

~~8589~~

ДОКЛАДЪ

ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ПОДКОМИССИИ

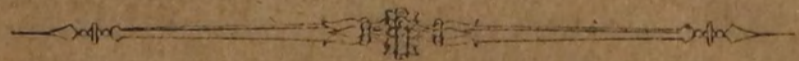
ДЛЯ ИЗСЛѢДОВАНІЯ

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА

Въп. 3

ПО ВОПРОСУ

О ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ ТАРИФАХЪ.



МОСКВА.

Типо-Литографія И. Н. Кушнерова и К^о, Пимен. ул., д. Кушнеровой.

1880.

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной юго-восточной подкомисіи для
изслѣдованія желѣзныхъ дорогъ.

А 1196

69662

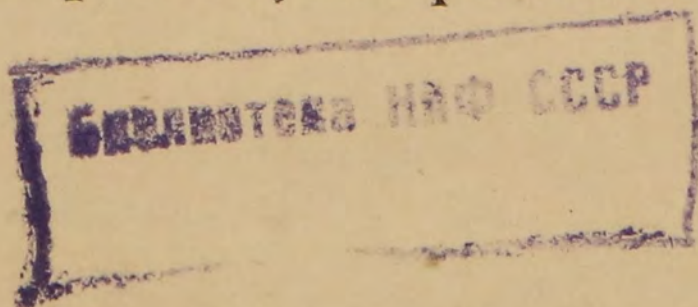
ДОКЛАДЪ

ПО ВОПРОСУ О ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ ТАРИФАХЪ.

Вліяніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ на экономическія отношенія между различными мѣстностями.

Первое заявленіе, относящееся до желѣзнодорожной тарификаціи, было сдѣлано юго-восточной подкоммисіи въ г. Коломнѣ. Заявленіе это тогда невольно остановило на себѣ вниманіе всѣхъ членовъ подкоммисіи. Вотъ фактъ въ томъ видѣ, въ какомъ онъ былъ рассказанъ подкоммисіи въ засѣданіи ея съ товароотправителями въ г. Коломнѣ.

Въ окрестностяхъ Коломны издавна работаютъ нѣсколько весьма солидныхъ мельницъ-крупчатокъ. Владѣльцы этихъ мельницъ заявили, что провозъ зерноваго хлѣба отъ Саратова до Коломны обходится слишкомъ на 40 рублей съ вагона дороже, чѣмъ до Москвы, между тѣмъ какъ Москва отъ Саратова на 109 верстъ дальше. Видя такую разницу въ цѣнѣ доставки и желая воспользоваться выгодами провозной платы, установленной желѣзными дорогами для Москвы, они попробовали свой хлѣбъ адресовать на Москву, въ томъ предположеніи, что, остановивъ вагоны, ссыпятъ его въ Коломнѣ и такимъ образомъ заплатятъ за провозъ, по крайней мѣрѣ, не дороже московскихъ куп-



цовъ. Но когда хлѣбъ ихъ пришелъ въ Коломну, остановить вагоны и выгрузить его здѣсь не позволили, требуя новаго расчета провозной платы по мѣстнымъ тарифамъ, *) и они принуждены были девезти 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 ежели-бы онъ былъ адресованъ прямо въ Коломну. **) Владѣльцы мельницъ просили обратить на этотъ фактъ вниманіе, такъ какъ такая несоразмѣрность въ провозной платѣ подрываетъ ихъ старинный промыселъ.

При дальнѣйшемъ слѣдованіи по дорогамъ своего района, подкоммисія почти въ каждомъ городѣ и на многихъ станціяхъ получала заявленія и жалобы на неудовлетворительность дѣйствующихъ тарифныхъ росписаній. Большинство жалобъ касается: сложности тарифныхъ постановленій, — взиманія большей платы за меньшее разстояніе, чѣмъ за разстояніе большее, пройденное грузомъ, — переборовъ, проистекающихъ главнымъ образомъ отъ запутанности и разнообразія способовъ составленія тарифныхъ таблицъ

*) „На тѣхъ линіяхъ, гдѣ существуетъ тарифъ для прямаго сообщенія, для остановки клади дѣлается расчетъ отъ станціи отправленія до станціи остановки по тарифу не прямаго сообщенія“. (Конв. II группы дор. 1877 г. § 67).

**) Отъ Саратова до Москвы за 821 вер. по спеціальнымъ тарифамъ прямаго сообщенія полагается съ вагона всей провозной платы 92 р. 58 к.
Отъ Саратова до Коломны за 712 верстъ по нормальнымъ тарифамъ причитается: тамбово-саратов. дорогѣ за 359 верстъ со скидкой 10% 64 „ 80 „
остальнымъ дорогамъ за 353 вер. по $\frac{1}{30}$ съ пуд. и вер. 70 „ 56 „

Итого 135 р. 36 к.

Разница 42 „ 78 „

Обратный провозъ вагона отъ Москвы до Коломны стоитъ . . . 21 „ 78 „

Слѣдовательно владѣльцы мельницъ выиграли на каждомъ вагонѣ 21 руб. и не менѣе 15 р., если заплатили въ Москвѣ за перегрузку.

Въ настоящее время Коломна включена въ число станцій назначенія по спеціальнымъ тарифамъ прямаго сообщенія, но только для одной пшеницы, отправляемой только изъ Саратова. (См. перечень спеціальн. тар. прямаго сообщ. между желѣз. дорогами II группы на 1879 г. № 53).

и правилъ исчисленія провозной платы, — трудности доставать книжки тарифовъ, потому что на многихъ даже крупныхъ станціяхъ большинства дорогъ ихъ нѣтъ въ продажѣ.

Заявленій этихъ накопилось много. Одни изъ нихъ повѣрены подкоммисіей во время объѣзда дорогъ, другія впоследствии по тарифамъ. Почти всѣ они оказались правильными.

Съ перваго взгляда можетъ показаться, что заявленія эти преслѣдуютъ только личныя выгоды заявителей, но, перечитывая ихъ, приходишь къ другимъ заключеніямъ. Общій характеръ заявленій, поданныхъ въ Коломнѣ, Рязани, Раненбургѣ, Козловѣ, Тамбовѣ, Пензѣ и др. не тотъ, что въ заявленіяхъ, поступившихъ на дорогахъ оренбургской, владикавказской, поти-тифлисской. Заявители центральныхъ мѣстностей хлопчатъ не о томъ, о чемъ заявители конечныхъ дорогъ. Въ то время, какъ первые жалуются, главнымъ образомъ, на неуравнительность тарифовъ, вторые преимущественно ходатайствуютъ о пониженіи ихъ. Эта разница въ общемъ характерѣ заявленій свидѣтельствуетъ уже, что, помимо нарушенія личныхъ выгодъ заявителей, дѣйствующая система тарификаціи затрогиваетъ болѣе или менѣе чувствительно и интересы цѣлыхъ мѣстностей. Болѣе близкое ознакомленіе съ нынѣ дѣйствующими тарифами убѣждаетъ въ этомъ еще болѣе и объясняетъ въ чемъ и какъ затрогиваются не одни личные, но и мѣстные интересы.

На дорогахъ, ввѣренныхъ изслѣдованію юго-восточной подкоммисіи, руководствуются, главнымъ образомъ, а) нормальными или мѣстными для каждой дороги тарифами и б) специальными прямаго сообщенія между желѣзными дорогами II группы. (Временныхъ и случайныхъ въ нихъ измѣненій, а также дѣлаемыхъ иногда желѣзными дорогами въ видѣ снисхожденія или по другимъ причинамъ — мы

здѣсь не касаемся потому, что они совершенно зависятъ отъ произвола дорогъ).

Спеціальными тарифами опредѣляется размѣръ пониженной провозной платы при слѣдованіи грузовъ по прямому сообщенію между дорогами. Дѣйствіе ихъ распространяется только на нѣкоторые товары, перевозимые полными вагонами (въ 600 пуд.) 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.

Дѣйствіе нормальныхъ (мѣстныхъ) тарифовъ распространяется какъ на всѣ безъ исключенія товары, перевозимые въ предѣлахъ каждой дороги, такъ и на товары, поименованные въ спеціальныхъ тарифахъ, когда они перевозятся между станціями въ нихъ непоименованными.

Въ числѣ товаровъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ юго-восточнаго района, самое видное мѣсто занимаютъ хлѣбные грузы. По этому, въ виду краткости срока назначеннаго для работъ подкоммисіи, мы здѣсь займемся разсмотрѣніемъ только тѣхъ результатовъ, которыхъ достигаетъ уже или можетъ достигнуть хлѣбная торговля съ помощію желѣзныхъ дорогъ при нынѣ дѣйствующихъ тарифахъ.

Выше приведенный фактъ, заявленный владѣльцами мельницъ въ г. Коломнѣ, хотя самъ по себѣ и очень рельефенъ, но онъ не имѣлъ бы особенно важнаго значенія, если бы былъ единичнымъ, случайнымъ. Но въ томъ то и дѣло, что онъ не единственный. Въ такомъ же положеніи, относительно привоза хлѣба, находится, напр, г. Зарайскъ, въ уѣздѣ котораго на р. Осетрѣ издавна существуетъ извѣстная мельница-крупчатка почетнаго гражданина Тупицина о 27 поставахъ, перерабатывающая

до 45.000 четвертей пшеницы въ годъ *). Зарайскъ не поименованъ въ спеціальныхъ тарифахъ прямаго сообщенія, по этому отъ Саратова до Зарайска, за 720 верстъ, причитается 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 р. 58 коп., т. е. до Зарайска на 44 руб. 22 коп. съ вагона дорожке **) за разстояніе на 101 версту меньшее.— Ст. Бронницы (москов.-рязан. дор.) также не включена въ росписанія 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 расчету спеціальныхъ тарифовъ 140 р. 11 к., т. е. въ первомъ случаѣ приходится платить 35 р. 84 к. съ вагона дорожке, чѣмъ во второмъ.***) Даже отрубей и сѣмянныхъ выжимокъ, столько полезныхъ въ сельскомъ хозяйствѣ для корма скота, нельзя получить, наприм. изъ Саратова въ Ряжскъ и на всѣхъ станціяхъ

*) По свѣдѣніямъ рязан. губерн. зем. управы.

**) Отъ Саратова до Зарайска по нормальнымъ тарифамъ причитается провозной платы:

тамбово-саратов. дор. за 359 вер., со скидкой 10%	64 р. 80 к.
остальнымъ дорогамъ по $\frac{1}{30}$ коп. съ пуд. и вер. за 361 вер.	72 „ — „

Итого. 136 р. 80 к.

Отъ Саратова до Москвы по спеціальн. тарифамъ прям. сообщ.	92 „ 58 „
--	-----------

Разница. 44 р. 22 к.

***) Отъ ст. Ростовъ-Донъ до Бронницъ по нормальнымъ тарифамъ:

провозной платы: коз.-вор.-рост. дорогъ за 778 верстъ	108 р. 75 к.
остальнымъ дорогамъ за 336 верстъ	67 „ 20 „

Итого. 175 р. 95 к.

Отъ Новочеркасска до Москвы по спеціаль. тарифамъ прям. сообщ.	
--	--

провозной платы за 1119 вер.	140 р. 11 к.
--------------------------------------	--------------

Разница. 35 р. 84 к.

отъ Рязска, по направленію къ Москвѣ, до ст. Быково по московской цѣнѣ. За доставку вагона съ этимъ товаромъ въ Москву по спеціальнымъ тарифамъ платится 92 р. 58 коп., а за доставку такого же вагона, по расчету нормальныхъ тарифовъ, въ Рязскѣ нужно заплатить 107 р. 37 к., въ Рязань—113 р. 52 коп., въ Коломну—135 р. 96 к. и т. д. Между тѣмъ отруби и выжимки не больше нужны Москвѣ, чѣмъ Рязску, 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 (рязан.-козлов. дор.) 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. на 34 р. съ вагона дороже. (*) Провозъ же отъ всѣхъ другихъ станцій, между Раненбургомъ и Тамбовомъ, стоитъ еще дороже, увеличиваясь по мѣрѣ приближенія ихъ 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 большее разстояніе. Такъ на сызранской дорогѣ по однѣмъ и тѣмъ же таблицамъ спеціальныхъ тарифовъ провозъ вагона отъ Сызрани до Моск-

*) Отъ ст. Раненбургъ до Петербурга слѣдуетъ заплатить съ вагона по нормальнымъ тарифамъ провозной платы:

рязан.-козлов. и москов.-рязан. дорогамъ за 331 в. по $\frac{1}{30}$ к.

съ пуда и вер. 66 р. — к.

николаевской дорогѣ за 604 в. по 20 к. съ пуда за все разстоян. 120 „ — „

Итого. 186 р. — к.

Отъ Сызрани до Петербурга за 1520 верстъ по спеціальнымъ

тарифамъ прям. сооб. всего 152 „ — „

Разница. 34 р. — к.

вы за 909 верстъ стоитъ 90 р. 90 коп., а отъ станціи Титово (сызранской же дороги) до Москвы за 565 верстъ—109 р. 98 к. (*), отъ Сызрани до Петербурга за 1520 в. 152 р., а отъ стан. Фитингофъ (той же дороги) за 1063 версты—176 р. 58 к. (**). Тоже повторяется и относительно грузовъ отправляемыхъ съ саратовской дороги. (***)

Но сколько бы мы ни привели примѣровъ такой разницы въ размѣрахъ провозной платы, они не могутъ вполне выяснитъ 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 коз.-там., рязан.-коз. и москов.-рязан. дорогамъ, начиная отъ

*) Смот. переч. спец. тариф. II группы дорогъ на 1879 г. таблица № 2-й.

**) Смот. тамъ же табл. № 5-й.

***). Встрѣчаются въ тарифныхъ росписаніяхъ и такія назначенія, истинной цѣли которыхъ доискаться трудно, такъ напр. почему на ряду съ Ревелемъ Петербургомъ и Москвой включены въ специальныхъ тарифахъ прямаго сообщенія въ число привилегированныхъ станцій назначенія — Быково, Люберцы и Перово. (московско-рязанск. дороги)? Къ нимъ хлѣбные грузы могутъ быть доставляемы по пониженной провозной платѣ, тогда какъ ст. 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 бумагопрядильная 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 болѣе дешевой провозной платой (по $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда и версты), нежели грузы, перевозимые въ обратномъ направленіи (по $\frac{1}{24}$ 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 зарайской и коломенскихъ мельницъ, въ которыхъ жители прилегающихъ къ дорогѣ мѣстностей очень часто нуждаются какъ для себя, такъ и для скота, могла бы вознаградить дорогу за такую уступку мѣстнымъ нуждамъ.

Примѣровъ подобныхъ этимъ двумъ можно бы привести нѣсколько, но мы не считаемъ нужнымъ дѣлать это въ виду того, что они сами собой устранятся, когда болѣе крупныя тарифныя вопросы получаютъ то или другое правильное разрѣшеніе.

Тамбова до ст. Быково (мос.-ряз. д.), на протяженіи болѣе 425 верстѣ 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 росписанія спеціальныхъ тарифовъ прямаго сообщенія. Станціи же козлово-тамбов. и разанско-козловской дорогъ хотя и пользуются по спеціальнымъ тарифамъ выгодами удешевленной провозной платы, но только при условіи отправленія хлѣба въ Ревель и Балтійскій портъ и никуда больше. (*)

Право спеціализаціи тарифовъ прямаго сообщенія предоставлено съѣздамъ представителей желѣзныхъ дорогъ. Правда, что, при этомъ, они не могутъ возвышать провозной платы, установленной нормальными тарифами, но подробности спеціализаціи, какъ-то: выборъ станцій отправленія и станцій назначенія, опредѣленіе степени пониженія провозной платы, опредѣленіе причитающей изъ нея доли въ пользу каждой дороги и т. п. находятся всецѣло въ ихъ рукахъ безъ всякихъ ограниченій. Поэтому право спеціализаціи тарифовъ остается все еще очень крупнымъ правомъ. Посредствомъ его, устанавливая размѣръ хотя бы только пониженной провозной платы, опредѣляя пунктомъ отправленія или пунктомъ назначенія ту или другую станцію, можно, такъ сказать, обложить пошлиной произведенія однѣхъ мѣстностей въ пользу другихъ. Приведенные выше примѣры неоспоримо подтверждаютъ это. Но кромѣ того, что, въ видахъ огражденія общихъ государственныхъ интересовъ, такое право вообще не должно быть предоставляемо частнымъ компаніямъ или лицамъ, оно менѣе чѣмъ кому нибудь можетъ быть предоставлено обществамъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, большинство ко-

*) Смотри перечень спец. тарифовъ II группы дор. на 1879 годъ таблиц. №№ 21 и 22.

торыхъ получаетъ приплаты по гарантіямъ, и, въ виду гарантіи, общества малоходныхъ дорогъ, не подающихъ надеждъ на большій доходъ, чѣмъ тотъ, который имъ гарантированъ, могутъ даже не умышленно, просто по небрежности къ малоходному предпріятію, пользоваться этимъ правомъ во вредъ гарантирующихъ учрежденій. Можно указать даже, какъ на маленькій образецъ подобнаго отношенія къ дѣлу, на фактъ, замѣченный и рижско-царицинской подкоммисіей на саратовской дорогѣ. При равномъ почти разстояніи Саратова какъ отъ Риги (1728 вер.), такъ и отъ Ревеля (1726 вер.) тамбово-саратовская дорога, на основаніи опредѣленій спеціальныхъ тарифовъ прямаго сообщенія, за хлѣбные грузы, идущіе черезъ ряжско-вяземскую дорогу на Ригу, взимаетъ по $\frac{1}{33}$ к. съ пуда и версты, а за грузы, направляемые черезъ московско-рязанскую дорогу на Ревель $\frac{1}{38}$ к., какъ будто для нея не все равно, куда направятся грузы по выходѣ изъ ея предѣловъ? Что рязанско-козловская дорога взимаетъ съ хлѣбныхъ грузовъ, идущихъ на Ригу $\frac{1}{36}$ съ пуда и версты, а съ идущихъ на Ревель только $\frac{1}{38}$ к. понятно; она приплатъ по гарантіи не получаетъ и для нея важно отвлечь ихъ отъ ряжско-вяземской дороги къ себѣ. Но почему саратовская предпочитаетъ Ревель Ригѣ—объяснить 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 обезпечивающая свой доходъ, такъ и поступаетъ. Куда бы не направлялись передаваемые ей саратовской дорогой хлѣбные грузы, она дешевле $\frac{1}{40}$ коп. съ пуда и версты ихъ ни перевозитъ, не исключая и тѣхъ случаевъ, когда всѣ остальные дороги прямаго сообщенія довольствуются $\frac{1}{38}$ коп.

Повторяемъ: право спеціализаціи желѣзнодорожныхъ тарифовъ, слишкомъ серьезное право съ общегосударствен-

ной точки зрѣнія, для того, чтобы оно могло оставаться въ рукахъ однихъ желѣзнодорожныхъ сѣздовъ. Правомъ этимъ затрогиваются насущные интересы экономической жизни всѣхъ мѣстностей и всѣхъ классовъ населенія, правильное развитіе которой прежде всего требуетъ устойчивости условій, при которыхъ возникаютъ эти интересы. Нынѣшній же порядокъ спеціализаціи тарифовъ не даетъ никакихъ обезпеченій и съ этой стороны, т. е. со стороны прочности вызываемыхъ имъ новыхъ экономическихъ условій, такъ какъ условія эти могутъ быть ежегодно измѣняемы, чрезъ посредство спеціальныхъ тарифовъ, сѣздами представителей желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ больше и побудительныхъ причинъ къ преслѣдованію, и легкихъ средствъ къ достиженію выгодъ своихъ дорогъ, чѣмъ общественныхъ интересовъ. Такой порядокъ неспособенъ создать новыя прочныя экономическія отношенія между различными мѣстностями; онъ способенъ только нарушить и перетасовать всѣ прежнія издавна установившіяся отношенія, достигая этихъ послѣдствій своего существованія хотя медленно, но вѣрно. Вотъ причины, по которымъ обсужденіе и рѣшеніе вопроса о томъ, кому должно быть предоставлено право спеціализаціи желѣзнодорожныхъ тарифовъ, слѣдовало бы видвинуть на самую близкую очередь.

Вліяніе конкуренціи съ Волгой на тарифы желѣзныхъ дорогъ.

Въ районѣ дорогъ, порученныхъ изслѣдованію юго-восточной подкомиссіи, три дороги—саратовская, сызранская и оренбургская—упираются въ Волгу. Это обстоятельство вызвало со стороны первыхъ двухъ конкуренцію съ Волгой.

Такой серьезный естественный водный путь какъ Волга является соперникомъ, съ которымъ бороться не

легко и возможно только при особенно благоприятныхъ условіяхъ. Существуют ли такія благоприятныя условія для желѣзныхъ дорогъ и въ чемъ они состоятъ, если существуютъ, другой вопросъ, котораго мы пока не коснемся, но дѣло въ томъ, что желѣзныя дороги вступили уже въ борьбу съ Волгой и для этого, пользуясь правомъ спеціализацій тарифовъ, установили слѣдующій порядокъ.

Всѣ хлѣбные грузы, отправляемые отъ Волги въ Москву, Петербургъ, Ревель и другіе, указанные спеціальными тарифами прямаго сообщенія, пункты сбыта, пользуются преимуществомъ удешевленныхъ спеціальныхъ тарифовъ, а грузы, идущіе въ обратномъ направленіи, лишены этой выгоды *). При этомъ, чѣмъ дальше отстоятъ отъ Волги станція отправленія груза, тѣмъ дороже взимается плата за его провозъ и такое постепенное увеличеніе провозной платы продолжается на всѣхъ станціяхъ отправленія какъ по саратовской, такъ и по сызранской дорогѣ — до конца ихъ. Такимъ образомъ по сызранской дорогѣ за хлѣбные грузы, идущіе въ Москву отъ Сызрани по всей дорогѣ, на протяженіи 485 верстъ, взимается по $\frac{1}{60}$ коп. съ пуда и версты, за грузы, отправляемые отъ Пензы и проходящіе по сызранской

*) На сызранской дорогѣ съ 1878 года введенъ въ дѣйствіе мѣстный спеціальныи тарифъ, по которому хлѣбные грузы перевозятся въ обѣ стороны по $\frac{1}{50}$ к. съ пуда и вер. Но это нисколько не измѣняетъ нашихъ выводовъ. Сызранская дорога понизила свой тарифъ для хлѣбныхъ грузовъ въ видахъ конкуренціи съ гужевою ихъ перевозкой. Какъ скоро эта причина пониженія ея тарифовъ будетъ устранена, т. е. какъ скоро извозный промыселъ будетъ убитъ окончательно, такъ, безъ сомнѣнія, она не замедлитъ возвратиться къ своимъ нормальнымъ тарифамъ. Такъ поступила московско-рязанская дорога, которая, вскорѣ послѣ ея открытія, не имѣя еще 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 не доставать, московско-рязанская дорога возвысила тарифъ на перевозку кирпича и кирпичные заводы, возникшіе единственно вслѣдствіе возможности сбыта ихъ произведеній въ Москвѣ, должны были закрыться, причинивъ не мало убытка ихъ владѣльцамъ.

дорогѣ 250 верстѣ изъ 485-ти всей ея длины, платятъ уже $\frac{1}{37}$ коп. съ пуда и версты, а за грузы, принимаемые на ст. Титово, находящейся только въ 141 верстѣ отъ конца дороги, $\frac{1}{31}$ коп. Такой же порядокъ расчета провозной платы наблюдается спеціальными тарифами и на саратовской дорогѣ съ тою только разницею, что грузы, проходящіе по всей длинѣ ея, платятъ не $\frac{1}{60}$ коп. съ пуда и версты, а отъ $\frac{1}{34}$ до $\frac{1}{38}$ коп., смотря потому куда и въ какое время года они отправляются: въ Москву дешевле, чѣмъ въ Ревель, въ Ревель дешевле, чѣмъ въ Ригу, лѣтомъ дешевле, чѣмъ зимой. Дальнѣйшее движеніе хлѣбныхъ грузовъ, какъ проходящихъ по всей длинѣ промежуточныхъ дорогъ, оплачивается за всю длину ихъ по той цѣнѣ, по которой они были приняты на саратовской или сызранской (за исключеніемъ козловотамбовской, которая ни въ какомъ случаѣ не возитъ хлѣбныхъ грузовъ дешевле $\frac{1}{40}$ коп. съ пуда и версты). Такимъ образомъ дешевая плата за одни грузы съ избыткомъ вознаграждается болѣе дорогой за другіе и конкуренція съ Волгой становится для промежуточныхъ дорогъ выгодной.

Со всѣмъ не то происходитъ на саратовской и сызранской дорогахъ; по нимъ всѣ хлѣбные грузы проходятъ тѣмъ меньшее пространство, чѣмъ лучше они оплачиваются, такъ что равновѣсія между дешевыми и болѣе дорогими грузами нѣтъ, а потому и помина быть не можетъ о выгодахъ, получаемыхъ другими, конкурирующими съ Волгой, дорогами прямого сообщенія. Казалось бы, что ужъ если предпринимать борьбу съ Волгой, то слѣдуетъ и барыши, и убытки отъ этой борьбы распредѣлять равномерно между всѣми дорогами въ ней заинтересованными, и это тѣмъ болѣе было бы справедливо, что нѣкоторыя изъ нихъ зарабатываютъ, между прочимъ, и по милости этой борьбы до 30% и болѣе дивиденда своимъ акціонерамъ, тогда какъ сызранская ежегодно требуетъ приплатъ

по гарантіи, а саратовская и съ помошію гарантіи еле-эле существуетъ. Не будь эти дороги гарантированы, конечно, хозяевамъ ихъ и въ голову не пришло бы конкурировать съ Волгой на описанныхъ условіяхъ.

Съ другой стороны Волга такой удобный и дешевый для грузовъ путь, что, не смотря на конкуренцію желѣзныхъ дорогъ, она продолжаетъ усиливать свои перевозочныя средства. По свидѣтельству пароходовладѣльцевъ и агентовъ пароходныхъ обществъ, которые принимали участіе въ засѣданіяхъ подкоммисіи, число пароходовъ на Волгѣ не уменьшается, а съ каждымъ годомъ возрастаетъ и всѣ они работаютъ не въ убытокъ, хотя ни отъ кого никакихъ приплатъ не получаютъ. Въ числѣ товаровъ, ими перевозимыхъ, хлѣбные грузы продолжаютъ, какъ и прежде, занимать одно изъ самыхъ видныхъ мѣстъ; слѣдовательно и хлѣбнымъ торговцамъ, и производителямъ хлѣба есть расчетъ отправлять его по Волгѣ. Почему же саратовская и сызранская желѣзныя дороги стараются отвлечь его въ другую сторону? Не все ли равно имъ по какому направленію ни возить грузы къ Волгѣ или отъ Волги? Вѣдь хлѣбъ, производимый мѣстностями, тяготяющимися по своему положенію къ желѣзнымъ дорогамъ, ни въ какомъ случаѣ не минуетъ ихъ и безъ спеціальныхъ тарифовъ прямого сообщенія, такъ какъ ни къ Волгѣ, ни къ Ревелю, ни въ ту, ни въ другую сторону никто скорѣе и дешевле ихъ не перевезетъ его, или, по крайней мѣрѣ, не долженъ бы перевозить дешевле, скорѣе и, прибавимъ, аккуратнѣе. Ожидать, что Волга будетъ подвозить хлѣбъ къ саратовской и сызранской желѣзнымъ дорогамъ тоже нѣтъ основанія, потому, что, разъ попавъ на баржу, онъ охотнѣе пойдетъ до Рыбинска или далѣе по водному пути, чѣмъ станетъ перегружаться въ Саратовѣ или Сызрани. Практика подтверждаетъ это.

Хотя значительнымъ пониженіемъ тарифовъ желѣзныя

дороги и могутъ отвлечь отъ Волги нѣкоторые грузы, но не надо упускать изъ вида, что, понижая тарифы для нихъ, онѣ въ то же время понижаютъ ихъ и для грузовъ, которые и безъ этого пониженія не миновали бы ихъ. Выигрывая при этомъ на привлеченіи, такъ сказать, чужихъ грузовъ, желѣзныя дороги теряютъ на провозной платѣ своихъ. Вообще этихъ грузовъ сравнительно не много, но важно то, что только они одни проходятъ по всей длинѣ саратовской и сызранской дорогъ. Такимъ образомъ по всѣмъ приведеннымъ соображеніямъ нѣтъ никакихъ твердыхъ основаній для саратовской и сызранской дорогъ конкурировать съ Волгой, а если принять во вниманіе приплаты по гарантіямъ, то не найдется и никакихъ оправданій этому ихъ дѣйствию, такъ какъ при помощи общегосударственныхъ средствъ можно возить и даромъ. Ужь если желѣзныя дороги хотятъ конкурировать съ Волгой, то пусть конкурируютъ болѣе рациональнымъ способомъ.

Волга перевозитъ грузы дешево, но и желѣзныя дороги обладаютъ весьма привлекательными для грузовъ достоинствами, которыхъ Волга не имѣетъ, достоинства эти: скорость доставки грузовъ и возможность ихъ передвиженія круглый годъ, не исключая и зимы. Эта скорость доставки составляетъ, такъ сказать, специальное орудіе желѣзныхъ дорогъ, однимъ имъ доступное. Посредствомъ этого орудія онѣ дѣйствительно могли бы бороться и съ Волгой, и съ какимъ угодно способомъ передвиженія грузовъ. Но если желѣзныя дороги считаютъ благопріятнымъ условіемъ для конкуренціи съ Волгой (или другими водными путями сообщенія) одну только приплату по гарантіямъ, то возникаетъ вопросъ: могутъ ли онѣ, въ такомъ случаѣ, пользоваться этимъ условіемъ для достиженія своей цѣли безъ предварительнаго согласія гарантирующихъ учрежденій, будь они правительство, земство или городъ—всё равно, такъ какъ средства для уплатъ

по гарантіямъ добывается изъ одного и того же источника — платежныхъ силъ страны.

Значеніе тарифовъ въ распредѣленіи выгодъ, доставляемыхъ желѣзными дорогами, между различными классами населенія.

Выше мы говорили о вліяніи тарифовъ на мѣстные интересы. Но, кромѣ нарушенія мѣстныхъ интересовъ, спеализація желѣзнодорожныхъ тарифовъ имѣетъ еще важное значеніе въ распредѣленіи выгодъ, доставляемыхъ желѣзными дорогами, между различными классами населенія.

Это значеніе тарифовъ очень наглядно выразилось въ саратовской губерніи. Городъ Саратовъ и земство саратовской губерніи сами несутъ часть тяготы приплатъ по гарантіи своей дороги. Многіе возмущаются противъ этой новой для нихъ повинности, но есть и такіе, которые довольны ею. Одинъ купецъ, крупный саратовскій землевладѣлецъ, въ частномъ разговорѣ, высказалъ это прямо. „Налогъ по гарантіи намъ не во вредъ, сказалъ онъ, а въ пользу“.

Въ самомъ дѣлѣ при разсмотрѣніи желѣзнодорожныхъ тарифовъ оказывается, что налогъ по гарантіи для крупныхъ землевладѣльцевъ „не во вредъ, а въ пользу“.

Въ саратовскомъ, аткарксомъ, балашовскомъ и сердобскомъ уѣздахъ десятина земли облагается земствомъ на предметъ приплатъ по гарантіи 11.32 к.*).

За провозъ одного пуда зерноваго хлѣба до Петербурга отъ Саратова платится по спеціальнымъ тарифамъ прямого сообщенія 26.54 коп., а отъ Тамбова по нормальнымъ тарифамъ — 35.61 коп., т. е. на 9.07 коп. съ пуда дороже**). Насколько важны въ этомъ дѣлѣ копейки показывается слѣдующій расчетъ.

*) По смѣтѣ саратовскаго губернскаго земства на 1880 г.

***) За провозъ отъ Тамбова до Петербурга одного вагона зерноваго хлѣба по нормальнымъ тарифамъ причитается провозной платы:

Если предположить, что въ поименованныхъ уѣздахъ средній урожай съ десятины, за вычетомъ сѣмянъ, озимаго 60 пудовъ и яроваго 50 пудовъ*), а всего, при трехпольномъ хозяйствѣ, 110 пудовъ съ трехъ десятинъ, и, что всѣ эти 110 пудовъ будутъ поставлены въ Петербургъ, то окажется, что саратовскій землевладѣлецъ сравнительно съ тамбовскимъ на одномъ провозѣ своего урожая получить лишняго дохода съ каждой десятины 3 р. 26 коп., а за вычетомъ 11.32 коп. налога по гарантіи, 3 р. 15 к., а съ 1000 десятинъ болѣе 3000 рублей. Тѣ же выгоды получаетъ саратовскій землевладѣлецъ и при отдачѣ земли въ наймы, такъ какъ въ составъ вздорожавшей цѣны ея входитъ и выгода отъ провозной платы за доставку ея произведеній къ пунктамъ сбыта.

Но вышеприведенныя слова саратовскаго купца „налогъ по гарантіи намъ не во вредъ, а въ пользу“ вѣрны только относительно крупныхъ землевладѣльцевъ. Что же касается до массы населенія, въ сложности не получившей и четырехъ десятинъ надѣла на ревизскую душу, а во многихъ случаяхъ не имѣющей и двухъ**), то ей отправлять въ Петербургъ съ своей земли нечего, а весь

до Москвы за 469 в. по $\frac{1}{30}$ к. съ пуда и вер	93 р. 78 к.
по николаевск. дор. за 604 вер.	120 „ — „
	Итого 213 р. 78 к.
За провозъ такого же вагона отъ Саратова до Петербурга по спеціальн. тариф. прямаго сообщенія за 1.432 вер.	159 „ 24 „
	Разница 54 р. 54 к.
т. е. отъ Тамбова 35.61 к. съ пуда, а отъ Саратова . . 26.54 „ „ „	
	Разница . . 9.07 к.

*) По частнымъ показаніямъ мѣстныхъ хозяевъ. Цифры эти скорѣе уменьшены, чѣмъ увеличены.

**) По положенію о крестьянахъ 1861 г. высшій крестьянскій надѣлъ въ названныхъ уѣздахъ опредѣленъ въ 4 и $4\frac{1}{2}$ десят. Но, во первыхъ, далеко не всѣ крестьяне получили высшій надѣлъ, а, во вторыхъ, очень многіе изъ нихъ вышли изъ крѣпостной зависимости съ даровымъ или, такъ называемымъ, сиротскимъ надѣломъ.

даровой барышъ отъ провозной платы за урожай съ наемной земли надобно отдать ея хозяину. Когда же придется покупать хлѣбъ, то нужно платить за него дороже, вслѣдствіе искусственнаго подъема цѣны его, посредствомъ удешевленной провозной платы, подъема, которому, между прочимъ, она сама помогаетъ платежѣмъ по гарантіи своихъ 11.32 к. съ десятины. Поэтому нельзя сказать, чтобы для массы населенія налогъ по гарантіи былъ „въ пользу“, а въ неурожайные годы, подобные нынѣшнему, когда съ помощію пониженныхъ тарифовъ и приплатъ по гарантіямъ всѣ мѣстные хлѣбные запасы ушли за границу, а дома самимъ хлѣбъ нуженъ, налогъ этотъ и вовсе „во вредъ“, а не „въ пользу“.

Но въ сущности и для крупныхъ саратовскихъ землевладѣльцевъ не налогъ по гарантіи „не во вредъ, а въ пользу“, а система желѣзнодорожной тарификаціи и то, что на этотъ разъ выгоды ихъ совпали съ выгодами нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ. Не столкнусь желѣзныя дороги въ саратовской губерніи съ Волгой—не было бы и конкуренціи между ними, а не было бы конкуренціи—не было бы и тарифовъ, по милости которыхъ саратовцы перевозятъ свой хлѣбъ въ Петербургъ дешевле тамбовцевъ*).

Справедливость требовала бы освободить крестьянскія земли, по крайней мѣрѣ, отъ прямаго налога по гарантіи; но до подкоммисіи этотъ вопросъ прямымъ образомъ не относится.

Мы прослѣдили по нынѣ дѣйствующимъ тарифамъ всѣ крупные вопросы, на которые навели подкоммисію предъявленные ей заявленія относительно желѣзнодорожной та-

*) Въ приведенномъ примѣрѣ невыгодное вліяніе нынѣ дѣйствующихъ желѣзно-дорожныхъ тарифовъ на развитіе экономической жизни массы населенія, ею самою поддерживаемое, выразилось потому такъ рельефно, что саратовское земство взыскиваетъ приплату по гарантіи въ видѣ прямаго налога, но это вліяніе ихъ не измѣняетъ своего характера и при всякомъ другомъ способѣ добыванія средствъ для приплатъ по гарантіямъ.

рификаціи. Обнаруженные при этомъ факты и данныя, изложенныя въ настоящемъ докладѣ, 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 отдѣльных населенныхъ пунктовъ, но и цѣлыхъ пространныхъ мѣстностей. При нынѣшнемъ порядкѣ тарификаціи нельзя опредѣлить даже, до какихъ предѣловъ можетъ дойти ломка и перетасовка этихъ интересовъ и когда и на чемъ онѣ остановятся, чтобы дать возможность прочно установиться создаваемымъ желѣзными дорогами новымъ условіямъ экономической жизни. Безъ увѣренности же въ ихъ устойчивости никакія солидныя предпріятія ни сельскохозяйственныя, 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 подкоммиссіи, 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 было примѣнено къ дѣлу.

Съ отмѣной спеціальныхъ 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 повагонныя и попудныя, 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 другимъ, желѣзныя дороги дали бы обществу только то, что 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 другимъ 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 спеціальными тарифами прямаго сообщенія, съ отмѣной ихъ, перестали бы усиленно стремиться къ привилегированнымъ тѣми же тарифами пунктамъ сбыта и также, какъ теперь, способствовать загроможденію станцій мѣстными грузами, съ которыми онѣ 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, и 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 общегосударственныя средства.

Но какой бы ни былъ установленъ порядокъ желѣзнодорожной тарификаціи, во всякомъ случаѣ, факты, обнаруженные подкоммисіей съ помощію [вызванныхъ ею

заявленій и повѣренныя по нынѣ дѣйствующимъ тарифамъ, требуютъ, чтобы, по крайней мѣрѣ, право спеціализаціи ихъ не оставалось въ распоряженіи съѣздовъ однихъ представителей желѣзныхъ дорогъ.

Предсѣдатель подкоммисіи *Князь С. Волконскій.*

Члены: { *М. Даниловъ.*
В. Биллингъ.
А. Галецкій.
С. Жеромскій.

