіи и въ ущербъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ дало работу кенигсбергскимъ комисіонерамъ и иностраннымъ кораблямъ, и наконецъ въ 3-хъ произвело искусственное и неопредѣленное колебаніе цѣнъ на сахаръ, чѣмъ нанесло убытки лицамъ, ведущимъ торговлю сахаромъ. На той же дорогѣ замѣчателенъ также случай отмѣны тарифа даже до вступленія его въ силу. 16 августа 1879 г.

Общество Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ опубликовало, что съ 1 сентября вводится новый тарифъ прямаго сообщенія на хлѣбъ, пеньку, шерсть, желѣзо и проч., а 25 же августа этотъ тарифъ былъ отмѣненъ, вслѣдствіе неутвержденія его Германскимъ правительствомъ. Вообще, замѣчаетъ по этому поводу Кіевская подкоммисія, изъ доклада которой заимствованы приведенные выше два факта, участіе Германскаго правительства въ составленіи тарифовъ прямаго сообщенія между нашими и германскими дорогами имѣетъ немаловажное вліяніе на наши рельсовые пути, производство и торговлю.

До какой степени и какъ часто измѣняются спеціальныя тарифы, преимущественно на такіе грузы, какъ хлѣбъ, мука и проч., можно видѣть еще изъ слѣдующаго примѣра: отъ Курска до ст. Илово (1363 в.) по тарифу 15 марта 1879 г. было назначено 37, 75 коп. съ пуда зерноваго хлѣба, по тарифу же 15 сентября—33, 75 к., а по тарифу 25 сентября 24 коп. съ пуда; итого въ теченіи шести мѣсяцевъ три перемѣны тарифа съ пониженіемъ на 35⁰/₀.

Въ заключеніе приведемъ еще слѣдующіе два случая внезапныхъ повышеній тарифа, заимствуя ихъ на этотъ разъ изъ доклада о тарифѣ Петербургской подкоммисіи. 1) Пшеничныя отруби — продуктъ настолько малоцѣнный, что средняя цѣна его въ Рыбинскѣ не превышаетъ 1 руб. 70 коп. за куль, возился прежде (до 1877 г.) по довольно умѣренному

тарифу, именно перевозка цѣлыми вагонами отъ Рыбинска до Петербурга съ нагрузкой и выгрузкой обходилась въ 75 руб. 4 коп. съ вагона; въ послѣднее же время (съ 1877 года) цѣна на перевозку отрубей возвышена до 103 руб. 54 коп. т. е. увеличена сразу на 38%, вслѣдствіе чего плата за доставку этого продукта только въ Петербургъ обходится почти въ 50% его стоимости, и самый сбытъ продукта чрезвычайно затрудненъ. 2) Извѣстная фирма «Братья Полежаевы» заявила подкомисіи о случаѣ довзысканія съ нея Николаевскою дорогою 515 руб. 85 коп., по 50 квитанціямъ Ряжско-Моршанской дороги, за провозъ изъ Моршанска въ Петербургъ 50 вагоновъ льнянаго сѣмени, т. е. другими словами, о случаѣ измѣненія станціею назначенія первоначально сдѣланнаго станціею отправленія расчета. Самый случай произошелъ вслѣдствіе того, что тарифъ одной изъ участвовавшихъ въ перевозкѣ дорогъ, именно Рязанско-Козловской, повысился во время слѣдованія товара изъ Моршанска въ Петербургъ, и станція назначенія произвела расчетъ по дѣйствовавшему во время прибытія товара тарифу.

Общая неуравнительность нашихъ желѣзно-дорожныхъ тарифовъ, находящаяся въ связи съ органическими недостатками послѣднихъ, была изслѣдована выше и въ подтвержденіе ея было приведено не мало примѣровъ. Теперь намъ остается еще указать на болѣе частную сторону дѣла, на неравноправность передъ желѣзно-дорожными тарифами отдѣльныхъ рядовъ грузоотправителей, на исключительныя став-

§ 13 Неравномѣрность тарифовъ по отношенію къ отдѣльнымъ категоріямъ отправителей. Льготные тарифы. Частныя соглашенія съ товароотправителями и негласное воз-

вращеніе об- ки, предоставляемыя грузоотправителямъ на извѣст-
ровъ. ное время, на извѣстныхъ условіяхъ или даже по особому, большею частью негласному соглашенію съ желѣзно-дорожными управленіями.

Исключенія эти, какъ убѣдилась подкоммисія, дѣлаются рѣшительно всѣми дорогами, но на нѣкоторыхъ изъ нихъ они обставлены болѣе правомѣрно, если можно такъ выразиться, они мотивированы какими нибудь дѣйствительно исключительными выгодами для желѣзной дороги и представляютъ хоть какую нибудь гарантію для прочихъ отправителей; на другихъ же дорогахъ, напротивъ того, исключенія эти носятъ характеръ явнаго нарушенія правъ всѣхъ прочихъ отправителей.

Приведемъ примѣры. Наиболѣе правильными между льготными тарифами являются тѣ особыя пониженія тарифа, которыя дѣлаются по временамъ года, или въ періодъ навигаціи, въ виду конкуренціи съ водяными путями сообщенія, и распространяются на цѣлые разряды отправителей и цѣлыя категоріи товаровъ. Но и на вопросы подкоммисій, относящіеся собственно къ этимъ, ни мало непредосудительнымъ, въ особенности при настоящемъ порядкѣ вещей, пониженіямъ тарифа, большинство дорогъ отвѣчало крайне уклончиво и неопредѣленно. Такъ, на примѣръ, Новоторжская дорога прямо заявила, что она никакихъ временныхъ пониженій тарифовъ не дѣлаетъ, что, однако, по другимъ свѣдѣніямъ Петербургской подкоммисіи и въ виду живой конкуренціи этой дороги съ Волгою отъ Ржева до Твери, оказывается неспра-

ведливымъ. Другія дороги петербургскаго раіона (Новгородская, Боровичская) заявили кратко, что пониженія тарифовъ дѣлаются на нихъ во время навигаціи, Уральская — что пониженія дѣлаются ею зимой въ виду конкуренціи съ гужевою перевозкою, и весною въ виду сплава весеннихъ каравановъ по Чусовой и Уфѣ, Нижегородская, — что пониженія дѣлаются съ 1 Апрѣля по 1 Юля на дрова, съ 1 Апрѣля по 15 Октября на сахаръ (10⁰%) и т. п. С. - Петербургская подкоммисія предлагала также всѣмъ дорогамъ своего раіона вопросъ о томъ, бывають-ли у нихъ особыя соглашенія съ товароотправителями о взиманіи тарифной платы за опредѣленное количество товаровъ, перевозимыхъ въ извѣстный срокъ, и притомъ такимъ образомъ, что вначалѣ товаръ таксирруется по обыкновенному тарифу, а затѣмъ, по исполненіи обязательства, разница возвращается товароотправителю? Большинство дорогъ отвѣчало на этотъ вопросъ отрицательно; но нѣкоторыя дороги, напр. Нижегородская, Новоторжская и др., признали существованіе подобныхъ соглашеній, которыя, впрочемъ, также не всегда положительно вредны или предосудительны, при соблюденіи условія, чтобы такіе договоры публиковались во всеобщее свѣдѣніе, съ предоставленіемъ одинаковыхъ льготъ каждому отправителю.

Къ сожалѣнію однако, такія публикаціи почти никогда не дѣлаются, и упомянутыя соглашенія не распространяются на прочихъ товароотправителей. Вслѣдствіе этого они вліяють неблагопріятно на ин-

тересы большинства товаротправителей, тѣмъ болѣе, какъ справедливо замѣчаетъ Московское Биржевое Общество въ своей запискѣ по желѣзнодорожному вопросу, что лица, вступающія въ соглашеніе съ дорогою приобрѣтаютъ нѣкоторымъ образомъ монополію на отправку товаровъ, ибо дорога, при сдачѣ имъ значительной части подвижнаго состава, отказывается нерѣдко въ принятіи груза другимъ отправителямъ, вслѣдствіе чего послѣдніе бываютъ вынуждены входить въ особыя соглашенія съ первыми и перевозить свои товары не иначе, какъ при ихъ посредствѣ.

На дорогахъ, изслѣдованныхъ Харьковскою подкоммисіею, примѣненіе тарифовъ договорныхъ и такъ называемыхъ рефакцій особенно развились на Харьковско-Николаевской дорогѣ. Такъ, имѣется договоръ (на значительное пониженіе тарифа) съ Кременчугскимъ Коммерческимъ Банкомъ, договоръ, который не только не былъ опубликованъ, но не былъ даже доставленъ подкоммисіи, не смотря на неоднократныя просьбы ея о томъ. Сверхъ того, съ 1878 г. Правленіе охотно дѣлаетъ пониженіе для отдѣльныхъ отправителей, дающихъ обратные грузы отъ Николаева. Многія пониженія сдѣланы спеціально для единственнаго только отправителя (Г. Фришена) или для грузовъ одного пароходнаго Общества.

Въ томъ же районѣ обращаютъ на себя вниманіе тарифы заморскаго сообщенія Либаво-Роменской дороги, которые очевидно составлены въ пользу опредѣленныхъ пароходныхъ заграничныхъ обществъ,

хотя въ наружной редакціи своей и носятъ характеръ тарифовъ, имѣющихъ общее примѣненіе.

Въ заключеніе, приведемъ здѣсь мнѣніе объ этихъ договорахъ, высказанное Кіевскою подкоммисією. «Такіе договоры, говоритъ подкоммисія, сохраняемые въ большинствѣ случаевъ въ тайнѣ, даютъ совершенно несправедливыя привиллегіи нѣкоторымъ спекулянтамъ и торговцамъ въ ущербъ всѣмъ остальнымъ. Въ 1879 году циркуляромъ г-на министра путей сообщенія эти исключительные договоры въ пользу нѣкоторыхъ частныхъ лицъ запрещены, но такое запрещеніе нисколько не устраняетъ возможности существованія ихъ хотя-бы въ нѣсколько измѣненной формѣ. При отсутствіи надлежащаго правительственнаго контроля секретныя тарифныя скидки могутъ быть совершаемы всегда, во 1-хъ, подъ видомъ возвращенія переборовъ, которые никакому контролю не подлежатъ; во 2-хъ, посредствомъ пониженія тарифной платы (ставки) для извѣстныхъ станцій. Если отправителями извѣстнаго товара на какой нибудь станціи является одно, два лица (напр. крупный спекулянтъ или заводчикъ), то пониженіе тарифа для этой станціи есть несомнѣнно пониженіе въ пользу извѣстнаго лица; другіе же отправители этимъ пониженіемъ не могутъ воспользоваться, и для нихъ оно крайне убыточно, такъ какъ произвольно измѣняетъ условія конкуренціи. Между тѣмъ послѣдній способъ пониженія тарифа при нынѣшнихъ порядкахъ будетъ даже съ внѣшней стороны вполне законнымъ.» (Докл. стр. 114).

§ 14 Опу-
бликованіе
тарифовъ.
Неправиль-
ности въ этомъ
отношеніи.

Эта сторона тарифнаго дѣла представляется еще хуже организованною, чѣмъ всѣ остальные. Всѣ недостатки тарифной системы, принятой на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, весь царствующій здѣсь произволъ и хаосъ отразились самымъ плачевнымъ образомъ на способахъ и приѣмахъ опубликованія тарифовъ; вслѣдствіе чего къ числу наиболѣе характерныхъ чертъ и наиболѣе крупныхъ недостатковъ тарифовъ русскихъ дорогъ прибавилась, въ довершеніе и безъ того нелестной картины, еще слѣдующая черта: полнѣйшая *неизвѣстность тарифовъ* публикѣ. Но если многіе изъ указанныхъ выше недостатковъ нашихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ обязаны своимъ происхожденіемъ и развитіемъ первоначальной ошибочной постановкѣ желѣзнодорожныхъ вопросовъ въ нашемъ отечествѣ, слѣпо слѣдовавшемъ въ этомъ отношеніи худшимъ заграничнымъ примѣрамъ, а также отсутствію у насъ до сихъ поръ какого-либо желѣзнодорожнаго законодательства, то неизвѣстность тарифовъ, происходящая отъ неправильностей опубликованія ихъ, не можетъ не быть отнесена главнымъ образомъ къ винѣ самихъ правленій и управленій желѣзныхъ дорогъ. Ни многочисленность и сложность тарифовъ, ни частыя измѣненія ихъ, ни какія-либо другія подобныя причины не могутъ, по справедливости, служить не только оправданіемъ, но даже извиненіемъ для тѣхъ крайнихъ безпорядковъ, для той распущенности, которую позволяютъ себѣ въ этомъ отношеніи многія желѣзныя дороги. Напротивъ того, именно широкій произволъ, предоставленный

желѣзнымъ дорогамъ въ области тарифа, произволъ, который они съумѣли обратить въ право безконечнаго усложненія и безконтрольнаго измѣненія своихъ тарифовъ, долженъ былъ болѣе всего побуждать ихъ озаботиться хотя тѣмъ, чтобы предписываемые ими тарифные законы были всегда и во всякое время извѣстны тѣмъ, до кого они касаются, чтобы хотя въ отношеніи къ примѣненію тарифовъ публика была чѣмъ-нибудь гарантирована, словомъ, чтобы и безъ того тяжелый для страны произволъ правленій желѣзнодорожныхъ обществъ не усложнялся еще безъ нужды, и даже съ явной невыгодой для самихъ компаній, произволомъ низшихъ желѣзнодорожныхъ агентовъ до начальниковъ станцій и кассировъ включительно.

Но въ вопросахъ такого рода факты говорятъ сами за себя и мы въ этомъ случаѣ можемъ только затрудняться выборомъ примѣровъ, которыми изобилуютъ матеріалы, собранные подкоммисіями. Приведемъ нѣсколько такихъ примѣровъ.

Въ докладѣ Московской подкоммисіи, по жалобамъ и претензіямъ публики, говорится слѣдующее: «Относительно того, что тарифы остаются весьма часто неизвѣстны отправителямъ, въ подкоммисію поступили многочисленныя заявленія. Такъ, въ Вологдѣ торговцы жалуются, что они лишены возможности провѣрять расчеты; они просятъ чтобы на станціяхъ вывѣшивались по крайней мѣрѣ тарифы своей дороги и тарифы прямого сообщенія, а также, чтобы всѣ тарифы продавались на станціяхъ. На Москов-

ско-Курской дорогѣ, въ Тулѣ, въ Сергіевскомѣ, въ Орлѣ, въ Курскѣ заявлено, что тарифы трудно получить, что на станціяхъ они не продаются и приходится выписывать ихъ изъ правленія, о перемѣнѣ же не извѣщаютъ во время. Въ Севастополѣ заявлено, что не только тарифы не вездѣ можно достать, но что они остаются иногда неизвѣстными самому станціонному начальству, въ примѣръ чего приведено, что на станціяхъ Борки и Тарановка, Азовской дороги, хлѣбъ, идущій на Лозово-Севастопольскую дорогу, таксирруется по $\frac{1}{36}$, между тѣмъ какъ уже два года эта такса измѣнена.... Для отправителей не рѣдко необходимо имѣть и тарифы дорогъ, принадлежащихъ къ другимъ группамъ. Такъ, отъ председателя Варшавской подкоммисіи получено, поданное ему въ Смоленскѣ заявленіе, изъ котораго оказывается, что тарифы южныхъ дорогъ не посылаются въ Смоленскъ, почему всякій товаръ, отправляемый изъ Смоленска на югъ, можетъ оплачиваться только на станціи полученія. Вслѣдствіе этого оказывается невозможность сдѣлать расчетъ».

По этому же вопросу Харьковская подкоммисія въ своемъ докладѣ о тарифѣ объясняетъ слѣдующее:

«По вопросу о времени дѣйствія измѣненныхъ тарифовъ, о предварительныхъ срокахъ объявленій о введеніи измѣненныхъ тарифовъ—управленія даютъ тоже неудовлетворительные, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ невѣрные отвѣты. Управление Либаво-Роменской желѣзной дороги оставило безъ всякаго отвѣта эти вопросы. Курско-Кіевское правленіе заявляетъ, что

вообще тарифы устанавливаются безъ опредѣленія конечнаго срока, и что на срокъ устанавливаются тарифы или только въ видѣ опыта, или по временнымъ какимъ либо условіямъ; публикація же объ измѣненіи тарифовъ (въ смыслѣ повышенія) дѣлается согласно уставу Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Отвѣтъ управленія Харьковско-Николаевской желѣзной дороги существенно различенъ и гласитъ такъ: «всякій разъ при объявленіи новаго тарифа назначается и срокъ его дѣйствія». Касательно же срока для публикаціи управленіе указываетъ на то, что въ правилахъ дороги нѣтъ прямыхъ указаній на счетъ того, за сколько времени слѣдуетъ публиковать о новомъ тарифѣ и потому-то правленіе и управленіе поступаютъ по собственному усмотрѣнію, но опубликовываютъ тарифы гораздо раньше срока его дѣйствія. Отвѣтъ этотъ съ одной стороны опровергается данными, находящимися въ рукахъ подкомисіи, съ другой стороны представляетъ невѣрное пониманіе правилъ тарифныхъ и непризнаніе обязательными для дороги общихъ правительственныхъ распоряженій, относящихся ко всѣмъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ. Изъ прилагаемой (приложеніе III) таблицы можно усмотрѣть: а) что въ огромномъ большинствѣ циркуляровъ о введеніи новыхъ тарифовъ совершенно не упоминается о срокахъ, въ теченіи которыхъ они будутъ имѣть силу, напротивъ того во многихъ циркулярахъ прямо говорится «впредь до новаго распоряженія», и б) что очень часто при объявленіи по линіи новаго тарифа тре-

буется непосредственное его примѣненіе, не говоря уже о нѣсколькихъ случаяхъ требованія взиманія тарифа заднимъ числомъ по отношенію ко времени его опубликованія (прилож. III). Очень можетъ быть, что нѣкоторые изъ этихъ новыхъ тарифовъ были объявлены заблаговременно правленіемъ (или въ указателѣ правительственныхъ распоряженій и проч. по Министерству Путей Сообщенія или въ желѣзно-дорожномъ листкѣ объявленій); но во всякомъ случаѣ на линіи, слѣдовательно для большинства отправителей они дѣлаются большею частію извѣстными одновременно съ началомъ ихъ примѣненія.

Что же касается до другихъ дорогъ района, то мы имѣемъ въ заявленіяхъ отправителей указанія на то, что не только своевременно не объявляются тарифы, но что новые тарифы примѣняются къ тѣмъ товарамъ, которые сложены на погрузномъ дворѣ при существованіи прежняго тарифа и не отправлены по винѣ самой дороги. Понимая затруднительность для управленія дорогъ, съ точки зрѣнія контроля надъ станціонными агентами, допускать исключеніе для прежде ввезенныхъ товаровъ, мы тѣмъ не менѣе думаемъ, что такъ какъ это затрудненіе создается самою администраціею, произвольно и неправильно измѣняющею тарифы во время большаго подвоза грузовъ и образованія залежей, то оно всею своею тяжестью должно падать на желѣзную дорогу, а не вести за собою незаконное ограниченіе правъ товаротправителей, и безъ того много терпящихъ отъ произволь-

наго хозяйничанья дороги въ тарифномъ дѣлѣ». (Докладъ о тарифѣ, стр. 34).

Въ заключеніе, приведемъ еще двѣ выписки, одну изъ доклада петербургской подкоммисіи, а другую изъ записки избраннаго Московскимъ Биржевымъ Обществомъ особаго комитета для разсмотрѣнія вопросовъ по желѣзнодорожному дѣлу. Въ первомъ документѣ относительно измѣняемости тарифовъ въ связи съ условіями ихъ публикаціи говорится слѣдующее: «При измѣненіи своихъ тарифовъ желѣзныя дороги руководствуются, какъ извѣстно, различными соображеніями и мотивами: желаніемъ привлечь массы грузовъ, конкуренціею съ другими дорогами и водяными путями сообщенія, иногда даже конкуренціею съ гужевою перевозкою, заявленіями грузоотправителей и т. п. Но измѣненія тарифа дѣлаются такъ часто и притомъ большею частью безъ всякаго предваренія о томъ другихъ дорогъ, что на общихъ сѣздахъ было естественно возбудить вопросъ о необходимости постановить правиломъ, чтобы дорога, понизившая тарифъ на какой либо предметъ, предъявляла объ этомъ для обсужденія на первомъ же частномъ сѣздѣ своей группы. Не смотря, однако, на то, что такое правило было дѣйствительно установлено, и притомъ еще сѣздомъ 1870 года, оно вообще исполняется дорогами весьма рѣдко. Дороги большею частію ограничиваются въ этомъ отношеніи запоздалыми сообщеніями завѣдывающимъ дѣлами частныхъ сѣздовъ группъ, къ которымъ онѣ принадлежатъ. Такой же запоздалостью отличается и большинство публикацій о тарифныхъ

измѣненіяхъ, дѣлаемыя для свѣдѣнія публики вообще; публикаціи эти, какъ отвѣчаютъ сами дороги, дѣлаются въ теченіи того года, въ которомъ признано было нужнымъ произвести измѣненіе тарифа; но при такихъ порядкахъ неудивительно, что измѣненный тарифъ иногда снова измѣняется или отмѣняется вовсе ранѣе, чѣмъ о томъ можетъ узнать публика изъ ежегодныхъ изданій дорогъ, изъ газетныхъ публикацій или наконецъ изъ Указателя Министерства Путей Сообщенія. Далѣе, изданія измѣненій и дополненій къ тарифамъ производятся не всегда и не на всѣхъ дорогахъ. Дополненія не попадаютъ въ эти изданія за достаточное время до введенія своего въ дѣйствіе. Часто, введенныя на какой либо дорогѣ измѣненія въ тарифѣ становятся извѣстными сосѣднимъ дорогамъ, состоящимъ съ нею въ прямомъ сообщеніи, только изъ случайныхъ источниковъ, по слухамъ и уже послѣ того, какъ срокъ введенія давно наступилъ... Что же касается до вывѣшиваемыхъ на станціяхъ объявленій дорогъ объ измѣненіяхъ, повышеніяхъ или пониженіяхъ тарифа—объявленіяхъ, которыя дороги часто смѣшиваютъ съ публикаціей тарифа во всеобщее свѣдѣніе—то они, конечно, большею частью дѣйствительно имѣютъ мѣсто; но и тутъ дороги относительно сроковъ руководствуются каждая своими особыми правилами и соображеніями. Нѣкоторыя дороги объявляютъ заранѣе только о повышеніяхъ тарифа (Нижегородская), другія, въ случаѣ временныхъ пониженій, не объявляютъ о срокѣ дѣйствія измѣненнаго тарифа и т. п.».

Въ упомянутой же выше запискѣ Московскаго Комитета говорится по тому же вопросу:

«Весьма важнымъ неудобствомъ является также отсутствіе тарифа въ продажѣ: тѣ затрудненія, съ какими сопряжено въ настоящее время пріобрѣтеніе его, ставятъ отправителей въ необходимость оставлять безъ всякой провѣрки производимый дорогою расчетъ провозной платы, сопровождающійся довольно часто значительными переборами.

Кромѣ того, дороги, производя измѣненія въ тарифѣ, публикуютъ о такихъ измѣненіяхъ гдѣ прійдется—однѣ въ петербургскихъ, другія въ московскихъ изданіяхъ, такъ что лица заинтересованныя въ этомъ, не знаютъ, гдѣ именно слѣдуетъ искать свѣдѣній о такихъ измѣненіяхъ. Неудобство это увеличивается еще тѣмъ, что всѣ производившіяся до сего времени измѣненія остаются несгруппированными и невошедшими въ періодическія изданія тарифа. Разбросанныя въ массѣ циркуляровъ, они оказываются такимъ образомъ вовсе неизвѣстными для отправителей, а вмѣстѣ съ тѣмъ крайне затрудняютъ и самихъ служащихъ дороги, при необходимыхъ для правильности расчета справкахъ».

Изъ всего сказаннаго выше явствуетъ, что главнѣйшія неправильности въ отношеніи къ публикаціи тарифа—неправильности, которыя обусловливаютъ его неизвѣстность публикѣ, могутъ быть сведены къ пяти пунктамъ: а) несвоевременность публикаціи; в) произволъ въ выборѣ средствъ и условій публикаціи, въ выборѣ органовъ печати и т. п.; с) отсутствіе тарифа

въ продажѣ; д) неустройство справочной части и е) неимѣніе сводныхъ тарифовъ.

§ 15. Не-
правильное
взиманіе та-
рифа. Непро-
вѣренность
расчетовъ
желѣзныхъ
дорогъ съ
грузоотправи-
телями.

Переходимъ теперь къ двумъ послѣднимъ чертамъ, характеризующимъ, и притомъ въ крайне невыгодномъ смыслѣ, наши тарифы, именно къ различнымъ неправильностямъ, сопровождающимъ взиманіе тарифной платы, и къ непровѣряемости или трудности провѣрки расчетовъ желѣзныхъ дорогъ съ грузоотправителями. Первый недостатокъ сводится главнымъ образомъ къ установившемуся на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ обычаю измѣнять первоначальные расчеты по уплатѣ тарифа, установленные станціями отправленія товаровъ, и къ происходящимъ отсюда постояннымъ переборамъ или недоборамъ тарифной платы; второй же зависитъ не только отъ неясности и сложности многочисленныхъ тарифныхъ постановленій, но и отъ крайняго разнообразія и общаго неустройства документальной части на желѣзныхъ дорогахъ. Наконецъ, оба эти явленія, очевидно, составляютъ только неизбежное послѣдствіе тѣхъ коренныхъ или органическихъ недостатковъ нашихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, о которыхъ было говорено выше, и должны исчезнуть сами собою, какъ только будетъ произведена раціональная реформа въ общихъ условіяхъ тарифнаго дѣла на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Заявленія и жалобы, касающіяся этой стороны тарифнаго дѣла, чрезвычайно многочисленны и раз-

нообразны; но слѣдую принятому нами плану, мы здѣсь должны ограничиться весьма немногими фактами.

Въ поданной петербургской подкоммисіи и уже упомянутой выше запискѣ общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, между прочимъ, читаемъ:

«Со станціи Царицынъ, въ апрѣлѣ 1879 года съ 5 по 15 число получено на Виленской станціи шесть вагоновъ соли, съ которыхъ взято:

по квитанціямъ:

5 апрѣля,	9 апрѣля,	8 апрѣля,	13 апрѣля,	14 апрѣля.
за № $\frac{1928}{4746}$,	$\frac{1984}{4885}$,	$\frac{1966}{4856}$,	$\frac{0272}{5018}$,	$\frac{2035}{5043}$,

268 р. 77 к., 242 р. 17 к., 235 р. 20 к., 227 р. 93 к., 231 р. 11 к., по тарифу же плата изъ Царицына въ Вильно не должна превышать 200 руб. съ вагона. При этомъ, при исканіи возврата переборовъ, крайне хлопотливомъ и убыточномъ, желѣзнодорожныя общества требуютъ представленія, кромѣ накладныхъ, еще и расчетныхъ листовъ, которые остаются у товаротправителя; но такъ какъ отправитель самъ нуждается въ сказанныхъ документахъ для повѣрки счетовъ, то отсутствіе ихъ и возможная утрата служатъ для желѣзнодорожныхъ обществъ предлогомъ къ отказу въ возвратѣ переборовъ. На Кіево-Брестской дорогѣ, на основаніи 91 § конвенціи желѣзныхъ дорогъ второй группы, возвращеніе переборовъ производится только по расчетнымъ листамъ и, кромѣ того, по безымяннымъ требуется отъ отправителя товаровъ законная довѣренность, а Главное Общество требуетъ

еще указаній въ пользу какихъ дорогъ взяты переборы. Зачѣмъ, спрашивается, требовать при возвращеніи переборовъ по квитанціямъ на предъявителя довѣренность отправителя, если товаръ выдается безъ довѣренности; зачѣмъ не выдавать переборовъ предъявителю дубликата, даже въ такомъ случаѣ если товаръ получилъ другой; какъ можно требовать отъ товарополучателя чтобы онъ указалъ въ пользу какой дороги взяты переборы, когда при взиманіи платы за провозъ на станцію назначенія, ему не указываютъ какъ эта сумма будетъ распредѣлена между дорогами? Наконецъ, желѣзнодорожные сѣзды сократили сроки для подачи заявленій о возвратѣ переборовъ съ 6 на 2 мѣсяца. Чѣмъ это мотивировано, какъ не большою вѣроятностью пропуска сроковъ?»

Вообще желѣзнодорожные сѣзды относились крайне равнодушно къ вопросамъ о переборахъ и о неизмѣняемости разсчета, имѣющимъ такое большое значеніе для торговли. Сѣзды всячески затрудняли возвращеніе переборовъ; на нѣкоторыхъ сѣздахъ было даже постановлено вовсе *не принимать* заявленій о переборахъ, въ которыхъ не обозначены: а) въ пользу какой именно дороги и въ какой суммѣ сдѣланъ переборъ и б) на какомъ основаніи товарополучатели считаютъ полученную съ нихъ плату неправильною. Но, какъ справедливо замѣчаетъ Харьковская подкоммисія, такія рѣшенія равносильны фактическому уничтоженію законнаго права товароотправителей на полученіе переборовъ. Именно, если принять во вниманіе, что и теперь дорогами часто выдаются кви-

танціи, въ которыхъ нѣтъ и помину о подробномъ разсчетѣ провозной платы для каждой дороги, а съ другой стороны принявъ во вниманіе невозможность для частнаго лица знать точно тарифы различныхъ желѣзныхъ дорогъ, большею частью недоступныхъ для публики, сдѣлается очевиднымъ, что непринятіе заявленій, неудовлетворяющихъ вышеупомянутымъ требованіямъ, отнимаетъ у товарополучателей почти всякую возможность дѣлать заявленія о переборахъ.

Въ докладѣ Московской подкоммисіи по жалобамъ и претензіямъ находимъ по этому вопросу еще болѣе поразительныя данныя. Такъ, на стр. 91 упомянутого доклада читаемъ:

«Разсчетъ провозной платы, выставяемой агентомъ желѣзной дороги на квитанціи, не считается окончательнымъ. Онъ провѣряется, и въ случаѣ замѣченной ошибки въ счетѣ или въ классификаціи товара, измѣняется, какъ при передачѣ груза на другія дороги, такъ и при выдачѣ его на станціи назначенія. Вслѣдствіе этого отправитель никогда не можетъ заранее знать, сколько ему придется заплатить за провозъ. Всякая возможность коммерческаго разсчета чрезъ это уничтожается. При возвышеніи провозной платы, иногда болѣе чѣмъ втрое противъ первоначальнаго исчисленія, вмѣсто барыша можетъ оказаться убытокъ. Подкоммисіи были представлены весьма разительные примѣры такихъ чрезмѣрныхъ возвышеній. Такъ, по двумъ накладнымъ Донецкой дороги на перевозку каменнаго угля, первоначаль-

ный расчетъ былъ сдѣланъ на сумму 12 р. 44 коп. и 11 р. 92 к., а при полученіи взыскано 38 р. 42 к. и 38 р. 35 к. Случается даже, что хозяинъ принужденъ просто отказаться отъ своего товара, такъ какъ стоимость его не окупаетъ взыскиваемой съ него платы. Такъ, провозная плата за товаръ, отправленный изъ Петербурга въ Сергіево, на Московско-Ярославской дорогѣ, была опредѣлена по квитанціи въ 64 р. 82 к., а съ отправителя требовали 173 р. съ копѣйками. При отправкѣ, этотъ грузъ былъ таксированъ по 16¹/₂ к. за пудъ, а при полученіи по 44¹/₂ к. Немудрено, что получатель отказывался его принять; но черезъ это росло только полежалое. Хозяинъ заявилъ, что онъ принужденъ будетъ обратиться въ судъ. Другой характеристическій случай встрѣтился на Лозово-Севастопольской дорогѣ: тридцать телеграфныхъ столбовъ въ 13 арш. длиною, вѣсомъ въ 300 пудовъ, приходилось отправить на двухъ платформахъ. Отправитель спросилъ телеграммою: можно ли отправить грузъ съ платою попудно? Управленіе отвѣчало, что можно. Но когда товаръ пришелъ на мѣсто, съ отправителя потребовали платы не за 300, а за 1200 пудовъ, то-есть за полный грузъ двухъ платформъ, а такъ какъ столбы стоили всего 68 руб., а за провозъ приходилось платить 130 руб., то отправитель принужденъ былъ отказаться отъ своего груза. Недоразумѣніе произошло здѣсь отъ редакціи § 120 тарифа Лозово-Севастопольской дороги, который устанавливаетъ перевозку лѣснаго матеріала попудно, но съ

тѣмъ, чтобы плата производилась за полный нормальный грузъ вагона въ 600 пудовъ. Подобныя недоразумѣнія не могли бы имѣть мѣста, еслибы сдѣланный въ квитанціи расчетъ считался окончательнымъ.

Къ этому присоединяются и другія затрудненія. Иногда получатель живетъ далеко отъ станціи. Онъ посылаетъ за грузомъ, вручивъ посланному квитанцію. Но тутъ оказывается, что надобно сдѣлать доплату иногда довольно значительную. Не имѣя денегъ, посланный принужденъ возвратиться съ пустыми руками, а между тѣмъ на грузъ накопляется полежающее».

Далѣе, относительно переборовъ Московской подкомисіей говорится слѣдующее:

«Еще чаще, нежели измѣненія въ тарифѣ, встрѣчаются переборы. Въ отвѣтахъ биржевому комитету заявлено, что нѣтъ почти отправки безъ перебора. Такія же жалобы подкомисія получила въ Вологдѣ, въ Мценскѣ, въ Орлѣ, въ Ростовѣ, въ Соляной, въ Севастополѣ и другихъ мѣстахъ. Въ Таганрогѣ заявляютъ, что переборы превратились въ систему. Въ Харьковѣ заведена даже особая контора для взысканія переборовъ. Какія отъ этого могутъ произойти послѣдствія для торговли, видно изъ того, что товарищество Ченгирскихъ соляныхъ промысловъ пробовало возить соль свою въ Вильно, но вслѣдствіе постоянныхъ переборовъ принуждено было отъ этого отказаться. Примѣромъ постоянно повторяющихся переборовъ по одному и тому же товару, отправляемому съ одной и той же

станціи по одному назначенію, можетъ служить заявленіе, поданное Вологодскимъ купцомъ Волковымъ о перевозкѣ сахара изъ Кіева въ Вологду прямымъ сообщеніемъ.

Въ февралѣ 1878 года имъ было представлено въ управленіе 36 разсчетныхъ листовъ съ просьбою о возвратѣ излишне перебранныхъ 1040 руб. 78 коп. Просьба была удовлетворена, хотя не вполнѣ. Въ маѣ поступила новая просьба о возвратѣ перебора въ 334 р., въ августѣ о возвратѣ 204 р., въ сентябрѣ о возвратѣ 188 р., въ ноябрѣ о возвратѣ 139 р., въ февралѣ 1879 г. о возвратѣ 233 р., въ апрѣлѣ о возвратѣ 275 р., наконецъ въ подкоммисію представлены копіи съ требованій по 14 разсчетнымъ листамъ съ 21 апрѣля по 14 іюня 1879 года, по которымъ излишне взыскано 426 р. 54 к. Всего по означеннымъ перевозкамъ, перебора исчислено было 2854 р. 34 коп., изъ которыхъ хозяинъ товара не получилъ 1242 р. 18 к. Иногда товаръ, отправленный съ одной станціи на другую, въ теченіе весьма непродолжительнаго времени, таксирруется различно. Такъ, въ отвѣтахъ биржевому комитету приведенъ случай, что стеариновыя свѣчи, посланныя изъ Москвы въ Одессу 4 января, 9 января и въ февралѣ, были таксированы по тремъ разнымъ тарифамъ: одинъ разъ по 89¹/₂ к. за пудъ, въ другой разъ по 1 р., въ третій разъ по 1 р. 4 коп.

Получатель, далѣе, не имѣетъ никакой возможности провѣрить правильность измѣненнаго разсчета, ибо ему не объясняютъ, на какихъ основаніяхъ дѣ-

дается вычисленіе. Что же касается причинъ столь частыхъ переборовъ, то онѣ кроются отчасти въ неясности тарифныхъ правилъ, отчасти въ самомъ положеніи начальниковъ станцій, которые отвѣтствуютъ за недоборы и не подлежатъ никакой отвѣтственности за переборы. Въ Севастополѣ одинъ изъ самыхъ крупныхъ отправителей, приводя примѣры, постоянно повторявшіеся съ нимъ самимъ, объясняетъ это тѣмъ, что начальники станцій иногда дѣлаютъ это просто для своего спокойствія, а иногда для досажденія отправителю, въ отместку за жалобы или взысканія».

Изъ фактовъ, собранныхъ по этому же поводу другою подкоммисіей, Рижско-Царицынскою, приведемъ только слѣдующіе:

„Заявленій относительно неточности тарификаціи подкоммисіи было подано наиболѣе въ Липецкѣ. Липецкіе торговцы Расторгуевъ, Спасскій и Егуновъ говорятъ въ своемъ заявленіи: «Мы замѣчали большія неравномѣрности взимаемой съ насъ провозной платы за одинаковое разстояніе верстъ, одинаковое количество пудовъ и одного и того же товара». Между тѣмъ въ квитанціяхъ, какъ подкоммисія сама имѣла въ томъ случай убѣдиться, фрахтъ обозначается общемою цифрою безъ всякихъ подробностей, такъ что провѣрка становилась невозможною. Вслѣдствіе того, они ходатайствовали, чтобы, для отстраненія излишнихъ переборовъ, на всѣхъ станціяхъ имѣлся особый тарифъ, чтобы на квитанціяхъ обозначалось съ точностью по какому классу идетъ то-

варъ, сколько причитается съ пуда (или вагона) и сколько идетъ въ пользу какой дороги и наконецъ чтобы срокъ для возврата перебора съ 2-хъ мѣсяцевъ былъ продленъ до 6-ти мѣсяцевъ. Другой торговецъ Болховитиновъ представилъ въ Липецкѣ подкоммисіи также жалобы на чрезвычайно различную тарификацію желѣза—по направленію Москва — Липецкъ; когда же онъ обратился съ ходатайствомъ о возвращеніи перебора, то ему въ таковомъ было отказано подъ предлогомъ «пропуска срока».

Между тѣмъ, при 2-хъ мѣсячномъ срокѣ, при не-точности квитанцій и расчетныхъ листовъ и при требованіи, чтобы при заявленіяхъ были приложены *расчетные листы*, которые не всегда своевременно выдаются, товарополучатели фактически лишаются возможности получить возвратъ переплоченнаго фрахта».

Не лишнее будетъ также, для объясненія причинъ постоянныхъ измѣненій первоначальныхъ расчетовъ и переборовъ, привести здѣсь и слѣдующее мѣсто изъ путевыхъ журналовъ Кіевской подкоммисіи (Труды К. подк. ч. 1 стр. 95):

«Изъ полученныхъ подкоммисіей объясненій выяснилось, что лицомъ отвѣтственнымъ за недоборы является по внутреннему сообщенію начальникъ станціи отправленія, а по прямому и транзитному сообщеніямъ передаточные агенты и начальникъ станціи назначенія, на обязанности которыхъ лежитъ провѣрка первоначальныхъ расчетовъ станціи отправленія; такимъ образомъ какъ начальникъ станціи, такъ и

передаточные агенты, стремясь къ огражденію себя отъ могущихъ быть начетовъ, часто исчисляють платежи въ большемъ размѣрѣ, нежели они причитаются по существующимъ тарифамъ; затѣмъ въ контролѣ сборовъ всѣ расчеты тщательно перевѣряются и всѣ недоборы немедленно сообщаются ко взысканію съ виновныхъ, а переборы записываются въ особый счетъ до востребованія ихъ плательщиками; но такъ какъ для права востребованія установленъ извѣстный срокъ, то по истеченіи этого срока, право заявленія утрачивается и тогда переборы зачисляются въ доходъ дороги наравнѣ съ дѣйствительными сборами за провозъ грузовъ».

Обращаясь къ другой сторонѣ дѣла, именно къ возможности, для адрессата или получателя товара, провѣрить, при приѣмѣ груза со станціи назначенія, правильность взысканной за провозъ платы, нужно замѣтить, что возможность эта обуславливается на различныхъ дорогахъ различными, по формѣ и сущности, документами, большинство которыхъ, однако, страдаетъ именно отсутствіемъ достаточной доказательности и ясности. Такъ, наприимѣръ, въ то время какъ на Николаевской дорогѣ получателю вручается подлинная накладная съ полнымъ расчетомъ провозной платы и другихъ сборовъ, на Нижегородской выдается дубликатъ накладной, а въ прямомъ сообщеніи росписка съ обозначеніемъ взысканныхъ платежей, на Новоторжской—распоряженіе о выдачѣ грузовъ, гдѣ обозначается лишь итогъ взысканной суммы, на Новгородской же расчетный листъ вы-

дается лишь въ случаѣ какихъ-либо споровъ о переборѣ и т. д. Но, вообще, провѣрить правильность разсчета, по какому либо изъ означенныхъ выше документовъ, для товарополучателя почти невозможно, такъ какъ въ нихъ не указывается ни класса товара, ни размѣра провозной платы съ пуда и версты, ни количества верстъ, пройденныхъ грузомъ.

Въ заключеніе, позволимъ себѣ привести здѣсь строгое по формѣ, но, въ сущности, только справедливое осужденіе, которое практика нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ дѣлѣ взиманія тарифной платы встрѣтила со стороны одной изъ подкоммисій, наиболее подробно изслѣдовавшей вопросъ о переборахъ.

«Намъ, говоритъ Харьковская подкоммисія, не было указываемо на факты, которые дали бы поводъ думать, что правленія принимаютъ какія нибудь мѣры для охраны публики отъ переборовъ. Скорѣе можно убѣдиться, что всѣ другія правила по отношенію къ возврату переборовъ клонятся къ тому, чтобы разъ сдѣланный переборъ удержать по возможности въ кассѣ правленія. Частое повтореніе переборовъ, полная безнаказанность ихъ совершенія, крайняя трудность ихъ обратнаго полученія—все это въ сильной степени возбуждаетъ публику противъ желѣзнодорожныхъ правленій и даетъ поводъ прямо высказывать, что правленія намѣренно и сознательно устроили тарифы и правила о констатировкѣ и возвратѣ переборовъ такимъ образомъ, чтобы въ возможно большей мѣрѣ воспользоваться злостно чужою

собственностью. Въ всякаго сомнѣнія остается тотъ прискорбный фактъ, что не только не принимаются мѣры къ охранѣ чужихъ интересовъ въ этомъ дѣлѣ, но даже спокойно пользуются незаконно пріобрѣтеннымъ результатомъ крайне запутанныхъ и сложныхъ правилъ и порядковъ, созданныхъ самими правленіями и съѣздами желѣзныхъ дорогъ. И въ самомъ дѣлѣ, здравый смыслъ публики не можетъ иначе представить себѣ этотъ вопросъ, какъ въ видѣ слѣдующей дилеммы: или правленія желѣзнодорожныхъ обществъ такъ неаккуратно ведутъ свою отчетность, что не могутъ констатировать всѣ переборы, или онѣ настолько недобросовѣстны, что, констатировавши присвоеніе чужой собственности, нисколько не беспокоятся возвращеніемъ публикѣ незаконно перебранныхъ у нея денегъ. Не только требованія справедливости и уваженіе къ себѣ, но и здоровый практическій тактъ должны были бы, повидимому, побудить правленія принять всѣ мѣры для устраненія поводовъ къ такимъ тяжкимъ и обиднымъ обвиненіямъ и къ удовлетворенію общественнаго мнѣнія. Но поразительное въ этомъ отношеніи равнодушіе правленій къ справедливымъ требованіямъ общества, обнаруженное до сихъ поръ, даетъ поводъ опасаться, что по собственной ихъ инициативѣ не будетъ принято въ этомъ отношеніи серьезныхъ и цѣлесообразныхъ мѣръ. Настоитъ, поэтому, крайняя необходимость для правительства взять на себя болѣе дѣятельную охрану интересовъ публики, охрану, которую оно по видимому до сихъ поръ предполагало встрѣтить со

стороны самихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Къ вопросу о переборахъ и ихъ возвращеніи должны быть необходимо примѣнены общія основанія законоположеній, касающихся присвоенія и утайки чужой собственности. Не представляется другого средства поставить это дѣло въ большее соотвѣтствіе съ существующими въ настоящемъ обществѣ воззрѣніями и убѣжденіями. Вопросъ этотъ есть не только вопросъ справедливости и права, но и дѣло высокой политической важности; законъ, строго карающій даже ничтожныя нарушенія права собственности, совершенныя частнымъ лицомъ, и оставляющій безнаказанными гораздо болѣе крупныя правонарушенія со стороны акціонерныхъ обществъ, перестаетъ для общества быть воплощеніемъ возможной въ данный моментъ справедливости и порядка общественнаго». (Докладъ по тарифн. вопр. стр. 35—36) *).

*) Справедливость требуетъ замѣтить, что одна изъ русскихъ дорогъ — именно Балтійская — составляетъ въ этомъ случаѣ исключеніе и подала уже добрый примѣръ другимъ дорогамъ. Именно, для грузовъ, перевозимыхъ въ мѣстномъ сообщеніи, она признала неизмѣнность рзсчета станціи отправления. При этомъ недоборъ взыскивается съ виновныхъ въ томъ служащихъ, переборъ же возвращается по требованію товарополучателя тотчасъ на станціи назначенія, если уплата переведена на получателя.

III.

Заключеніе.

(Общіе выводы и мѣры къ исправленію обнаруженныхъ изслѣдованіемъ подкоммисій недостатковъ дѣйствующей у насъ системы желѣзнодорожныхъ тарифовъ).

Задача подкоммисій заключалась во всесторон-¹⁶ нѣмъ изслѣдованіи на самыхъ линіяхъ и въ главныхъ торговыхъ и промышленныхъ центрахъ, чрезъ кото-^{Мѣры къ исправленію системы тарифа, предложенныя подкоммисіями.} рые линіи пролегаютъ, нынѣшняго состоянія нашихъ желѣзныхъ дорогъ, съ цѣлью какъ обнаружить существѣннѣйшіе недостатки, которыми страдаетъ наше желѣзнодорожное дѣло, такъ и собрать достаточное количество данныхъ и матеріаловъ для правильнаго сужденія о тѣхъ мѣрахъ къ исправленію этихъ недостатковъ, которыя могли бы быть приняты правительствомъ и сдѣлаться исходною точкою въ дальнѣйшемъ развитіи русскаго желѣзнодорожнаго законодательства.

При этомъ, хотя проектированіе или предложеніе самихъ мѣръ къ исправленію существующихъ желѣзнодорожныхъ порядковъ, очевидно, не могло быть обязательнымъ для подкоммисій и не входило въ тѣсный кругъ спеціально возложеннаго на нихъ дѣла, однако было очень естественно, что, подробно изучивъ состояніе дорогъ и ознакомившись съ наименѣе при-

глядными сторонами ихъ хозяйства, отдѣльные подкоммисіи не сочли возможнымъ ограничиться однимъ фактическимъ сообщеніемъ сырого матеріала и главныхъ выводовъ изъ него вытекающихъ, но подвергли этотъ матеріалъ болѣе глубокой обработкѣ и предложили цѣлый рядъ мѣръ къ устраненію существующаго зла.

Различные подкоммисіи, при этомъ, обратили свое вниманіе преимущественно на различные стороны желѣзнодорожнаго дѣла. По вопросу о тарифахъ съ особенною обстоятельностью высказались Рижско-Царицынская подкоммисія, а затѣмъ Кіевская и Юго-Восточная; нѣкоторыя мѣры по устройству тарифовъ были предложены еще Варшавскою подкоммисіею. Ниже всѣ эти мѣры, на сколько они касаются тарифа, перечисляются вкратцѣ и въ указанномъ сейчасъ порядкѣ; исключеніе сдѣлано только для предложеній о введеніи выборныхъ учрежденій при желѣзныхъ дорогахъ, предложеній, которыя будутъ рассмотрѣны далѣе въ особомъ параграфѣ.

Рижско-Царицынская подкоммисія, свои предположенія относительно желательнаго устройства, при участіи законодательной власти, тарифнаго дѣла на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, сводитъ къ слѣдующимъ главнымъ положеніямъ:

1) Желѣзнодорожные тарифы должны устанавливать полную равноправность для всѣхъ отправителей и для всѣхъ грузовъ.

2) Особыя льготы для отдѣльныхъ произведеній извѣстной мѣстности не допускаются.

3) Особыя условія относительно уменьшенія провозной платы съ отдѣльными товаротправителями не допускаются; рефакціи преслѣдуются какъ обманъ.

4) Всякое пониженіе тарифной ставки, допущенное на одной дорогѣ или группѣ, вслѣдствіе какихъ либо обстоятельствъ, въ пользу другой дороги, должно быть распространено и на всѣ остальные дороги, находящіяся съ первою въ прямомъ сообщеніи.

5) Всякія тарифныя изъятія вообще, нарушающія общее право, воспрещаются.

6) Классификація товаровъ должна быть однообразна въ каждой группѣ.

7) Число тарифныхъ *классовъ* и размѣръ тарифныхъ ставокъ долженъ быть однообразенъ въ каждой отдѣльной группѣ.

8) Никакіе спеціальныя тарифы или ставки внѣ классовъ не допускаются.

9) При перевозкѣ товаровъ полными вагонами, соотвѣтствующая товарамъ ставка понижается на одинъ классъ.

10) Тарифныя ставки могутъ быть возвышаемы только съ разрѣшенія правительства.

11) При проходѣ грузовъ опредѣленныхъ разстояній, соотвѣтствующая грузу тарифная классная ставка понижается на одну или нѣсколько *степеней*. Размѣръ пониженія опредѣляется въ $\%$ классной ставки.

12) Опредѣленіе числа степеней и процента пониженія, соотвѣтствующаго каждой степени, пропорціо-нально разстоянію, пройденному грузомъ, должно быть однообразно для всѣхъ дорогъ Имперіи.

13) Дифференцировка по разстоянію, устанавливаемая § 11, не стѣсняется предѣлами отдѣльныхъ дорогъ группы.

14) Разстояніе, сообразно съ которымъ вступаетъ въ силу пониженіе тарифныхъ классовъ на степени, (§ 11) можетъ исчисляться, начиная отъ всякой тарифной станціи (т. е. станціи прямого сообщенія) каждой группы, съ которой отправляется грузъ.

15) Желѣзныя дороги могутъ, съ разрѣшенія правительства, устанавливать особенную классификацію для товаровъ, идущихъ въ обратномъ направленіи противъ главнаго движенія дороги, перенесеніемъ товаровъ изъ высшихъ классовъ въ низшіе.

16) Желѣзныя дороги могутъ, съ разрѣшенія правительства, возить извѣстные товары въ разные времена года, по различнымъ степенямъ соотвѣтственной классной ставки, но только подъ условіемъ опубликованія о томъ за шесть мѣсяцевъ впередъ.

17) Кромѣ установленнаго §§ 11, 15, 16 дифференцированія, никакіе другіе дифференціальные тарифы не допускаются.

18) Желѣзныя дороги въ правѣ удешевлять свои мѣстные тарифы пониженіемъ на нѣсколько степеней въ классѣ тарифныхъ ставокъ на извѣстные товары, т. е. не измѣняя ни классныхъ ставокъ, ни самой классификаціи товаровъ.

19) Провозная плата, взыскиваемая за большее разстояніе, не должна быть менѣе того, что причитается за разстояніе меньшее, за исключеніемъ естественнаго неравенства, происходящаго на оконч-

ныхъ пунктахъ тарифныхъ степеней, установленныхъ соразмѣрно разстояніямъ, пробѣгаемымъ грузомъ (§ 11).

20) Измѣненія тарифовъ могутъ происходить только разъ въ годъ, въ слѣдующіе сроки:

для отпускныхъ товаровъ 1 іюля

для привозныхъ » 1 декабря.

21) О каждомъ измѣненіи тарифа должно быть объявлено во всеобщее свѣдѣніе по крайней мѣрѣ за *четыре мѣсяца* до вступленія въ дѣйствіе имѣющагося въ виду измѣненія.

22) Между отдѣльными группами могутъ быть заключаемы условія о прямомъ сообщеніи на слѣдующихъ основаніяхъ:

а) каждая группа сохраняетъ свои коренныя тарифныя классныя ставки;

б) степень пониженія классной ставки тарифа каждой группы рассчитывается пропорціонально всему протяженію пути слѣдованія товара, т. е. отъ мѣста отправленія его до мѣста назначенія;

в) итогъ тарифной платы, имѣющей поступить за весь путь, распредѣляется между желѣзными дорогами, участвовавшими въ провозѣ по числу верстъ, пройденныхъ грузомъ по каждой дорогѣ, не принимая въ расчетъ отдѣльныхъ ставокъ.

23) Если при переходѣ груза въ прямомъ сообщеніи съ группы на группу, одна изъ промежуточныхъ дорогъ принуждена возить таковой по участку, составляющему менѣе половины всего ея протяженія, то изъ общаго итога поступившей платы на ея долю

отчисляется часть по расчету ставки средней между тою, которая получится при долевымъ вычисленіи на версту всего протяженія пути слѣдованія груза и ставкою мѣстнаго тарифа означенной дороги.

Сумма, причитающаяся послѣдней, вычитается прежде всего изъ итога поступившей провозной платы, и затѣмъ уже остатокъ распредѣляется между остальными дорогами, какъ выше указано въ § 22, т. е. прямо пропорціонально числу верстъ.

24) Желѣзнымъ дорогамъ группъ, вступающихъ между собою въ условія прямого сообщенія, предоставляется измѣнять, съ разрѣшенія Правительства, основанія долевого между собою расчета, изложенныя въ §§ 22 и 23-мъ.

25) Тарифная плата за провозъ груза, пришедшаго въ прямомъ сообщеніи, отъ послѣдней тарифной станціи до мѣстной станціи, на которую онъ назначенъ—не можетъ превосходить платы по тарифу прямого сообщенія за провозъ между тѣми двумя тарифными станціями, въ срединѣ которыхъ находится мѣстная станція назначенія.

26) Какъ установленіе, такъ и измѣненіе тарифовъ прямого сообщенія можетъ производиться только съ согласія всѣхъ дорогъ группы или того учрежденія, которое будетъ ихъ законнымъ представителемъ.

27) Отдѣльныя желѣзныя дороги не въ правѣ отказываться отъ участія въ прямомъ сообщеніи, или устанавливать исключительную тарифную норму, или измѣнять существующую норму, безъ согласія про-

чихъ желѣзныхъ дорогъ или того учрежденія, которое будетъ служить ихъ законнымъ представителемъ.

28) Отдѣльныя дороги, находящіяся въ прямомъ сообщеніи, не въ правѣ, ни выходить изъ прямого сообщенія, ни требовать перегрузки безъ согласія другихъ дорогъ группы или того учрежденія, которое будетъ служить ихъ законнымъ представителемъ.

29) Рѣшеніе всякихъ тарифныхъ вопросовъ прямого сообщенія предоставляется *желѣзнодорожнымъ сѣздамъ*.

30) Сѣзды могутъ быть *частные*, по группамъ, и *общіе* по дѣламъ всѣхъ дорогъ Имперіи.

31) Какъ тѣ, такъ и другіе собираются ежегодно.

32) Въ желѣзнодорожныхъ сѣздахъ принимаетъ участіе членъ отъ правительства въ качествѣ председателя или депутата (прокурора).

33) Общіе сѣзды не въправѣ рѣшать внутреннія дѣла отдѣльныхъ группъ, составляющія предметъ сужденій частныхъ сѣздовъ.

34) Рѣшеніе, постановленное на сѣздѣ большинствомъ голосовъ, становится обязательнымъ для всѣхъ соотвѣтствующихъ желѣзныхъ дорогъ.

35) Кромѣ сѣздовъ образуется еще высшее желѣзнодорожное правительственное учрежденіе.

36) Желѣзныя дороги, оставшіяся въ меньшинствѣ на сѣздахъ, если онѣ находятъ, что рѣшеніе большинства служитъ къ подрыву ихъ справедливыхъ

и законныхъ интересовъ, могутъ переносить вопросъ на разсмотрѣніе высшаго желѣзнодорожнаго учрежденія.

37) Рѣшеніе большинства можетъ, однако, въ случаяхъ, приведенныхъ въ § 36, быть немедленно приведено въ исполненіе, если только большинство признаетъ это необходимымъ и если представитель правительства на сѣздѣ согласится съ большинствомъ.

38) Представитель правительства, когда онъ остается въ меньшинствѣ, въ правѣ, если онъ признаетъ это необходимымъ, остановить приведеніе въ дѣйствіе рѣшенія сѣзда и перенести вопросъ въ высшее желѣзнодорожное учрежденіе.

39) Всякая вновь строящаяся желѣзная дорога должна, при представленіи своего устава правительству на утвержденіе, объявить къ какой группѣ она причисляется.

Съ своей стороны *Кіевская* подкоммисія, подводя итогъ своимъ изслѣдованіямъ по тарифному вопросу, рекомендуетъ принятіе слѣдующихъ мѣръ:

1) Введеніе однообразной для всѣхъ дорогъ классификаціи грузовъ по нормальному тарифу. Въ основаніе классификаціи должна быть положена цѣнность грузовъ, опредѣляемая для товаровъ привозныхъ, хотя бы по таможенной оцѣнкѣ, а для товаровъ внутренняго производства по справочнымъ цѣнамъ биржъ и городскихъ управленій. *Кіевская* подкоммисія приводитъ и примѣрную классификацію такого рода:

КЛАССЫ.	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.
Провозная плата съ пудо-версты.	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{18}$	$\frac{1}{24}$	$\frac{1}{30}$	$\frac{1}{36}$	$\frac{1}{42}$	$\frac{1}{48}$	$\frac{1}{60}$	$\frac{1}{80}$
Цѣнность груза за пудъ.	Свыш. 30 р.	Отъ р. 30—20	руб. 20—10	руб. 10—4	руб. 4—2	Р. К. 2-1.50	Р. К. 1.50-1	Р. К. 1—50	Коп. 50—10	Ниже. 10 к.

Такая классификація однажды установленная, поясняетъ подкоммисія, могла бы оставатся въ теченіи довольно продолжительнаго времени неизмѣнной, и во всякомъ случаѣ измѣненіе ея не потребовало бы особеннаго труда и ломки всего тарифа. Подкоммисія прибавляетъ еще къ этой схемѣ: а) что при отправкахъ полными вагонами товаровъ, которыхъ можетъ вмѣститься въ одинъ вагонъ не менѣе 500 пудовъ, должно быть допущено пониженіе на одинъ классъ, за исключеніемъ I и X классовъ; и б) что для грузовъ особенно громоздкихъ (порожніе бочки, экипажи и т. п.) и тѣхъ, перевозка которыхъ требуетъ исключительныхъ условій (животныя) должны быть установлены спеціальныя тарифы. Предлагаемая система, по мнѣнію Кіевской подкоммисіи, имѣетъ еще то удобство, что зачисленіе товара въ извѣстный классъ, сообразно его стоимости, можетъ служить основаніемъ для опредѣленія отвѣтственности дороги за пропажу или порчу груза, въ случаѣ невозможности доказать точную цифру дѣйствительнаго убытка.

2) Установленіе, параллельно съ нормальнымъ тарифомъ и тарифовъ спеціальныхъ для отдѣльныхъ дорогъ и группъ, но не иначе, какъ на опредѣленный и неизмѣнный срокъ, съ установленіемъ минимальнаго срока ихъ дѣйствія (напр. $\frac{1}{2}$ года).

3) Установленіе въ законодательномъ порядкѣ, правила, чтобы всѣ измѣненія какъ нормальнаго такъ и спеціальныхъ тарифовъ были допускаемы не иначе, какъ съ разрѣшенія правительства и послѣ обсужденія предложенныхъ измѣненій въ установленныхъ для сей цѣли учрежденіяхъ, съ участіемъ представителей торговаго класса.

4) Установленіе, въ законодательномъ порядкѣ, точныхъ и однообразныхъ правилъ публикаціи тарифовъ, а также всѣхъ измѣненій и дополненій къ нимъ.

5) Назначеніе штрафовъ за переборы и вмѣненіе желѣзнымъ дорогамъ въ обязанность возвращенія ихъ, какъ только перебранная сумма будетъ обнаружена желѣзнодорожнымъ контролемъ.

Гораздо менѣе опредѣленно высказываются по тарифному вопросу *Юго-Восточная* подкоммисія, какъ это видно изъ приводимыхъ ниже заключительныхъ словъ ея доклада о тарифѣ; но тѣмъ не менѣе и она рѣшительно становится на точку зрѣнія необходимости кореннаго преобразованія нынѣшней системы тарификаціи и выражаетъ сочувствіе не только введенію единообразнаго тарифа, согласованнаго въ своей классификаціи съ цѣнностью перевозимыхъ товаровъ, но и отмѣны спеціальныхъ тарифовъ. Именно Юго-

Восточная подкоммисія заключаетъ свой докладъ о тарифѣ слѣдующими словами:

«Обнаруженные изслѣдованіемъ факты и данныя прежде всего приводятъ къ заключенію, что нынѣшняя система тарификаціи и нынѣшній порядокъ составленія тарифовъ не могутъ оставаться въ силѣ, не нарушая болѣе или менѣе чувствительно экономическіе интересы не только отдѣльныхъ населенныхъ пунктовъ, но и цѣлыхъ пространствъ мѣстностей. При нынѣшнемъ порядкѣ тарификаціи нельзя опредѣлить даже, до какихъ предѣловъ можетъ дойти ломка и перетасовка этихъ интересовъ и когда и на чемъ она остановится, чтобы дать возможность прочно установиться создаваемымъ желѣзными дорогами новымъ условіямъ экономической жизни. Безъ увѣренности же въ ихъ устойчивости никакія солидныя предпріятія, ни сельско-хозяйственныя, ни торговыя не имѣютъ почвы для правильнаго своего развитія. Но какъ же выйти изъ этого положенія? Категорически отвѣтить на этотъ вопросъ мы не беремся.

«Въ нѣкоторыхъ заявленіяхъ, сдѣланныхъ подкоммисіи, предлагается разрѣшить его тѣмъ, чтобы отмѣнить вовсе спеціальныя тарифы и оставить въ силѣ одни только нормальные.

«Предложеніе это во многихъ отношеніяхъ заслуживаетъ вниманія, хотя, какъ намъ кажется, въ силу нѣкоторыхъ укоренившихся уже привычекъ къ нынѣшнимъ порядкамъ, врядъ ли можно рассчитывать, чтобы оно могло быть примѣнено къ дѣлу.

«Съ отмѣной специальныхъ тарифовъ и введеніемъ въ обязательное руководство однихъ нормальныхъ, хорошо согласованныхъ съ цѣнностію перевозимыхъ товаровъ, (среднее количество которыхъ по разрядамъ, въ настоящее время, на большинствѣ дорогъ опредѣлить можно), и раздѣленныхъ только на по-вагонные и попудные, во первыхъ, прекратилось бы много приносимыхъ на желѣзныя дороги жалобъ очень остраго характера. Лишившись тогда возможности, открытымъ образомъ по крайней мѣрѣ и лишь изъ собственныхъ выгодъ, покровительствовать однимъ въ ущербъ другихъ, желѣзныя дороги дали бы обществу только то, что онѣ могутъ дать, т. е. равномерныя для всѣхъ способы скорого и удобнаго передвиженія самихъ себя и своихъ грузовъ, а не приучали бы публику, какъ теперь, къ требованіямъ большаго, въ виду того, что не всѣ получаютъ равное, хотя всѣ принимаютъ участіе въ обезпеченіи доходовъ дорогъ. Далѣе онѣ перестали бы нарушать издавна сложившіяся экономическія отношенія между различными мѣстностями, не предоставляя въ замѣнъ ихъ другихъ столько же прочныхъ. Грузы сами собой направились бы туда, куда имъ выгоднѣе. Сама Волга перестала бы представляться въ видѣ какого то чуждаго русскимъ интересамъ соперника, а заняла бы между желѣзными дорогами почетное мѣсто, какъ передаточный путь сообщенія. Грузы, нынѣ покровительствуемые специальными тарифами прямаго сообщенія, съ отмѣной ихъ, перестали бы усиленно стремиться къ привилегированнымъ тѣми же тари-

фами пунктамъ сбыта и перестали бы также, какъ теперь, способствовать загроможденію станцій мѣстными грузами, съ которыми станціи не могутъ справиться за частымъ недостаткомъ подвижнаго состава. Громадныя приплаты по гарантіямъ, по всѣмъ вѣроятностямъ, уменьшились бы, такъ какъ, при болѣе правильномъ естественномъ направленіи грузовъ, сами грузы и доходы отъ нихъ распредѣлились бы между дорогами равномернѣе. Но если бы даже приплаты по гарантіямъ и не уменьшились, то, по крайней мѣрѣ, перестали бы служить средствомъ къ произвольному распредѣленію выгодъ, доставляемыхъ желѣзными дорогами, построенными почти всецѣло на общегосударственные средства.

«Но какой бы ни былъ установленъ порядокъ желѣзнодорожной тарификаціи, во всякомъ случаѣ, факты, обнаруженные подкоммисіей съ помощью вызванныхъ ею заявленій и повѣренныя по нынѣ действующимъ тарифамъ, требуютъ, чтобы, по крайней мѣрѣ, право спеціализаціи тарифа не оставалось въ распоряженіи сѣздовъ однихъ представителей желѣзныхъ дорогъ.»

Наконецъ, *Варшавская* подкоммисія резюмируетъ наименьшія требованія по тарифному вопросу, которыя можно въ настоящее время обращать къ желѣзнымъ дорогамъ, въ слѣдующихъ положеніяхъ:

1) Что слѣдуетъ употребить вліяніе, какимъ пользуется правительство въ отношеніи къ желѣзнымъ дорогамъ, для того чтобы склонить ихъ управленія войти въ соглашеніе между собою относительно вве-

денія однообразной номенклатуры и классификаціи товаровъ, не причисляемыхъ къ спеціальному тарифу и не подлежащихъ платѣ ниже платы, взимаемой съ товаровъ послѣдняго класса тарифа.

2) Что повышенія тарифа должно быть дозволено только одинъ разъ въ годъ, съ условіемъ объявленія о такомъ повышеніи за три мѣсяца до его введенія.

3) Что для облегченія публикѣ полученія свѣдѣній о слѣдующей за провозъ товара платѣ, должны быть заведены на станціяхъ книги тарифовъ, засвидѣтельствованныя управленіями дорогъ и указывающія тарифныя ставки за провозъ товаровъ изъ данной станціи ко всѣмъ станціямъ желѣзныхъ дорогъ, съ которыми она состоитъ въ прямомъ сообщеніи.

4) Что для полученія свѣдѣній относительно тарифной платы къ станціямъ тѣхъ дорогъ, съ которыми данная дорога или станція не состоитъ въ прямомъ сообщеніи, публика должна пользоваться правомъ посылать по уменьшенной цѣнѣ запросы по телеграфу, а управленія желѣзныхъ дорогъ должны быть обязаны давать на такіе вопросы немедленные и точные отвѣты, также по телеграфу или письменно, если запросъ былъ сдѣланъ письменно.

5) Что право вводить дифференціальныя тарифы должно быть ограничено и подлежать утвержденію правительства, въ тѣхъ случаяхъ, когда введеніе этихъ тарифовъ оказываетъ покровительственное дѣйствіе ввозу заграничныхъ товаровъ или измѣняетъ естественныя пути товаровъ, во вредъ отечественнымъ желѣзнымъ дорогамъ и портамъ.

Остальные подкоммисіи — *Петербургская, Харьковская и Московская* — въ различныхъ частяхъ своихъ трудовъ, касающихся тарифнаго вопроса, весьма опредѣленно высказываются въ пользу кореннаго преобразованія тарифной системы нашихъ желѣзныхъ дорогъ на основѣ упрощенной и по возможности единообразной классификаціи товаровъ и строгаго ограниченія права изданія желѣзнодорожными управленіями спеціальныхъ тарифовъ; онѣ находятъ также крайне необходимымъ регулированіе, законодательнымъ путемъ, всѣхъ тѣхъ сторонъ тарифнаго дѣла (неправильности взиманія, переборы, условія публикаціи, непровѣряемость расчетовъ и т. п.), которыя вызываютъ теперь столь частыя и справедливыя нареканія и жалобы публики; но свои взгляды и выводы онѣ не формулируютъ въ видѣ ряда особыхъ мѣръ или предложеній.

Въ трудахъ подкоммисій встрѣчаются и предложенія относительно устройства тарифа, исходящія отъ различныхъ категорій товаротправителей. Предложенія эти двоякаго рода: — одни изъ нихъ изложены въ общихъ выраженіяхъ и представляютъ, такъ сказать, только общія требованія и желанія товаротправителей; таковы разсѣянные во многихъ мѣстахъ трудовъ подкоммисій указанія торговцевъ, фабрикантовъ, городскихъ и земскихъ управъ и т. д. на необходимость установленія одного общаго для всѣхъ дорогъ тарифа и единообразной классификаціи гру-

17 Мѣры по тарифному вопросу, предложенныя представителями торговли и промышленности.

зовъ, на необходимость опредѣленія отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ передъ товаротправителями, на прекращеніе произвола дорогъ, что касается публикаціи тарифовъ, переборовъ, и т. п.

Другія предложенія болѣе выработаны и формулируютъ цѣлый рядъ мѣропріятій, имѣющихъ отчасти общій, отчасти частный и практическій характеръ. Но, вообще говоря, предложенія послѣдняго рода не особенно многочисленны. Изъ нихъ наибольшій интересъ представляютъ мнѣнія Московскаго биржеваго купечества и заключеніе Петербургскаго собранія сельскихъ хозяевъ. Сущность этихъ заявленій, на сколько они касаются тарифа, приводится ниже.

А. Избранный собраніемъ выборныхъ Московскаго биржеваго общества временный комитетъ для разсмотрѣнія вопросовъ о затрудненіяхъ и неудобствахъ, представляемыхъ торговлѣ и промышленности желѣзными дорогами, и для обсужденія мѣръ, необходимыхъ къ ихъ устраненію, пришелъ, по отношенію къ послѣднимъ, къ заключенію о необходимости: во 1-хъ) подвергнуть строгому пересмотру и пополненію существующія нынѣ тарифныя классификаціи всѣхъ вообще желѣзныхъ дорогъ и подвергнуть исправленію номенклатуры вошедшихъ въ нихъ товаровъ; въ виду же того, что правленіямъ желѣзныхъ дорогъ не могутъ быть извѣстны цѣны и наименованія всѣхъ товаровъ Комитетъ пришелъ и къ необходимости привлечь къ участию въ этомъ дѣлѣ биржевыхъ комитетовъ, съ тѣмъ, чтобы товары были классифицированы на основаніи ихъ цѣнности и при томъ единообразно на всѣхъ желѣз-

ныхъ дорогахъ, всѣ же непоименованные въ тарифѣ предметы были бы отнесены къ 3-му разряду, а не къ 1-му, какъ это дѣлается въ настоящее время; во 2-хъ) уравнивать существующіе нынѣ тарифы по прямому и внутреннему сообщенію (представляющіе разницу въ провозной платѣ, достигающую до 200 % и еще болѣе увеличивающуюся въ сравненіи со стоимостью перевозки товаровъ по прямому сообщенію съ иностранными дорогами), при чемъ въ виду повышенія въ послѣднее время Германскимъ правительствомъ таможенныхъ пошлинъ на перевозимые чрезъ границы Германіи русскіе продукты, было бы желательно удешевленіе провозной платы за перевозку таковыхъ къ русскимъ портамъ; въ 3-хъ) допустить пріемъ и выдачу грузовъ на условіяхъ тарифа прямого сообщенія на всѣхъ безъ исключенія станціяхъ линій, входящихъ въ конвенцію прямого сообщенія; въ 4-хъ) публиковать своевременно о всѣхъ измѣненіяхъ тарифа въ С.-Петербургскихъ и Московскихъ вѣдомостяхъ и, независимо отъ того, вывѣшивать такія же объявленія при всѣхъ станціяхъ и товарныхъ конторахъ желѣзныхъ дорогъ, на все время, пока измѣненія эти не войдутъ въ особые печатныя приложенія къ тарифу, каковыя слѣдовало бы издавать не менѣе одного раза въ годъ; въ 5-хъ) вмѣнить въ обязанность дорогамъ имѣть на каждой станціи въ продажѣ свой тарифъ, какъ внутренняго, такъ и прямого сообщенія, по цѣнѣ болѣе доступной; при чемъ было бы желательно, чтобы печатаніе публикацій объ измѣненіяхъ въ тарифѣ и вообще о

всѣхъ распоряженіяхъ желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ какое либо отношеніе къ отправителямъ и получателямъ, сосредоточивалось въ одномъ спеціально для того издаваемомъ органѣ; и въ 6-хъ) постановить обязательнымъ, чтобы соглашенія дорогъ на пониженіе провозной платы не составляли изъятія для отдѣльныхъ лицъ, а были одинаково допускаемы для всѣхъ отправителей; вмѣстѣ съ чѣмъ было бы желательно, чтобы введенное нынѣ лишь нѣкоторыми дорогами правило относительно пониженія тарифа по мѣрѣ увеличенія разстоянія пройденнаго грузомъ было принято и всѣми другими дорогами, такъ какъ это могло бы повліять на удешевленіе товаровъ малоцѣнныхъ, перевозимыхъ на дальнія разстоянія.

Далѣе, что касается спеціально переборовъ, комитетъ полагаетъ необходимымъ:

во 1-хъ) предоставить товаротправителю право требовать немедленнаго возврата ему излишне насчитанной дорогою за провозъ платы, какъ только то будетъ имъ обнаружено;

во 2-хъ) обязать управленія дорогъ публиковать въ Московскихъ и С.-Петербургскихъ вѣдомостяхъ (если не будетъ издаваемо для того какого-либо спеціального органа), а также вывѣшивать на всѣхъ станціяхъ ежемѣсячныя объявленія о сдѣланныхъ дорогою переборахъ, съ обозначеніемъ въ нихъ №№ квитанцій, по которымъ обнаруженъ переборъ, и его суммы;

въ 3-хъ) вмѣсто существующаго нынѣ 2—3-хъ мѣсячнаго срока, въ теченіи котораго сохраняется

за грузоотправителемъ право на полученіе перебора, установить 12-ти мѣсячный со дня послѣдней публи-
каціи;

въ 4-хъ) вмѣнить дорогамъ въ обязанность имѣть на каждой станціи, для продажи по невысокой цѣ-
нѣ, тарифъ и предоставить отправителю полученіе перебора какъ на станціи отправленія, такъ и на станціи назначенія, и

въ 5-хъ) за каждый переборъ, если таковой не будетъ представлять видимой ариѳметической ошиб-
ки, уплачивать отправителю штрафъ въ размѣрѣ 10⁰/о провозной платы.

Наконецъ, по вопросу о различныхъ дополнитель-
ныхъ сборахъ, комитетъ Московскаго биржеваго купечества, съ своей стороны, полагаетъ также необ-
ходимымъ:

а) сборъ за записку багажа и грузовъ въ стан-
ціонныя книги отмѣнить;

б) существующій нынѣ на нѣкоторыхъ дорогахъ сборъ за бланки оставить не болѣе 1 коп. за экзем-
пляръ, и

в) плату, въ размѣрѣ $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда, за вторичную перевѣску, по требованію отправителя, оставить лишь на тотъ случай, еслибы первоначальный вѣсъ, пока-
занный дорогою, оказался вѣрнымъ.

Затѣмъ было бы желательно:

а) плату за нагрузку, перегрузку и выгрузку по-
низить до $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда по внутреннему сообще-
нію и до 1 коп. по прямому, при чемъ за товары малоцѣнные, какъ хлѣбъ и т. п. слѣдовало бы сдѣ-

латъ пониженіе до $\frac{1}{3}$ коп., какъ это уже и существуетъ на Курской желѣзной дорогѣ, и

б) понизить также плату за землю, снимаемую подъ складъ дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ, сдачу же таковой въ однѣ руки не допускать ни въ какомъ случаѣ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ слѣдовало бы отмѣнить существующій сборъ, какъ напр. на Курско-Кіевской желѣзной дорогѣ, за переводъ провозной платы на получателя, взимаемый въ размѣрѣ $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда.

Кромѣ того, въ настоящее время взимается съ отправителей и весь гербовый сборъ; по мнѣнію комитета, было бы болѣе справедливымъ относить этотъ сборъ на счетъ самихъ желѣзныхъ дорогъ.

Б. Петербургское собраніе сельскихъ хозяевъ, обсуждавшее, по предложенію Предсѣдателя Высочайше учрежденной комисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, различные желѣзнодорожные вопросы въ связи съ интересами русскаго сельского хозяйства, сочло долгомъ, что касается желѣзнодорожныхъ тарифовъ, выразить слѣдующія пожеланія:

1) Всѣ новые тарифы и ихъ измѣненія какъ постоянныя, такъ и временныя, должны приводиться въ дѣйствіе только послѣ опредѣленнаго законодательнымъ порядкомъ распубликованія ихъ.

2) По примѣненію тарифовъ, необходимо опредѣлить закономъ ясныя и точныя правила.

3) Номенклатура грузовъ должна быть единообразная на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ.

4) Тарифы желѣзныхъ дорогъ полезно упростить

до возможности изданія понятныхъ сводовъ тарифовъ для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ.

5) Отправителямъ и получателямъ грузовъ на всѣхъ отправочныхъ и сдаточныхъ станціяхъ должна быть предоставлена возможность пріобрѣтать тарифы и правила для перевозокъ.

6) Желѣзныя дороги, по установленіи правильныхъ и ясныхъ тарифовъ, не должны измѣнять разъ сдѣланный ими при отправкѣ того или другаго груза расчетъ, т. е. коль скоро станція отправленія исчислила провозную плату съ отправителя въ извѣстномъ размѣрѣ, то чтобы сдаточная станція не имѣла права требовать съ получателя клади какихъ-либо приплатъ за отправленный и пришедшій на мѣсто товаръ.

7) Желательно введеніе вагоновъ 4-го класса съ пониженнымъ тарифомъ преимущественно на дорогахъ, направляющихся на Югъ и Юго-Востокъ. Такая мѣра облегчила бы притокъ рабочихъ изъ средней полосы Россіи въ малонаселенныя черноземныя мѣстности.

8) Необходимо пониженіе тарифа большой скорости въ особенности для предметовъ, невыносящихъ продолжительной перевозки (молоко, сыръ, масло, фрукты, овощи и т. п.).

9) Каждый грузоотправитель, что касается тарифовъ, долженъ быть вполне полноправенъ съ другими грузоотправителями. При отправкѣ грузовъ въ большихъ количествахъ не должно быть допускаемо пониженіе тарифной платы. Между двумя станціями на

извѣстной желѣзной дорогѣ, тарифъ ни въ какомъ случаѣ не долженъ превышать транзитнаго тарифа между конечными пунктами этой же дороги.

Всякое нарушеніе этихъ правилъ должно быть связано съ правомъ наложенія судомъ на общество желѣзной дороги извѣстнаго, закономъ опредѣленнаго штрафа.

10) Весьма желательно пониженіе максимальныхъ тарифовъ малой скорости, опредѣленныхъ уставами существующихъ въ Россіи обществъ желѣзныхъ дорогъ для перевозки сырыхъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ, земле-удобрительныхъ туковъ, прессованнаго сѣна, соли, минеральнаго топлива, а равно и для земледѣльческихъ орудій и машинъ, въ виду важности всѣхъ этихъ продуктовъ для благосостоянія русскаго сельскаго хозяйства.

11) Для устраненія переборовъ желательно, чтобы: а) была установлена для желѣзнодорожныхъ агентовъ какая нибудь и за переборы вообще отвѣтственность, и б) чтобы грузоотправителямъ была предоставляема возможность проверки расчетовъ провозной платы, для чего необходимо держать на станціяхъ открытыми желѣзнодорожные тарифы какъ мѣстныхъ, такъ и прямыхъ сообщеній, составленные въ ясной и общедоступной формѣ.

12) Въ видахъ устраненія переборовъ за полежалое, желательно, чтобы желѣзнодорожныя управленія увѣдомляли почтою лицъ, на имя которыхъ отправленъ товаръ, о времени его прибытія, подобно тому какъ это принято дѣлать въ Петербургѣ для товаровъ, получаемыхъ изъ за границы, со взиманіемъ платы за увѣдомленіе съ получателей.

Въ тарифныхъ вопросахъ, т. е. едва ли не по отноше-
нію къ самому больному мѣсту желѣзнодорож-
наго хозяйства, желѣзнодорожныя правленія и
сѣзды представителей желѣзныхъ дорогъ высказы-
ваются крайне неохотно и съ осторожностью, ко-
торая почти равносильна одобренію существующихъ
въ этомъ отношеніи порядковъ. За десять лѣтъ сво-
его существованія общіе сѣзды желѣзныхъ дорогъ
не сдѣлали въ этомъ отношеніи ровно ничего суще-
ственнаго, а частныя сѣзды сдѣлали такъ мало,
что объ этой сторонѣ ихъ дѣятельности не стоитъ
и упоминать. Правда, при существующей постановкѣ
вопроса и въ узкихъ рамкахъ принадлежащей имъ
компетентности, и тѣ и другіе не могли и думать о
какихъ-либо значительныхъ измѣненіяхъ нынѣшнихъ
порядковъ, за исключеніемъ развѣ второстепенныхъ
вопросовъ о публикаціи тарифовъ, измѣняемости ра-
счетовъ и т. п., гдѣ, къ сожалѣнію, сѣзды обна-
ружили также совершенное отсутствіе всякой плодотворной инициативы.

18. Мѣропріятія относи-
тельно тари-
фа, исходя-
щія отъ са-
михъ желѣз-
нодорожныхъ
Обществъ или
сѣздовъ ихъ
представите-
лей.

Относительно желательныхъ измѣненій нынѣ су-
ществующей системы тарифовъ, правленія и управ-
ленія желѣзныхъ дорогъ, при объѣздѣ и осмотрѣ ихъ
линій подкоммисіями, хранили большею частью глу-
бокое молчаніе.

Едва ли не единственнымъ исключеніемъ являются
въ этомъ случаѣ нѣкоторыя дороги Рижско-Царицын-
скаго района, и въ особенности Риго-Динабургская
дорога, которая представила по этому вопросу особый
проектъ. Въ виду этого, не лишнимъ будетъ, можетъ

быть, остановиться на этомъ проектѣ и привести здѣсь его существенныя черты.

Въ соображеніяхъ проекта тарифной реформы, представленнаго правленіемъ Риго-Динабургской желѣзной дороги, между прочимъ, объяснено слѣдующее:

«Хотя желѣзныя дороги Россіи, за нѣкоторыми исключеніями, представляются преимущественно въ видѣ частныхъ предпріятій и соотвѣтвенно этому имѣютъ частный, чисто промышленный характеръ, нельзя однако же не согласиться съ тѣмъ, что онѣ имѣютъ и общественный характеръ съ весьма опредѣленными обязанностями относительно общества, какъ учрежденія, взявшія на себя принадлежащее государству попеченіе о поддерживаніи путей сообщенія.

«Права и обязанности желѣзнодорожныхъ управленій, въ качествѣ транспортныхъ учрежденій, служащихъ всему обществу, опредѣляются однако и по настоящее время исключительно министерскими постановленіями объ условіяхъ перевозки, утверждаемыми для движенія по отдѣльнымъ дорогамъ. Взаимныя же отношенія различныхъ соприкасающихся дорогъ, составляющихъ въ окончательномъ результатѣ цѣлую сѣть желѣзныхъ путей, — другими словами, твердая организація прямаго сообщенія между мѣстностями, находящимися часто на значительномъ разстояніи одно отъ другаго и соединеніе между которыми осуществляется нѣсколькими отдѣльными дорогами, представляетъ до сихъ поръ вопросъ открытый, требующій однако настоятельнаго разрѣшенія, какъ въ интересахъ самихъ дорогъ, такъ и правительства, гарантирующаго ихъ

доходность, и въ особенности въ интересахъ торговли, промышленности и общественныхъ сообщеній вообще, служить которымъ призваны желѣзныя дороги. Средство, къ которому прибѣгали до сихъ поръ для регулированія отношеній прямого сообщенія, заключавшееся въ добровольныхъ соглашеніяхъ (конвенціяхъ) дорогъ между собою, давно уже сдѣлалось недостаточнымъ; впрочемъ оно и вообще всегда мало удовлетворяло своей цѣли по той причинѣ, что при этомъ совершенно предоставлялось благоусмотрѣнію, даже произволу отдѣльныхъ дорогъ, содѣйствовать безостановочному прямому сообщенію, или напротивъ того, ставить ему, — когда дѣло касалось исключительно частнаго интереса дороги или даже совершенно ложно понимаемыхъ ея интересовъ — всевозможныя препятствія, какъ, напримѣръ, произвольныя тарифныя постановленія, требованія перетаксировки, перегрузки и т. п., къ немалому вреду какъ правильнаго торговаго движенія, такъ и самихъ заинтересованныхъ въ немъ желѣзныхъ дорогъ.

«Въ послѣднее время присоединилось еще стремленіе желѣзныхъ дорогъ конкурировать между собою, даже при обстоятельствахъ никакимъ образомъ не могущихъ служить здравымъ поводомъ для подобнаго образа дѣйствія. Возможность соперничества достигается въ подобныхъ случаяхъ, — только тѣмъ, что весьма значительная часть разницы въ разстояніяхъ выравнивается чрезмѣрнымъ пониженіемъ тарифа, причемъ происходитъ совершенное искаженіе естественныхъ направленій движенія. Насколько при-

этомъ заинтересовано правительство, въ качествѣ поручителя, гаранта, очевидно само по себѣ; происходящій отъ подобнаго стремленія желѣзныхъ дорогъ ущербъ для самихъ соперничающихъ дорогъ, также не требуетъ доказательства.

«Не слѣдуетъ упускать изъ виду и того обстоятельства, что конвенціи, заключаемыя на сѣздахъ представителей различныхъ группъ, содержатъ во многихъ отношеніяхъ совершенно различныя начала по однимъ и тѣмъ же предметамъ, такъ напримѣръ, относительно формы дорожныхъ вѣдомостей, платы за пробѣгъ вагоновъ, штрафовъ за несвоевременный обмѣнъ ихъ, взаимныхъ расчетовъ и т. п. При сравненіи конвенцій дорогъ разныхъ группъ между собою могли бы оказаться еще и другія различія, которыя едва ли можно признать мотивированными.

«Эти немногія указанія, имѣющія однако по существу своему весьма важное значеніе, уже указываютъ на настоятельную потребность урегулированія взаимныхъ сношеній различныхъ желѣзныхъ дорогъ всей Имперіи, путемъ законодательства.

«Изданіе такого положенія, которое бы дѣйствовало съ авторитетомъ закона, вызывается кромѣ того необходимостію положить конецъ существующему въ настоящее время различію въ пониманіи правъ и обязанностей желѣзныхъ дорогъ относительно публики, происходящему нынѣ отъ того, что при рѣшеніи судебнымъ порядкомъ споровъ и исковъ, въ

различныхъ мѣстностяхъ Имперіи высказываются различныя пониманія, относительно того, могутъ ли служить настоящія условія перевозки, утвержденныя только министерскими постановленіями, — основаніемъ для судебныхъ рѣшеній».

Далѣе, что касается собственно подробностей устройства тарифовъ, то основанія вышеуказаннаго проекта заключаются въ слѣдующемъ:

«Въ прямомъ сообщеніи дѣйствуютъ неизмѣнныя тарифныя ставки, съ пониженіями сообразно разстоянію. Классныя ставки и пониженія по степенямъ опредѣляются слѣдующимъ образомъ: 1 кл. — $\frac{1}{12}$, 2 кл. — $\frac{1}{18}$, 3 кл. — $\frac{1}{24}$, 4 кл. — $\frac{1}{30}$ и 5 кл. — $\frac{1}{36}$. Пониженія по разстоянію слѣдующія: на одну степень или 10 % при пробѣгѣ отъ 200—300 верстъ, на двѣ степени или 15 % при 500—1000 в., на три степени или 20 % при 1000—1500 в., на четыре степени или 25 % при 1500—2000 в., на пять степеней или 30 % — при болѣе 2000 верстъ.

«При отправленіи товаровъ первыхъ трехъ классовъ въ количествѣ не менѣе 600 пудовъ тарифная плата для нихъ понижается на одинъ классъ. Тарифныя же ставки 4 и 5 классовъ примѣняются только при предъявленіи товаровъ на 600 пуд. и болѣе, въ противномъ случаѣ ихъ слѣдуетъ таксировать по третьему классу.

«Внѣ означенныхъ классовъ, въ виду небольшой стоимости или незначительнаго объема, или массовыхъ отправокъ нѣкоторыхъ товаровъ, для нихъ устанавливаются слѣдующія спеціальныя ставки, взимае-

мая безъ различія пробѣгаемаго разстоянія: 20 коп. съ вагона и версты, 15 коп., 12 коп., и 10 коп. (соотвѣтствующія пудоверстамъ $\frac{1}{30}$, $\frac{1}{40}$, $\frac{1}{50}$ и $\frac{1}{60}$).

«Плата за провозъ товара, взимаемая по кратчайшему разстоянію, не должна превышать платы, взимаемой за болѣе значительное разстояніе.

«Плата взимаемая за партію товара менѣе 600 пуд. не должна превышать плату, взимаемую за партію въ 600 пуд. и болѣе.

«Неизмѣнныя тарифныя ставки вводятся или для всѣхъ дорогъ Имперіи, или для отдѣльныхъ группъ.

«Эти ставки могутъ быть различны по двумъ направленіямъ движенія (т. е. въ одну и обратную сторону.)

«Тарифныя пониженія, допущенныя одною дорогою въ пользу другой дороги, должны быть распространяемы и на всѣ другія, находящіяся съ ней въ прямомъ сообщеніи.

«Въ тѣхъ случаяхъ, когда дорога конкурируетъ съ водянымъ сообщеніемъ, классныя тарифныя ставки могутъ быть понижены съ разрѣшенія Правительства.

«Въ тѣхъ случаяхъ, когда между двумя конкурирующими дорогами существуетъ разница въ протяженіи, не превышающая 10 0/0, —большая дорога въ правѣ понизить свою общую провозную плату на столько, чтобы итогъ ея равнялся итогу провозной платы по меньшей дорогѣ.»

Изъ немногихъ другихъ предположеній желѣзнодорожныхъ управленій, касающихся тарифа и спо-

собовъ его взиманія, здѣсь можно упомянуть еще о поданной Петербургской подкоммисіи запискѣ правленія Балтійской желѣзной дороги, въ которой объясняется, что правленіе означенной дороги уже признало на своей линіи принципъ неизмѣняемости разсчета провозной платы, сдѣланнаго на станціи отправления, и за тѣмъ предлагаются еще слѣдующія мѣры:

«А. Желательно, чтобы по примѣру общей номенклатуры, классификаціи и разсчета провозной платы, выработанныхъ для станцій, состоящихъ въ Русско-Германскомъ и Австро-Венгерскомъ прямыхъ сухопутныхъ сообщеніяхъ, была составлена подобная же общая классификація и провозная плата если не между всѣми станціями русской желѣзнодорожной сѣти, то по крайней мѣрѣ между главными городами и узловыми станціями. При подобномъ условіи, сдѣлать дополнительный правильный разсчетъ до станціи назначенія грузовъ не представила бы агенту большаго затрудненія, а слѣдовательно и поводы къ переборамъ и недоборамъ значительно уменьшились бы.

«Б. Другая мѣра, съ успѣхомъ практикуемая во многихъ государствахъ для уменьшенія ошибокъ въ разсчетахъ провозной платы, заключается въ выдачѣ служащимъ премій и въ установленіи штрафныхъ взысканій за ошибки счетоводства и другія неисправности по приему, отправкѣ, выдачѣ и храненію грузовъ. Для учета и контроля всѣхъ подобныхъ операцій ведется особая статистика рекламаций, которая даетъ точно провѣренныя матеріалы для сужденія о ходѣ дѣла, для принятія мѣръ къ искорене-

нію зла и въ особенности къ огражденію торговли. Преміи, увеличивая содержанія служащихъ, заинтересовываютъ ихъ въ своевременномъ и правильномъ веденіи работы и вообще ведутъ къ уменьшенію поводовъ къ неудовольствіямъ публики на желѣзныя дороги. Преміи также полезно распространить и на производство операцій по нагрузкѣ и разгрузкѣ вагоновъ и доставкѣ грузовъ, что будетъ служить не только интересамъ дорогъ, но и самимъ товароотправителямъ.

«С. Въ виду этого для улучшенія товарнаго движенія на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, крайне желательно не только учрежденіе центрального бюро для учета и контроля по пользованію подвижнымъ составомъ, но и присоединеніе къ нему отдѣленія, на которое была бы возложена выработка всѣхъ тарифовъ, а слѣдовательно и регулированіе и опубликованіе оныхъ, производство расчетовъ по всѣмъ перевозкамъ прямого сообщенія и наконецъ веденіе статистики уплоченныхъ вознагражденій (рекламацій) для раскрытія злоупотребленій, кражъ, утратъ и несрочной доставки грузовъ и предложенія соотвѣтствующихъ реформъ въ эксплоатаціи дорогъ по прямому сообщенію и распредѣленію уплаты премій и штрафовъ между подлежащими станціями сѣти. Въ настоящее время изъ практики Австро-Русско-Венгерскаго и Русско-Германско-Бельгійско-Французскаго сухопутнаго сообщенія можно видѣть, съ какою точностью заграничное центральное бюро производитъ за каждый мѣсяцъ расчеты провозной платы между

всѣми дорогами разныхъ государствъ. Ясно, что только при подобной централизаціи и возможно отклонить неблагопріятныя послѣдствія сепаративныхъ стремленій дорогъ въ такомъ важномъ дѣлѣ, какъ установленіе тарифовъ, публикація оныхъ, производство расчетовъ провозной платы, разборъ претензій и ихъ удовлетвореніе, расчетъ премій и штрафныхъ взысканій и наконецъ распределеніе расходовъ между дорогами по содержанію означеннаго бюро».

Отъ мѣръ для исправленія нынѣ дѣйствующей системы тарифа, предложенныхъ подкоммисіями, представителями торговли и промышленности и наконецъ самими желѣзными дорогами, намъ слѣдуетъ теперь перейти къ разсмотрѣнію всѣхъ тѣхъ сторонъ тарифнаго вопроса, которыя, дѣйствительно, всего болѣе нуждаются въ преобразованіи, и къ одновременному указанію тѣхъ средствъ и способовъ реформы, которые являются, такъ сказать, естественнымъ и логическимъ результатомъ произведеннаго и нынѣ уже законченнаго изслѣдованія совокупности желѣзнодорожныхъ порядковъ и системы желѣзнодорожнаго хозяйства вообще. Здѣсь мы встрѣтимся, въ послѣдовательномъ порядкѣ, съ основнымъ вопросомъ объ особенномъ положеніи русскихъ дорогъ и ихъ тарифовъ въ связи съ правительственными гарантіями и задолженностью дорогъ государственной казнѣ; объ организаціи, въ тарифномъ дѣлѣ, правительственнаго

19 Реформа желѣзнодорожнаго тарифа на Западѣ. Основанія, цѣли и степень осуществленія задуманныхъ преобразованій.

и общественнаго контроля, объ объединеніи номенклатуры и классификаціи, о предварительномъ изученіи и утвержденіи спеціальныхъ тарифовъ, и наконецъ съ вопросомъ объ юридической сторонѣ возможныхъ или желательныхъ въ настоящее время преобразованій.

Прежде, однако, чѣмъ формулировать по этимъ сторонамъ тарифнаго вопроса какія либо опредѣленные заключенія, представляется полезнымъ бросить общій взглядъ на во многомъ сходныя преобразовательныя стремленія, обнаружившіяся въ различныхъ иностранныхъ государствахъ, и на тѣ мѣры и средства къ исправленію одинаковаго въ обоихъ случаяхъ, по своимъ причинамъ и послѣдствіямъ, зла, которыя уже получили за-границей законодательную санкцію.

Гораздо ранѣе чѣмъ въ Россіи, гдѣ, строго говоря, дороги почти полностью принадлежатъ государству, за-границей, гдѣ онѣ въ финансовомъ отношеніи несравненно болѣе самостоятельны, было сознано, что правительство должно имѣть значительное вліяніе на желѣзнодорожное дѣло, такъ какъ желѣзныя дороги, будучи, по существу, предпріятіемъ монопольнымъ, не могутъ не ставить на первый планъ своихъ интересовъ, которые очень часто не совпадаютъ съ интересами всей страны. Отсюда, и опираясь на вредныя послѣдствія для экономическаго благосостоянія государства — безграничнаго произвола компаній, въ различныхъ европейскихъ странахъ давно уже были подняты, подвергнуты обсужденію общественнаго мнѣ-

нія, разработаны въ различныхъ направленіяхъ и наконецъ, разрѣшены законодательнымъ порядкомъ весьма многіе, если не всѣ тѣ вопросы, съ которыми пришлось встрѣтиться и у насъ въ самое послѣднее время какъ высшей желѣзнодорожной комисіи такъ и ея подкомисіямъ. При этомъ въ Европѣ обнаружилось два самостоятельныхъ теченія мнѣній. Одно, съ Германіей во главѣ, гдѣ желѣзнодорожные порядки особенно тяжело ложились на неокрѣпшую еще промышленность страны, стремится разомъ и болѣе или менѣе крутыми мѣрами покончить съ неурядицей въ такой важной сферѣ экономической жизни, каково желѣзнодорожное хозяйство; здѣсь немедленное разрѣшеніе всѣхъ затрудненій ожидается отъ полнаго объединенія или государственнаго монополя въ дѣлѣ желѣзнодорожной перевозки, и выкупъ желѣзныхъ дорогъ является конечною цѣлю усилій реформаторовъ. Въ другихъ странахъ напротивъ того, напр. въ Англіи или Франціи, въ которыхъ обстоятельства сложились гораздо благопріятнѣе для всѣхъ трехъ факторовъ, заинтересованныхъ въ вопросѣ: для государства, для промышленности и торговли и для самихъ желѣзныхъ дорогъ, преобразовательная дѣятельность могла выступить въ менѣе рѣзкихъ формахъ, могла воспользоваться для своихъ цѣлей многочисленными компромиссами между сталкивающимися въ тарифномъ вопросѣ интересами,—компромиссами, выработанными болѣе интенсивною экономическою жизнью этихъ странъ.

Укажемъ на нѣкоторые изъ главнѣйшихъ фактовъ исторіи преобразовательныхъ стремленій въ области

желѣзнодорожнаго дѣла во Франціи, Германіи, Англіи и Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки.

Во Франціи, въ началѣ постройки тамъ желѣзныхъ дорогъ, само правительство склонялось къ системѣ казенныхъ дорогъ, но вліяніе финансовыхъ круговъ и биржи было настолько сильно въ палатахъ, что предположенія эти не могли осуществиться. Еще болѣе усилились акціонерныя компаніи при Наполеонѣ III, который, между прочимъ, ввелъ систему правительственныхъ гарантій на вновь выпускаемыя акціи. При немъ же произошло сліяніе многочисленныхъ французскихъ компаній въ 6 крупныхъ предпріятій. Послѣдняя мѣра была одною изъ самыхъ раціональныхъ, которую могло въ то время принять правительство Франціи. Опытъ не только Франціи, но и всѣхъ другихъ государствъ, имѣвшихъ желѣзныя дороги, уже тогда убѣждалъ всякаго безпристрастнаго изслѣдователя, что конкуренція въ такомъ, по существу своему, монопольномъ предпріятіи, каковы желѣзныя дороги, не могла имѣть послѣдствіемъ пониженія платы за перевозку пассажировъ или товаровъ, а напротивъ, производила нерѣдко совершенно противоположные результаты. Сосредоточеніе почти всѣхъ французскихъ дорогъ въ рукахъ шести большихъ компаній повело за собою, какъ и слѣдовало ожидать, большую экономію въ расходахъ по эксплоатаціи и вообще значительно улучшило состояніе желѣзныхъ дорогъ, облегчивъ, между прочимъ, и правительственный контроль надъ ними. Мѣра эта могла, слѣдовательно, и даже должна была имѣть послѣдствіемъ

пониженіе французскихъ тарифовъ и вообще различныя облегченія торговли и промышленности. Но именно примѣръ Франціи и показываетъ, что одного объединенія въ дѣлѣ управленія желѣзныхъ дорогъ и связаннаго съ нимъ уменьшенія валоваго расхода еще недостаточно для достиженія какихъ-либо прочныхъ успѣховъ въ тарифной политикѣ. Такое объединеніе можно считать только удобной матеріальной основой для возведенія послѣдующихъ реформъ; но этотъ фундаментъ не есть еще самое зданіе. Чтобы воздвигнуть послѣднее, необходимо найти подходящія средства для того, чтобы заставить объединенныя и еще болѣе усилившіяся компаніи противустать искушенію, заключающемуся исключительно въ обращеніи въ свою пользу реализированныхъ объединеніемъ сбереженій, какъ это именно и случилось во Франціи.

Послѣ паденія Наполеоновскаго режима, желѣзнодорожные вопросы обратили на себя самое серьезное вниманіе республиканскаго правительства. Можно сказать, что эти вопросы съ тѣхъ поръ не сходили съ очереди парламентскихъ занятій. Общія и частныя изслѣдованія, поручавшіяся парламентскимъ коммисіямъ, законодательные проекты, постройка новыхъ линій въ грандіозныхъ размѣрахъ, выкупъ нѣкоторыхъ дорогъ государствомъ, чрезвычайное усиленіе правъ контроля и вмѣшательства со стороны государства, привлеченіе къ постоянному воздѣйствію на желѣзныя дороги представителей промышленности и торговли, объединеніе и упрощеніе тарифа, —

всѣ эти реформы быстро слѣдовали другъ за другомъ, и въ тоже время задумывались и подвергались тщательному изученію еще болѣе коренныя преобразованія. Но оказавшеюся наиболѣе плодотворною мѣрою было учрежденіе въ началѣ 1878 года, на мѣсто существовавшей до того времени центральной желѣзнодорожной коммисіи, особаго высшаго совѣта путей сообщенія. Необходимость такого учрежденія мотивировалось недостаточной организаціей желѣзнодорожнаго дѣла съ точки зрѣнія технической и административной и настоятельною потребностью дать этому дѣлу такое направленіе, при которомъ возможно было бы устраненіе справедливыхъ сѣтованій населенія страны. Упомянутый совѣтъ былъ организованъ на слѣдующихъ основаніяхъ. Состоя подѣ председательствомъ министра общественныхъ работъ, онъ составленъ изъ 48 лицъ, изъ которыхъ 16 избираются изъ числа членовъ обѣихъ палатъ, 16—изъ высшей администраціи различныхъ вѣдомствъ, и 16—отъ промышленности и земледѣлія. Высшій совѣтъ собирается, по приглашенію министра, въ неопредѣленные сроки, но ежегодно по меньшей мѣрѣ разъ или два, подобно существующему уже совѣту земледѣлія, торговли и промышленности, и занимается разрѣшеніемъ наиболѣе важныхъ вопросовъ, касающихся желѣзныхъ дорогъ, судоходства, открытія новыхъ путей сообщенія и расширенія торговыхъ портовъ. Для вопросовъ же меньшей важности и для текущихъ дѣлъ, на ряду съ высшимъ совѣтомъ былъ учрежденъ еще постоянный совѣща-

тельный при министрѣ комитетъ изъ 15 членовъ высшаго совѣта.

Переходя къ Германіи, отмѣтимъ вкратцѣ подготовившіе въ ней послѣднія желѣзнодорожныя преобразованія факты и мѣропріятія. Въ противоположность Англіи и Франціи, гдѣ желѣзныя дороги сосредоточены въ рукахъ небольшого числа компаній, въ Германіи до самого послѣдняго времени существовала полнѣйшая желѣзнодорожная децентрализація, при чемъ до неудачной реформы Германскихъ тарифовъ, произведенной въ 1877 году на основаніи выработанныхъ въ Дрезденѣ на общей конференціи желѣзныхъ дорогъ постановленій, на 66 нѣмецкихъ дорогахъ находилось въ дѣйствіи 1533 самостоятельныхъ тарифа, не считая дополненій къ нимъ. Такое положеніе вещей не могло не побуждать общественнаго мнѣнія въ Германіи къ громкимъ заявленіямъ о необходимости объединить управленіе дорогами и реформировать систему тарифа. При этомъ, послѣ тщетныхъ попытокъ добиться цѣли путемъ склоненія самихъ желѣзныхъ дорогъ на различныя уступки въ интересахъ публики, промышленные классы въ Германіи обратились къ помощи государства и съ тѣхъ поръ мысль о прямомъ вмѣшательствѣ государства въ хозяйство и дѣятельность желѣзныхъ дорогъ стала пріобрѣтать все болѣе и болѣе сторонниковъ. Уже въ имперскую конституцію, при самомъ составленіи ея въ 1871 г., было включено нѣсколько параграфовъ, возлагавшихъ на имперское правительство обязанность стремиться къ достиженію возмож-

наго единообразія въ эксплуатаціи и тарификаціи желѣзныхъ дорогъ. Относительно тарифовъ имѣла значеніе и играла большую роль въ послѣдующихъ реформахъ въ особенности ст. 45 конституціи, гласящая: «Правительство контролируетъ тарифы желѣзныхъ дорогъ въ видахъ достиженія ихъ единообразія и возможнаго пониженія». Постановленія конституціи, однако, оставались мертвою буквою даже послѣ того, какъ для контроля за дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ было учреждено въ 1873 году особое «Имперское желѣзнодорожное вѣдомство» (Reichseisenbahnamt). Затѣмъ, именно послѣ большаго торговаго кризиса 1874 — 1875 годовъ, который былъ еще усиленъ внезапнымъ повышеніемъ всѣхъ тарифныхъ ставокъ на 20%, въ 1875 г. была учреждена особая правительственная коммисія для изслѣдованія вопросовъ объ эксплуатаціи и тарифахъ желѣзныхъ дорогъ. Добросовѣстные труды этой коммисіи значительно способствовали разъясненію причинъ зла и средствъ къ ихъ исправленію, при чемъ сама коммисія прямо высказалась въ пользу, такъ называемой, естественной или Эльзасъ-Лотарингской системы тарификаціи, и даже въ пользу казенной эксплуатаціи дорогъ. Въ результатѣ этихъ первыхъ попытокъ было достигнуто, однако, сравнительно немного, именно, правительствомъ была въ 1877 году принята предложенная самими желѣзными дорогами система такъ называемаго тарифа компромисса, съ тремя классами спеціальныхъ тарифовъ и съ однимъ классомъ для перевозки товаровъ большой скорости и посылокъ. Но реформа эта, исходившая отъ са-

михъ желѣзныхъ дорогъ, была реформою только по имени; въ предѣлахъ утвержденнаго правительствомъ максимальныхъ ставокъ для каждаго класса, желѣзнымъ дорогамъ было оставлено еще слишкомъ широкое право распоряженія тарифами, и правомъ этимъ онѣ не замедлили злоупотребить, расплодивъ вновь массу исключительныхъ тарифовъ. Въ виду общаго неудовольствія, Германское правительство съ конца 1878 года измѣнило свою прежнюю тактику по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ, и начало дѣйствовать гораздо смѣлѣе, безъ предварительнаго соглашенія съ управленіями желѣзныхъ дорогъ, а прямо путемъ законодательнымъ. Дѣятельность законодательства была тогда направлена главнымъ образомъ на двѣ параллельныя цѣли: во первыхъ, на коренную реформу тарифа въ смыслѣ какъ его упрощенія и объединенія, такъ въ особенности лишенія желѣзно-дорожныхъ управленій права произвольнаго измѣненія тарифныхъ ставокъ; и во вторыхъ, на постепенное приобрѣтеніе государствомъ въ свою собственность всей сѣти рельсовыхъ путей въ странѣ. Въ конечномъ результатѣ своемъ обѣ цѣли эти сходятся, сливаясь въ одну, чрезвычайно важную, съ исторической и экономической точки зрѣнія, задачу:—возвращеніе государству всей полноты верховныхъ правъ его въ такой области, въ которой оно могло утратить ихъ или отказаться отъ ихъ осуществленія, очевидно, только временно, подъ давленіемъ финансовыхъ нуждъ своихъ.

И въ томъ и въ другомъ отношеніи были, и при-

томъ, какъ извѣстно, въ самый короткій срокъ времени, достигнуты весьма замѣчательные результаты. Условія эксплуатаціи и вся система тарификаціи были подвергнуты коренному пересмотру, и затѣмъ объединены и упрощены; въ законодательномъ порядкѣ была опредѣлена отвѣтственность дорогъ и отношенія ихъ къ государству, къ публикѣ и между собою. Въ завершеніе дѣла, въ Германіи, какъ и во Франціи, постоянный надзоръ правительства надъ дѣятельностью желѣзныхъ дорогъ былъ усиленъ еще надзоромъ со стороны чисто общественныхъ элементовъ и въ такомъ видѣ получилъ прочную организацію. Именно, въ Пруссіи, высшій надзоръ за дѣятельностью желѣзныхъ дорогъ принадлежитъ нынѣ государственному или общему совѣту желѣзныхъ дорогъ (Landeseisenbahnrat), въ составъ котораго входятъ: предсѣдатель, назначенный императоромъ, представители отъ министерствъ общественныхъ работъ, торговли и промышленности, финансовъ, государственныхъ имуществъ; по три представителя отъ Бранденбурга, Силезіи и Рейнской провинціи, и по два отъ остальныхъ провинцій; и наконецъ, равное всѣмъ имъ число выбранныхъ отъ имѣющихся въ каждой провинціи провинціальныхъ или частныхъ желѣзнодорожныхъ совѣтовъ (Eisenbahnbezirksrathen), которые представляютъ низшіе, мѣстные органы для надзора за дѣятельностью желѣзныхъ дорогъ и, въ свою очередь, состоятъ изъ лицъ выбранныхъ или, вѣрнѣе, назначенныхъ начальниками провинцій, но не иначе, какъ по соглашенію съ мѣстными учрежденіями, ве-

дущими дѣла торговли, промышленности и земледѣлія. Кромѣ того, въ случаѣ надобности, министру предоставляется право приглашать на совѣщанія въ общій совѣтъ специалистовъ. Главными же вопросами, подлежащими разсмотрѣнію общаго совѣта, являются: 1) вопросы о товарномъ и пассажирскомъ движеніи; 2) вопросы тарифные; 3) вопросы административнаго характера. Рѣшенія общаго совѣта передаются на разсмотрѣніе министра общественныхъ работъ, а затѣмъ имперскаго совѣта; и только по утвержденіи симъ послѣднимъ приводятся въ исполненіе.

Напомнимъ наконецъ, что и Англія—эта страна самоуправленія—давно уже съ тою же цѣлью установила у себя желѣзнодорожныхъ комиссаровъ (Railway commissioners) и учредила Главное Управленіе торговли (Board of trade), которое вѣдаетъ, въ послѣдней инстанціи, всѣ желѣзнодорожные вопросы и дѣла.

Точно также, неблагоприятные результаты, къ которымъ привела въ Сѣверной Америкѣ предоставленная желѣзнымъ дорогамъ почти неограниченная свобода въ дѣлѣ установленія тарифовъ, и тамъ убѣдили общественное мнѣніе въ необходимости регулировать желѣзнодорожное дѣло законодательнымъ порядкомъ. Палатою представителей Соединенныхъ Штатовъ уже принятъ законопроектъ, имѣющій цѣлью устраненіе наиболѣе крупныхъ недостатковъ американскихъ желѣзныхъ дорогъ.

20. Особенно-
сти полсженія
русскихъ же-
лѣзныхъ до-
рогъ. Тарифы
въ связи съ
вопросомъ о
правитель-
ственной га-
рантіи и за-
долженности
желѣзныхъ
дорогъ госу-
дарству.

Нѣтъ необходимости доказывать, что государство имѣетъ неоспоримое право вліять на постановку и веденіе желѣзнодорожнаго дѣла. Это право само собою вытекаетъ изъ свойствъ желѣзнодорожныхъ учрежденій, централизующихъ въ своихъ рукахъ такую отрасль народной производительности, которая не можетъ не быть предметомъ особаго правительственнаго попеченія. Самые существенные интересы страны требуютъ настоятельно, чтобы подобныя учрежденія находились подъ серьезнымъ надзоромъ правительства, надзоромъ, не исключаяющимъ права непосредственнаго вмѣшательства во всѣ области желѣзнодорожнаго хозяйства, и въ томъ числѣ на первомъ планѣ въ область тарифа.

Въ Россіи это право контроля и вмѣшательства не только не менѣе, но еще болѣе необходимо, чѣмъ въ другихъ странахъ, вслѣдствіе особенностей положенія нашихъ дорогъ по отношенію къ правительству, вслѣдствіе финансовой обстановки большинства нашихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, въ силу которой они являются почти неоплатными должниками государственной казны, и при томъ должниками, не только ничего не уплачивающими своему кредитору, но, напротивъ того, ежегодно получающими отъ него значительныя суммы въ видѣ приплаты по гарантіямъ, различныхъ ссудъ въ счетъ облигаціоннаго капитала и т. п.

Задолженность нашихъ желѣзныхъ дорогъ государству, по официальнымъ свѣдѣніямъ, выражалась къ 1 января 1878 года слѣдующими цифрами: по-

стройка всѣхъ желѣзныхъ дорогъ къ этому сроку, въ переводѣ на кредитные рубли, обошлась въ 1.619,2 милл. рублей: изъ этого капитала акціи составляютъ $32\frac{3}{4}\%$, а облигаціи $67\frac{1}{4}\%$. Изъ всей суммы облигаціонныхъ капиталовъ только $27\frac{3}{4}\%$ выпущены непосредственно обществами, а остальные $72\frac{1}{4}\%$ правительствомъ.

Общая сумма гарантированного чистаго дохода по облигаціямъ простирается свыше 50 милліоновъ рублей кредитныхъ.

Кромѣ того, правительство оставило за собою часть акцій и гарантировало значительную часть остальнаго акціонернаго капитала, обезпечивъ платежи ежегоднаго дохода въ 20 почти милліоновъ руб. Такимъ образомъ денежное участіе правительства въ образованіи основныхъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ выразилось выдачею по ихъ акціямъ и облигаціямъ 867,4 милл. или почти 60 % общаго итога основныхъ капиталовъ, и гарантіей ежегоднаго дохода въ 69,441,984 кредитн. рублей на капиталъ въ 1,432,8 милл., составляющій 88% всего затраченнаго на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ капитала.

Но отношеніе это не вполне еще выражаетъ участіе правительства въ желѣзнодорожныхъ затратахъ. Необходимо принять во вниманіе еще слѣдующія данныя:

а) Разновременно выданныя обществомъ ссуды въ счетъ увеличенія облигаціоннаго капитала, при чемъ всѣ нужныя для образованія этого капитала

облигаціи оставлены правительствомъ за собою. Такихъ ссудъ выдано на 143,160,941 р.

б) Долги обществъ правительству за подвижной составъ, рельсы и матеріалы на 48,668,989 руб.

и в) Акціи, принадлежащія частнымъ акціонерамъ, представленныя въ залогъ подъ ссуды, выданныя изъ желѣзнодорожнаго фонда на 11,372,700 р.; всего 203.202.630 р., на каковую сумму и должно быть увеличено упомянутое участіе государственной казны, которое за тѣмъ составитъ всего 1.070.628,407 руб., тогда какъ права акціонеровъ выразятся всего въ суммѣ 436.852.659 р.; т. е. если принять общую стоимость желѣзныхъ дорогъ въ 1.811.118,038 руб., то участіе акціонеровъ составитъ въ ней всего 24⁰/₀. Но и этотъ размѣръ участія акціонеровъ въ дѣйствительности можетъ быть гораздо ниже, такъ какъ многія акціи состоятъ въ залогѣ въ государственномъ банкѣ, и за пропускомъ срока выданныхъ за нихъ ссудъ могутъ перейти въ собственность казны.

Далѣе, каждая потребность въ новомъ, сколько нибудь значительномъ расходѣ по желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ влечетъ у насъ за собою новыя денежныя затраты со стороны правительства, которое при томъ почти не получаетъ уплаты по долгамъ за гарантію и прежнія ссуды. Какъ на одинъ изъ выдающихся примѣровъ, во что обходится государству поддержаніе существованія желѣзнодорожныхъ обществъ,—можно указать на Балтійскую дорогу, на которой по 1878 г. накопилось долгу Правительству по гарантіи съ процентами 8.727.926 руб. 94 коп. и

кромѣ того въ 1870 году приплата правительственной гарантіи по этой дорогѣ составила сумму въ 941,155 р. 14 к. За все время своего существованія Балтійская желѣзная дорога не только не уплачивала ни одного рубля въ счетъ долга правительству, но при настоящемъ ходѣ ея дѣлъ и въ будущемъ нельзя предвидѣть, чтобы она платила долгъ, такъ какъ расходъ по эксплуатаціи ея поглощаетъ $87\frac{1}{2}\%$ съ валоваго сбора. Еще большее несоотвѣтствіе между валовымъ доходомъ и расходомъ по эксплуатаціи замѣчается на дорогахъ: Харьковско-Николаевской и Либаво-Роменской; на послѣдней—средній расходъ по эксплуатаціи за три года (съ 1876 по 1879 г.) составляетъ $93,4\%$ валоваго сбора, а на Либавскомъ участкѣ даже $116,5\%$, т. е. является дефицитъ въ $16,5\%$.

Хорошая система тарификаціи и правильное примѣненіе ея играютъ такую важную роль въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ вообще и, въ частности, такъ вліяютъ на доходность дороги или превышеніе дохода надъ издержками эксплуатаціи, что бездоходность большинства нашихъ дорогъ и громадная задолженность ихъ передъ государствомъ составляютъ едва ли не самое краснорѣчивое доказательство именно негодности господствующей у насъ системы тарифовъ и обычныхъ способовъ ихъ примѣненія. Но съ другой стороны тѣ же два явленія—бездоходность и задолженность, составляютъ и самые могущественные доводы въ пользу мнѣнія, что исправить зло можно только посредствомъ такого расширенія сферы пра-

вительственного и общественного воздѣйствія на внутреннее хозяйство желѣзныхъ дорогъ, которое простиралось бы на всѣ области этого хозяйства, въ томъ числѣ и на тарифъ, и вездѣ замѣнило бы господствующій нынѣ произволъ и безотчетность строгой законностью и отвѣтственностью. Съ этой точки зрѣнія, вопросъ о финансовомъ положеніи нашихъ желѣзныхъ дорогъ нельзя не признать тѣсно соприкасающимся съ вопросомъ о реформѣ нашей системы тарифовъ и нельзя не удѣлить ему соотвѣтственного мѣста и въ этой запискѣ, тѣмъ болѣе, что въ трудахъ подкоммисій мы находимъ и по этому вопросу весьма драгоцѣнныя указанія. Особенно выдаются въ этомъ отношеніи: докладъ Харьковской подкоммисіи «о мѣрахъ, принятыхъ правительствомъ для охраны интересовъ государственной казны, участвующей въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ гарантіей процентовъ, субсидіями и т. п.», и записка предсѣдателя Кіевской подкоммисіи «о правительственномъ надзорѣ за финансовою стороною желѣзнодорожнаго дѣла». Изъ этихъ двухъ документовъ мы и почерпаемъ нижеслѣдующее.

Гарантія процента чистаго дохода и всѣ другіе способы оказанія пособій дорогамъ, по самому существу дѣла, должны бы повлечь за собою установленіе строгаго и внимательнаго контроля со стороны гарантирующаго государства надъ расходами эксплоатаціи. При отсутствіи или при слабости контроля, самый обширный валовой доходъ можетъ быть поглощаемъ издержками эксплоатаціи и дорога, не

смотря на благопріятное коммерческое положеніе, будетъ постоянно обращаться къ правительству за доплатами по гарантіи, постепенно увеличивая свою задолженность относительно государственнаго казначейства и въ результатѣ причиняя казнѣ громадныя и невозвратимыя потери. Всѣмъ извѣстно также вліяніе гарантіи на хозяйственное веденіе предпріятія, въ силу котораго, при извѣстныхъ обстоятельствахъ, правленія частныхъ обществъ, пользующихся гарантіей процентовъ, совершенно теряютъ всякое побужденіе къ улучшенію предпріятія и стараются увеличить свою доходность свѣше гарантированнаго процента на счетъ злоупотребленій въ издержкахъ эксплоатаціи.

Не смотря, однако, на громадность гарантированнаго правительствомъ капитала и очень крупную долю денежнаго участія его въ постройкѣ и расширеніи желѣзныхъ дорогъ, правительство у насъ не приняло до сихъ поръ никакихъ серьезныхъ и дѣйствительныхъ мѣръ, для охраны своихъ интересовъ. Ни инспекція, ни правительственная дирекція, ни ревизіонныя коммисіи, ни тройной надзоръ со стороны министерства путей сообщенія, министерства финансовъ и государственнаго контроля не достигаютъ этой цѣли даже въ самой отдаленной степени. Происходитъ это частью отъ дурной первоначальной организаціи всѣхъ этихъ органовъ надзора, частью отъ совершенной неопредѣленности ихъ правъ и обязанностей и совершеннаго отсутствія между ними какого-либо взаимодѣйствія. Самое раздробленіе правительственнаго надзора за желѣзными

дорогами влечетъ за собою полнѣйшій произволъ правленій въ распоряженіи эксплуатаціонными средствами и не даетъ возможности ни одному изъ прикосновенныхъ къ дѣлу вѣдомствъ надлежащимъ образомъ контролировать дѣйствія правленій и управленій.

До чего доходитъ въ этомъ отношеніи произволъ и безотвѣтственность компаній, объ этомъ можно, между прочимъ, судить по слѣдующимъ словамъ записки, поданной по этому вопросу Харьковской подкоммисіи инспекторомъ Курско-Кіевской желѣзной дороги: «Такимъ положеніемъ надзора за желѣзными дорогами, говоритъ авторъ, какъ нельзя лучше воспользовались для своихъ личныхъ цѣлей члены правленій тѣхъ гарантированныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, которыя вслѣдствіе своей бездоходности избавлены отъ контроля акціонеровъ. Мало того: нѣкоторые капиталисты составляли синдикаты для скупки акцій какойнибудь мало доходной, но гарантированной желѣзной дороги и, заручившись большинствомъ голосовъ на акціонерномъ общемъ собраніи, выбирали такое правленіе, которое должно было извлекать побочные доходы и платить синдикату опредѣленный, негласный дивидендъ на акціи. Побочные доходы эти извлекались съ помощью составленія фальшивыхъ отчетовъ по эксплуатаціи желѣзной дороги и посредствомъ отдачи поставокъ топлива, шпалъ и другихъ матеріаловъ подставнымъ лицамъ за возвышенныя противъ дѣйствительности цѣны.» Для доказательства справедливости своихъ словъ, авторъ

ссылается на доклады ревизионныхъ комиссій, констатировавшихъ слѣдующія злоупотребленія правленій: 1) составленіе фальшиваго баланса счетовъ желѣзнодорожнаго предпріятія; 2) утайку переборовъ, получаемыхъ отъ товароотправителей; 3) увеличенный сносъ въ расходъ ремонтныхъ матеріаловъ; 4) снесеніе въ расходъ эксплуатаціи стоимости тѣхъ работъ, которыя производятся за счетъ правительственной субсидіи. «Подобнаго рода примѣровъ злоупотребленій со стороны правленій тѣхъ гарантированныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, заключаетъ авторъ, которыя вслѣдствіе своей малопродуктивности избавлены отъ дѣятельнаго контроля акціонеровъ, можно было бы привести множество, но и перечисленныхъ примѣровъ, мнѣ кажется, достаточно вполне, чтобы констатировать тотъ фактъ, что, при существующемъ правительственномъ надзорѣ за желѣзнодорожными предпріятіями, эксплуатация этихъ дорогъ поставлена въ такія условія, что для извѣстнаго сорта желѣзнодорожныхъ дѣятелей гораздо выгоднѣе заправлять такою желѣзною дорогою, которая не выдаетъ дивиденда своимъ акціонерамъ, а потому эти лица нисколько не заботятся о привлеченіи грузовъ на дорогу и объ увеличеніи ея доходности. Напротивъ того, чѣмъ меньше грузовъ направляется по дорогѣ, чѣмъ хуже дорога и подвижной составъ ремонтируются, тѣмъ выгоднѣе для нихъ, такъ какъ при этомъ скорѣе и легче можно выхлопотать субсидію для капитальнаго ремонта дороги и усиленія перевозочныхъ средствъ и легче разноситъ въ бухгалтерскихъ кни-

гахъ утаенныя изъ эксплуатаціонныхъ средствъ дороги деньги.»

О фактахъ такого же рода свидѣтельствуется и упомянутая выше записка предсѣдателя Кіевской подкоммисіи. Напомнивъ, что при самой постройкѣ нашихъ дорогъ, не смотря на то, что онѣ строились исключительно на казенныя деньги, ни одинъ изъ высшихъ надзирающихъ органовъ не задавался вопросомъ, на сколько правильно, хозяйственно и законно были истрачены сотни казенныхъ милліоновъ, авторъ записки приводитъ поразительные примѣры беззастѣнчиваго обращенія желѣзнодорожныхъ дѣятелей съ ввѣренными ихъ распоряженію казенными капиталами. Таковъ случай съ постройкою Кіево-Брестской дороги, когда концессіонерами дороги былъ заключенъ съ Берлинскимъ банкирскимъ домомъ Блейхредеръ цѣлый рядъ дутыхъ контрактовъ, затѣмъ было составлено акціонерное собраніе изъ 10 подставныхъ лицъ, было выбрано такимъ образомъ правленіе, въ которое министерство финансовъ поспѣшило назначить правительственнымъ директоромъ одного изъ своихъ выдающихся чиновниковъ, а въ заключеніе всего изъ основнаго капитала исчезла безслѣдно сумма 1.332,828 р. 75 к., будто бы выданные фиктивнымъ строителямъ на какія то предварительныя расходы безъ всякаго указанія послѣднихъ, причемъ дѣйствительный строитель долженъ былъ согласиться сдѣлать пропорціональную этой суммѣ скидку со всѣхъ статей утвержденной уже разцѣточной вѣдомости. вмѣстѣ съ тѣмъ Блейхредеръ по-

лучилъ комисіонныхъ денегъ и по реализаціи облигацій 652,121 р. 25 к., такъ что всего,—и не говоря уже о необыкновенно низкомъ курсѣ реализаціи (60 0/0)—около 2 милліоновъ акціонернаго капитала было растрачено прежде, чѣмъ приступлено къ работамъ. «Очевидно, замѣчаетъ авторъ записки, что такая хищническая постройка дороги была мыслима лишь при совершенномъ отсутствіи всякаго со стороны правительства наблюденія, и что если бы своевременно было это наблюденіе то, навѣрное, не одна сотня милліоновъ рублей изъ государственнаго достоянія осталась бы въ сбереженіи». Съ своей стороны, мы еще прибавимъ, что всѣ эти растраченные милліоны естественно должны были вскорѣ лечь всею своею тяжестью отчасти на ту же государственную казну, щедро раздававшую гарантіи и пособія, отчасти же и на прямыхъ потребителей желѣзнодорожныхъ услугъ, которые вскорѣ на дѣлѣ ознакомились съ столь же хищническою, какъ и постройка дороги, эксплоатаціей ихъ, и за всѣ эти прорѣхи желѣзнодорожнаго дѣла должны были расплачиваться, въ конечномъ результатѣ, необыкновенно высокими и вполне произвольными тарифами.

Ясно, что съ цѣлью увеличенія доходности дорогъ и вообще улучшенія ихъ финансоваго положенія—а эта доходность и эти улучшенія составляютъ единственный прочный базисъ, на которомъ можетъ быть основано прогрессивное пониженіе тарифовъ—слѣдуетъ произвести коренную реформу въ нынѣшнихъ порядкахъ финансоваго контроля правительства надъ доходами и въ особенности надъ расходами дорогъ.

Основанія такого преобразованія выработаны съ нѣ-
которою подробностью Харьковскою подкоммисіей и
изложены въ упомянутомъ выше докладѣ, на кото-
рый, не желая выходить изъ спеціальныхъ рамокъ
нашего предмета, мы здѣсь можемъ только сдѣлать
указаніе.

21. Организа-
ція постоян-
наго и пра-
вильнаго кон-
троля, въ дѣ-
лѣ тарифа,
какъ со сторо-
ны прави-
тельстввен-
ныхъ, такъ и
со стороны об-
щественныхъ
органовъ и
учрежденій.

Техническій и административно - хозяйственный
контроль за желѣзнодорожнымъ дѣломъ составляетъ
общую обязанность правительствъ во всѣхъ государ-
ствахъ. Кромѣ того, когда, какъ въ Россіи, госу-
дарство сильно заинтересовано въ желѣзнодорожномъ
дѣлѣ, вслѣдствіе значительнаго участія государствен-
наго казначейства въ желѣзнодорожныхъ предпріа-
тіяхъ, является необходимость и третьяго вида пра-
вительственнаго надзора за желѣзными дорогами — над-
зора финансоваго. Но какъ было уже отчасти указано
выше, всѣ означенные виды правительственнаго над-
зора, въ особенности же послѣдніе два, находятся
у насъ въ крайне неудовлетворительномъ состояніи.
Финансовый надзоръ существуетъ только по имени,
хозяйственный же не простирается на самую важную
и существенную область желѣзнодорожнаго дѣла, на
введеніе новыхъ тарифовъ, измѣненіе старыхъ и на
способы взиманія тарифовъ.

Общія причины такого положенія вещей были
не разъ указываемы и разъясняемы въ предше-
щемъ изложеніи. Подробно перечислять ихъ здѣсь
поэтому не представляется надобности. Что же ка-

сается, въ частности, хозяйственнаго надзора, достаточно будетъ напомнить, что у насъ до сихъ поръ совершенно не существуетъ желѣзнодорожнаго законодательства, регулирующаго отношенія дорогъ къ товароотправителямъ и торговлѣ; далѣе, не существуетъ даже правительственнаго органа, который былъ бы обязанъ наблюдать за исполненіемъ желѣзными дорогами не только правительственныхъ, но и собственныхъ ихъ постановленій. Самымъ поразительнымъ образомъ фактъ отсутствія всякаго надзора за желѣзными дорогами выступаетъ въ тарифномъ дѣлѣ. Въ этомъ отношеніи положеніе вещей дошло до того, что желѣзныя дороги могутъ произвольно назначать тарифы прямо противорѣчащіе постановленіямъ того или другаго параграфа ихъ собственныхъ условій перевозки и даже ихъ уставовъ, и не оказывается правительственнаго органа, который имѣлъ бы возможность или поводъ къ заявленію простаго протеста противъ подобнаго распоряженія.

Всѣ эти недостатки желѣзныхъ дорогъ не могутъ быть устранены однѣми законодательными мѣрами и изданіемъ новыхъ правилъ, если за наблюденіемъ ихъ не будетъ постояннаго правительственнаго и общественнаго надзора. Правительство имѣетъ право надзора за желѣзными дорогами въ качествѣ ихъ собственника въ будущемъ, кредитора и поручителя въ настоящемъ: такой надзоръ составляетъ его обязанность въ видахъ охраненія экономическаго благосостоянія страны. Нѣсколькимъ частнымъ лицамъ, хотя бы прикрывающимся фирмою фиктивныхъ акціо-

нерныхъ обществъ, не можетъ быть предоставлено ни безконтрольное распоряженіе нѣсколькими сотнями милліоновъ рублей государственныхъ средствъ, затраченныхъ на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, ни безотчетное расходованіе 200 милліоновъ ежегоднаго дохода, ни произвольное распоряженіе самыми дорогами экономическими интересами государства, сообразно частнымъ цѣлямъ и выгодамъ. Правительство должно безусловно подчинить своему вліянію рельсовые пути и направлять эту могучую силу согласно вышшимъ государственнымъ и народнымъ интересамъ.

Созданіе правительственнаго органа надзора и снабженіе его достаточными полномочіями являются такимъ образомъ самою неотложною необходимостью, первымъ и самымъ важнымъ шагомъ въ предстоящей реформѣ желѣзнодорожнаго дѣла. Всякія подробности реформы, всѣ детальныя измѣненія, всѣ вопросы, касающіеся одной какой либо стороны желѣзнодорожнаго дѣла, должны отойти на второй планъ передъ этой первою заботой и главной задачею. Это уже потому, что только цѣлесообразное устройство такого органа надзора и присвоеніе ему, на основаніи точныхъ законовъ, возможности успѣшнаго воздѣйствія на желѣзныя дороги способно возвратитъ государству утраченныя имъ добровольно или по небрежности права верховнаго распорядительства и руководства такою исключительно важною отраслью народной промышленности, каковы желѣзнодорожныя предпріятія. Но безъ обезпеченія за государствомъ выполненія, въ полномъ ея объемѣ, этой важной

функціи, очевидно, немислимы какія либо прочныя улучшенія, и всѣ проектируемыя мѣры, всѣ преобразованія и отдѣльныя законодательныя постановленія рискуютъ остаться мертвою буквою, которую, по прежнему, будетъ легко обходить тысячью путями. Съ другой стороны, возникновеніе упомянутаго выше органа является лучшей гарантіей дѣйствительнаго осуществленія задуманныхъ преобразованій, какъ общихъ и главныхъ, такъ и частныхъ и второстепенныхъ, еще и въ томъ смыслѣ, что новое учрежденіе можетъ и должно само явиться естественнымъ центромъ, изъ котораго будетъ исходить дальнѣйшая преобразовательная дѣятельность. Усвоивъ себѣ результаты нынѣшняго всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи и изучивъ различные проекты исправленія существующихъ недостатковъ, новое учрежденіе можетъ составить общій планъ или очередь преобразованій и вводить ихъ затѣмъ съ послѣдовательностью и постепенностью, которыя въ вопросахъ экономическаго характера являются лучшимъ залогомъ прочнаго успѣха. Это въ особенности справедливо по отношенію къ тарифу, гдѣ рѣзкія и быстрыя перемѣны всего менѣе желательны и полезны.

Но на какихъ главныхъ основаніяхъ долженъ быть учрежденъ этотъ особый правительственный органъ, на обязанность котораго будетъ возложенъ высшій надзоръ за желѣзнодорожнымъ дѣломъ? Или, другими словами, какую именно форму должно при-

нять верховное руководство желѣзнодорожными предприятиями со стороны государственной власти?

Прямой и ясный отвѣтъ на этотъ вопросъ дать какъ нашъ собственный, къ сожалѣнію, только отрицательный опытъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, такъ и примѣръ иностранныхъ государствъ. Этотъ опытъ и этотъ примѣръ одинаково убѣждаютъ, что правительственное воздѣйствіе на желѣзныя дороги пріобрѣтаетъ значеніе и силу только въ той мѣрѣ, въ какой оно само подкрѣплено непосредственнымъ участіемъ въ своей регулятивной дѣятельности общественныхъ элементовъ. Только подъ этимъ условіемъ вмѣшательство правительства въ различныя отрасли желѣзнодорожнаго дѣла пріобрѣтаетъ надлежащій вѣсъ и авторитетъ и приноситъ обильные и полезные плоды. Только подъ этимъ условіемъ вмѣшательство это не рискуетъ проявляться единственно въ видѣ излишней, придирчивой, и большею частью лишь узко—бюрократической регламентаціи, изъ за соблюденія внѣшнихъ и мертвыхъ формъ упускающей сущность живаго дѣла, и можетъ, напротивъ того, выразиться въ широкомъ и примиряющемъ всѣ противоположные интересы руководствъ и направленіи желѣзнодорожнаго дѣла.

Отсюда вытекаетъ необходимость организовать такое высшее учрежденіе правительственнаго надзора и контроля за желѣзнодорожными предприятиями, которое, кромѣ собственно правительственныхъ делегатовъ или чиновниковъ и кромѣ выборныхъ отъ желѣзныхъ дорогъ, состояло бы еще изъ представителей

общественныхъ интересовъ въ тѣсномъ и непосредственномъ смыслѣ имѣло бы въ своей средѣ прямыхъ защитниковъ какъ вообще интересовъ лицъ, пользующихся услугами желѣзныхъ дорогъ, такъ и специальныхъ интересовъ торговли и промышленности. Такія учрежденія, какъ извѣстно, существуютъ уже во Франціи и Германіи, и мы выше уже имѣли поводъ, въ сжатомъ очеркѣ, представить главныя основанія ихъ устройства. Но подобно французскому высшему совѣту путей сообщенія и обще-земскому совѣту желѣзныхъ дорогъ (Landeseisenbahnrat) въ Пруссіи, и у насъ слѣдовало бы учредить высшій совѣтъ желѣзныхъ дорогъ съ тѣмъ, чтобы онъ состоялъ изъ представителей трехъ элементовъ: правительственнаго, желѣзнодорожнаго и чисто общественнаго (общественныхъ учреждений и лицъ, заинтересованныхъ въ перевозкѣ).

Но для того, чтобы новое правительственное учрежденіе достигло своей цѣли, ему необходимы еще органы на мѣстахъ, въ главныхъ торговыхъ пунктахъ и на самыхъ линіяхъ желѣзныхъ дорогъ. Такова и была первоначальная задача существующей у насъ правительственной инспекціи, задача, которая на самомъ дѣлѣ, однако, не могла быть выполнена этими учрежденіями, вслѣдствіе коренныхъ недостатковъ ихъ устройства. Съ цѣлью устраненія послѣднихъ, необходимо и въ мѣстныхъ органахъ допустить достаточно широкое участіе выборнаго или общественнаго элемента.

Такимъ образомъ, при обсужденіи главнѣйшей за-

дачи, предстоящей разрѣшенію высшей комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла, задачи, состоящей въ учрежденіи прочнаго центрального и мѣстнаго контроля надъ желѣзными дорогами—на первый планъ выступаетъ вопросъ о введеніи выборныхъ учреждений при желѣзныхъ дорогахъ. Вопросъ этотъ подвергался изученію какъ отдѣльныхъ подкоммисій, такъ и особаго сѣзда представителей подкоммисій, состоявшагося 10 и 11 апрѣля 1880 г. Въ этомъ отношеніи особый интересъ имѣютъ докладъ по этому вопросу Московской подкоммисіи и составленный ею проектъ выборныхъ учреждений при желѣзныхъ дорогахъ, а также протоколъ упомянутого выше засѣданія представителей подкоммисій.

Отсылая къ этимъ документамъ во всемъ, что касается подробностей дѣла и различныхъ сторонъ желѣзнодорожнаго хозяйства, за исключеніемъ тарифа, мы здѣсь только вкратцѣ упомянемъ о томъ, что по этому существенно важному вопросу въ средѣ подкоммисій образовались три различныхъ взгляда на способы осуществленія выборнаго начала въ новыхъ желѣзнодорожныхъ учрежденіяхъ. По первому взгляду, съ этою цѣлію слѣдовало бы составить изъ товароотправителей особую избирательную среду съ извѣстнымъ цензомъ. По другому взгляду, право выбора въ этомъ случаѣ должно было бы быть предоставлено земскимъ учрежденіямъ, на которыхъ у насъ, какъ и въ другихъ странахъ, самимъ закономъ возлагается обязанность наблюдать за развитіемъ торговли, промысловъ и вообще народнаго благосостоянія. Нако-

нецъ, третье, среднее или примиряющее мнѣніе предлагается предоставить участіе въ выборахъ, въ извѣстной пропорціи и тому и другому элементу, и товароотправителямъ, и земскимъ учрежденіямъ.

Каждое изъ упомянутыхъ мнѣній опирается на вѣскіе доводы, и рѣшить, которое изъ нихъ безусловно вѣрно или по крайней мѣрѣ наиболѣе примѣнимо къ условіямъ той среды, въ которой прійдется дѣйствовать новымъ учрежденіямъ, чрезвычайно трудно. Такіе вопросы разрѣшаются всего лучше опытомъ, практикою, а такъ какъ между тремя предлагаемыми рѣшеніями вопроса о выборныхъ учрежденіяхъ нѣтъ никакой принципиальной разницы—все три рѣшенія одинаково стремятся дать право совѣта и право контроля общественному элементу или такъ сказать, другой сторонѣ, публикѣ, пользующейся услугами желѣзныхъ дорогъ—то можно сказать, что какой бы способъ избранія ни былъ окончательно принятъ для образованія контролирующихъ учреждений, послѣднія во всякомъ случаѣ составятъ громаднѣйшій шагъ впередъ въ дѣлѣ урегулированія желѣзнодорожной промышленности, шагъ, который одинъ можетъ вывести насъ изъ безконечнаго ряда затрудненій. Необходимо только, чтобы принятый способъ не оставался, вслѣдствіе тѣхъ или другихъ ограниченій, мертвою буквою, чтобы право выбора покоилось на достаточно широкой основѣ, и чтобы общественному элементу была удѣлена роль, вполне согласная съ внутреннимъ его значеніемъ и достоинствомъ.

Что касается, наконецъ, собственно тарифныхъ

вопросовъ и того, въ какой мѣрѣ они должны будутъ вѣдаться новыми учрежденіями, то въ этомъ отношеніи не можетъ быть большаго различія во взглядахъ. Не подлежитъ сомнѣнію, что общіе тарифные вопросы, какъ-то: вопросъ объ объединеніи классификаціи и номенклатуры грузовъ, вопросъ о предѣльной высотѣ основныхъ ставокъ, наконецъ всѣ вопросы о тарифахъ прямаго сообщенія, о дифференціальныхъ тарифахъ и т. п., могутъ вѣдаться и разрѣшаться исключительно только высшею инстанціей или тѣмъ центральнымъ учрежденіемъ, которое будетъ составлено изъ представителей правительства, желѣзныхъ дорогъ и общественныхъ интересовъ въ тѣсномъ смыслѣ слова. Мѣстнымъ органамъ въ этомъ дѣлѣ могло бы, наибольшее, быть предоставлено лишь право входить въ высшее учрежденіе со своими предположеніями и желаніями, а равно на нихъ могла бы быть возложена обязанность доставлять на запросы высшаго учрежденія всѣ нужныя послѣднему мѣстныя свѣдѣнія и данныя. Напротивъ того, всѣ вопросы о примѣненіи тарифовъ, о неправильностяхъ ихъ взиманія и проч., должны бы были, по самому существу своему, подлежать въ первой инстанціи именно мѣстнымъ учрежденіямъ въ двухъ главныхъ ихъ видахъ (устроенные для надзора на отдѣльныхъ станціяхъ и для надзора, вмѣстѣ съ правительственной инспекціей, по всей линіи).

Оконченное нынѣ изслѣдованіе русскихъ желѣз-
ныхъ дорогъ, изслѣдованіе, результаты котораго, что
касается вопроса о желѣзнодорожныхъ тарифахъ, мы
старались сгруппировать въ одну общую картину въ
предъидущихъ отдѣлахъ этого труда, приводятъ въ
спеціальномъ вопросѣ о тарифѣ къ одному бесспорно-
му выводу: къ крайней и неотложной необходимости
измѣненія существующей нынѣ системы тарификаціи
въ смыслѣ устраненія или по меньшей мѣрѣ значи-
тельнаго ослабленія присущихъ ей главныхъ и круп-
ныхъ недостатковъ: сложности, запутанности, нерав-
номѣрности и совершенной произвольности разномѣ-
рныхъ таксъ, взимаемыхъ за перевозку товаровъ
на различныхъ дорогахъ нашей рельсовой сѣти.

Относительно главной цѣли или направленія пре-
образованія, имѣющаго быть произведеннымъ въ важ-
ной области тарифа, не можетъ, такимъ образомъ,
существовать кореннаго разногласія или двухъ пря-
мо противоположныхъ мнѣній. Но одно дѣло цѣль,
другое—средства, наиболее пригодныя къ достиже-
нію послѣдней. Никто не споритъ, что тарифы наши
не могутъ далѣе, безъ явнаго вреда для финансовъ
государства и для экономическаго благосостоянія
страны, оставаться въ нынѣшнемъ хаотическомъ
состояніи. Никто не сомнѣвается также и въ
томъ, что измѣненія должны коснуться корней зла,
и что слѣдуетъ стремиться къ единству и единообра-
зію тарифовъ на основѣ болѣе равномѣрной класси-
фикаціи грузовъ, болѣе правильной и единообразной
номенклатуры товаровъ и ограниченія произвола

22. Реформа
тарифа по су-
ществу. Нор-
мальный та-
рифъ. Класси-
фикація. Но-
менклатура.
Дополнитель-
ные сборы.
Утвержденіе
спеціальныхъ
тарифовъ по-
слѣ предвари-
тельнаго изу-
ченія ихъ.

желѣзнодорожныхъ обществъ, какъ въ назначеніи различныхъ добавочныхъ сборовъ, такъ въ особен-ности въ орудованіи различными видами спеціаль-ныхъ и исключительныхъ тарифовъ. Но какъ достиг-нуть этого единства и одисобразія тарифовъ, до какой степени объединенія слѣдуетъ дойти, и гдѣ нужно остановиться, наконецъ, какія мѣры могутъ быть болѣе всего пригодны въ этомъ отношеніи,—по всѣмъ этимъ вопросамъ существуютъ различныя мнѣнія.

Одни полагаютъ, что центромъ тяжести, исход-ною точкою преобразованія должно быть отнятіе у желѣзныхъ дорогъ права специализировать тарифы по своему усмотрѣнію. Въ этомъ правѣ они видятъ главную причину сложности и неравномѣрности дѣй-ствующей нынѣ системы тарифовъ. Но понимая вмѣ-стѣ съ тѣмъ, что въ такомъ обширномъ и экономи-чески неоднородномъ государствѣ, какъ Россія, едва-ли возможно и желательно введеніе общей тарифной классификаціи съ совершенно единообразными став-ками на всѣхъ дорогахъ Имперіи, приверженцы пер-ваго мнѣнія находятъ, что переходъ отъ существую-щей неурядицы къ полному единству долженъ быть осуществленъ рядомъ постепенныхъ объединеній та-рифа по отдѣльнымъ группамъ дорогъ, имѣющимъ болѣе однородные интересы и уже привыкшимъ въ настоящее время къ нѣкоторому единству дѣй-ствій. Только послѣ того, какъ новая система впол-нѣ освоится группами, и при этомъ сама оконча-тельно выработается въ своихъ частностяхъ, можно бу-детъ приступить къ распространенію ея вполнѣ или

по частямъ на всѣ дороги. Такимъ образомъ, только самыя общія положенія, какъ то: недопущеніе тарифныхъ ставокъ внѣ классовъ, недопущеніе спеціальныхъ тарифовъ и т. п., обязательное пониженіе тарифа пропорціонально разстояніямъ, съ установленіемъ и самыхъ нормъ разстояній и процентныхъ размѣровъ ставокъ, должны бы войти въ немедленную силу по всей Россіи. Что же касается требованія одинаковаго числа тарифныхъ классовъ, и единообразія тарифной классификаціи и номенклатуры, т. е. распредѣленія товаровъ по классамъ, то это требованіе могло бы быть обращено, по крайней мѣрѣ на первое время, только къ отдѣльнымъ группамъ.

Другіе держатся иного взгляда. По ихъ мнѣнію, центръ тяжести реформы долженъ лежать въ такой простотѣ, единообразіи и общедоступности тарифа, которыя бы сглаживали именно различія одной дороги отъ другой и одной группы отъ всѣхъ остальныхъ; при чемъ переходъ товара съ дороги на дорогу и съ группы на группу долженъ былъ бы совершаться при одинаковыхъ или почти одинаковыхъ и впередъ всѣмъ извѣстныхъ условіяхъ. Простота и общедоступность тарифной системы, по ихъ мнѣнію, достигались бы лучше всего однимъ общимъ тарифомъ для всѣхъ дорогъ, составленнымъ на болѣе или менѣе продолжительное время. Такой нормальный тарифъ основывался бы на единообразной классификаціи и номенклатурѣ товаровъ и во всѣхъ случаяхъ его примѣненія не было бы мѣста какимъ бы то ни

было исключительнымъ и льготнымъ тарифамъ. Но рядомъ съ нормальнымъ тарифомъ продолжали бы существовать и спеціальныя тарифы, по самому существу своему допускающіе значительное разнообразіе. Этимъ и удовлетворилось бы другое коренное требованіе, которое должно быть обращено къ разумной системѣ тарифа и которое состоитъ въ томъ, что она должна соответствовать измѣняющимся не только во времени, но и въ пространствѣ т. е. мѣстнымъ потребностямъ промышленности и торговли. При обширности Россіи, при разнообразности ея экономической дѣятельности, удобства и выгоды полного единообразія не выкупали бы неудобствъ и подавляющаго вліянія единообразнаго тарифа на нѣкоторыя мѣстности и отрасли производства. Съ другой стороны, допущеніе единообразныхъ тарифовъ только для отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ группъ не устранило бы нынѣ существующей сложности и запутанности тарифнаго дѣла. Вотъ почему, параллельно съ установленіемъ общаго нормальнаго тарифа для всѣхъ безъ исключенія дорогъ, слѣдовало бы допустить отступленіе отъ него въ видѣ тарифовъ спеціальныхъ, открывающихъ желѣзнымъ дорогамъ возможность приспособляться къ мѣстнымъ условіямъ и потребностямъ. Но, чтобы желѣзныя дороги перестали, посредствомъ спеціальныхъ тарифовъ, преслѣдовать исключительно свои цѣли, не обращая вниманія на интересы торговли и промышленности, слѣдуетъ изданіе и приведеніе въ дѣйствіе спеціальныхъ тарифовъ подчинить правительственному и об-

щественному контролю, допуская такіе тарифы лишь послѣ предварительнаго и тщательнаго изученія мѣстныхъ условій или потребностей данной отрасли промышленности, и только въ виду несомнѣнной въ нихъ надобности.

Оба, только что изложенные взгляда представляются цѣльными, вполне согласованными во всѣхъ своихъ частяхъ и послѣдовательными воззрѣніями. Оба мнѣнія, кромѣ того, выражаютъ собою, каждое съ своей точки зрѣнія, минимумъ тѣхъ требованій, которыя могутъ быть обращены къ законодателю въ дѣлѣ предстоящаго преобразованія тарифа. Дѣйствительно, оба воззрѣнія одинаково стоятъ на практической почвѣ возможныхъ уже въ настоящее время, а не только желательныхъ въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ, измѣненій и улучшеній. Въ одномъ предположеніи, устраненіе спеціальныхъ тарифовъ выкупается допущеніемъ извѣстнаго разнообразія по группамъ дорогъ, въ другомъ—единообразіе по группамъ смягчается сохраненіемъ права спеціализаціи тарифовъ, которое только ставится подъ контроль правительства, какъ наиболее компетентнаго и безпристрастнаго судьи въ этомъ дѣлѣ. При томъ оба предположенія одинаково сохраняютъ существующее нынѣ начало раздѣленія грузовъ на классы, находя его гораздо болѣе соответствующимъ особымъ условіямъ Россіи, въ которой, при громадныхъ расстояніяхъ, преобладаетъ перевозка громоздкихъ и малоцѣнныхъ грузовъ, чѣмъ предлагаемое нѣкоторыми изслѣдователями и заимствованное у Германіи

противоположное начало, кладущее въ основаніе тарифной системы только вѣсъ и объемъ груза и разстояніе, проходимое грузами. Послѣдняя система, очевидно, легла бы у насъ тяжелымъ бременемъ на всѣ грузы малоцѣнные, не доставляя особенныхъ выгодъ грузамъ цѣннымъ, легко выносящимъ болѣе дорогую перевозку.

Изъ сопоставленія изложенныхъ выше двухъ воззрѣній вытекаетъ еще, что будучи сами компромиссомъ между теоретическими положеніями и практическими требованіями, они не допускаютъ дальнѣйшаго компромисса, какого нибудь средняго между обоими мнѣніями. При такихъ условіяхъ, можно только цѣликомъ принять одну изъ двухъ программъ: или направить преобразованіе тарифной системы, главнымъ образомъ, на область общихъ тарифовъ и только подчинить спеціальныя тарифы регулятивному вліянію правительства или, напротивъ того, допустить нѣкоторое разнообразіе въ общихъ тарифахъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ лишить желѣзныя дороги права спеціализировать тарифы.

Но если такъ ставить вопросъ, мы становимся на сторону перваго воззрѣнія, и притомъ по слѣдующимъ главнымъ соображеніямъ: 1) преобразованіе въ этомъ смыслѣ менѣе нарушаетъ пріобрѣтенныя концессіями и уставами права желѣзныхъ дорогъ и вообще сохраняетъ внѣшній остоу нынѣшней системы, внося коренное измѣненіе лишь во внутреннее содержаніе ея; 2) результаты произведеннаго изслѣдованія доказали не вредъ спеціальныхъ

тарифовъ, какъ таковыхъ или самихъ по себѣ, а только вредъ, происходящій отъ отсутствія какого бы то ни было регулированія ихъ со стороны государственной власти; 3) за сохраненіе права спеціализаціи тарифовъ, послѣ поставленія этого права въ должные предѣлы и подчиненія его контролю правительства, высказалось и большинство подкоммисій; 4) къ такому же заключенію приводитъ опытъ и примѣръ весьма многихъ иностранныхъ государствъ; 5) наконецъ, какъ было уже замѣчено выше, допущеніе единообразныхъ тарифовъ только для желѣзнодорожныхъ группъ, какъ того требуетъ, по крайней мѣрѣ на первыхъ порахъ, система, желающая уничтоженія спеціальныхъ тарифовъ, не устранило бы въ достаточной мѣрѣ нынѣ существующей сложности и запутанности тарифнаго дѣла.

Вслѣдствіе всего вышесказаннаго, мы можемъ формулировать главныя основанія желательныхъ въ нашей тарифной системѣ измѣненій въ слѣдующихъ немногихъ основныхъ положеніяхъ:

1) На всѣхъ дорогахъ государства вводится единообразная классификація грузовъ. Число классовъ должно быть одинаково на всѣхъ дорогахъ.

2) Класныя ставки должны быть единообразны на всѣхъ дорогахъ.

3) вмѣстѣ съ тѣмъ вводится на всѣхъ дорогахъ единообразная и по возможности полная номенклатура товаровъ.

4) Начало единообразія распространяется и на дополнительные сборы, которые должны быть приве-

дены въ правильную систему и понижены на сколько окажется возможнымъ.

5) Составленный такимъ образомъ общій тарифъ прилагается на всѣхъ дорогахъ ко всѣмъ грузамъ, причисленнымъ къ различнымъ классамъ и поименованнымъ въ общей номенклатурѣ, и при томъ какъ въ мѣстномъ, такъ и въ прямомъ сообщеніи.

6) Какъ въ мѣстномъ, такъ и въ прямомъ сообщеніи различныхъ видовъ (внутреннемъ, между народномъ, транзитномъ и проч.) устанавливается извѣстная скидка: а) для повагонныхъ отправокъ, безотносительно къ разстоянію, пройденному грузомъ, б) для отправокъ всякаго рода пропорціонально пройденному разстоянію. При этомъ повагонныя отправки, проходящія извѣстное разстояніе, пользуются и тою и другою, опредѣленною въ общемъ тарифѣ скидкою. Разстоянія, дающія право на скидку, должны быть опредѣлены одинаково во всѣхъ группахъ дорогъ и на всѣхъ отдѣльныхъ дорогахъ.

7) Не нарушая тѣмъ постановленій, касающихся общаго тарифа, каждая дорога, каждая группа дорогъ и каждый союзъ группъ можетъ входить къ правительству съ представленіемъ о необходимости введенія исключительныхъ или *спеціальныхъ* тарифовъ, для *извѣстныхъ* мѣстностей, *извѣстныхъ* разрядовъ промышленности, *извѣстныхъ* родовъ грузовъ, на тѣхъ или другихъ, *точно опредѣленныхъ условіяхъ*. Спеціальные тарифы эти могутъ быть *срочные*, на извѣстный, впередъ указанный срокъ или *періодическіе*, вступающіе въ силу въ извѣстныя времена года; они могутъ быть

также обусловлены всякаго другаго рода соображеніями, напр. для обратныхъ грузовъ, для грузовъ, идущихъ въ извѣстномъ направленіи, для грузовъ извѣстнаго наименованія и т. п. Предвидѣть всѣ причины спеціализаціи тарифовъ, т. е. пониженія ихъ противъ общей нормы, невозможно. Но въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, всѣ обстоятельства и мотивы для введенія исключительныхъ ставокъ должны быть тщательно взвѣшены правительственнымъ учрежденіемъ, на которое такой трудъ будетъ возложенъ; и затѣмъ ни одинъ спеціальныи тарифъ не можетъ быть опубликованъ и введенъ въ дѣйствіе безъ предварительнаго утвержденія правительствомъ. Подобныя утвержденія могутъ даваться и условно, т. е. съ правомъ отмѣны спеціальныхъ тарифовъ даже до окончанія срока ихъ дѣйствій, еслибъ опытъ показалъ, что такіе тарифы почему либо вредны для общихъ интересовъ государства или для интересовъ нѣкоторыхъ отраслей промышленности и торговли.

Всякія измѣненія въ существующемъ строѣ вещей, но въ особенности измѣненія экономическаго характера, значительно облегчаются и даже, въ конечномъ результатѣ, ускоряются, если они достаточно подготовлены или, другими словами, если имъ предшествуетъ рядъ хорошо задуманныхъ и вполне цѣлесообразныхъ переходныхъ мѣръ.

Необходимость кореннаго измѣненія нашей тарифной системы достаточно очевидна. Но не менѣе очевидно

23. Переходныя мѣры. Новые линіи и уставы. Сліянія старыхъ линій. Пересмотръ уставовъ и соглашенія съ обществами по случаю сліянія линій или финансо- вой помощи государства. Несостоятельныя линіи.

Юридическая
сторона вопро-
са.

и то, что въ этомъ важномъ дѣлѣ должна быть соблюдена извѣстная постепенность, и что здѣсь должны быть одинаково приняты во вниманіе интересы обѣихъ сторонъ, желѣзныхъ дорогъ и товароправителей. Вслѣдствіе этого, общимъ законодательнымъ мѣрамъ, имѣющимъ обязательный и принудительный характеръ, долженъ быть предпосланъ рядъ попытокъ добровольнаго склоненія желѣзныхъ дорогъ къ принятію проектированныхъ измѣненій, или рядъ частныхъ соглашеній съ отдѣльными дорогами или цѣлыми группами.

Обстоятельство это должно служить однимъ изъ главныхъ побудительныхъ мотивовъ къ скорѣйшему осуществленію перваго и наиболѣе важнаго пункта той программы или того плана дѣйствій, который является конечнымъ результатомъ произведеннаго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла. Мы говоримъ объ осуществленіи проекта центрального учрежденія, которое бы служило истиннымъ представителемъ государственныхъ и общественныхъ интересовъ въ дѣлахъ, касающихся желѣзныхъ дорогъ, и которое бы придало руководству этими дѣлами надлежащій вѣсъ и необходимое единство. Дѣйствительно, только такое учрежденіе можетъ нынѣ рассчитывать на какой либо успѣхъ въ переговорахъ съ желѣзнодорожными управленіями, переговорахъ, которые бы имѣли цѣлью склонить желѣзныя дороги на уступки въ интересахъ и обще-государственнаго блага, и собственныхъ, хорошо понятыхъ выгодъ своихъ акціонеровъ и кредиторовъ. Такая задача была бы, очевидно, не по

силамъ разѣединеннымъ вѣдомствамъ, которыя нынѣ соприкасаются съ различными сторонами желѣзнодорожнаго хозяйства.

Снабженное всѣми нужными полномочіями, и опираясь на строго опредѣленные имѣющимъ быть изданнымъ закономъ права и обязанности свои, новое учрежденіе (высшій совѣтъ желѣзныхъ дорогъ) имѣло бы полную возможность приступить на первыхъ же порахъ къ необходимой и весьма плодотворной работѣ: къ сравнительному изученію всѣхъ концессій и уставовъ желѣзныхъ дорогъ съ цѣлью окончательнаго выясненія тѣхъ положеній этихъ юридическихъ актовъ, которыя должны будутъ отпасть и замѣниться иными опредѣленіями къ сроку введенія новаго желѣзнодорожнаго законодательства. Затѣмъ, должны быть начаты соотвѣтственные переговоры съ собственниками желѣзныхъ дорогъ, кто бы они ни были: казна, кредиторы или акціонеры. Этимъ путемъ, если только заинтересованныя стороны будутъ имѣть въ виду неизбѣжныя, въ случаѣ недостиженія соглашенія, юридическія послѣдствія коллизіи между общими интересами страны и пріобрѣтенными правами отдѣльныхъ лицъ, можетъ быть достигнуто очень много. Но даже еслибъ надежды на умѣренность желѣзнодорожныхъ обществъ оказались несостоятельными, все-таки, при правильномъ ходѣ вещей, нельзя было бы миновать упомянутой выше попытки къ соглашенію; а потому, повторяемъ, чрезвычайно важно, чтобы этотъ первый шагъ былъ сдѣланъ новымъ, вполне компетентнымъ правительственнымъ органомъ,

въ составъ котораго, къ тому же, войдутъ съ правомъ голоса и представители самихъ желѣзныхъ дорогъ.

Только для полноты настоящаго перечня мѣръ упоминаемъ о томъ, что всякія новыя линіи должны будутъ разрѣшаться не иначе, какъ на основаніи новаго тарифнаго и вообще желѣзнодорожнаго законодательства. Что же касается собственно старыхъ или существующихъ линій, то и въ этомъ отношеніи въ рукахъ правительства находится не мало средствъ для побужденія желѣзнодорожныхъ обществъ къ быстрымъ и вполне цѣлесообразнымъ уступкамъ. Въ Россіи немислима та упорная борьба компаній съ правительствомъ, которая такъ долго препятствовала осуществленію желѣзнодорожной реформы въ большинствѣ западныхъ государствъ. Не говоря уже о томъ, что двѣ трети желѣзнодорожной собственности у насъ принадлежатъ государству, у насъ не испытаны и находятся, такъ сказать, еще въ запасѣ многія другія мѣры, ведущія къ той же цѣли. Между ними упомянемъ здѣсь объ одной изъ самыхъ важныхъ и дѣйствительныхъ, которая неоднократно, въ одинаковыхъ обстоятельствахъ, примѣнялась и на западѣ. Мѣра эта — пересмотръ и измѣненіе уставовъ, во первыхъ по случаю сліянія нѣсколькихъ небольшихъ или смежныхъ линій въ одно большое общество, и во вторыхъ по случаю какой бы то ни было финансовой помощи, оказываемой государственной казною желѣзнодорожнымъ обществамъ. Дѣло сліянія линій у насъ находится еще въ первой фазѣ своего развитія, а

между тѣмъ, по отношенію ко многимъ изъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, такое сліяніе, очевидно, не можетъ долго заставить ждать себя. Но было бы большою ошибкою (ошибка эта была совершена во Франціи Наполеономъ III относительно большинства французскихъ желѣзныхъ дорогъ; у насъ же, къ счастью, ее повторили только относительно трехъ линій, недавно соединившихся въ Юго-Западное общество), было бы большою ошибкою, говоримъ мы, разрѣшать такія соединенія компаній до окончательнаго проведенія въ жизнь намѣченныхъ самою жизнью преобразованій во всѣхъ областяхъ желѣзнодорожнаго дѣла. Это значило бы намѣренно усиливать сопротивленіе дорогъ и увеличивать неизбѣжныя при этомъ казенныя и общественныя потери. Но другое дѣло — обращать нужное разрѣшеніе въ одно изъ непременныхъ условій принятія правительственныхъ предложеній. Въ томъ же смыслѣ слѣдуетъ пользоваться и столь частыми у насъ случаями оказанія финансовой помощи разстроившимъ свои дѣла компаніямъ.

Другимъ, и едва — ли не болѣе важнымъ еще средствомъ достигнуть соглашенія съ желѣзнодорожными обществами можетъ явиться у насъ такая организація финансоваго контроля и финансовой ревизіи, вслѣдствіе которой всякое нарушеніе желѣзнодорожными распорядителями обязательныхъ для нихъ правилъ будетъ имѣть послѣдствіемъ уже не новыя денежные жертвы правительства для исправленія результатовъ ошибокъ или злоупотребленій, какъ было до сихъ поръ,

а привлеченіе какъ распорядителей, такъ и самихъ обществъ къ дѣйствительной и строгой отвѣтственности. Необходимымъ послѣдствіемъ контрольной ревизіи долженъ быть или денежный начеть при открытіи неправоильностей, или примѣненіе слѣдующей мѣры, предусмотрѣнной желѣзнодорожными уставами: «если бы общество во время эксплоатаціи не выполнило какой-либо изъ обязанностей, возлагаемой на него уставомъ» или (какъ добавляется въ уставахъ съ 22 февраля 1874 г.) «если бы общество допустило разстройство дороги, или движенія по оной, правительство имѣетъ право отобрать дорогу отъ общества на время или навсегда, производя съ нимъ расчетъ на указанныхъ въ уставахъ основаніяхъ.»

Послѣдняя мѣра сама по себѣ, разумѣется, представляетъ ту выгоду, что она разрѣшаетъ вопросъ объ измѣненіи уставовъ безъ всякихъ затрудненій; и конечно, нельзя не предвидѣть случаевъ, когда такая мѣра окажется единственно возможною. Когда взысканіе начетовъ невозможно, причислять ихъ къ долгамъ обществъ казнѣ равносильно уничтоженію правительственныхъ претензій, вслѣдствіе безнадежности постоянно возрастающихъ долговъ большинства обществъ. Въ такихъ случаяхъ гораздо разумнѣе прибѣгать къ отобранію желѣзныхъ дорогъ отъ не состоятельныхъ обществъ временно или навсегда. Неудовлетворительность эксплоатаціи самимъ правительствомъ нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ въ прошлое время не можетъ еще служить поводомъ къ окончательному рѣшенію вопроса о совершенной не-

пригодности подобной мѣры. Многое зависитъ отъ условій, въ которыя правительственная эксплоатація будетъ поставлена; но если бы правительство и пожелало окончательно оставить за собою тѣ или другія линіи, оно всегда могло бы, введя въ ихъ уставы необходимыя измѣненія, передать снова эти линіи въ руки частныхъ предпринимателей.

Въ заключеніе этого краткаго обзора предварительныхъ дѣйствій, которыя могли бы облегчить разрѣшеніе важной задачи, состоящей въ сопряженномъ съ наименьшими для государства жертвами введеніи единообразной системы тарифовъ на всѣхъ дорогахъ и соотвѣтственномъ измѣненіи уставовъ большинства желѣзнодорожныхъ обществъ, считаемъ нужнымъ сказать еще нѣсколько словъ объ юридической сторонѣ предположеннаго преобразованія, или вѣрнѣе о тѣхъ затрудненіяхъ и препятствіяхъ, которыя реформа тарифа можетъ встрѣтить съ чисто юридической точки зрѣнія.

Мы видѣли выше, что приведеніе въ жизнь реформы тарифа въ нѣсколько цѣльномъ видѣ или полномъ объемѣ не можетъ обойтись безъ соотвѣтственнаго измѣненія уставовъ отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Но уставы эти, говорятъ, представляютъ собою приобрѣтенныя законодательнымъ путемъ права; отмѣнить или измѣнить ихъ нельзя безъ прямого согласія желѣзнодорожныхъ обществъ; что же предприметъ государство въ случаѣ, если такое согласіе не послѣдуетъ?

Намъ кажется, что вопросъ, поставленный такимъ

образомъ, именно съ юридической точки зрѣнія разрѣшается совершенно опредѣленно. Желѣзнодорожные уставы могутъ разсматриваться во первыхъ, какъ отдѣльные законодательные акты, какъ частные законы; такой характеръ носятъ преимущественно опредѣленія уставовъ, коими вызываются къ жизни извѣстныя юридическія лица; и во вторыхъ какъ договоры, какъ контракты, заключенные между казною и соединившимися въ акціонерное общество частными лицами на извѣстный срокъ и съ извѣстными обязательствами, принятыми обѣими сторонами; такой характеръ имѣютъ въ особенности опредѣленія уставовъ, касающіяся имущественныхъ правъ создаваемыхъ ими юридическихъ лицъ. Разсмотримъ послѣдствія каждой изъ этихъ двухъ точекъ зрѣнія въ отдѣльности.

Первый взглядъ на юридическое значеніе уставовъ, разсматривающій ихъ какъ настоящіе законы «для отдѣльныхъ случаевъ» есть взглядъ сравнительно новый въ литературѣ вопроса; онъ раздѣляется нѣкоторыми экономистами и отвергается большинствомъ юристовъ. Поднимаемые имъ вопросы принадлежатъ къ числу самыхъ спорныхъ, и всецѣло принять этотъ взглядъ, поэтому, нѣтъ основаній. Но и отвергать его безъ всякой критики въ пользу установившагося мнѣнія о строго договорномъ характерѣ уставовъ, съ признаніемъ вдобавокъ полной равноправности заключившихъ такой контрактъ сторонъ, едвали также будетъ вполне справедливо. Какъ бы то ни было, несомнѣнно, однако, что упомянутый взглядъ есть наименѣе выгодный для желѣзнодорож-

ныхъ обществъ. Принятіе такого взгляда влечетъ за собою немедленное и сравнительно легкое разрѣшеніе всѣхъ связанныхъ съ настоящимъ вопросомъ затрудненій. Дѣйствительно, предѣлы принадлежащей государству законодательной функціи не составляютъ предмета спора или какихъ бы то ни было сомнѣній. Въ существѣ этой функціи лежитъ непрерывная усовершенствость ея проявленій, въ силу чего болѣе раннія и несовершенныя проявленія уступаютъ постоянно мѣсто болѣе позднимъ и совершеннымъ, одни законы смѣняются другими, и въ этомъ процессѣ не только никто не видитъ нарушенія права, а напротивъ въ немъ именно и усматривается дѣйствительное, фактическое осуществленіе требованій самой идеи права или общественной справедливости. Если уставы суть законы, то отмѣнить ихъ или измѣнить сообразно требованіямъ высшей справедливости и общаго блага—всегда во власти государства и составляетъ, при извѣстныхъ условіяхъ, прямую обязанность законодательныхъ органовъ. Срочность уставовъ, или то обстоятельство, что въ нихъ предвидѣнъ срокъ окончанія ихъ дѣйствія, не составляетъ, съ этой точки зрѣнія, препятствія къ ихъ измѣненію; ибо срочность есть понятіе совершенно чуждое закону, взятому безотносительно къ извѣстнымъ частнымъ, освящаемымъ или подтверждаемымъ имъ обязательствамъ или отношеніямъ, которыя составляютъ только послѣдствія закона, а не самый законъ; извѣстно, что даже законы, издаваемые навсегда, на вѣчныя времена отмѣняются и измѣняются сообразно требованіямъ жизни и подѣ

давленіемъ новыхъ условій общественнаго развитія.

Второй взглядъ, по которому въ желѣзнодорожныхъ уставахъ слѣдуетъ видѣть простые договоры, заключенные государствомъ съ желѣзнодорожными обществами на извѣстный срокъ и на впередъ опредѣленныхъ условіяхъ, обставляетъ подлежащій разрѣшенію вопросъ гораздо болѣе значительными трудностями. Въ этомъ взглядѣ, однако, котораго придерживается большинство наиболѣе авторитетныхъ юристовъ, есть значительная доля истины и съ послѣднею нельзя не считаться. Но и принимая во всемъ его объемѣ такое объясненіе значенія уставовъ, слѣдуетъ признать, что и тогда у государства остается правомѣрный выходъ, возможность примирить свои обязательства къ отдѣльнымъ лицамъ съ своими обязанностями относительно всей страны. Право, приобретенное по договору, чрезвычайно прочно, но оно не можетъ быть прочнѣе, оно не можетъ связывать болѣе чѣмъ право вообще — мы разумѣемъ частное или гражданское право; а между тѣмъ извѣстно, что даже самые основные виды этого послѣдняго права, напримѣръ, право собственности, должны склоняться передъ неумолимыми требованіями общаго блага или государственной необходимости.

Коллизія между частными и общими интересами разрѣшается компромиссомъ, въ силу котораго частный интересъ отступаетъ передъ общимъ, получая при этомъ вознагражденіе, опредѣляемое, въ послѣдней инстанціи, представителями общаго интереса.

Ряду такихъ коллизій и такихъ отступленій частнаго права передъ общею нуждою обязаны своимъ происхожденіемъ и сами желѣзныя дороги, которыя иначе никогда не могли бы осуществиться. Не можетъ, поэтому, подлежать никакому сомнѣнію, что тотъ же процессъ — уступка пріобрѣтеннаго права за вознагражденіе въ точныхъ предѣлахъ понесеннаго убытка — долженъ получить примѣненіе и въ виду возможнаго нынѣ столкновенія между интересами желѣзнодорожныхъ обществъ и общими пользами государства. Реформа тарифной системы можетъ быть осуществлена вопреки постановленій нынѣ дѣйствующихъ уставовъ, и при томъ безъ малѣйшаго нарушенія какихъ бы то ни было общихъ и строгихъ началъ справедливости. Государство имѣетъ полное право немедленно измѣнить, въ чемъ ему заблагорассудится, тѣ или другіе желѣзнодорожные уставы — подъ условіемъ возмѣщенія обществамъ тѣхъ только потерь, которыя дѣйствительно произойдутъ для нихъ отъ такой мѣры. Практически, поэтому, вопросъ сводится исключительно къ тому, будетъ-ли предположенная реформа тарифа убыточна для желѣзнодорожныхъ обществъ, или же, напротивъ того, она и для нихъ окажется, въ конечномъ результатѣ, выгодною? Только въ первомъ случаѣ, и только для линій, которыя, по своимъ особеннымъ условіямъ, дѣйствительно пострадаютъ вслѣдствіе введенія на нихъ единообразнаго тарифа, потребуются отъ государства нѣкоторыя жертвы, которыя, однако, будутъ строго сообразованы съ дѣйствительными и доказанными раз-

мѣрами потерь желѣзнодорожныхъ обществъ, и прекратятся тотчасъ же послѣ возстановленія прежней или нормальной доходности пострадавшихъ отъ реформы линій. Но не отрицая совершенной возможности подобныхъ случаевъ, нельзя однако не замѣтить, что они, по необходимости, будутъ весьма немногочисленными и даже исключительными. Дѣло въ томъ, что новые тарифы должны быть составлены такъ, чтобы, облегчая значительно торговлю и промышленность устраненіемъ прежней запутанности и сложности расчетовъ и непостоянства и произвольной измѣняемости ставокъ, въ то же время не вызывать пониженія доходности огромнаго большинства линій, а, напротивъ, по мѣрѣ возможности даже содѣйствовать общему возвышенію этой доходности.

Къ такому же результату должны клониться и всѣ прочія преобразованія въ общей постановкѣ у насъ желѣзнодорожнаго дѣла, и въ особенности мѣры, которыя будутъ имѣть въ виду финансовый контроль и ревизію желѣзнодорожной отчетности. Но, при такихъ условіяхъ, опасенія относительно пониженія доходности дорогъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и единственное серьезное препятствіе на пути къ немедленному осуществленію тарифной реформы, должны будутъ отпасть сами собою.

Переводъ изъ сочиненія Вебера подъ заглавіемъ:

„Государственныя и частныя желѣзныя дороги“.

Намъ хотѣлось бы выяснитъ всю ошибочность сравненія желѣзно-дорожнаго дѣла съ почтовымъ и телеграфнымъ, такъ часто приводимое адвокатами казеннаго управленія желѣзными дорогами.

Ошибка основана на томъ, что смѣшиваютъ два, совершенно различныхъ, рода предметовъ,—различныхъ какъ по самому существу своему, такъ и по способу перевозки.

Къ первому разряду принадлежатъ тѣ предметы, цѣнность которыхъ—(главнымъ образомъ идеальная и не осязаемая)—нисколько не измѣняется отъ перевозки.

Цѣна письма, телеграммы,—пассажира, наконецъ,—нисколько не мѣняется, какое бы разстояніе они не прошли.

Плата за провозъ, расходы почтовые и телеграфные не увеличиваютъ и не уменьшаютъ цѣнности пассажира и письма. *Сама перевозка не производитъ никакой рыночной стоимости.*

На цѣнность же предметовъ втораго разряда—перевозка оказываетъ самое значительное вліяніе.

Цѣнность ихъ послѣ перевозки нерѣдко въ нѣсколько разъ превышаетъ ихъ первоначальную стоимость.

Эти предметы имѣютъ торговую цѣнность, совершенно измѣняемую перевозкой. Пудъ каменнаго угля

въ 500 верстахъ отъ копи уже стоитъ по крайней мѣрѣ вдвое, нежели у самой шахты.

Перевозка предметовъ втораго рода производитъ слѣдовательно цѣнность,—цѣнность, которая зависитъ отъ времени и мѣста,—отъ спроса и предложенія.

Самое дѣло перевозки предметовъ перваго рода, есть, само по себѣ, только функція.

Перевозка же предметовъ втораго рода—уже есть промыселъ, торговля.

Перевозка предметовъ перваго рода, за выполненіе которой возмѣщается только стоимость труда, можетъ всецѣло принадлежать государству.

Въ этой области нѣтъ ни спроса ни предложенія, ни мѣстной, ни временной потребности,—расходъ перевозки и трудъ не стоятъ въ прямой зависимости отъ разстоянія,—тарифы почтовые могутъ быть всегда и вездѣ однообразны.

При перевозкѣ же предметовъ втораго рода, государство дѣйствуетъ уже какъ владѣлецъ торговаго и промышленнаго предпріятія. Оно своими тарифами возвышаетъ и понижаетъ цѣнность товаровъ своей страны,—въ пользу однимъ—во вредъ другимъ. Оно опредѣляетъ пути слѣдованія грузовъ—въ пользу одного промышленнаго центра и въ ущербъ другаго;—должно часто мѣнять ихъ, сообразно времени и мѣсту, спросу и потребленію,—и на дѣлѣ,—по своему усмотрѣнію, создаетъ и цѣны, и спросъ, и потребленіе.

Государство становится обыкновеннымъ промышленникомъ и купцомъ—пока оно ведетъ дѣло бокъ о

бокъ съ другими равноправными предпринимателями— (частными желѣзно-дорожными обществами); когда же оно является владельцемъ всей сѣти желѣзныхъ дорогъ страны,—оно безусловно дѣлается промышленникомъ—монополистомъ.

Въ этомъ и заключается громадная разница между почтой и телеграфами съ одной стороны—и желѣзными дорогами—съ другой,—и тѣ, которые предлагаютъ государству взять на себя опредѣленіе желѣзно-дорожныхъ тарифовъ на томъ же основаніи, какъ тарифовъ почтъ и телеграфовъ,—только ярко выставляютъ всю утопичность своихъ теорій.

Если стоимость перевозки составляетъ существенную часть рыночной цѣнности товара,—то плата за перевозку не можетъ не измѣняться сообразно тому, какъ мѣняется, по мѣсту и времени, рыночная цѣна товара. Равная плата за перевозку неравныхъ по цѣнности предметовъ или создастъ нелѣпыя цѣны на рынкѣ, или ограничитъ потребленіе и даже сдѣлаетъ его невозможнымъ.

Плохой уголь, на который также можетъ быть спросъ, какъ и на хорошій, долженъ перевозиться дешевле.

Не рационально было-бы также везти уголь въ промышленный центръ по той же цѣнѣ, какъ въ городъ безъ фабрикъ: въ одномъ мѣстѣ онъ составляетъ предметъ насущной необходимости, въ другомъ—онъ скорѣе предметъ роскоши.

Для одного и того же груза, плата за провозъ будетъ различна, смотря по тому, идетъ ли желѣзная дорога рядомъ съ судоходной рѣкой или нѣтъ.

Поднимается ли цѣна хлѣба, топлива,—провозный тарифъ долженъ понижаться, чтобы потребленіе могло существовать.

За провозъ на разстояніе 10 верстъ въ Альпахъ нельзя назначить ту же плату, какъ за провозъ по равнинѣ. Дорога, которая плотитъ вдвое дороже другой за топливо, не можетъ брать за перевозку грузовъ по равному тарифу.

Производство и потребленіе, разстояніе перевозки, спросъ, предложеніе и цѣнность производства съ одной стороны—и стоимость труда перевозки съ другой—играютъ въ дѣлѣ установленія тарифовъ такую же первостепенную роль, какъ и во всякомъ промышленномъ предпріятіи.

Требовать, чтобы въ цѣлой странѣ, или по цѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ тарифы были одни и тѣ же—все равно, что требовать одинаковой цѣны на хлѣбъ во всѣхъ городахъ государства. При равныхъ тарифахъ, несомнѣнно прекращается всякая промышленная дѣятельность и всякое предложеніе центровъ отдаленныхъ отъ мѣста спроса и потребленія.

Заводъ, находящійся въ 100 верстахъ отъ вывозной гавани, напр., долженъ а priori отказаться отъ всякой конкуренціи съ заводомъ, лежащимъ отъ гавани въ пяти верстахъ.

Совершенно такимъ же образомъ сокращается раіонъ распространенія хлѣба и угля,—прекращается конкуренція—наступаетъ застой.

Увеличеніе раіона распространенія продуктовъ совершенно равносильно измѣнчивости тарифовъ, по

времени и мѣсту; другими словами, это *распространеніе*—въ *прямой зависимости отъ разумной торговли той рыночной цѣнности, которая называется провозной платой.*

Отсюда ясно видно, какъ мало знакомы съ дѣломъ тѣ люди, которые хотятъ, чтобъ государство устроило желѣзно-дорожные тарифы по образцу телеграфныхъ и почтовыхъ сборовъ, и если даже очистить теперешній хаосъ германскихъ сотенъ и сотенъ различныхъ тарифовъ отъ всего, чему онъ обязанъ вмѣшательству въ дѣло незрѣлыхъ умовъ, то и тогда непрактичные поборники уравниенія тарифовъ удивятся всей сложности этого громаднаго дѣла. Тѣ же, которые хотятъ ввести въ тарифное дѣло довольно неясный лозунгъ «руководящей мысли»—скоро убѣдятся, какъ безсильны окажутся ихъ многочисленныя теоріи въ присутствіи той массы сложностей и трудностей, которое представитъ примѣненіе ихъ взглядовъ на практикѣ,—хотя бы это примѣненіе попыталась провести даже единичная рука государственной власти.

