



устроенной Коммисіи

ПОДКОММИСІЯ

69664

для изслѣдованія желѣзно - дорожнаго дѣла

въ Рижско-Царицынскомъ районѣ.

ДОКЛАДЪ

Марта 15 дня 1880 г.

ПО ВОПРОСУ

№ 2.

ЖЕЛѢЗНО-ДОРОЖНЫХЪ ТАРИФАХЪ.

(Отдѣлъ XV).

По вопросу о желѣзнодорожной тарификаціи Рижско-Царицынской Подкоммисіи были сдѣланы съ разныхъ сторонъ многочисленныя заявленія, касавшіяся, главнымъ образомъ, сложности тарифовъ и искусственнаго отклоненія торговаго движенія тарифными ставками отъ его естественнаго направленія.

Вслѣдствіе сего будетъ полезно начать съ изложенія этихъ заявленій и съ приведенія тѣхъ фактическихъ данныхъ, которыя въ нихъ заключаются.

Немедленно по прибытіи въ Ригу Подкоммисіи были представлены какъ со стороны отдѣльныхъ купцовъ, такъ и со стороны Биржеваго Комитета и Правленія Рижско-Динабургской желѣзной дороги жалобы на вредную для рижской отпускной торговли систему тарификаціи разныхъ желѣзныхъ дорогъ, искусственно усиливающихъ соперничество Кенигсберга, Ревеля и С.-Петербурга относительно Риги.

Нижеслѣдующіе расчеты, основанные на числѣ верстъ про-

тяженія различныхъ путей и на тарифныхъ ставкахъ, показываютъ это чрезвычайно ясно и убѣдительно:

Провозная плата за зерновой хлѣбъ изъ Саратова на Ригу и на С.-Петербургъ:

Изъ Саратова въ Ригу	1,728 в.	229 р.	55 к.	¹⁾
„ „ „ С.-Петербургъ	1,432 „	159 „	24 „	
на С.-Петербургъ дешевле 70 р. 31 к.				

Кромѣ того, въ пользу С.-Петербурга еще разница въ погрузномъ расходѣ на 6 руб. съ вагона, потому что въ Ригу платится за погрузку 12 р., а въ С.-Петербургъ только 6 р., такъ что вся разница въ пользу С.-Петербурга составляетъ: 76 р. 31 к.

Сумма эта распределена слѣдующимъ образомъ между отдѣльными желѣзными дорогами:

	ВЪ РИГУ.			ВЪ С.-ПЕТЕРБУРГЪ.		
	Чис. в.	Цѣна.	Стоимость.	Чис. в.	Цѣна.	Стоимость.
		к.	р. к.		к.	р. к.
На Тамб.-Саратовск.	359	1/55	39 18	359	1/55	39 18
„ Тамб.-Козловск. .	74	1/40	11 10	74	1/40	11 10
„ Рязан.-Козловск.	89	1/36	17 80	203	1/55	22 14
„ Рязско-Вяземск.	464	1/55	50 52	—	—	— —
„ Моск.-Брестск. .	165	1/45	22 02	—	—	— —
„ Орлов.-Витебск. .	128	1/24	31 80	—	—	— —
„ Динаб.-Витебск.	244	1/45	32 53	—	—	— —
	ВЪ РИГУ.			ВЪ С.-ПЕТЕРБУРГЪ.		
	Чис. в.	Цѣна.	Стоимость.	Чис. в.	Цѣна.	Стоимость.
		к.	р. к.		к.	р. к.
На Риго-Динабургск.	205	1/50	24 60	—	—	— —
„ Моск.-Рязанск. .	—	—	— —	192	1/55	20 94
„ Николаевскую. .	—	—	— —	604	1/55	65 88
	1728		229 55	1432		159 24 ²⁾

¹⁾ Сумму 229 р. 55 к. см. Спеціальный Тарифъ А. А. по перев. полн. вагон. изъ Тамб.-Сарат. въ Ригу, чрезъ Вязьму; тамъ же въ прим. сказано, что за погрузку и выгрузку 2 к. съ пуда, т. е. 12 р. съ вагона.

Подробности отд. дорогъ см. лит. А. А., таблица показыв. долевыя провозныя платы—введ. въ дѣйств. съ 1 Апрѣля по 31 Декабря 1879 г.

²⁾ Сумму 159 р. 24 к. см. переч. Спеціальн. Тариф. II группы на 1879 г. Спец. Тар. № 27, тамъ же указано и подробное распредѣл. по отдѣльнымъ дорогамъ.

Плата за погрузку . . .	12 —	6 — ¹⁾
	<hr/>	<hr/>
	241 55	165 24

Разница 76 р. 31 к.

Между тѣмъ на разницу въ разстояніи около 300 в. слѣдовала бы пропорціональная прибавка не болѣе 33 руб.

Провозная плата за зерновой хлѣбъ изъ Саратова на Ригу и на Ревель:

Изъ Саратова въ Ригу	1728 в.	229 р.	55 к.
„ „ „ Ревель	1726 „	181 „	60 „

Разница 47 р. 95 к.

а съ прибавкою 6 р. разницы погрузной платы всего 53 руб. 95 коп.

Сумма эта распредѣляется слѣдующимъ образомъ между отдѣльными дорогами:

	ВЪ РИГУ.				ВЪ РЕВЕЛЬ.			
	Чис. в.	Цѣна.	Стоимость.		Чис. в.	Цѣна.	Стоимость.	
		к.	р.	к.		к.	р.	к.
По Тамб.-Саратовск.	359	1/55	39	18	359	1/58	37	05
„ Тамб.-Козловск. .	74	1/40	11	10	74	1/40	11	10
„ Рязан.-Козловск.	89	1/36	17	80	203	1/58	20	96
„ Рязско-Вяземск.	464	1/55	50	52	—	—	—	—
„ Моск.-Брестск. .	165	1/45	22	02	—	—	—	—
„ Орлов.-Витебск.	128	1/24	31	80	—	—	—	—
„ Динаб.-Витебск.	244	1/45	32	53	—	—	—	—
„ Риго-Динабургск.	205	1/50	24	60	—	—	—	—
„ Моск.-Рязанской .	—	—	—	—	192	1/58	19	82

¹⁾ См. § 48 Конв. о Пр. Сообщ. II группы — плата за погрузку и выгрузку 1 коп.

	ВЪ РИГУ.			ВЪ РЕВЕЛЬ.		
	Чис. в.	Цѣна.	Стоимость.	Чис. в.	Цѣна.	Стоимость.
		к.	р. к.		к.	р. к.
По Николаевской . . .	—	—	—	554	$\frac{1}{58}$	57 17
„ Балтійской . . .	—	—	—	344	$\frac{1}{58}$	35 50
	1728		229 55	1726		181 60 ¹⁾
Погрузка			12 —			6 —
			241 55			187 60

При почти равномъ разстояніи, разница 53 р. 95 к. въ пользу Ревеля.

Между тѣмъ какъ въ предшествующемъ примѣрѣ при равномъ разстояніи равныя ставки, тутъ 359 в. Тамбовско-Саратовской дороги оплачиваются изъ одной мѣстности по $\frac{1}{55}$, а изъ другой по $\frac{1}{58}$ коп.

Если взять исходнымъ пунктомъ не Саратовъ, а промежуточную станцію *Аткарскъ*, причемъ всѣ ставки по направленію къ Ревелю становятся дороже, между тѣмъ какъ ставки по направленію въ Ригѣ, исчисляемыя уже по наименѣе выгодному тарифу, остаются безъ измѣненія, то и тутъ въ пользу Ревеля оказывается еще преимущество въ 41 р. 7 коп.

ИЗЪ АТКАРСКА.	ВЪ РИГУ.			ВЪ РЕВЕЛЬ.		
	Чис. в.	Цѣна.	Стоимость.	Чис. в.	Цѣна.	Стоимость.
		к.	р. к.		к.	р. к.
На Тамб.-Саратовск.	269	$\frac{1}{47}$	34 30	269	$\frac{1}{52}$	30 75
„ Тамб.-Козловск. .	74	$\frac{1}{40}$	11 10	74	$\frac{1}{40}$	11 10
„ Рязан.-Козловск.	89	$\frac{1}{36}$	17 80	203	$\frac{1}{52}$	23 20
Отъ Рязска до Риги } согласно показанно- му во 2-мъ примѣрѣ }	1206	—	161 47	—	—	—
На Моск.-Рязанск. .	—	—	—	192	$\frac{1}{52}$	21 95

¹⁾ См. Спец. Тарифъ № 29 Прям. Сообщ. II группы, остальные цифры тѣ же, какъ и въ предшествующемъ примѣрѣ.

ИЗЪ АТКАРСКА.	ВЪ РИГУ.				ВЪ РЕВЕЛЬ.			
	Чис. в.	Цѣна.		Стоимость.	Чис. в.	Цѣна.		Стоимость.
		к.	р.			к.	р.	
На Николаевскую .	—	—	—	—	554	$\frac{1}{52}$	63	30
„ Балтійскую .	—	—	—	—	344	$\frac{1}{52}$	39	30
	1638			224 67 ¹⁾	1636		189	60 ²⁾
Погрузка				12 —			6 —	
				236 67 —			195	60

Изъ Аткарска въ Ригу. 1638 в.)
 „ „ „ Ревель 1636 „ } Разница 41 руб. 7 коп.
 Въ Ревель ближе 2 в.)

Такъ же невыгодно относительно Риги представляются станціи Грязе-Царицынской дороги, напр.

ИЗЪ КУМЫЛГИ.	ВЪ РИГУ.				ВЪ РЕВЕЛЬ.			
	Чис. в.	Цѣна.		Стоимость.	Чис. в.	Цѣна.		Стоимость.
		к.	р.			к.	р.	
По Грязе-Царицынск.	346	$\frac{1}{45}$	³⁾	46 144	34	$\frac{1}{49}$	42	2
„ Орловско-Грязск.	289	$\frac{1}{40}$	⁴⁾	43 38	—	—	—	—
„ Орловско-Витебск.	488	$\frac{1}{40}$	⁵⁾	73 20	—	—	—	—
„ Динаб.-Витебской	244	$\frac{1}{45}$	} ⁶⁾	32 52	—	—	—	—
„ Риго-Динабургск.	205	$\frac{1}{45}$		27 36	—	—	—	—
„ Козл.-Вор.-Рост. .	—	—	—	—	60	$\frac{1}{24}$	15	—
„ Рязанско-Козлов. .	—	—	—	—	203	$\frac{1}{49}$	24	80
„ Московско-Рязан.	—	—	—	—	192	$\frac{1}{49}$	23	45

¹⁾ См. табл. А. А. вышеуказ. въ перв. примѣрѣ.

²⁾ См. Спец. Тарифъ № 29 прям. сообщ. II-й группы.

³⁾ См. Спец. Тарифъ № 1 прям. сообщ. I-й группы.

⁴⁾ См. первое прибавл. (стр. 3) къ Тарифу прям. сообщ. I-й группы.

⁵⁾ См. четвертое прибавл. (стр. 1) къ Тарифу прям. сообщ. I-й группы.

⁶⁾ См. Спец. Тарифъ № 1 прям. сообщ. I-й группы.

ИЗЪ КУМЫЛГИ.	ВЪ Р И Г У.			ВЪ РЕВЕЛЬ.		
	Чис. в.	Цѣна.	Стоимость.	Чис. в.	Цѣна.	Стоимость.
	к.	р.	к.	к.	р.	к.
По Николаевской	—	—	—	554	¹ / ₄₉	66 60
„ Балтійской	—	—	—	344	¹ / ₄₉	41 40
	1572		222 60	1697		213 27 ¹⁾
Провозная плата			6 —			6 —
			228 60			219 27
Разница 9 р. 33 к.						

Разница въ пользу Ревеля при большемъ разстояніи на 125 в. въ 9 р. 33 к.; 125 в. должны бы составлять болѣе около 36 р., такъ что дѣйствительная разница составляетъ около 45 р.

Подобное же отношеніе по отправкамъ изъ Кумылги въ С.-Петербургъ.

Въ Ригу (какъ указано въ 4-мъ примѣрѣ) 228 р. 60 к.

	ВЪ С.-ПЕТЕРБУРГЪ.		
	Чис. в.	Цѣна.	Стоимость.
По Грязе-Царицынской	344	¹ / ₄₉	42 2
„ Козловско-Воронежско-Ростовской	60	¹ / ₂₄	15 —
„ Рязанско-Козловской	203	¹ / ₄₉	24 80
„ Московско-Рязанской	192	¹ / ₄₉	23 45
„ Николаевской	604	¹ / ₄₉	73 77
	1403		179 4 ²⁾
Погрузка			6 —
			185 4

Разница 43 р. 56 к. при сокращеніи пути только на 169 в., т. е. на одну десятую.

¹⁾ См. Спец. Тарифъ № 46 прям. сообщ. II-й группы.
²⁾ См. Спец. Тарифъ № 44 прям. сообщ. II-й группы.

Тарифъ на масличныя сѣмена.

ИЗЪ КУМЫЛГИ.	ВЪ Р И Г У.			ВЪ РЕВЕЛЬ.		
	Чис. в.	Цѣна. к.	Стоимость. р. к.	Чис. в.	Цѣна. к.	Стоимость. р. к.
По Грязе-Царицынск.	346	1/40 ¹⁾	51 90	344	1/42	48 30
„ Орловско-Грязск.	289	1/36 ²⁾	48 18	—	—	—
„ Орловско-Витебск.	488	1/36 ³⁾	81 36	—	—	—
„ Динаб.-Витебской	244	1/40	36 60	—	—	—
„ Риго-Динабургск.	205	1/40 ¹⁾	30 78	—	—	—
„ Козл.-Вор.-Рост.	—	—	—	60	1/24	15 —
„ Рязанско-Козлов.	—	—	—	203	1/42	28 50
„ Московско-Рязан.	—	—	—	192	1/42	26 96
„ Николаевской . . .	—	—	—	554	1/49	66 60
„ Балтійской	—	—	—	344	1/49	41 40
	1572		248 82	1697		226 76 ⁴⁾
Погрузка			6 —			6 —
			254 82			232 76

Разница 22 р. 6 к.

При бѣльшемъ разстояніи въ 125 в. дешевле на 22 р. 6 к., а если прибавить на большее разстояніе около 17 р., то разница составитъ до 40 р.

Тарифъ на льняное сѣмя.

ИЗЪ БОРИСОГЛѢБСКА.	ВЪ Р И Г У.			ВЪ РЕВЕЛЬ.		
	Чис. в.	Цѣна. к.	Стоимость. р. к.	Чис. в.	Цѣна. к.	Стоимость. р. к.
По Грязе-Царицынск.	199	1/36 ⁵⁾	33 12	197	1/40	29 37
„ Орловско-Грязск.	289	1/36 ⁶⁾	48 18	—	—	—
„ Орловско-Витебск.	488	1/36 ⁵⁾	81 36	—	—	—

¹⁾ См. Спец. Тарифъ № 1 прям. сообщ. I-й группы.

²⁾ См. первое прибавл. къ Тарифу прям. сообщ. I-й группы (стр. 4).

³⁾ См. четвертое прибавл. къ Тарифу прям. сообщ. I-й группы (стр. 1).

⁴⁾ См. Спец. Тарифъ № 45 прям. сообщ. II-й группы.

⁵⁾ См. четвертое прибавл. къ Тарифу прям. сообщ. I-й группы.

⁶⁾ См. первое прибавл. къ Тарифу прям. сообщ. I-й группы.

ИЗЪ БОРИСОГЛѢВСКА.	ВЪ Р И Г У.			ВЪ РЕВЕЛЬ.			
	Чис. в.	Цѣна.	Стоимость.	Чис. в.	Цѣна.	Стоимость.	
		к.	р.	к.	р.	к.	
По Динаб.-Витебской	244	1/40	36	60	—	—	—
„ Риго-Динабургск.	205	1/40	30	78	—	—	—
„ Козл.-Вор.-Рост.	—	—	—	—	60	1/24	15
„ Рязанско-Козлов.	—	—	—	—	203	1/40	30
„ Московско-Рязан.	—	—	—	—	192	1/40	28
„ Николаевской . .	—	—	—	—	554	1/49	66
„ Балтійской . . .	—	—	—	—	344	1/49	41
	1425		230	4	1550		211
Погрузка			6	—			6
			236	4			217
							25 ²⁾

Разница 18 р. 79 к.

Если же за лишнія 125 в. прибавить около 17 р., то разница составитъ всего до 36 р.

Обо всѣхъ этихъ различіяхъ была подана записка рижскими купцами Предсѣдателю Съѣзда I-й группы. Въ этой запискѣ купцы ходатайствовали объ уравненіи платы за провозъ хлѣбныхъ товаровъ и масличныхъ сѣмянъ изъ Ельца и изъ-за Грязей въ Ригу, съ тарифами на перевозку тѣхъ же предметовъ къ портамъ С.-Петербуржскому, Ревельскому и Балтійскому. Независимо отъ сего, отправители хлѣбныхъ грузовъ со станцій Грязе-Царицынской дороги въ Ригу, Либаву и Кенигсбергъ, въ присланномъ Предсѣдателю Съѣзда заявленіи, ходатайствовали о возстановленіи прежде существовавшихъ на дорогахъ Витебско-Царицынской линіи ставокъ.

По обсужденіи этихъ заявленій на Апрѣльскомъ Съѣздѣ 1879 года (см. Протоколь № 71) и по выслушаніи отзыва представителей Орловско-Грязской, Грязе-Царицынской и Орлов-

1) См. Спец. Тарифъ № 1 прям. сообщ. I-й группы.

2) См. Спец. Тарифъ № 45 прям. сообщ. II-й группы.

ско-Витебской дорогъ ¹⁾ о томъ, что они не могутъ согласиться на пониженіе своихъ ставокъ, Съѣздъ постановилъ слѣдующее (постановленіе по вопросу 14-му): „признать, что въ виду заявленія представителей Орловско-Грязской, Грязе-Царицынской, Орловско-Витебской дорогъ, сравненіе платы за провозъ хлѣбныхъ грузовъ и масличныхъ сѣмянъ въ Ригу съ платою за провозъ тѣхъ же грузовъ въ Ревель и С.-Петербургъ достигнуто быть не можетъ“.

Далѣе изъ меморіи Биржеваго Комитета о соперничествѣ Кенигсбергскаго порта съ Рижскимъ можно привести еще слѣдующее:

„Что Кенигсбергъ обязанъ необыкновенно быстрымъ развитіемъ своей торговли необыкновенно выгодному для него развитію сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, — это не требуетъ особеннаго доказательства. И для рижской торговли желѣзныя дороги открыли новыя мѣста полученія и новыя мѣста сбыта, но онѣ сдѣлали прежній рижскій торговый районъ доступнымъ и для другихъ портовъ и вызвали соперничество, которое чрезвычайно затрудняетъ сохраненіе для Риги прежнихъ завѣтныхъ статей ея привозной и отпускной торговли.

„Передвинувъ старыя торговые пути, желѣзныя дороги измѣнили также основанія прежнихъ торговыхъ сношеній, и для Риги возникъ въ Кенигсбергѣ опасный соперникъ. Если, съ одной стороны, стремленіе Правительства, направленное къ наиболее 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 національной независимости, но еще и по той причинѣ, что

¹⁾ Орлов.-Витебская согласилась понизить условно, т. е. если и другія дороги понизятъ.

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. Не касаясь сюда неотносящагося вопроса: на сколько до настоящаго времени русская желѣзнодорожная политика вообще имѣла въ виду это обстоятельство, слѣдуетъ остановиться здѣсь только на тѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, на которыхъ Рига и Кенигсбергъ встрѣчаются въ эксплуатаціи торговли.

„Географическое положеніе Рижскаго и Кенигсбергскаго портовъ и оканчивающихся ими желѣзныхъ дорогъ обуславливаетъ исключительную и естественную принадлежность определенныхъ торговыхъ раіоновъ тому и другому порту; кромѣ того, есть и другіе раіоны, на которые оба порта имѣютъ равныя права. Торговья области, прорѣзаемыя желѣзнодорожными линиями: Царицынъ-Динабургъ, Москва-Смоленскъ и Петербургъ-Вильно принадлежатъ, по естественному своему положенію, рижской торговлѣ, потому что главные узлы сообщенія: Динабургъ и Смоленскъ ближе къ Ригѣ, чѣмъ къ Кенигсбергу; съ другой стороны, линии: Вильно-Эйдукуненъ, Вильно-Варшава, Варшава-Тересполь, Минскъ-Брестъ, Брестъ-Граево и Кіевъ-Брестъ, благодаря ихъ ближайшему положенію къ Кенигсбергу, должны считать Кенигсбергскій портъ своимъ естественнымъ исходнымъ пунктомъ. Наконецъ Ландварово-Роменская дорога должна быть разсматриваема какъ составляющая общую торговую область Кенигсберга и Риги, такъ какъ ея узловымъ пунктомъ, Вилейская, находится почти на равномъ разстояніи отъ обоихъ портовъ. (Меморія эта писана еще въ то время, когда Либавъ не имѣла торговаго значенія).

„Какъ уже выше указано, эти торговья области обусловлены

географическимъ положеніемъ обоихъ портовъ, и очевидно, что товарное движеніе, если не касаться другихъ обстоятельствъ, высказывающихся въ пользу того или другаго порта, должно выбирать кратчайшій путь, какъ наиболѣе дешевый. Поэтому торговля должна заботиться о томъ, чтобы эти естественныя границы сообщеній не извращались искусственными тарифными ставками, могущими вызвать другое распредѣленіе.

„Если изслѣдовать развитіе кенигсбергской торговли въ послѣдніе годы, то окажется, что сбытъ товаровъ въ Кенигсбергъ и въ обратномъ направленіи не ограничился тою мѣстностію, на которую Кенигсбергъ имѣетъ естественныя права, но распространился и на такія области, которыя прежде принадлежали Ригѣ. Отсюда естественно рождается вопросъ: какія обстоятельства содѣйствовали измѣненію существовавшихъ отношеній, и здѣсь предстоитъ изслѣдовать въ какомъ смыслѣ желѣзнодорожныя тарифы участвовали въ предоставленіи Кенигсбергу большихъ выгодъ, чѣмъ Ригѣ?

„*Линія Царичынско-Динабургская.* Было бы естественно установить для товаро-движенія по этому направленію въ Ригу тотъ же тарифъ, который примѣняется къ товаро-движенію въ Кенисбергъ, именно тарифъ русско-германскаго прямого сообщенія, потому что при однообразныхъ ставкахъ за пудо-версту по обѣимъ линіямъ, весь фрахтъ оказался бы несравненно выгоднѣе для Риги, чѣмъ для Кенигсберга. На таковое предложеніе, которое было сдѣлано Съѣзду осенью 1875 г., означенныя дороги не изъявили, однако, согласія; вмѣсто того онѣ установили тарифъ на совершенно другихъ основаніяхъ, который хотя и содержитъ для Россіи болѣе дешевыя ставки по нѣкоторымъ предметамъ, по другимъ за то товарамъ устанавливаетъ различія, допускающія отклоненіе ихъ отъ Риги въ Кенигсбергъ, не смотря на болѣе значительное разстояніе послѣдняго порта. Къ этому еще присоединяется то обстоятельство, что по тарифу I-й группы за количества, составляющія менѣе вагоннаго груза, взимается высшій фрахтъ, чѣмъ за грузъ пол-

наго вагона. Между тѣмъ какъ въ сообщеніи съ Кенигсбергомъ болѣе дешевая тарификація допущена уже при 300 пудовомъ грузѣ.

„Въ сношеніяхъ съ Ригой, отправитель, желающій воспользоваться пониженнымъ фрахтомъ, принужденъ слагать свои отправки полными вагонными грузами, между тѣмъ какъ въ Кенигсбергѣ достаточно полувагонныхъ. Это различіе имѣетъ менѣе значенія для отпускной торговли, такъ какъ въ послѣдней товары отправляются обыкновенно значительными массами. Но въ противоположномъ направленіи это различіе парализуетъ развитіе привозной торговли Риги, такъ какъ привозные товары рѣдко отправляются въ столь значительномъ количествѣ разомъ, и во вторыхъ потому еще, что округленіе отправки вѣсомъ вагона трудно достигается въ статьяхъ привозной торговли ¹⁾).

„*Линія Петербургъ-Динабургъ-Вильна.* Что С.-Петербургско-Варшавская дорога неблагопріятно расположена къ развитію рижской торговли и стремится, напротивъ того, поддерживать Кенигсбергъ, — это она доказала достаточно, предоставивъ направленію къ Кенигсбергу значительныя пониженія фрахта, между тѣмъ какъ по направленію къ Ригѣ, не смотря на многократныя представленія, она остается при своемъ высокомъ мѣстномъ тарифѣ.

„С. Петербурго-Варшавская дорога понуждается къ такой тарифной политикѣ своимъ географическимъ положеніемъ, которое побуждаетъ ее направлять товарное движеніе на Ейдкуненъ для того, чтобы бѣльшее протяженіе ея линіи было въ работѣ. Но на торговые отношенія Риги это дѣйствуетъ весьма вредно, предоставляя Кенигсбергу возможность проникать въ тѣ торговые районы, изъ которыхъ Рига до сихъ поръ извлекала, по нѣкоторымъ статьямъ, главныя количества для своихъ отправокъ, на примѣръ, относительно льна ²⁾“.

¹⁾ Съ 1 фев. 1877 года съ идущихъ отъ Риги, количествами въ 300 п., привозныхъ товаровъ существуютъ повагонные тарифы (см. Протоколъ С. I Гр. № 63).

²⁾ При послѣдне принятомъ курсѣ 208 пф. провозная плата обратилась опять въ пользу Риги.

Однимъ изъ торгующихъ Риги (г. Гефлингеромъ) было указано также самымъ настоятельнымъ образомъ на необходимость уравниня тарификаціи товаровъ по внутреннему сообщенію съ классификаціей, существующей въ прямомъ заграничномъ сообщеніи. Онъ объясняетъ, что Риго-Динабургская дорога принуждена конкуренціею съ Балтійскою и Либавскою дорогами къ пониженію своихъ заморскихъ ставокъ, но что оптовая торговля должна значительно пострадать, если за этимъ пониженіемъ не послѣдуетъ соотвѣтственнаго же пониженія ставокъ внутренняго сообщенія, ибо, въ противномъ случаѣ, всѣ значительные покупатели, не имѣя болѣе возможности получать отъ прежнихъ своихъ поставщиковъ необходимые продукты по соотвѣтственной дешевой цѣнѣ, станутъ выписывать товары прямо изъ заграницы транзитомъ. Посему, крайне необходимо, по мнѣнію г. Гефлингера, чтобы для внутренняго сообщенія были постановлены тѣ же тарифныя ставки, какія предоставлены заграничною торговлѣ.

Съ другой стороны, и въ самой тарификаціи Рижско-Динабургской дороги Подкоммисія находитъ доказательство, что тарифы составляются эмпирически, безъ всякаго соображенія съ какими либо общими началами. Ставки мѣстнаго тарифа, изъ Динабурга въ Ригу, напр., установлены ниже, чѣмъ ставки съ ближе лежащихъ къ Ригѣ станцій Ликсна и Ницгаль, исключительно вслѣдствіе того соображенія, что изъ Ницгалья и Ликсны товаръ можетъ идти только въ Ригу, а изъ Динабурга можетъ отправиться и въ Либаву (см. отв. Рижско-Динабургской дороги на вопр. 2—XV Отд.).

Дальнѣйшимъ доказательствомъ того, что при составленіи тарифовъ и пониженіи ставокъ желѣзныя дороги руководствуются не какими либо общими началами, а исключительно эмпирическими указаніями на то, съ какого пункта линіи надо понизить провозную плату, чтобы привлечь товаръ, могутъ служить слѣдующія соображенія, приведенныя въ меморіи, составленной въ 1877 г. Правленіемъ Рижско-Динабургской желѣзной дороги, по случаю

стремленія, передъ войною, направить часть грузовъ изъ южныхъ портовъ, гдѣ предвидѣлась блокада, въ сѣверные.

„Правленіе Рижско-Динабургской дороги не раздѣляетъ воззрѣнія Грязе-Царицынской дороги, на счетъ того, что будто бы Рижскіе торговцы не въ состояніи придать большихъ размѣровъ своей торговлѣ хлѣбомъ. Это могло бы быть только при недостаткѣ капитала. Но правленіе Рижско-Динабургской дороги не можетъ, съ другой стороны, не признать полной справедливости требованія Грязе-Царицынской дороги, чтобы тѣ пониженія провозной платы, которыя могли бы быть предоставлены въ пользу Саратовской дороги, были распространены и на нее, но разумѣется только въ тѣхъ случаяхъ, когда дѣло идетъ о равныхъ разстояніяхъ.

„Большинство существующихъ тарифовъ такъ устроено, что они устанавливаютъ на болѣе краткія разстоянія болѣе высокія, а на болѣе значительныя разстоянія болѣе низкія нормы исчисления за пудоверсту. Исключеніе въ этомъ случаѣ составляетъ только зерновой хлѣбъ, съ котораго, не принимая въ расчетъ разницы разстоянія, взимается однообразная провозная плата въ $\frac{1}{45}$ съ пудоверсты. Эта норма въ теченіи многихъ лѣтъ оказывалась достаточною для обезпеченія за Ригой доставки зерноваго хлѣба изъ извѣстныхъ районовъ, такъ что и соперничающія дороги не были въ состояніи отклонить части Рижскаго отпуска. Но, съ другой стороны, статистическія свѣдѣнія показываютъ, что и Рига не приобрѣла въ послѣднее время новой области для своей хлѣбной торговли. Сообразно съ этимъ свѣдѣнія о торговомъ движеніи по Грязе-Царицынской дорогѣ показываютъ также, что отправки съ этой линіи въ Ригу происходили до сихъ поръ большею частію со станцій, лежащихъ передъ Борисоглѣбскомъ. Между тѣмъ какъ самъ Борисоглѣбскъ и мѣстность, лежащая за нимъ, отпускаютъ весьма мало зерна въ Ригу. Вслѣдствіе того можно предположить, что пространство отъ Риги до Борисоглѣбска составляетъ крайнее разстояніе, которое, при настоящихъ тарифныхъ условіяхъ, въ состоя-

ни выдержать ставку въ $\frac{1}{45}$ съ пудо-версты. Поэтому приобрѣтеніе еще дальнѣйшей зернопроизводительной области представляется возможнымъ только подъ условіемъ пониженія провозной платы на дорогахъ I-й группы въ такомъ размѣрѣ, чтобы разстояніе, равное разстоянію Рига-Борисоглѣбскъ, было принято послѣднею границею для исчисленія по ставкѣ $\frac{1}{45}$, и чтобы за симъ разстояніемъ вступало въ силу пониженіе ставки. Тогда сдѣлалось бы возможнымъ, не причиняя ущерба настоящему движенію съ Грязе-Царицынской линіи, удовлетворить требованію Грязе-Царицынскаго Правленія и, вмѣстѣ съ тѣмъ, приобрести товарное движеніе изъ Саратова и со станцій, лежащихъ за Борисоглѣбскомъ“.

Такимъ образомъ видно, что единственнымъ поводомъ къ сохраненію существующей ставки до Борисоглѣбска и повиженія ея за Борисоглѣбскомъ служитъ эмпирическое указаніе на то, что со станцій, лежащихъ по сю сторону Борисоглѣбска, можно возить по $\frac{1}{45}$, а со станцій по ту сторону Борисоглѣбска — нельзя. Подобныя практическія указанія имѣютъ несомнѣнно важное и вполне справедливое значеніе въ такомъ дѣлѣ; по, съ другой стороны, они не должны бы служить исключительными и единственными мотивами. Они сохраняютъ всегда нѣкоторый характеръ случайности, и вотъ почему: такъ какъ всѣ наши линіи составляютъ свои тарифы исключительно по подобнымъ случайнымъ указаніямъ, — несомнѣнно, что общая тарификація желѣзныхъ дорогъ должна быть лишена у насъ всякой системы.

Далѣе и на среднихъ дорогахъ Подкомисіи были заявляемы жалобы на разныя несправедливыя дифференцировки такъ напр. Ливенскіе торгующіе заявили, съ своей стороны, „что по существующему тарифу Орловско-Грязской и Ливенской дорогъ, перевозка въ Орель пшеничной муки отъ Ливенъ въ прямомъ сообщеніи обходится на каждую версту дороже съ пуда, чѣмъ отъ Ельца, что составляетъ на вагонъ болѣе 4 р. разницы. Это обстоятельство тормозитъ развитіе торговыхъ оборо-

товъ въ Ливнахъ, такъ какъ закупка хлѣба (пшеничной муки), благодаря болѣе низкому тарифу, производится преимущественно въ Ельцѣ. Ливны же, при болѣе высокомъ тарифѣ, не могутъ имѣть никакого значительнаго сбыта, а это не можетъ не отразиться и на доходности желѣзной дороги“.

Жалоба Ливенскихъ купцовъ на разницу тарифа между Ливнами и Ельцемъ обусловлена нижеслѣдующими тарифными ставками:

Отъ Ливенъ до Орла . . . 147 верстѣ.
„ Ельца до Орла . . . 193 „

Изъ Верховья до Орла мука пшеничная платитъ за вагонъ	22 р. 50 к.
Изъ Ливенъ до Верховья 57 верстѣ, по 25 к. за вагоноверсту (т. е. по $\frac{1}{24}$)	14 „ 28 „
Изъ Ливенъ до Орла (Орл.-Гр.) всего . . .	36 „ 78 „
Изъ Ельца до Орла (при отпр. назн. за Орель) . . .	32 „ 16 „
Разница . . .	4 р. 62 к.

(См. Долевую таблицу, прилож. I къ Тарифу жел. дорогъ I-й группы, по приказу Орловско-Грязской дороги 21 Декабря 1878 г. № 280).

Дороговизна провоза по Ливенской дорогѣ, обуславливающая большую дороговизну всего провоза отъ Ливенъ до Орла, объясняется, по всей вѣроятности, тѣмъ обстоятельствомъ, что отправки изъ Ельца выгоднѣе для Орловско-Грязской дороги, такъ какъ въ этомъ случаѣ грузъ пробѣгаетъ по ней 103 версты болѣе.

Соображенія.

Для правильной оцѣнки разнообразныхъ жалобъ на существующіе у насъ тарифные порядки,—жалобъ, которыя были заявлены Подкомисіи и которыя изложены въ предшествую-

щей части доклада, необходимо, прежде всего, выяснить себѣ тѣ главныя основанія, на которыхъ должна быть построена всякая правильная и раціональная тарифная система.

Эти главныя начала могутъ быть сведены къ слѣдующимъ восьми положеніямъ:

1) Тарифъ долженъ быть составленъ такимъ образомъ, чтобы онъ былъ совершенно ясенъ для всѣхъ, т. е. чтобы каждый товаротправитель могъ самъ исчислить стоимость провоза.

2) Тарифъ долженъ имѣть нѣкоторое постоянство; т. е. измѣненія его не должны происходить слишкомъ часто и, главное не должны вступать въ силу ранѣе извѣстнаго опредѣленнаго срока послѣ дня публикаціи о предстоящемъ измѣненіи.

3) Тарифъ не долженъ вызывать, искусственнымъ отклоненіемъ грузовъ на дальнѣйшія линіи (за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда этого потребуютъ особенные экономическія интересы страны), неестественнаго измѣненія существующихъ торговыхъ районовъ.

4) Тарифъ долженъ устанавливать полную и справедливую равноправность для всѣхъ отправителей и для каждаго отдѣльнаго груза.

5) Тарифъ не долженъ быть причиною увеличенія расходовъ при перевозкѣ грузовъ.

6) Тарифъ не долженъ понижаться ниже собственной стоимости провоза.

7) Тарифъ не долженъ опредѣлять за большее разстояніе меньшую плату противъ того, что причитается за разстояніе меньшее, и

8) На дорогахъ гарантированныхъ правительствомъ, тарифъ не долженъ имѣть послѣдствіемъ увеличенія приплаты отъ правительства по гарантіи.

Изъ всѣхъ заявленій по тарифнымъ вопросамъ, поступившихъ въ Подкомисію, явствуетъ несомнѣнно, что существующая на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ тарифная система не отвѣчаетъ почти ни одному изъ вышеуказанныхъ коренныхъ требованій.

Начиная съ *перваго положенія*, нельзя не сознаться, что дѣйствующая у насъ тарифная система, если она вообще заслуживаетъ названіе *системы*, не только не сообразуется съ требованіемъ, изложеннымъ въ этомъ положеніи, но скорѣе построена на совершенно противоположномъ началѣ. При изученіи различныхъ ставокъ дѣйствующихъ только въ предѣлахъ 1-й группы, изслѣдователя, прежде всего, поражаетъ крайняя сложность тарификаціи вслѣдствіе многочисленности различныхъ тарифовъ и отдѣльных тарифныхъ постановленій.

По главнымъ линіямъ 1-й группы кромѣ *пяти* мѣстныхъ тарифовъ дѣйствуетъ *одинъ* тарифъ прямаго сообщенія, къ нему приложено *восемь* спеціальныхъ 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-мъ „ . . .	7
„ 3-мъ „ . . .	3
„ 4-мъ „ . . .	8

Итого . . . 39 постановленій ¹⁾.

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

Далѣе, первая группа имѣетъ разныя соглашенія со второй группой, у которой, *семьдесятъ* спеціальныхъ тарифовъ, съ которыми приходится потому 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

¹⁾ Прибавленія къ тарифу 1877 г. уже вошли въ тарифъ 1879 г.

въ томъ, какая сложность расчетовъ должна происходить при подобной многочисленности тарифныхъ постановленій.

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

Спеціальная Коммисія, которая была учреждена отъ первой группы въ 1875 г. подъ предсѣдательствомъ Т. Сов. Рудницкаго для составленія возможно упрощеннаго свода тарифовъ и классификацій по дорогамъ первой группы и пытавшаяся (какъ сказано въ протоколѣ ея) выработать рациональную 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 и издержекъ, а между тѣмъ не имѣлось бы вовсе ручательства въ сколько нибудь *продолжительномъ* его примѣненіи.

Самая сокращенность редакціи, принятая въ прибавленіяхъ еще болѣе должна содѣйствовать трудности найти путеводящую нить въ этомъ тарифномъ лабиринтѣ. вмѣсто пропечатанія всей отмѣняемой или измѣняемой статьи, вмѣстѣ съ новою редакціею ея, принята слѣдующая форма: „на такой-то страницѣ передъ словами вставитъ слово“ и т. д.

Что при такомъ положеніи дѣла человѣкъ не вполне посвященный во всѣ тонкости тарифной системы, долженъ не только встрѣчать крайнюю трудность, но даже часто будетъ поставленъ въ положительную невозможность опредѣлить, безъ посторонней помощи спеціалиста въ этомъ дѣлѣ, плату за провозъ извѣстнаго груза между двумя мѣстностями, лежащими на разныхъ линіяхъ, это не подлежитъ сомнѣнію. Изъ доклада Подкоммисіи № 1, о жалобахъ и заявленіяхъ, видно что не только провозители затруднены въ опредѣленіи тарифныхъ ставокъ, но и сами агенты желѣзныхъ дорогъ, исчисляющіе провозную плату. Большая половина дорожныхъ листовъ подвергается ис-

правленіямъ по рубрикѣ тарификаціи на мѣстѣ доставки товара. Значительная часть рекламаций касается вопроса о переборахъ.

При такихъ условіяхъ неудивительно, что Подкомиссія была сопровождаема на всемъ своемъ пути ходатайствами объ упрощеніи и объ унификаціи тарифа.

Рижско-Динабургская желѣзная дорога представила съ этою цѣлію особенный проектъ, Рижское купечество подало въ этомъ же смыслѣ множество заявленій, Орловскіе и Борисоглѣбскіе купцы заявили желаніе объ уничтоженіи разницы между тарифами мѣстнымъ и прямаго сообщенія и о допущеніи только прогрессивнаго уменьшенія поперстно. „По прямому сообщенію изъ Ливенъ, пишутъ Орловскіе купцы, хоть на одну станцію за Орломъ, берется уменьшенный тарифъ, что совершенно убиваетъ торговлю, а потому желательно бы установить одинаковый поперстный тарифъ, какъ для мѣстной отправки такъ и по прямому сообщенію“. Въ заявленіи Ливенскихъ купцовъ сказано: „желательно было бы установленіе постоянныхъ и однообразныхъ тарифовъ на перевозку товаровъ, такъ какъ частыя въ нихъ измѣненія ведутъ за собою неправильные расчеты провозной платы агентами станцій, что не только ставитъ въ затрудненіе товаро-отправителей и получателей, но не рѣдко причиняетъ имъ и убытки“. О томъ же просятъ въ Витебскѣ и Смоленскѣ, въ Брянскѣ и Ростовѣ, въ Борисоглѣбскѣ и Астрахани, и т. д.

Такимъ образомъ тоже требованіе, которое въ настоящее время полагается въ Пруссіи въ основаніе имѣющейся тамъ въ виду желѣзно-дорожной реформы, тоже требованіе заявляется и у насъ, совершенно самостоятельно, отъ одного конца Россіи до другаго.

Если даже предположить, что въ Ригѣ и другихъ большихъ городахъ первую мысль къ заявленію подобнаго требованія могло дать знакомство съ прусской реформой, то несомнѣнно, что этого нельзя предположить ни въ Ливнахъ, ни въ Ростовѣ,

ни въ Брянскѣ, ни въ Борисоглѣбскѣ. Нѣтъ, это требованіе— совершенно самостоятельный результатъ нашихъ мѣстныхъ хотя и аналогическихъ страданій, которыя русская торговля несетъ отъ подобныхъ же причинъ.

Требованіе *второго положенія*, о постоянствѣ тарифныхъ ставокъ, также оставляется у насъ безъ вниманія ¹⁾; на это указываютъ не только многочисленныя частныя сѣтованія, но даже и заявленія спеціальной желѣзно-дорожной комисіи 1875 года, отказавшейся, какъ видно изъ вышеприведеннаго протокола ея, отъ составленія сводной классификаціи, между прочимъ, по той причинѣ, что *не имѣлось бы вовсе ручательства въ сколько-нибудь продолжительномъ примѣненіи подобнаго труда.*

Цифровыя данныя, изложенныя въ заявленіяхъ рижскихъ торговцевъ и приведенныя въ началѣ доклада, показываютъ, что существующая тарифная система не удовлетворяетъ и *третьему положенію*, т. е. именно *вызываетъ искусственное направленіе товара по болѣе дальнимъ дорогамъ.* Вышеуказанныя цифровыя данныя приводятъ къ слѣдующему результату:

	Р а з с т о я н і е:		
	въ Ригу.	въ Ревель.	въ С.-Петербургъ.
Изъ Саратова	1,728 верстѣ.	1,726 верстѣ.	1,432 верстѣ.
„ Сызрани	1,829 „	1,814 „	1,520 „
„ Царицына	1,792 „	1,917 „	1,623 „

¹⁾ Было замѣчено что измѣненіе тарифныхъ ставокъ вызывается на нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ линіяхъ вслѣдствіе мѣстныхъ условій. Такъ дороги примыкающія своими оконечными пунктами къ водянымъ путямъ доставляющимъ имъ грузы, должны устанавливать различный тарифъ на время навигаціи и на время закрытія судоходства. Это практикуется на дорогахъ II-й группы при перевозкѣ Волжскихъ грузовъ, которые прибываютъ на пристани желѣзныхъ дорогъ, только въ навигацію, когда требуется усиленная дѣятельность дорогъ, но за то обезпечивается ихъ доходность. — Допуская справедливость этого замѣчанія слѣдуетъ однако оговорить что установленіе различныхъ тарифовъ въ различныя времена года, не противорѣчатъ требованію *постоянства тарифа*, если эти различныя ставки будутъ установлены и опубликованы заблаговременно и будутъ сохраняться неизмѣнными болѣе или менѣе продолжительное время.

Рига находится относительно Петербурга въ несравненно менѣе выгодномъ положеніи, но относительно Ревеля по отправкамъ изъ Саратова и Сызрани почти въ равныхъ условіяхъ (разница всего 22 — 24 версты) и по отправкамъ изъ Царицына въ несравненно болѣе выгодномъ отношеніи.

Между тѣмъ тарифныя условія въ одномъ случаѣ усиливаютъ искусственно разницу къ невыгодѣ Риги по отношенію къ Петербургу, а въ другомъ—по отношенію къ Ревелю, превращаютъ эту разницу искусственно изъ естественно выгодной въ невыгодную для Риги установленіемъ самой неравномерной тарификаціи по этимъ двумъ направленіямъ. Чтобы привести только одинъ разительный примѣръ, Рязанско-Козловская желѣзная дорога взимаетъ за зерновой товаръ по направленію къ Ригѣ (разстояніе провоза 89 верстъ) $\frac{1}{36}$ к., а по направленію къ Петербургу (разстояніе 203 версты) — $\frac{1}{55}$ к.

Разница разстоянія, пробѣгаемаго товаромъ по означеннымъ двумъ направленіямъ, т. е. въ одномъ случаѣ 89 верстъ, а въ другомъ 203 версты—объясняетъ причину разницы тарификаціи.

Большинство тарифныхъ несообразностей, приведенныхъ въ вышеупомянутыхъ примѣрахъ, вызвано подобнымъ желаніемъ желѣзныхъ дорогъ дать грузамъ такое направленіе, при которомъ они пробѣгали бы большее пространство по дорогѣ.

Другое важное условіе, вліяющее значительно на тарифныя разницы по различнымъ путямъ, заключается въ томъ обстоятельстве, что извѣстныя дороги могутъ вообще принимать участіе въ извѣстномъ товаро-провозѣ только небольшимъ числомъ верстъ. Такимъ образомъ товары, отправляемые въ Ригу изъ Саратова, Сызрани и Москвы, пробѣгаютъ Орловско-Витебскую дорогу, только на разстояніи 128 верстъ, т. е. отъ Витебска до Смоленска. Подобное движеніе можетъ быть совершенно нежелательнымъ для дороги, такъ какъ оно загромаждаетъ небольшую часть ея пространства въ ущербъ движенію по всей линіи, и потому понятно, отчего для такихъ проходовъ, часто

совершенно незначительныхъ, соотвѣтствующихъ дороги назнача-
ютъ высшій тарифъ ¹⁾).

Несомнѣнно, что нѣкоторое соотношеніе должно существо-
вать, по всей справедливости, между высотой тарифной ставки
и относительною длиною пробѣгаемаго пространства. Несомнѣнно
также, что дорога не можетъ не облагать нѣсколько высшей
платой 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 отдѣль-
ныхъ 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 обуславливается доходность дороги, но очевидно, что до-
ходность той или другой дороги не можетъ быть *исключитель-*
нымъ основаніемъ для нормированія ея тарифа. Извѣстная
ставка можетъ казаться весьма выгодною для дороги по отно-
шенію къ ея доходности и можетъ дѣйствовать весьма вредно
и стѣснительно на движеніе всей мѣстной торговли. Затѣмъ,
доходность извѣстной дороги можетъ возрасти искусственно
въ ущербъ доходности другой, а потому совершенно непроизво-
дительно. Если же допускать нормированіе тарифовъ на каж-
дой дорогѣ подъ исключительнымъ вліяніемъ одного фактора,

¹⁾ По этому поводу со стороны управленія дороги было сдѣлано слѣ-
дующее возраженіе:

О.-В. дорога повысила провозную плату до размѣровъ предѣльнаго та-
рифа на отправки со станцій Вяземской дороги восточнѣ Тулы и дорогъ
лежащихъ за Вяземской, желая такимъ повышеніемъ направить эти грузы
на Тулу, Орель, Смоленскъ, дабы они пробѣгали по всему ея протяженію.
Увеличеніе же передачи въ Смоленскъ, съ Моск.-Брестской дороги, не за-
громоздило бы ея товарнаго движенія. Въ данномъ случаѣ играетъ роль
конкуренція двухъ параллельныхъ дорогъ.

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 такихъ уродливыхъ крайностей, какъ въ вышеприведенномъ примѣрѣ, гдѣ при большемъ разстояніи пробѣга по дорогѣ всего на 114 верстѣ, допущено въ пользу этого направленія пониженіе въ 33% (т. е. $\frac{1}{55}$ и $\frac{1}{36}$).

Почти всѣ вышеуказанные случаи, измѣняя естественное направленіе пути слѣдованія груза, грѣшатъ вмѣстѣ съ тѣмъ и противъ *четвертаго* основнаго положенія, требующаго проведенія въ тарифѣ начала равноправности. Но самымъ разительнымъ образомъ эта неравноправность выступаетъ въ тѣхъ случаяхъ, когда желѣзная дорога облагаетъ грузъ дифференціальнымъ тарифомъ, даже при равномъ пробѣгѣ его по ея линіи, какъ это видно, на примѣрѣ, въ нижеслѣдующемъ примѣрѣ, заимствованномъ также изъ вышеуказанныхъ цифровыхъ данныхъ.

Со станціи *Кумьли* на Грязе-Царицынской дорогѣ

	Платится
при отправкѣ хлѣба въ Ригу (346 верстѣ)	$\frac{1}{45}$ к.
” ” ” въ Ревель (344 версты)	$\frac{1}{49}$ ”
” ” ” въ Петербургъ (344 версты)	$\frac{1}{49}$ ”
” ” масличныхъ сѣмянъ въ Ригу (346 верстѣ)	$\frac{1}{40}$ ”
” ” ” ” ” въ Ревель (344 версты)	$\frac{1}{42}$ ”

Со станціи *Борисоглѣбскъ*:

при отправкѣ масличныхъ сѣмянъ въ Ригу (199 верстѣ)	$\frac{1}{36}$ ”
” ” ” ” ” въ Ревель (197 верстѣ)	$\frac{1}{40}$ ”

И такъ, при томъ и другомъ направленіи товаръ пробѣгаетъ всю Грязе-Царицынскую дорогу (даже по направленію въ Ревель и Петербургъ двумя верстами меньше), а между тѣмъ Ревельско-Петербургское направленіе пользуется дифференцировкой отъ $\frac{1}{40}$ до $\frac{1}{49}$ коп.

А нормальность и несправедливость подобнаго различія бро-

саются въ глаза и не требуютъ доказательствъ; но интересно выяснитъ чѣмъ вызывается подобная непонятная на первый взглядъ комбинація?

Грязе-Царицынская дорога по своему положенію можетъ подвозить хлѣбные грузы дорогамъ I-й группы, къ которой она сама принадлежитъ и которыя имѣютъ конечною точкою Ригу и дорогамъ II-й группы имѣющимъ исходною точкою Ревель и С.-Петербургъ. Въ первой группѣ общая цѣна на провозъ зерноваго груза была $\frac{1}{45}$ коп., а съ 25-го Мая 1878 г. и съ 1 Мая 1879 года возвышена на Орловско-Грязской и Орловско-Витебской дорогахъ даже до $\frac{1}{40}$ к.; во второй же группѣ, конкурирующей съ Волгой, эта цѣна варьируетъ отъ $\frac{1}{55}$ до $\frac{1}{60}$ к. (см. подробное объясненіе въ прилож. къ Рижскому Проекту). Вслѣдствіе того Грязе-Царицынская дорога возитъ хлѣбъ по направленію къ Ригѣ (со станцій на пространствѣ Борисоглѣбскъ Грязи) по $\frac{1}{40}$ к., а по направленію къ Ревелю и Петербургу по $\frac{1}{49}$ к. Она не рѣшается взимать только $\frac{1}{49}$ к. съ товара, съ котораго при дальнѣйшемъ провозѣ другія дороги возьмутъ $\frac{1}{40}$ к., и не можетъ брать $\frac{1}{40}$ к. съ грузовъ, по которымъ во второй группѣ будетъ взято $\frac{1}{55}$ к., такъ какъ въ этомъ случаѣ вторая группа отказала бы, вѣроятно, Грязе-Царицынской дорогѣ въ правѣ прямого сообщенія. Слѣдуетъ притомъ замѣтить, что равенство платы возможно только при равныхъ условіяхъ и при нестѣсненномъ приѣмѣ товара. Въ настоящемъ случаѣ дороги I-й группы не могутъ принимать отъ Гр.-Царицынской дороги всего того груза, который она можетъ сдать, и поэтому ее нельзя упрекать въ томъ, что она понижаетъ свою ставку на II-ю группу, чтобы имѣть возможность сдавать туда нѣкоторое число тѣхъ вагоновъ, которые не принимаетъ I-я группа ¹⁾.

¹⁾ Кромѣ указаннаго случая неодинаковости тарифа на перевозку одного и того же груза по одной и той же дорогѣ въ зависимости отъ пункта назначенія груза, хотя бы онъ въ обоихъ случаяхъ пробѣжалъ одинаковое разстояніе по дорогѣ, на многихъ дорогахъ встрѣчается неравноправность въ тарифныхъ ставкахъ различныхъ отправителей при перевоз-

До какой степени произвольная дифференцировка, закрывающая известные пути для движения грузовъ, дѣйствуетъ вредно на торговлю, видно самымъ нагляднымъ образомъ изъ заявленія Борисоглѣбскаго городского Головы.

„Однимъ изъ фактовъ, — сказано въ этомъ заявленіи, — имѣющихъ громадное значеніе, къ сожалѣнію, въ неблагопріятномъ смыслѣ для нашего края, въ настоящую минуту является возвышеніе съ 1-го Мая тарифа по прямому сообщенію первой группы на хлѣбные грузы съ $\frac{1}{45}$ до $\frac{1}{40}$ к. съ пуда и версты. До сихъ поръ отправка хлѣбныхъ грузовъ, доставляемыхъ Донскою областію и смежными ей губерніями, происходила къ двумъ торговымъ пунктамъ, Ригѣ и Петербургу, и стоимость провоза не составляла значительной разницы, а поэтому сбытъ мѣстныхъ произведеній находился относительно въ благопріятномъ состояніи. Но когда состоялось возвышеніе тарифа на Ригу, а тарифъ на Петербургъ остался въ прежнемъ видѣ, то естественно, что для сбыта всѣхъ хлѣбовъ, поступающихъ изъ нашей мѣстности, остался одинъ Петербургскій портъ. Вслѣдствіе чего, при отсутствіи конкуренціи, покупателямъ на Петербургъ является полная возможность эксплуатировать сбытъ мѣстной производительности по своему желанію; прежде чѣмъ высшая администрація дорогъ первой группы придетъ къ со-

къ имъ одного и того же товара. Нѣкоторымъ дѣлается скидка съ провозной платы въ виду обѣщанія ихъ перевести определенное количество этого груза въ известное время. Вслѣдствіе этого является монополія капиталистовъ въ такихъ мѣстностяхъ на отрасли промышленности, продукты которыхъ подлежатъ къ перевозкѣ, а самыя общества дороги, вслѣдствіе такихъ скидокъ, тоже теряютъ часть своего дохода, и иногда безъ основанія, ибо при дѣлаемыхъ скидкахъ провозной платы не руководствуются тѣмъ, что отъ пониженія количество груза не увеличивается, такъ какъ оно находится въ зависимости отъ спроса на него и грузы все равно не миновали бы дороги. — Если скидка дѣлается для одного отправителя, то должна примѣняться ко всѣмъ отправителямъ. Исключеніе можетъ быть только въ 2-хъ случаяхъ: 1) скидка для военнаго вѣдомства при перевозкѣ правительственныхъ грузовъ и 2) уступки въ провозной платѣ, дѣлаемыя для благотворительныхъ и ученыхъ обществъ и учрежденій.

знанію своей ошибки, мѣстная торговля успѣетъ понести громадныя потери“¹⁾).

Всякое слѣдованіе по болѣе дальнему направленію увеличиваетъ кромѣ того дѣйствительную стоимость провоза, такъ какъ при этомъ является болѣе значительное потребленіе подвижнаго состава, большій процентъ порчи и т. д., и т. д., что, съ своей стороны, находится въ прямомъ противорѣчій съ требованіемъ *пятого* основнаго положенія правильной тарифной системы. Въ этомъ же смыслѣ, т. е. въ смыслѣ усиленія расходовъ по эксплуатаціи и управленію дорогъ, дѣйствуетъ какъ сложность тарифовъ, такъ и вообще безпорядочная система тарификаціи, лишенная всякой гармоніи и всякихъ общихъ началъ.

Полезно привести здѣсь по этому поводу нѣсколько словъ изъ недавно появившейся въ г. Берлинѣ (очевидно изъ офиціознаго источника) брошюры, трактующей объ объединеніи тарифа. (Der einheitliche deutsche Eisenbahngueterarif. Eine Fachstudie. Berlin 1879 Verl. v. Springer. стр. 18).

„Желѣзнодорожные союзы образуются обыкновенно изъ соединеній нѣсколькихъ сосѣднихъ дорогъ и эти союзы заключаютъ съ своей стороны договоры о прямомъ сообщеніи съ другими дорогами и группами дорогъ. Каждый союзъ устанавливаетъ совершенно самостоятельно дѣйствующія въ немъ условія обмѣна товаровъ (Gueteraustausch) и образуетъ въ границахъ на которыя онъ распространяется, замкнутое цѣлое по всѣмъ постановленіямъ объ условіяхъ перевозки. Такимъ образомъ существуетъ столько отдѣльныхъ раіоновъ сообщеній съ различными другъ отъ друга правилами обращенія съ отправляемыми товарами, сколько существуетъ отдѣльныхъ союзовъ.

„Все же вмѣстѣ представляетъ смѣсь (Durcheinander) комбинацій различныхъ условій движенія грузовъ, выработавшихся какъ въ болѣе тѣсныхъ границахъ отдѣльныхъ группъ, такъ и на болѣе обширной почвѣ взаимныхъ сношеній между отдѣль-

¹⁾ См. Описаніе Грязе-Царицынской ж. д. стр. 102 и 103.

ными группами. Вслѣдствіе постоянного измѣненія условій сообщенія, — предписанія, постановленія, тарифныя правила, 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, какъ явствуетъ изъ вышеизложеннаго, 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 самые случаи сдѣлались бы излишними“.

При существующей тарифной борьбѣ нельзя кромѣ того поручиться и за то — не возятъ ли въ нѣкоторыхъ случаяхъ наши желѣзныя дороги свои грузы ниже собственной дѣйствительной стоимости провоза, въ противность *шестому* изъ приведенныхъ въ началѣ основныхъ положеній.

Такъ напримѣръ, Либаво-Роменская дорога понизила тарифъ въ обратномъ направленіи по нѣкоторымъ статьямъ почти до $\frac{1}{100}$ в.

Могло бы казаться, что у насъ всякое пониженіе въ обратномъ направленіи рационально, такъ какъ намъ приходится возить почти по всѣмъ дорогамъ пустые вагоны по тысячамъ въ обратномъ направленіи — такъ что всякій фрахтъ въ этомъ случаѣ долженъ составлять, повидимому, прямую прибыль. Это дѣйствительно такъ отчасти; но въ виду этого существеннаго соображенія не слѣдуетъ терять изъ виду другое соображеніе, а именно — на сколько подобное пониженіе, уменьшающее доходность для дороги уже существующихъ грузовъ, въ состояніи увеличить вообще массу груза, приливающего на дорогу.

Риго-Динабургская дорога имѣетъ, напримѣръ, въ настоящее время (см. отчетъ 1878 г.) до 14 мил. пуд. обратныхъ гру-

зовъ, для транспортировки коихъ она употребляетъ до 160 груженыхъ вагоновъ въ день, при тарифѣ отъ $\frac{1}{60}$ до $\frac{1}{40}$. Если бы она понизила, въ конкуренціи съ Либавскою дорогою, свои ставки до $\frac{1}{100}$ к., то не смотря на массу пустыхъ вагоновъ, идущихъ въ обратномъ направленіи, это оказалось бы для нея выгоднымъ только въ томъ случаѣ, еслибы количество обратнаго груза вслѣдствіе того болѣе чѣмъ удвоилось. Такимъ образомъ даже ставки въ обратномъ направленіи должны быть соображаемы по крайней мѣрѣ съ количествомъ какъ ожидаемаго, такъ и имѣющагося уже груза, и не могутъ быть понижаемы безусловно ¹⁾).

Требованіе *седьмого* положенія уже въ настоящее время внесено почти во всѣ желѣзнодорожные тарифы; не смотря на то однако оно далеко не всегда исполняется, какъ явствуетъ изъ откровенныхъ отвѣтовъ самихъ желѣзныхъ дорогъ.

Обращаясь наконецъ къ послѣднему *восьмому* положенію, слѣдуетъ замѣтить, что искусственное направленіе товаровъ тарифными ставками, по болѣе дальнимъ путямъ — можетъ служить поводомъ къ увеличенію ежегодной приплаты Правительственной гарантіи, увеличивая дивидендъ или доходность одной дороги въ ущербъ доходности другой, — такъ какъ увеличеніе дохода дороги, *только частію* и то послѣ даннаго предѣла, приноситъ нѣкоторую долю пользы Правительству, въ смыслѣ возмѣщенія произведенныхъ расходовъ, между тѣмъ какъ недоборъ до условленнаго 0% *вполнѣ* ложится на средства казны. Если предполагать, для примѣра, что дальнѣйшая дорога *A* искусственнымъ привлеченіемъ къ себѣ грузовъ успѣетъ увеличить свою доходность до 7% , такъ что, по уплатѣ гарантированныхъ 5% безъ помощи Правительства, ей останется дивидендъ въ 2% , а доходъ другой дороги *B*, составляющей

¹⁾ Притомъ такъ называемые обратные грузы, т. е. грузы въ обратномъ направленіи, не всегда сохраняютъ характеръ обратныхъ грузовъ, такъ какъ они нерѣдко встрѣчаются въ то время, когда бываетъ весьма мало или даже не бываетъ вовсе грузовъ нормальнаго направленія.

кратчайшее разстояніе, упадетъ на 4⁰/₀, причемъ потребуетъ приплата гарантіи въ 1⁰/₀,—то этотъ одинъ процентъ составитъ чистую потерю для Правительства и несправедливый доходъ для дороги *A*, — ибо при естественномъ ходѣ дѣла, можно бы предположить, что изъ общаго количества 11⁰/₀, заработанныхъ дорогами *A* и *B*, на дорогу *B* пришлось бы 5⁰/₀, а на дорогу *A* только 6⁰/₀, т. е. что *Правительство* ничего бы не приплатило, а акціонеры дороги *A* получили бы 1⁰/₀ вмѣсто 2⁰/₀.

Этотъ примѣръ служитъ вмѣстѣ съ тѣмъ убѣдительнымъ доказательствомъ, что если вообще дороги не могутъ руководствоваться при назначеніи тарифа исключительно однимъ только факторомъ доходности, то тѣмъ паче доходность не можетъ служить исключительнымъ мотивомъ тарификаціи гарантированныхъ дорогамъ, ибо интересы общей доходности дорогъ, имѣющіе преимущественное значеніе для Правительства, въ смыслѣ пониженія платимой гарантіи, могутъ иногда быть подрываемы доходностію отдѣльной дороги.

Полная свобода дѣйствія отдѣльныхъ дорогъ въ установленіи у себя тарифовъ можетъ, съ другой стороны, идти въ разрѣзъ съ государственными интересами по таможенной тарификаціи. Такъ, правительство, поощряя нѣкоторыя отрасли внутренней промышленности, повышаетъ пошлину на ввозъ изъ за границы издѣлій этой промышленности или предметовъ, необходимыхъ для ея производства, дабы тѣмъ развить выработку такихъ предметовъ изъ сыраго матеріала, находящагося въ избыткѣ въ государствѣ; но такая мѣра не достигаетъ цѣли при пониженіи тарифа на провозъ тѣхъ же издѣлій и предметовъ по желѣзнымъ дорогамъ. Примѣромъ можетъ служить повышение таможенной пошлины на чугунъ, привозимый изъ Англіи, и почти одновременное уменьшеніе платы за провозъ его изъ Риги по дорогамъ I-й группы для заводовъ въ предѣлахъ О. В. дороги.

На основаніи всего вышеизложеннаго можно безошибочно за-

ключить, что полная свобода, которая была предоставлена до сихъ поръ желѣзнымъ дорогамъ въ экономическомъ и эксплуатаціонномъ отношеніи, создала порядокъ во многихъ отношеніяхъ неудовлетворительный.

Чрезвычайная сложность и постоянно происходящія измѣненія тарифныхъ ставокъ на основаніи исключительно случайныхъ эмпирическихъ мотивовъ, безъ руководства при этомъ какимъ либо общимъ началомъ, происходящая оттого постоянная путаница въ расчетахъ провозной платы, вызывающая съ одной стороны необходимость частыхъ исправленій дорожныхъ вѣдомостей, и съ другой стороны многочисленныя претензіи и иски со стороны товаропровозителей и постоянныя жалобы на переборы, довзысканія и на неточность и неустойчивость тарификаціи вообще, до крайности затрудняющей всякій торговый расчетъ, наконецъ, отклоненіе грузовъ отъ ихъ естественныхъ путей, къ ущербу не только торговаго движенія, но и благо-разумной экономіи въ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, отклоненіе, усиливающее Правительственныя приплаты по гарантіи: вотъ въ немногихъ словахъ картина того положенія, которое создала дѣйствующая у насъ до сихъ поръ тарифная система. Исходъ изъ подобнаго неудовлетворительнаго состоянія возможенъ только при участіи регулятивнаго вліянія Правительства. Такое заключеніе вытекаетъ естественно изъ самаго анализа дѣла; на потребность Правительственнаго участія въ этомъ дѣлѣ прямо указываютъ какъ купечество, такъ и сами управленія желѣзныхъ дорогъ.

Въ своемъ заявленіи рижскій биржевой комитетъ говоритъ слѣдующее:

„Тарифы употребляются какъ удобное средство въ борьбѣ желѣзныхъ дорогъ между собою, нисколько не принимая во вниманіе, что при этомъ, съ одной стороны, уменьшается доходность желѣзной дороги, а съ другой стороны, произвольно измѣняются и перемѣшиваются естественные торговые раіоны отпускныхъ портовъ. Совѣстливо управляемыя желѣзныя до-

роги, стремящіяся къ тому, чтобы не прибѣгать къ помощи государственной гарантіи и, если возможно, заработать даже дивидендъ, не могутъ соперничать съ такими линіями, которыя объ этомъ не заботятся и стремятся только къ тому, чтобы привлечь къ себѣ какъ можно болѣе грузовъ. И вотъ почему часто стоимость провоза опредѣляется не разстояніемъ, а совершенно другими факторами. Въ такомъ положеніи находится Рига относительно Либавы, С.-Петербурга и Ревеля. При подобныхъ условіяхъ представляется не только желательнымъ, но крайне необходимымъ, чтобы дѣло желѣзнодорожныхъ тарифовъ было поставлено подъ контроль Правительства—для того, чтобы твердая начала замѣнили настоящій произволь и порты получили бы, благодаря тарифамъ парализованнымъ по разстоянію, свой естественный торговый районъ“.

Вотъ что говоритъ купечество города Риги;—къ правительственному же содѣйствию взываетъ купечество въ Витебскѣ, Смоленскѣ, Брянскѣ, Орлѣ и т. д.

Что же говорятъ дороги? Лучше всего отвѣтитъ ихъ собственными словами.

Въ соображеніяхъ проекта тарифной реформы, представленнаго правленіемъ Риго-Динабургской дороги сказано слѣдующее:

„Хотя желѣзныя дороги Россіи, за нѣкоторыми исключеніями, представляются преимущественно въ видѣ частныхъ предпріятій и соотвѣтственно этому имѣютъ частный, чисто промышленный характеръ, нельзя однакоже 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 поддержаніи 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, утверж-

даемыми для движенія по отдѣльнымъ дорогамъ. Взаимныя же отношенія различныхъ соприкасающихся дорогъ, составляющихъ въ окончательномъ результатѣ цѣлю сѣть желѣзныхъ путей,— другими словами, твердая организація прямаго сообщенія между мѣстностями, находящимися часто на значительномъ разстояніи одно отъ другаго, 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 интересѣ торговли, промышленности и общественныхъ сообщеній вообще, служить которымъ призваны желѣзные дороги. Средство, къ которому прибѣгали до сихъ поръ для регулированія отношеній прямаго 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 интересовъ,— всевозможныя препятствія, какъ на примѣръ произвольныя тарифныя постановленія, требованія перекартировки, 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 происхо-

дять 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 доказательствъ.

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

„Эти немногія указанія, имѣющія однако по существу своему весьма важное значеніе, уже указываютъ на настоятельную по- требность урегулированія взаимныхъ сношеній различныхъ же- лѣзныхъ дорогъ всей Имперіи путемъ законодательства. Этой цѣли можно достигнуть изданіемъ *общаго для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ Имперіи* транспортнаго регламента.

„Изданіе такого положенія, которое бы дѣйствовало съ авто- ритетомъ закона, вызывается кромѣ того необходимостію поло- жить конецъ существующему въ настоящее время различію въ пониманіи правъ и обязанностей желѣзныхъ дорогъ относительно публики, происходящемъ нынѣ оттого, что при рѣшеніи судебнымъ порядкомъ споровъ и исковъ, въ различныхъ мѣстностяхъ Имперіи, высказываются различныя пониманія относительно того, могутъ ли служить настоящія условія перевозки, утверж- денныя только министерскими постановленіями, основаніемъ для судебныхъ рѣшеній“.

Далѣе въ вышеуказанномъ проектѣ требуется учрежденіе спеціальной Коммисіи, подъ предсѣдательствомъ чиновника Ми-

нистерства Финансовъ, для разсмотрѣнія разныхъ спеціальныхъ вопросовъ объ измѣненіяхъ въ классификаціи тарифа и т. п.

Мнѣніе Рижской желѣзной дороги было одобрено, въ главныхъ пунктахъ, также и управленіемъ Орловско-Витеб. дороги.

И такъ купечество съ одной стороны, и сами желѣзныя дороги, съ другой, пришли къ убѣжденію въ необходимости регламентативнаго вмѣшательства Правительства, во-первыхъ въ смыслѣ изданія общихъ руководящихъ началъ и во-вторыхъ въ смыслѣ учрежденія спеціальнаго органа, который бы вѣдалъ тарифы и другіе эксплуатаціонно-перевозочные вопросы.

Каждый изъ этихъ пунктовъ нужно будетъ разсмотрѣть отдѣльно.

А. Общія законодательныя постановленія.

Законодательныя постановленія, какъ видно изъ всего вышеизложеннаго, должны распространяться на: 1) систему тарификаціи вообще, 2) сроки измѣненія тарифовъ и 3) установленіе отношеній между различными дорогами по вопросамъ прямого сообщенія и общихъ тарифовъ.

1. Система тарификаціи.

Провозная плата, исчисляемая по желѣзнымъ дорогамъ, нормируется въ настоящее время двумя лѣстницами (скалами), во-первыхъ классификаціей товара, и во-вторыхъ ставкой, т. е., цѣною, опредѣленною за провозъ съ пудо-версты.

Эти двѣ нормы совершенно расходятся между собою и отсюда въ значительной мѣрѣ происходитъ та сложность и безсистемность тарифныхъ порядковъ, на которыя отовсюду заявляются жалобы.

Всѣ товары, перевозимые въ поѣздахъ малой скорости, разпредѣляются на классы и каждому классу соотвѣтствуетъ известная ставка.

Основныхъ классовъ три:

I-й II-й и III-й

и каждому изъ этихъ классовъ соотвѣтствуютъ, на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ однообразно, слѣдующія ставки:

$\frac{1}{12}$ $\frac{1}{18}$ и $\frac{1}{24}$ коп.

За тѣмъ кромѣ того почти вездѣ постановлено, что при перевозкѣ товара отъ 200 до 500 в. означенная плата понижается на 10⁰/₀.

Такимъ образомъ, опредѣливъ по алфавиту въ какой классъ отнесенъ товаръ, можно сейчасъ знать, что онъ платитъ съ пуда и версты.

Отыскавъ напримѣръ по тарифу, что *гипсъ* относится къ третьему классу, а *графитъ* ко второму, тотчасъ видно, что гипсъ платитъ $\frac{1}{24}$, а графитъ $\frac{1}{18}$ коп. съ пудо-версты.

Вотъ основаніе всей системы; она до того повидимому проста и практична, что ничего не оставляетъ желать лучшаго.

Но практическія потребности движенія стали вызывать необходимость разныхъ дополненій и измѣненій въ первоначальномъ положеніи, и такъ какъ эти измѣненія и дополненія дѣлались совершенно эмпирически, т. е. безъ всякой системы и преимущественно подъ вліяніемъ желанія конкурировать съ одними дорогами, и оказывать льготы другимъ взамѣнъ соотвѣтствующихъ же льготъ, — то отсюда и произошла та ужасная путаница, которая называется желѣзнодорожною тарифною системою и противъ которой вопіютъ какъ въ Германіи, такъ и въ Россіи, требуя единообразныхъ ставокъ.

На всѣхъ дорогахъ явилась, какъ выше указано, масса спеціальныхъ тарифовъ, устанавливающихъ ставки безъ всякаго соотношенія къ классамъ. Такимъ образомъ понятіе ставки и понятіе класса распалось на двое, — есть грузы, которые возятся внѣ классовъ (въ прямомъ сообщеніи), и, поэтому, ни подъ какую классификацію не подходятъ.

А такъ какъ пониженія дѣлались разумѣется для товаровъ

перевозимыхъ въ наиболѣе значительныхъ количествахъ, то оказалось, что именно главная масса движенія происходитъ внѣ классныхъ ставокъ.

Хлѣбъ, напримѣръ, помещенъ вездѣ въ III классѣ но по этому классу въ прямомъ сообщеніи не возится, а между тѣмъ, хлѣбъ составляетъ на дорогахъ 1-й группы преобладающую статью всего торговаго движенія.

На Орловско-Витебской дорогѣ напримѣръ, по отчету за 1877 г. видно, что изъ $6\frac{3}{4}$ милліоновъ выручки, нѣсколько болѣе 6 милліоновъ выручено по товарному поѣзду, и изъ нихъ почти половина, т. е. до 2.700,000 руб. по спеціальному тарифу $\frac{1}{45}$ (хлѣбъ и мука);—изъ общаго же количества движенія, по нормальнымъ тремъ классамъ перевезено всего нѣсколько болѣе 7⁰/₀.

Такимъ образомъ можно сказать не ошибаясь, что болѣе девяноста процентовъ всего движенія совершается внѣ классовъ; классы теряютъ всякое значеніе.

Вторую причину существующей тарифной неурядицы слѣдуетъ искать въ чрезмѣрномъ развитіи системы дифференціальности. Эта дифференціальность обусловливается нынѣ двумя факторами *разстояніемъ и направленіемъ*.

Изъ вышеприведенныхъ примѣровъ видно, что за перевозку хлѣба на разстояніяхъ почти равныхъ взимается, смотря по тому направленію, откуда и куда идетъ грузъ, то $\frac{1}{40}$, то $\frac{1}{42}$, то $\frac{1}{45}$, то $\frac{1}{49}$ коп.

Съ общей точки зрѣнія всякое абсолютное пониженіе тарифа имѣетъ естественное оправданіе въ самомъ себѣ. Зачѣмъ дорогѣ А не возить дешевле дороги В, если она въ состояніи это сдѣлать. При этомъ только можетъ явиться сомнѣніе, вызвано ли данное пониженіе тарифа дѣйствительнымъ удешевленіемъ расходовъ перевозки въ слѣдствіе усовершенствованія эксплуатаціи, или не происходитъ ли оно искусственно, т. е. внѣ соотвѣтствія съ дѣйствительною стоимостью провоза, осо-

бенно у насъ, гдѣ большая часть пользуется правительственной гарантіей.

Но совершенно другаго рода вопросъ о дифференціальности тарифовъ.

Для желѣзной дороги съ промышленной точки зрѣнія несомнѣнно не можетъ быть безразличнымъ разстояніе, на которомъ провозится товаръ. Чѣмъ дальше везется товаръ, тѣмъ дешевле на него ложатся всѣ накладные расходы и потому его можно вести тѣмъ дешевле. Это очевидно и не требуетъ дальнѣйшаго разъясненія. Дифференцированіе тарифа, сообразно разстоянію провоза груза является такимъ образомъ естественнымъ и справедливымъ началомъ, противъ котораго невозможно возражать.

Но дифференцированіе по направленіямъ является напротивъ того совершенно искусственно созданнымъ и несправедливымъ моментомъ *), за исключеніемъ тѣхъ случаевъ когда пріемъ груза по одному какому либо направленію ограниченъ пріемочною способностію принимающей дороги, — и не касаясь здѣсь, разумѣется, вопроса объ обратныхъ грузахъ.

При естественномъ положеніи дѣла товаръ пойдетъ разумѣется по кратчайшему направленію, — откуда и куда бы ни шелъ товаръ, извѣстное пространство которое онъ прошелъ по дорогѣ будетъ для дороги равно выгоднымъ; самое направленіе тутъ является безразличнымъ, это несомнѣнно.

Желѣзная дорога могла бы вліять естественно на эти направленія только улучшеніемъ условій перевозки. 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

*) А иногда даже убыточнымъ для дорогъ принимающихъ участіе въ перевозкѣ, такъ какъ оно можетъ относиться до грузовъ которые и безъ скидки провозной платы направлялись бы по этимъ дорогамъ, принадлежа къ району послѣднихъ. Въ Орлѣ было указано, какъ на примѣръ тому, на пониженія дорогами I-й группы платы на перевозку каменнаго угля, изъ Риги въ Москву для газоваго завода.

она всегда исполняетъ сроки доставки, то такая дорога можетъ привлечь къ себѣ товары съ болѣе короткихъ дорогъ, потому что аккуратность доставки, сокращеніе времени провоза и сохранность самаго товара—можетъ уравнивать расходъ провоза по болѣе дальнему разстоянію. Подобнаго рода конкуренція между дорогами была бы въ высшей степени полезна; она содѣйствовала бы постоянному улучшенію условій эксплуатаціи 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-хъ: что дешевизна провоза обуславливается не одною только цифрою тарифной ставки и во 2-хъ, 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 чисто въ азартную игру. Нельзя не замѣтить однако что правильная конкуренція затрудняется тѣмъ обстоятельствомъ, что, при болѣе значительныхъ разстояніяхъ движенія, товаръ проходитъ всегда по нѣсколькимъ дорогамъ, причемъ бываетъ чрезвычайно трудно установить между ними единство возрѣнія и образа дѣйствія на эксплуатационные вопросы, на перегрузку, на обмѣнъ и ремонтъ вагоновъ и т. п. Одна дорога могла бы стараться, улучшеніемъ своей эксплуатационной системы, привлечь 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 этого, какъ выше указано, достигнуть до крайности трудно.

При такихъ условіяхъ конкуренція, которая не можетъ не проявиться сбивается на ложную дорогу, т. е. начинаетъ орудовать тарифами, и при томъ не абсолютнымъ пониженіемъ тарифовъ, а дифференціальнымъ т. е. устанавливая для различныхъ направленій различныя ставки.

Дороги первой группы сдѣлали попытку къ исправленію существующей неурядицы уже въ 1875 г. учредивъ специальную Коммисію подъ предсѣдательствомъ Т. Сов. Рудницкаго, для составленія общей классификаціи товаровъ. Коммисія дѣйствительно выработала нормальную классификацію для 1-й группы и составила къ ней алфавитный списокъ. Въ своемъ трудѣ она руководствовалась слѣдующими началами *). Она разграничила мелочныя отправки отъ болѣе значительныхъ и предоставила прогрессивныя тарифныя пониженія большимъ разстояніямъ, примѣняя процентныя сбавки отъ 5 до 30⁰/о. Она сохранила болѣею частію прежнія вошедшія уже въ обычай тарифныя единицы. Она частію сохранила, частію постановила вновь *особыя провозныя платы* для нѣкоторыхъ особыхъ статей, т. е. *спеціальныя тарифы*, выраженные или въ поудной на версту ставкѣ, *безъ процентной сбавки* по разстоянію, или въ поштучной на версту платѣ, или повагонной. Наконецъ процентныя сбавки по разстоянію допущены только для такъ называемыхъ *тарифныхъ станцій*, составляющихъ какъ бы узлы прямого сообщенія. Независимо отъ сего Коммисія составила спеціальныя таблицы съ показаніемъ ставокъ для сообщенія каждой тарифной станціи съ прочими.

Коммисія составила такимъ образомъ несомнѣнно драгоцѣнный трудъ; ея таблицы и руководства значительно облегчаютъ исчисленіе провозной платы и несмотря на то, нынѣ, по прошествіи четырехъ лѣтъ, слышатся тѣже жалобы, дорожныя вѣдомости исчисляются также неправильно, претензіи на переборы также обильны.

Это объясняется, по мнѣнію Подкоммисіи тѣмъ, что всѣ означенныя полезныя измѣненія касаются только разныхъ частныхъ — общая же система осталась прежнею. Коммисія сохранила спеціальныя тарифы и тѣмъ съ одной стороны закрѣпила рознь между классами и тарифными ставками, а съ

*) Протоколь Коммисіи приложенъ въ матеріаламъ.

другой стороны допуская спеціальныя тарифы *безъ процентной сбавки по разстояніямъ* нарушила систему дифференцированія по разстояніямъ, — отъ того осталась прежняя сложность. Указывая на причину извѣстнаго результата, нельзя съ другой стороны не оговориться, что Коммисія, работая въ предѣлахъ одной только группы, не могла допустить, не нарушая интереса своихъ дѣлъ, такихъ общихъ и категорическихъ преобразованій, какъ на примѣръ, совершенное отстраненіе спеціальныхъ тарифовъ, которыя были бы возможны только въ видѣ общей мѣры, принятой всѣми дорогами.

И такъ что же надо сдѣлать чтобы выйти изъ существующаго положенія дѣла въ тарифномъ вопросѣ, отличающемся сложностію, запутанностію и неестественностію?

Надо возвратиться къ первообразу; если же требуется дальнѣйшее развитіе его, то совершать это развитіе въ предѣлахъ данной системы, не нарушая и не извращая ее.

Первоначально было три класса и три ставки; если этого оказывается недостаточнымъ, то слѣдуетъ увеличивать число классовъ, и соотвѣтственно число ставокъ, какъ отчасти уже стали дѣлать, учредивъ IV и V классы, не допуская между-класныхъ беспорядочныхъ ставокъ (сохраняя при томъ ставки на поштучныя отправки, скоть, экипажи и т. д.). Тогда была бы дѣйствительная классификація и всѣ измѣненія происходили бы только перемѣщеніемъ товаровъ изъ класса въ классъ. Въ настоящее время въ первой группѣ до 16 ставокъ *), по сношенію съ разными другими группами. Лучше бы учредить просто 16 классовъ, вмѣсто того чтобы допускать междукласныя ставки (объ отношеніи при этомъ мѣстнаго тарифа къ тарифу прямаго сообщенія будетъ сказано дальше).

Затѣмъ въ первоначальныхъ тарифахъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ принято обязательное 10⁰/о-ное дифференцированіе на разстояніи превышающемъ двѣсти верстъ. Этимъ опять внесено

*) $\frac{1}{12}$, $\frac{1}{18}$, $\frac{1}{24}$, $\frac{1}{29}$, $\frac{1}{36}$, $\frac{1}{40}$, $\frac{1}{42}$, $\frac{1}{44}$, $\frac{1}{45}$, $\frac{1}{47}$, $\frac{1}{49}$, $\frac{1}{50}$, $\frac{1}{52}$, $\frac{1}{55}$, $\frac{1}{58}$, $\frac{1}{60}$.

естественное и здоровое начало въ тарификацію и оставалось только развить его далѣе въ смыслѣ дальнѣйшаго процентнаго пониженія *) при увеличеніи разстоянія — и вмѣстѣ съ тѣмъ распространить его на смѣжныя дороги, примѣнивъ его къ прямымъ сообщеніямъ по группамъ.

На страницѣ 6-й и 7-й тарифа на перевозку товаровъ въ прямомъ сообщеніи дорогъ 1-й группы, напечатано:

„Означенная плата понижается, при перевозкѣ товаровъ на разстояніи отъ 200 до 500 в. на 10⁰/о, а на разстояніи болѣе 500 в. на 15⁰/о“.

„Процентное пониженіе это примѣняется не ко всему проходимому грузомъ разстоянію, а къ разстоянію, пройденному по каждой дорогѣ отдѣльно“.

Такимъ образомъ, дальнѣйшее пониженіе до 15⁰/о уже допущено въ тарифѣ I-й группы. Но это пониженіе можетъ имѣть мѣсто только на Московско-Брестской и Царицынской дорогахъ, имѣющихъ протяженія болѣе 500 в. **), т. е. той нормы, за которою наступаетъ пониженіе на 15⁰/о.

Прибавленіе оговорки, что процентное пониженіе примѣняется только къ разстоянію, пройденному по каждой дорогѣ отдѣльно, совершенно уничтожаетъ значеніе этихъ пониженій для прямого сообщенія, и вызываетъ, при движеніи товара по группамъ, потребность въ спеціальныхъ тарифахъ, при составленіи которыхъ все же принято отчасти во вниманіе ⁰/о пониженіе по разстояніямъ. Не было ли бы проще замѣнить спеціальныя тарифы

*) Это пониженіе въ отличіе отъ *классовъ* могло бы называться *степенью*, и тогда ставка опредѣлялась бы слѣдующими словами, на примѣръ: по 3-й степени II-го класса.

**)	Р. Д.	204 в.
	Д. В.	244 „
	В. О.	488 „
	О. Гр.	289 „
	Гр. Ц.	592 „
	Всего	1817 в.
	М. Брест.	1029 в.

прямымъ распространеніемъ процентныхъ сбавокъ на всю линію группы безъ перерыва, т. е. не дѣлая различія отъ какой и на какую станцію прямого сообщенія группы товаръ бы ни перевозился.

Одна эта мѣра и только она въ состояніи избавить желѣзныя дороги отъ спеціальныхъ тарифовъ и тѣмъ ввести въ тарифную систему необходимое упрощеніе.

Возраженіе—что это можетъ быть въ томъ или въ другомъ случаѣ, невыгодно для той или другой дороги, когда ей придется соглашаться на пониженную ставку, по товарамъ, которые главное разстояніе пройдутъ по другимъ дорогамъ, не имѣетъ существеннаго значенія пока пропорціональная дифференцировка, сообразно разстоянію, будетъ происходить только въ предѣлахъ одной группы. Ибо въ предѣлахъ одной группы подобные случаи будутъ представляться въ видѣ немногихъ исключеній на нѣкоторыхъ станціяхъ только, и кромѣ того эти невыгодные для дороги случаи будутъ уравниваться другими подобными поступленіями съ другихъ дорогъ. Такъ на примѣръ О. В. было бы въ невыгодѣ, если бы со станцій Починокъ, Смоленскъ, Шебекино товаръ сталь грузиться въ Ригу съ пониженіемъ, предоставленнымъ 500-верстнымъ грузамъ, но во первыхъ подобная погрузка въ конечныхъ станціяхъ никогда не составитъ значительнаго количества *), а съ другой стороны она уравнивается тѣмъ, что и Орловская дорога будетъ получать такіе же грузы съ конечныхъ станцій Орлово-

*) На это со стороны управленія дороги было сдѣлано слѣдующее возраженіе:—предположеніе это можетъ и не подтвердиться (о незнач. отпавокъ), все въ зависимости отъ степени производительности конечныхъ пунктовъ дорогъ и мѣсть сбыта ихъ произведеній; точно также нельзя согласиться съ тѣмъ, что происшедшая отъ установленія пониженія по разстоянію невыгода, уравнивается на извѣстной дорогѣ тѣмъ, что она будетъ получать грузы съ такимъ же пониженнымъ тарифомъ съ сосѣдней дороги.

Другое возраженіе:—при этомъ достиглось бы едва ли справедливаго результата: Гр.-Царицынская дорога имѣла бы для своихъ грузовъ всегда крайне низкія ставки,—Орловско-Грязская для своихъ грузовъ—низшія чѣмъ Орл.-Витебская, Орл.-Вит. чѣмъ Вит.-Динабургская и т. д.

Грязской, — однимъ словомъ будетъ отчасти тоже, что происходитъ и нынѣ при тарифахъ прямаго сообщенія, только это получить свое выраженіе въ иной несравненно болѣе упрощенной формѣ.

Далѣе еще, при принятіи подобнаго начала, не только устранится потребность въ спеціальныхъ тарифахъ, но можно будетъ удовольствоваться настоящимъ числомъ тарифныхъ классовъ; такъ достигнется новое упрощеніе, и вмѣстѣ съ тѣмъ должны пасть всѣ жалобы на разницу между мѣстными ставками и ставками прямаго сообщенія.

Потребность увеличенія числа классовъ исчезнетъ сама собою, ибо принимая только пять классовъ, какъ до сихъ поръ, съ шестью градаціонными пониженіями по разстояніямъ, это дало бы 30 различныхъ ставокъ (какъ примѣрно видно на таблицѣ, приложенной къ Рижскому проекту), т. е. болѣе, чѣмъ въ настоящее время имѣется въ первой группѣ при существованіи спеціальныхъ тарифовъ.

Въ настоящее время постоянно заявляются жалобы на разницу между мѣстнымъ тарифомъ и тарифомъ прямаго сообщенія. Въ заявленіи Борисоглѣбскаго городского головы напр. сказано: „Достаточно взглянуть на отношенія тарифовъ одной и той же линіи для прямаго сообщенія и отдѣльно для внутренняго, — одинъ и тотъ же грузъ оплачивается въ первомъ случаѣ, положимъ $\frac{1}{45}$ коп., въ другомъ $\frac{1}{24}$ съ пуда и версты. Спрашивается: какіе основательные доводы могутъ быть приводимы въ пользу такого произвола, тормозящаго передвиженіе грузовъ по путямъ внутренняго сообщенія“.

Всѣ подобныя жалобы и замѣчанія совершенно справедливы, пока разница между мѣстнымъ и тарифомъ прямаго сообщенія устанавливается совершенно произвольно и пока дифференцировка по разстояніямъ прекращается конечными пунктами всякой дороги. Тогда мѣстные жители въ правѣ спросить: почему извѣстный грузъ платитъ то $\frac{1}{24}$ к., то $\frac{1}{45}$ к. съ версты? Но при предполагаемомъ порядкѣ это возраженіе совершенно упадетъ.

Хлѣбъ будетъ платитъ изъ *Карачева* въ Брянскъ $\frac{1}{24}$, въ Смоленскъ $\frac{1}{26,6}$, въ Ригу $\frac{1}{28,2}$, а тотъ же хлѣбъ, проходящій Карачевъ, если онъ пойдетъ съ Грязе-Царицынской линіи, будетъ платитъ только $\frac{1}{32}$. Если же группа пожелаетъ сохранить за хлѣбомъ ставку $\frac{1}{40}$ и дешевле, то придется понизитъ мѣстный тарифъ съ $\frac{1}{24}$ на $\frac{1}{30}$, т. е. перенести хлѣбъ изъ III въ IV классъ или постановитъ, что хлѣбъ и вообще всякій товаръ при отправкѣ цѣлыми вагонами понижается на одинъ классъ, предоставивъ однако тоже преимущество и мѣстной торговлѣ *).

Это будетъ именно то уравненіе, о которомъ просили торгующіе въ Орлѣ, — выразившіе желаніе чтобы не было разницы между тарифомъ мѣстнымъ и прямаго сообщенія съ допущеніемъ только прогрессивнаго уменьшенія пропорціонально числу верстъ, пробѣгаемыхъ грузомъ.

Интересы мѣстнаго движенія могутъ однако въ нѣкоторыхъ случаяхъ требовать предоставленія мѣстнымъ перевозкамъ нѣсколько болѣе выгодной ставки. Желѣзно-дорожнымъ управленіямъ отдѣльныхъ дорогъ должно потому быть предоставлено право — на своихъ линіяхъ понижать по нѣкоторымъ статьямъ мѣстные тарифы самостоятельно, т. е. независимо отъ поста-

*) Предполагаемая система тѣмъ хороша, замѣтилъ одинъ желѣзнодорожный дѣятель, — что при однообразіи тарифа, для мѣстнаго и прямаго сообщеній, на самомъ дѣлѣ для перваго сохраняется все таки высшая тарифная ставка вслѣдствіи менѣе значительнаго разстоянія, пробѣгаемаго грузомъ. Защитники высокаго тарифа въ мѣстномъ сообщеніи приводятъ въ пользу того слѣдующій доводъ: въ мѣстномъ сообщеніи грузъ пробѣгаетъ сравнительно съ прямымъ болѣе короткія разстоянія, между тѣмъ время нахождения подвижнаго состава подъ нагрузкою и выгрузкою въ обоихъ случаяхъ одинаково. Поэтому отношеніе между этимъ временемъ и производительнымъ, т. е. тѣмъ въ которое вагонъ идетъ въ поѣздѣ съ грузомъ для прямаго сообщенія гораздо выгоднѣе, чѣмъ для мѣстнаго и для восстановленія въ томъ и другомъ случаѣ равновѣсія въ доходности дороги за провозъ одного и того же количества груза въ мѣстномъ сообщеніи необходимо установить высшій размѣръ провозной платы. Иначе дорогѣ выгоднѣе при случаѣ отдавать свой подвижной составъ въ аренду. При предполагаемой же системѣ тарифа для мѣстнаго груза сохраняется высшая тарифная ставка.

новленій другихъ дорогъ группы. Но только при этомъ должно быть сохранено условіе, чтобы пониженіе производилось *исключительно* предоставленіемъ въ пользу опредѣленнаго товара дифференціальной ставки допускаемой по пробѣгу товара за большее разстояніе, т. е. чтобы статья, не переносилась изъ класса въ классъ и чтобы не устанавливалось новыхъ несуществующихъ ставокъ. Такъ, на примѣръ, Орловско-Витебская дорога, по ходатайству Смоленскаго Общества пивоваренія постановила, плату за провозку пива и пустой посуды изъ подъ пива, изъ Витебска въ Смоленскъ, взимать по IV классу вмѣсто II и III. По предполагаемому порядку, пиво и посуда остались бы въ прежнемъ классѣ, но только для пива было бы допущено пониженіе въ *степени* равное предоставленному грузамъ пробѣгаемымъ болѣе 2000 в., а за посуду—болѣе 1000 в.

При такихъ же условіяхъ могло бы быть допущено измѣненіе *степени* тарифа для извѣстной части года, когда товаръ наиболѣе скопляется на дорогѣ,—на примѣръ, на дорогахъ на которыхъ бываетъ очередь, въ соотвѣтствующее очереди время, въ видахъ большаго распредѣленія перевозки на весь годъ. Нѣчто подобное уже установилось нынѣ само собою. Въ очередное время товароотправители наиболѣе нуждающіеся въ отправкѣ своего груза, объявляютъ его по высшей статьѣ тарифа не подлежащей очереди *)...

*) П. К. считаетъ нужнымъ привести здѣсь нижеслѣдующее возраженіе, сдѣланное ей со стороны представителей ж. д. интересовъ, и съ которыми можно согласиться только отчасти:

Пониженія тарифа въ такое время не достигнетъ цѣли распредѣленія перевозки грузовъ равномернѣе по всему году. Периодичность перевозки и связанное съ нею скопленіе грузовъ находится въ зависимости не отъ одной стоимости провоза по желѣзнымъ дорогамъ, а отъ цѣлаго ряда экономическихъ и климатическихъ условій страны. При томъ пониженіе тарифа въ такое время повлечетъ ненормальную конкуренцію между дорогами, которая не можетъ невыгодно отразиться на промышленности. Между тѣмъ если при скопленіи грузовъ повыситъ тарифъ, то этимъ дается возможность нуждающимся грузохозяевамъ отправить внѣ очереди свой грузъ, а дорогамъ форсировать свои средства при усиленномъ предьявленіи къ перевоз-

Подобная дифференцировка должна бы выражаться однако тоже не въ видѣ возвышенія тарифа на очередное время, а въ видѣ пониженія его на одну или двѣ степени для отправокъ въ тихое время.

Наконецъ, въ видахъ привлеченія товара въ обратномъ направленіи, можетъ быть допускаемо общее пониженіе на одинъ или нѣсколько *классовъ*, для товаровъ идущихъ по этому направленію.

Тарифная система выработанная на основаніи вышеизложенныхъ главныхъ положеній представляла бы несомнѣнно болѣе простоты и однообразія — и вмѣстѣ съ тѣмъ она вполне соответствовала бы потребности различныхъ видоизмѣненій, вызываемой естественными условіями товарнаго движенія, но только эти видоизмѣненія не нарушали бы гармоніи общей системы.

Проектъ Правленія Риго-Динабургской дороги, приложенный къ докладу, составленъ на подобныхъ основаніяхъ; поэтому П. К. вполне соглашается съ главными его положеніями, кромѣ нѣкоторыхъ только, о которыхъ будетъ сказано далѣе и не касаясь разумѣется вопроса самихъ окладовъ классныхъ ставокъ и размѣра процентныхъ пониженій степеней, который потребуетъ весьма обстоятельной примѣнительной разработки на основаніи практическихъ данныхъ, которыя имѣютъ быть указаны каждою дорогою группы *).

къ грузовъ по высшему тарифу. Что-же касается до пониженія тарифа для обратныхъ грузовъ, то это можетъ быть допущено только при условіи введенія такихъ пониженій одновременно на конкурирующихъ линіяхъ съ общаго ихъ согласія. Иначе будутъ повторяться примѣры пониженія тарифовъ до $\frac{1}{100}$ съ цѣлю привлеченія груза, какъ практикуетъ Либаво-Роменская для привлеченія грузовъ къ Либавскому порту.

*) Цифры Рижскаго проекта впрочемъ весьма близко подходятъ къ нынѣ существующимъ ставкамъ. Такъ, напримѣръ, зерновой хлѣбъ провозятъ нынѣ по $\frac{1}{40}$ и $\frac{1}{45}$ к. въ прямомъ сообщеніи. По Рижскому проекту товары первыхъ трехъ классовъ, когда они перевозятся полными вагонами, понижаются на одинъ классъ. Разстояніе не болѣе 1500 в. обуславливаетъ пониженіе на 25%, т. е. на четыре степени. Хлѣбъ, отнесенный въ III классъ по $\frac{1}{24}$ к., перейдетъ при отправкѣ цѣлыми вагонами въ IV классъ — $\frac{1}{30}$ к. — а четвертая степень этого класса (т. е. съ 25% пониженіемъ) — равняется ровно $\frac{1}{40}$ коп.

Главные положенія Рижскаго 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 10⁰/о при пробѣгѣ отъ 200—500 в., на двѣ степени или 15⁰/о, при 500—1000 в. на три степени или 20⁰/о, при 1000—1500 в. на четыре степени или 25⁰/о — 1500—2000 в., на пять степеней или 30⁰/о — болѣе 2000 в.

При отправленіи товаровъ первыхъ трехъ классовъ въ количествѣ не менѣе 600 пуд. 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 3-му классу.

Внѣ означенныхъ классовъ, въ виду небольшой стоимости, или значительнаго объема, или массовыхъ отправокъ нѣкоторыхъ товаровъ, для нихъ устанавливаются слѣдующія спеціальныя ставки, взимаемая 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 платы, взимаемой 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%, дорога большаго протяженія въ правѣ понизить свою общую провозную плату на столько, чтобы итогъ ея равнялся итогу провозной платы по дорогѣ меньшаго протяженія.

Какъ видно изъ вышеизложеннаго, Рижскій проектъ построенъ на основаніяхъ, которыя въ главномъ нельзя не признать вполне рациональными, но въ немъ все же сохранены еще нѣкоторыя, по мнѣнію Подкомисіи, излишнія усложненія, и нѣкоторые остатки настоящихъ тарификаціонныхъ приемовъ, могущихъ совершенно испортить все дѣло.

Тарифныя ставки 4 и 5-го классовъ примѣняются только къ вагоннымъ грузамъ; для грузовъ же, сдаваемыхъ менѣе 600 пудами, примѣняется 3-й классъ. Это положеніе совершенно излишне при существованіи предшествующаго правила, устанавлиющаго, что при отправкѣ товаровъ массами въ 600 пуд. и болѣе, тарифная ставка понижается на одинъ классъ. При этомъ мелочныя отправки IV класса сами собою перейдутъ въ III-й, и V-го класса — въ IV-й классъ; этимъ дополненіемъ достигается только то, что мелочныя отправки пятаго класса переносятся въ третій, вмѣсто четвертаго класса. Такъ ли это важно и необходимо, чтобы для этого путать и усложнять систему хорошо и рационально придуманную и тѣмъ уменьшать ея пользу и ея значеніе? П. К. не можетъ согласиться съ подобнымъ возрѣніемъ и полагаетъ правильнѣе оставить всѣ пять тарифныхъ ставокъ безъ всякаго ограниченія, сохранивъ общее правило о пониженіи всѣхъ ставокъ на одинъ классъ для вагонныхъ грузовъ. При этомъ, разумѣется, пятый классъ имѣлъ бы только

значеніе пониженной степени четвертаго, и самъ по себѣ не включалъ бы никакихъ товаровъ.

Еще болѣе возраженій должна встрѣтить примѣсь *спеціальныхъ* тарифовъ, не имѣющихъ отношенія къ разстояніямъ; этимъ подрывается гармонія всей системы, и такъ какъ спеціальныя тарифы будутъ, разумѣется, примѣнены къ хлѣбу и другимъ главнымъ грузамъ, то опять произойдетъ то, на что теперь именно жалуются: съ одной стороны сложность и запутанность, а съ другой тотъ фактъ, что весь главный грузъ будетъ оплачиваться по спеціальнымъ тарифамъ, т. е. внѣ нормальныхъ классовыхъ ставокъ. Очевидно, результатъ столь неудовлетворительный, что лучше и не производить никакой ломки, а остаться при настоящихъ порядкахъ, къ которымъ всѣ по крайней мѣрѣ привыкли. Если же настоящіе порядки создали порядокъ вещей, который всѣмъ представляется нестерпимымъ, то, вводя новую рационально-гармоническую систему, не слѣдуетъ допускать отклоненій, нарушающихъ ея значеніе.

Отстраненіе дифференцировки по разстояніямъ только въ этихъ случаяхъ, трудно оправдать съ рациональной точки зрѣнія. Или это начало справедливо и полезно, и тогда непонятно зачѣмъ оно отстраняется въ настоящемъ случаѣ, или оно искусственно и вредно и тогда непонятно, почему оно сохраняется для другихъ грузовъ? Рационально ли сохранять вообще дифференцировки по разстояніямъ, если *всѣ главные грузы* дорогъ будутъ изъяты изъ нея?

Если хлѣбъ изъ Орла или Ельца можетъ быть привезенъ въ Ригу за $\frac{1}{40}$, то очевидно хлѣбъ изъ Борисоглѣбска не можетъ выдержать этого фрахта; если же, наоборотъ, хлѣбъ изъ Борисоглѣбска можетъ идти по $\frac{1}{40}$, то Елецкій и Орловскій хлѣбъ могли бы, очевидно, выдержать болѣе высокую ставку; на чемъ же можетъ быть основано уничтоженіе всякой разницы цѣны провоза хлѣба между Ригой и Царицынымъ? *) и по-

*) См. примѣч. на стр. 43-й.

чему на 300 верстномъ пространствѣ взимается та же ставка какъ и почти на 2000-номъ пространствѣ? Даже обыкновенный расчетъ соперничества между дорогами, по которому одна дорога не хочетъ возить грузъ дешевле другой—здѣсь непримѣнимъ. Еще понятно, что Царицынская дорога не хочетъ брать съ своего груза $\frac{1}{45}$, если она знаетъ, что Грязская за тотъ же грузъ возьметъ $\frac{1}{40}$. Но, очевидно, даже это соображеніе должно отпасть, когда всѣ дороги группы возьмутъ за отправленный изъ Царицына грузъ $\frac{1}{40}$ (4 кл. 4 ст.), хотя вмѣстѣ съ тѣмъ за хлѣбъ, погруженный въ Ельцѣ или Орлѣ, будетъ взиматься $\frac{1}{37,5}$ (4 кл. 3 ст.). Если же дифференцировка по 1% на 100 в. (на каждые 500 в. оказывается сбавка въ 5%) такъ значительна, что она можетъ подорвать мѣстную отправку въ прямомъ сообщеніи, которая выгоднѣе для каждой дороги, въ пользу грузовъ, идущихъ изза предѣловъ дороги,— то это надо принять въ соображеніе вообще и уменьшить % дифференцировки, но нарушать главное начало, очевидно, неправильно, и потому Подкоммисія должна высказаться самымъ рѣшительнымъ образомъ противъ отсутствія процентныхъ пониженій въ спеціальныхъ ставкахъ, допускаемыхъ Рижскимъ проектомъ.

Точно также Подкоммисія не можетъ не отнестись отрицательно къ пониженіямъ, предполагаемымъ для облегченія соперничества съ другими дорогами и съ водяными путями. На какомъ основаніи вводится это новое дополнительное начало дифференціальности, почему въ одномъ случаѣ соперничество ограничено 10%, почему въ другомъ оно обусловлено однимъ соглашеніемъ Правительства, безъ ограниченія его какою либо нормою? Не перепутаетъ ли это опять всю систему, не вызоветъ ли это крайней сложности ставокъ, —наконецъ, если тарифная конкуренція между путями, безъ соотношенія съ расходами эксплуатаціи, правильна и нормальна, то зачѣмъ ее ограничивать, зачѣмъ препятствовать тому, что нынѣ происходитъ, если же это начало оказывается началомъ вреднымъ,

то зачѣмъ его вводить при новой системѣ? Пусть желѣзныя дороги соперничаютъ акуратностію, точностію, исполненіемъ принимаемыхъ условій и дешевизною постройки и эксплуатаціи. Дорога дешевле построенная и дешевле эксплуатируемая можетъ и возить дешевле, но зачѣмъ тогда этою дешевизною не воспользоваться и мѣстнымъ грузамъ. Если число классовъ и величина ставокъ будетъ однообразна только по группамъ, то почему группѣ, конкурирующей съ Волгой, не прибавить еще VI класса съ нормальной ставкой $\frac{1}{42}$ к. Если такая дорога захочетъ возить хлѣбъ (на разстояніи 2000 в. и болѣе) по $\frac{1}{51}$, то это она можетъ достигнуть перенеся его изъ III въ IV классъ, если же она пожелаетъ его возить еще дешевле, то ей слѣдуетъ только перенести его въ V-й классъ, и прибавить, для повагонныхъ грузовъ пятого класса, шестой классъ *).

Наконецъ, если настоящія разстоянія между классами слишкомъ значительны, то не можетъ быть препятствія ко

*) Замѣчаніе, сообщенное Подкоммисіи:

На нѣкоторыхъ группахъ необходимо увеличить число классовъ, такъ какъ дороги, входящія въ нихъ по своему уставу, обязаны нѣкоторые товары, какъ-то: соль, уголь, возить не свыше извѣстной нормы ($\frac{1}{40}$ к.), но такая ставка ниже допускаемой въ 30% скидки за 2000 верстъ. Поэтому во избѣжаніе большаго % скидки, лучше установить для такихъ товаровъ отдѣльные классы съ % скидками. Если допустить на какой либо группѣ различіе тарифовъ по направленію, переводъ товара изъ одного класса въ другой, и слѣдовательно измѣненіе его степеней, или примѣненіе на нѣкоторыхъ дорогахъ (стр. 46) группы для извѣстнаго разстоянія пробѣга линіи грузомъ, % скидки, допущенной для большаго разстоянія на другихъ дорогахъ, то въ результатъ выйдетъ въ послѣдствіи столько уклоненій отъ нормальныхъ классификацій товаровъ и %-хъ скидокъ, что на практикѣ опять будутъ встрѣчаться недоразумѣнія и ошибки въ примѣненіи тарифа, а вмѣстѣ съ тѣмъ неизбѣжныя переборы. Притомъ, введеніемъ VI-го класса, или переводомъ товаровъ въ низшій классъ поощряется по прежнему искусственная конкуренція между дорогами и отвлеченіе грузовъ отъ ихъ естественныхъ районовъ. Такимъ образомъ излагаемая система не принесетъ желаемой пользы съ упомянутыми отступленіями, хотя будетъ по принципу проще и послѣдовательнѣе настоящей. Лучше допустить болѣе дешевую перевозку увеличеніемъ однихъ % скидокъ, примѣняя къ извѣстному разстоянію % скидку большаго разстоянія.

введенію въ извѣстной группѣ половинныхъ классовъ по 3 коп. разницы, но только самая система *классовъ и степеней*, составляющая коренное основаніе предполагаемаго преобразованія тарификаціи, ни подъ какимъ видомъ не должна быть ни нарушаема, ни искажаема *).

Дѣйствовать иначе, т. е. понижать по конкурирующей линіи ставки внѣ классовъ и степеней, можетъ побуждать только желаніе сохранить высшія ставки для мѣстнаго тарифа, т. е. несоразмѣрныхъ пропорціонально съ тарифомъ прямаго сообщенія. Но подобное монопольное начало, допускающее возвышеніе мѣстнаго тарифа (не въ пропорціи съ разстояніемъ), только потому, что мѣстный товаръ не можетъ идти иначе какъ по своей линіи, очевидно не можетъ быть признано справедливымъ, и если вмѣстѣ съ тѣмъ оно служитъ къ подрыву однообразія, къ усложненію и смѣшенію системы тарификаціи, то, очевидно, допущеніе его весьма не желательно.

Рижскій проектъ сохраняетъ существующее въ настоящее время почти во всѣхъ желѣзнодорожныхъ тарифахъ положеніе, постановляющее, что за разстояніе большее не должно взыскиваться менѣе того, что причитается за разстояніе меньшее.

Это правило, несомнѣнно, должно быть сохранено, но точное исполненіе его въ предѣльныхъ пунктахъ каждой дороги встрѣчаетъ естественное препятствіе и требуетъ въ этихъ случаяхъ дополнительнаго уравненія. Лучше всего этотъ вопросъ выясняется слѣдующимъ фактическимъ изложеніемъ.

На Риго-Динабургской желѣзной дорогѣ, при всей длинѣ дороги въ 204 версты, пониженіе тарифа на 10% послѣ 200-й версты имѣло бы послѣдствіемъ, что тарифная плата въ конечномъ пунктѣ, т. е. на 204-й верстѣ, была бы менѣе платы на

*) На это возражаютъ, что эта мѣра послужитъ средствомъ на двухъ конкурирующихъ линіяхъ къ привлеченію грузовъ не своего района, такъ какъ каждая изъ нихъ будетъ пользоваться этимъ средствомъ не одновременно; указанная мѣра была бы потому только видоизмѣненіемъ теперешней системы, основанной на введеніи дифференціальныхъ тарифовъ.

199-й верстѣ (уравненіе является только на 220-й верстѣ, т. е. послѣ 10⁰/о прибавки 200 верстнаго протяженія). Для избѣжанія этого неудобства Рижско-Динабургская дорога установила провозную плату за весь путь, считая его въ 200, а не 204 версты, т. е. отбросивъ просто 4 версты изъ разсчета, которыя она возить, такимъ образомъ, даромъ, чтобы не понижать мѣстнаго тарифа на 10⁰/о.

Это представляетъ, дѣйствительно, единственный исходъ изъ затрудненія, но, съ другой стороны, для избѣжанія большей уплаты на 199 в., вся линія лишается 10⁰/о пониженія, которое слѣдовало бы предоставить грузамъ, идущимъ изъ Динабурга въ Ригу.

Повидимому, проще и справедливѣе всего было бы помириться съ этою естественною разницей, не имѣющей большаго значенія, и не искать математической точности — прибавивъ къ вышеприведенному положенію слова: „за исключеніемъ естественнаго неравенства, происходящаго на конечныхъ пунктахъ тарифныхъ степеней, установленныхъ по разстоянію“.

Но за то во всѣхъ другихъ случаяхъ исполненіе этого правила должно бы быть вполне обязательнымъ. Въ настоящее время оно далеко не соблюдается во всѣхъ случаяхъ. Правленіе Рижско-Динабургской желѣзной дороги прямо и откровенно указываетъ на это въ своихъ отвѣтахъ. „Первоначально, говоритъ оно, имѣлось въ виду, при установленіи мѣстнаго тарифа, сохраненіе начала, что плата за большее разстояніе не должна быть ниже платы за меньшее разстояніе, — но въ послѣдствіи Правленіе было принуждено, изъ соображеній конкуренціи, отступить отъ этого начала. Такимъ образомъ, по настоящему тарифу, перевозка нѣкоторыхъ товаровъ изъ Риги въ Динабургъ или обратно, обходится дешевле, чѣмъ, напримѣръ, провозъ со станціи Ницгаль (лежащей 30 верстъ ближе къ Ригѣ, чѣмъ Динабургъ) въ Ригу. Уравненіе существующей разницы не соотвѣтствовало бы интересамъ Рижско-Динабургской дороги, потому что все товарное движеніе изъ Ницгалья есте-

ственно должно направляться въ Ригу, между тѣмъ какъ товары, идущіе изъ Динабурга, имѣютъ выборъ между Ригой и Либавой и, какъ показалъ опытъ, часто избирали послѣдній портъ, когда, по сравненію тарифнаго разсчета, послѣднее имъ оказывалось выгоднѣе“.

Подобное же отклоненіе отъ общаго начала встрѣчается несомнѣнно и на разныхъ другихъ дорогахъ *). При новомъ порядкѣ побужденіе къ подобнымъ отклоненіямъ будетъ гораздо меньше и потому можно будетъ требовать соблюденія того что сдѣлается закономъ. Въ вышеприведенномъ случаѣ на примѣръ, отклоненіе Рижско-Динабургскаго тарифа вызывается соперничествомъ съ Либавской дорогой, — при новомъ предполагаемомъ порядкѣ, это соперничество едва ли будетъ въ состояніи проявиться въ той же мѣрѣ, такъ какъ линія Динабургъ-Калкуны-Радзивилишки-Либава несравненно длиннѣе линіи Динабургъ-Рига.

Другой случай можетъ быть когда между двумя станціями прямого сообщенія, находится станція не внесенная въ прямое сообщеніе, для этихъ случаевъ должно быть постановлено, что при доставкѣ груза, прибывшаго на предшествующую станцію прямого сообщенія, провозная плата до промежуточной станціи не должна превышать провозной платы до слѣдующей станціи прямого сообщенія. Если предположить что между двумя станціями прямого сообщенія *B* и *C*, лежитъ станція мѣстная, *в*, то при посылкѣ товара изъ *A* въ *в* пришлось бы уплатить отъ *A* до *B* по прямому сообщенію, а отъ *B* до *в* или по мѣстному тарифу, или по тарифу прямого сообщенія только безъ сбавки по разстояніямъ и въ этомъ случаѣ провозная плата отъ *B* до *в* не должна превышать платы отъ *B* до *C*, т. е. до первой за нею лежащей станціи прямого сообщенія по тарифу прямого сообщенія. Однимъ словомъ мѣстная ставка между *B* и станціями лежащими до *C* не должна превышать платы по прямому сообщенію за все разстояніе отъ *B* до *C*.

*) См. описаніе Грязе-Царицынской дороги главу о тарифѣ.

Возраженіе что сравнительный расчет провоза возможенъ вообще только въ предѣлахъ одной картировки, между тѣмъ, какъ тутъ является перекартировка на послѣдней станціи прямаго сообщенія, — не имѣетъ значенія потому что вышеприведенная Коммисія I-й группы собиравшаяся въ 1875 г. предвидѣла этотъ случай, ибо въ протоколѣ ея сказано между прочимъ: „Такъ какъ къ провознымъ платежамъ, вычисленнымъ для сообщенія между тарифными станціями, имѣютъ быть прибавляемы во многихъ случаяхъ платы за провозъ на протяженіи далѣе тарифныхъ станцій, то Коммисія признала нужнымъ составить таблицы разстояній промежуточныхъ 0/0 и т. д.“ и потому въ этихъ случаяхъ перекартировки не дѣлается.

Въ Рижскомъ проэктѣ сказано, что постоянныя тарифныя единицы, должны быть однообразны или для всѣхъ дорогъ Имперіи или для отдѣльныхъ группъ.

Какъ ни желательна общая тарифная классификація для всѣхъ дорогъ Имперіи съ однообразными ставками, но введеніе подобнаго однообразія уже нынѣ было бы несомнѣнно преждевременно. Предоставляя будущему рѣшить: возможно ли вообще подобное однообразіе по всей Россіи *), внезапный переходъ въ

*) Преувеличенное стремленіе къ полному однообразію можетъ легко принести въ жертву этому единству разные интересы, имѣющіе несомнѣнное право на вниманіе. Мѣстная производительность и торговля до того разнообразны въ Россіи, что едва ли когда-либо удастся ввести *совершенно однообразную классификацію безъ всякихъ исключеній*. На извѣстной дорогѣ могутъ быть спеціальныя товары, требующіе особеннаго отношенія къ нимъ тарифа, на примѣръ, на дорогахъ пролегающихъ по каменноугольнымъ раіонамъ. Подобныя дороги въ виду массовой транспортировки угля могутъ устроить особенныя вагонныя паркы для того и возить потому этотъ грузъ дешевле.

Обязывать же дороги, лежащія совершенно въ сторонѣ отъ подобнаго движенія, къ принятію тѣхъ же ставокъ, было бы очевидно нераціонально.

Вотъ почему можно предположить уже теперь, что если и выработается впоследствии одна общая классификація товаровъ по всей Россіи, на разныхъ дорогахъ всегда явится необходимость въ допущеніи нѣкоторыхъ исключеній изъ общей классификаціи, хотя можетъ быть число исключеній и не будетъ значительно.

настоящее время, отъ существующей неурядицы къ полному единству, по мнѣнію П. К., невозможенъ. Самая простая и благоразумная осторожность побуждаетъ начать съ примѣненія всякой новой системы классификаціи къ группамъ, имѣющимъ болѣе однородные интересы и уже привыкшимъ въ настоящее время къ нѣкоторому однообразію дѣйствій; только послѣ того какъ новая система вполнѣ освоится группами, и при этомъ сама окончательно выработается въ своихъ частностяхъ, можно приступить къ распространенію ея вполнѣ или по частямъ на всѣ дороги.

Только самыя общія положенія, какъ-то: недопущеніе тарифныхъ ставокъ внѣ классовъ и степеней, недопущеніе специальныхъ тарифовъ и т. п., обязательное пониженіе тарифа пропорціонально разстояніямъ, съ установленіемъ и самыхъ нормъ разстояній и 0/0-ныхъ размѣровъ ставокъ, должны бы войти немедленно въ силу по всей Россіи.

Что же касается требованія однообразнаго числа тарифныхъ классовъ, тарифныхъ ставокъ и тарифной классификаціи т. е. распредѣленія товаровъ по классамъ, то это требованіе могло бы быть обращено, по крайней мѣрѣ на первое время, только къ отдѣльнымъ группамъ.

2. Сроки измѣненія тарифовъ.

Жалобы на частыя измѣненія тарифныхъ ставокъ были заявлены Подкомисіи во многихъ мѣстностяхъ, съ присовокупленіемъ, что при этомъ весьма часто новая ставка вступаетъ въ силу слишкомъ быстро послѣ момента публикованія.

Въ письменномъ заявленіи, поданномъ Подкомисіи въ Ригѣ и подписанномъ значительнымъ числомъ купцовъ, сказано:

„Возвышеніе тарифа, послѣдовавшее 1-го Марта и 1-го Мая 1879 г. *), имѣло послѣдствіемъ немаловажные убытки для хлѣб-

*) На Грязе-Царицынской и Орловско-Витебской, на Орловско-Грязской же возвышеніе послѣдовало въ Маѣ 1878 г.

ныхъ торговцевъ, потому что у многихъ уже были заключены значительные контракты на поставки хлѣба до опубликованія означенныхъ тарифныхъ измѣненій, причемъ расчетъ былъ сдѣланъ на основаніи существовавшего до тѣхъ поръ тарифа. Для избѣжанія подобныхъ потерь, желательно въ будущемъ установленіе извѣстныхъ сроковъ для измѣненія тарифовъ, съ воспрещеніемъ всякихъ внѣсрочныхъ измѣненій“.

Борисоглѣбскій Городской Голова, отъ имени купцовъ, заявляетъ, „что въ видахъ устройства болѣе прочнаго положенія мѣстной торговли и устраненія всѣхъ затрудненій, порождаемыхъ частыми и совершенно произвольными тарифами, признается необходимымъ, если не однообразнаго для всѣхъ, то постояннаго тарифа, на извѣстный болѣе или менѣе продолжительный срокъ, съ положительнымъ воспрещеніемъ измѣненій ихъ не только для повышенія, но и для пониженія. Мѣра эта необходима какъ въ видахъ того, чтобы направленіе грузовъ каждой мѣстности получило прочное основаніе, такъ и для того, чтобы каждый отправитель въ частности могъ во всякое время безошибочно разсчитывать на стоимость отправки не только въ настоящемъ но и въ будущемъ, и уяснить себѣ расчеты взимаемой съ него платы“.

Несомнѣнно, что тарифъ имѣетъ немаловажное вліяніе на всѣ торговые расчеты. На этотъ вопросъ, впрочемъ уже было обращено вниманіе. Въ протоколѣ вышеупомянутой желѣзнодорожной Коммисіи 1875 г. сказано: „Остановливаясь собственно на измѣненіяхъ тарифовъ, Коммисія не могла не найти что для избѣжанія шаткости не только при исполненіи служебныхъ дѣйствій агентами желѣзныхъ дорогъ, но и въ торговомъ мѣрѣ, весьма бы желательно постановить правиломъ, чтобы кромѣ случаевъ самой крайней необходимости, измѣненія въ тарифахъ допускались возможно рѣже и не иначе, какъ въ извѣстные сроки, примѣрно не болѣе двухъ разъ въ году, предъ открытіемъ навигаціи и предъ наступленіемъ зимняго времени“.

Далѣе, тотъ же вопросъ былъ возбужденъ на Апрѣльскомъ

Съездъ представителей желѣзныхъ дорогъ 1-й группы, 1879 г. Въ пунктѣ 15 протокола (№ 71) Съезда изложено слѣдующее: „Рижское биржевое купечество указываетъ на неудобство временно принятаго съездомъ дорогъ 1-й группы порядка измѣненія тарифовъ прямаго сообщенія. Съ 1 Января 1878 года тарифы эти не устанавливаются уже въ концѣ года на наступающій годъ (считая оный съ 25 Марта), какъ то было прежде, но признаются безсрочными, съ тѣмъ, что они могутъ быть измѣнены во всякое время, лишь бы о томъ было опубликовано впередъ за три мѣсяца для отпускныхъ, и за шесть мѣсяцевъ для привозныхъ товаровъ. Этотъ порядокъ не можетъ не дѣйствовать раззорительно на торговлю, такъ какъ онъ не представляетъ твердой основы для коммерческихъ соображеній и сдѣлокъ; Съездъ постановилъ возвратиться къ началамъ, существовавшимъ до 1878 года“.

Потребность въ нѣкоторой устойчивости тарифа несомнѣнна и Подкоммисія полагаетъ возможнымъ разрѣшить этотъ вопросъ въ редакціи, предложенной проектомъ Рижско-Динабургской желѣзной дороги, устанавливающимъ только одинъ срокъ въ году для измѣненій тарифа въ смыслѣ повышенія, а именно:

„Повышеніе разъ установленной единицы тарифа можетъ имѣть мѣсто

для предметовъ вывоза
только съ 1-го Іюля,

для предметовъ ввоза
только съ 1-го Декабря“,

причемъ о всякомъ такомъ повышеніи должно быть доведено до всеобщаго свѣдѣнія за 4 мѣсяца до введенія его.

Что же касается пониженій тарифа, то, согласно требованію Борисоглѣбскихъ купцовъ, можно бы было и ихъ подвести подъ вышеизложенное правило, съ тѣмъ, чтобы измѣненія происходили вообще только разъ въ году. Если же это окажется неудобнымъ, то во всякомъ случаѣ необходимо сохраненіе по-

становленій о 4-мѣсячномъ срокѣ, со дня публикаціи до дня введенія предположеннаго пониженія *).

Наконецъ Подкоммисія считаетъ еще полезнымъ присовокупить постановленіе, заимствованное изъ бельгійскаго желѣзнодорожнаго законодательства, на основаніи котораго, разъ пониженная ставка тарифа не можетъ быть опять возвышена безъ разрѣшенія Правительства.

3. Установленіе отношеній между различными дорогами по вопросамъ прямого сообщенія и общихъ тарифовъ.

Устройство и сохраненіе прямого сообщенія возможно только при согласіи тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя входятъ въ линію этого сообщенія. Вотъ почему въ настоящее время, когда рѣшеніе каждой отдѣльной дороги ни чѣмъ не ограничивается, — каждой отдѣльной дорогѣ предоставлена полная свобода и полная возможность не только противодѣйствовать учрежденію прямого сообщенія по извѣстному направленію, но и нарушать произвольно какъ уже существующее прямое сообщеніе, такъ и дѣйствующій на немъ общій тарифъ. Особенно преобладающее значеніе получаютъ въ этомъ отношеніи среднія дороги. Хорошимъ пояснительнымъ примѣромъ въ этомъ отношеніи можетъ служить послѣднее измѣненіе тарифа на хлѣбные и масличныя грузы, происшедшее въ первой группѣ. До послѣдняго времени хлѣбъ платилъ на ней въ прямомъ сообщеніи $\frac{1}{45}$ коп., а масличныя сѣмена $\frac{1}{40}$ коп. Но въ началѣ 1878 года Орлово-Грязская дорога (безъ предварительнаго оглашенія съ другими дорогами группы) объявила, что съ 25 Мая 1878 года хлѣбные грузы будутъ платить на ней $\frac{1}{40}$, а масличныя сѣмена $\frac{1}{36}$ коп. Не желая возить тотъ же товаръ дешевле и надѣясь, съ другой стороны, понудить Орлово-Грязскую дорогу возвра-

*) Исключеніе должно быть допущено только относительно сбавокъ дѣлаемыхъ въ пользу разныхъ благотворительныхъ предпріятій.

тяться къ прежней ставкѣ, Орлово-Витебская и Грязе-Царичинская дороги тоже подняли свои тарифы весною 1879 г. въ томъ же размѣрѣ.

Такимъ образомъ, въ настоящее время на 1-й группѣ хлѣбъ и масличныя сѣмена платять на двухъ дорогахъ $\frac{1}{45}$ и $\frac{1}{40}$, а на трехъ остальныхъ $\frac{1}{40}$ и $\frac{1}{36}$ к.,—однимъ словомъ, общаго тарифа группы не существуетъ. Двѣ конечныя дороги, Динабургско-Витебская и Рижско-Динабургская, оставшіяся при прежнихъ ставкахъ, старались затѣмъ направить восточные грузы въ обходъ трехъ южныхъ дорогъ группы, чрезъ Козловъ, Ряжскъ и Вязьму,—но и по этому направленію они встрѣтили препятствіе на этотъ разъ со стороны Орловско-Витебской дороги, взимающей за провозъ по Смоленско-Витебскому участку $\frac{1}{24}$ коп.

Такимъ образомъ, при настоящихъ порядкахъ, одна средняя дорога можетъ произвольно нарушать общій тарифъ группы, не давая другимъ дорогамъ никакого въ томъ отчета.

Поводы, побуждающіе ее къ такому дѣйствию, могутъ быть болѣе или менѣе важны, основательны и справедливы, но фактъ тотъ, что оцѣнка этихъ поводовъ предоставлена каждой дорогѣ въ отдѣльности, и каждая дорога группы можетъ самовластно принимать рѣшеніе, нарушающее всякое однообразіе въ условіяхъ перевозки группы.

Въ приведенномъ случаѣ, на примѣръ, Орловско-Грязская дорога имѣетъ, несомнѣнно, нѣкоторыя довольно важныя побужденія дѣйствовать такъ, какъ она дѣйствуетъ.

Пролегая по мѣстности чрезвычайно богатой и доставляющей ей обильный контингентъ зерновыхъ грузовъ, Орловско-Грязская дорога, при своемъ настоящемъ устройствѣ, не могущая отправлять болѣе восьми товарныхъ поѣздовъ въ день, находитъ достаточно работы въ перевозкѣ грузовъ изъ прилегающихъ къ ней мѣстностей, — съ которыми она даже не всегда въ состояніи справиться (какъ это доказываетъ существующая на дорогѣ часть года—*очередь*)—и потому не имѣетъ никакого

интереса получать значительное количество транспортовъ издалека и держать низкій тарифъ.

Имѣя, повидимому, достаточно работы по $\frac{1}{40}$ к., ея прямая выгода при настоящихъ условіяхъ повидимому не возить по $\frac{1}{45}$ к. *). Убѣдившись въ этомъ на опытѣ, Орловско-Грязская дорога и возвратилась къ ставкѣ $\frac{1}{40}$, въ увѣренности, что это возвышеніе не лишитъ ее всего того количества грузовъ, которое она можетъ удобно перевезти, и вмѣстѣ съ тѣмъ отклонить отъ слѣдованія къ Ригѣ по этому направленію тѣ, идущіе издалека грузы, которые, не увеличивая ея дохода, только обременяли ея движеніе, такъ какъ она была принуждена перевозить отдаленные грузы въ ущербъ ближайшихъ Елецкихъ и Ливенскихъ, которымъ приходилось ждать очереди.

Ея расчетъ можетъ быть при данныхъ условіяхъ совершенно правильнымъ; если, при данныхъ условіяхъ, ея провозоспособность не находится въ одинаковомъ уровнѣ съ провозоспособностію другихъ дорогъ группы, то поневолѣ она принуждена тормозить ихъ движеніе, и было бы нераціонально привлекать грузы издалека, когда едва справляешься съ собственными мѣстными грузами.

Но затѣмъ остается только вопросъ: чѣмъ вызваны настоящія условія, ограничивающія ея провозоспособность?—т. е. вообще ли невозможностію при *одномъ пути* возить болѣе, или недостаткомъ подвижнаго состава, паровозовъ и т. п. условіями, устраненіе коихъ находится во власти дороги.

Разрѣшеніе подобнаго вопроса никакимъ образомъ не можетъ быть предоставлено самой заинтересованной въ немъ дорогѣ; только всѣ дороги группы вмѣстѣ въ состояніи разрѣшить его по всей справедливости.

И такъ, необходимо постановить, что какъ установленіе, такъ и всякія измѣненія тарифа прямого сообщенія могутъ происходить только съ общаго соглашенія всѣхъ дорогъ группы; от-

*) Между тѣмъ она возить дешевле въ другихъ сообщеніяхъ.

дѣльныя же дороги не должны быть вправѣ отказываться отъ вступленія въ прямое сообщеніе или устанавливать исключительную тарифную норму, на которую большинство не соглашается. Наконецъ, для отстраненія всякой опасности *маіоризаціи* дорогъ, можно установить въ дополненіе, что въ тѣхъ случаяхъ, когда отдѣльныя дороги будутъ отказываться подчиниться рѣшенію большинства, вопросъ долженъ восходить на разрѣшеніе Правительства.

При замѣнѣ, такимъ образомъ, единогласныхъ произвольныхъ рѣшеній общимъ рѣшеніемъ всѣхъ дорогъ группы, съ обязательною силою, всѣ подобныя вопросы будутъ получать гораздо болѣе естественное разрѣшеніе. Въ данномъ случаѣ, на примѣръ, можно предположить, что еслибы Орловско-Грязская дорога внесла свое предположеніе о повышеніи ставки съ $\frac{1}{45}$ на $\frac{1}{40}$ к. и съ $\frac{1}{40}$ на $\frac{1}{36}$ коп. въ Съѣздъ группы, то, по крайней мѣрѣ, единство тарифа не было бы нарушено. Ибо, или Орловско-Грязской дорогѣ удалось бы убѣдить прочія дороги группы, что имъ невыгодно возить дальній хлѣбъ, когда они своего хлѣба не могутъ своевременно перевезти, и въ этомъ случаѣ вся группа повысила бы свою ставку на $\frac{1}{40}$ коп. Въ противномъ же случаѣ, т. е. если бы большинство дорогъ пришло къ заключенію, что Орловско-Грязская дорога имѣетъ возможность увеличить свою провозоспособность, группа сохранила бы прежній тарифъ $\frac{1}{45}$ к. и Орловско-Грязская дорога должна бы была подчиниться ему.

Въ послѣднемъ случаѣ собственный интересъ Орловско-Грязской дороги заставилъ бы ее стремиться къ увеличенію количества перевозимаго ею груза, чтобы не потерять отъ пониженія цѣны провоза, т. е. принять всѣ тѣ мѣры, которыя необходимы для усиленія ея провозоспособности.

Такимъ образомъ подобное постановленіе должно, съ одной стороны, препятствовать вредному произволу отдѣльныхъ дорогъ, а съ другой, служить непосредственнымъ понужденіемъ къ усиленію провозоспособности слабыхъ дорогъ каждой группы.

Наконецъ возможность апелляціи меньшинствомъ, въ крайнемъ случаѣ, къ рѣшенію Правительства, устраняетъ всякую опасность несправедливыхъ коалицій большинства дорогъ группы противъ меньшинства.

Въ дополненіе къ вышеизложенному полезно присовокупить правило, предложенное Управленіемъ Орловско-Витебской дороги, а именно: что всякая вновь строящаяся желѣзная дорога, уже при полученіи концессіи, обязана заявить къ какой группѣ дорогъ прямого сообщенія она приписывается, не лишая ее тѣмъ возможности вступать впослѣдствіи и въ другія группы.

Грузъ, переходящій въ прямомъ сообщеніи съ одной группы на другую, можетъ иногда слѣдовать только по небольшой части какой либо дороги. Такъ, напримѣръ, грузъ, идущій изъ Сызрани въ Ригу, пройдетъ по Орловско-Витебской дорогѣ только 128 вер. Въ соображеніяхъ, приложенныхъ къ Рижскому Проекту, выражено мнѣніе, что въ общемъ интересѣ всего торговаго движенія страны, подобнымъ дорогамъ не должно бы быть предоставлено право возвышать ставки своего тарифа; такъ какъ необходимость возить товары только по части дороги представляется для нихъ естественнымъ бременемъ (*onus*), возложеннымъ на нихъ силою вещей, и жертвою, приносимою общему благу.

Но едва ли можно безусловно согласиться съ подобнымъ воззрѣніемъ. Оно несправедливо въ томъ смыслѣ, что отъ дороги требуется принятіе неудобнаго для нея движенія (стѣсняющаго движеніе по всей линіи) безъ всякаго въ пользу ея дополнительнаго вознагражденія.

Съ другой стороны несомнѣнно, что отъ этого страдаютъ интересы общаго движенія, и потому желательно бы найти ком-

промисль между правами дороги и потребностію общаго движенія. Компромисль этотъ могъ бы заключаться, по мнѣнію Подкомисіи, въ возложеніи на такую дорогу обязанности возить подобные грузы по средней ставкѣ между общею ставкою пробѣгаемой товаромъ линіи прямаго сообщенія и мѣстной ставкою дороги. Если предположить въ вышеприведенномъ примѣрѣ, что между Сызранью и Ригой общая ставка $\frac{1}{45}$ к., а мѣстный тарифъ Орловско-Витебской дороги $\frac{1}{27}$ к., то Орловско-Витебская дорога будетъ обязана возить товаръ, идущій изъ Сызрани въ Ригу по средней, между $\frac{1}{45}$ и $\frac{1}{27}$ коп., ставкѣ, т. е. по $\frac{1}{36}$ к.

Выше было изложено, что однообразіе классификаціи и ставокъ предполагается установить по группамъ, допуская, вмѣстѣ съ тѣмъ, существованіе различія въ этомъ отношеніи между отдѣльными группами.

Только размѣры пониженія по степенямъ, первоначальныхъ тарифныхъ ставокъ, предполагается сдѣлать однообразными по всѣмъ дорогамъ Имперіи.

Но такъ какъ товары переходятъ съ группы на группу, такъ какъ условія прямаго сообщенія заключаются и между отдѣльными группами, то возникаетъ рядъ вопросовъ, обусловливаемыхъ необходимостью согласовать автономію отдѣльныхъ группъ съ однообразными ставками по группамъ и съ устройствомъ прямыхъ сообщеній между группами.

Въ послѣднемъ изъ разсмотрѣнныхъ предположеній, при переходѣ товара съ второй группы на первую, предположено допустить въ пользу Орловско-Витебской дороги среднюю ставку въ $\frac{1}{35}$ к.; предположеніе это вполне соответствуетъ требованіямъ справедливости, но оно нарушаетъ однообразіе ставокъ по первой группѣ. Какъ же выйти изъ этого затрудненія.

Далѣе можетъ быть еще такой случай, — вслѣдствіе слабой провозоспособности средней дороги, вся группа принимаетъ выс-

шую тарифную ставку. Но конечныя дороги въ состояніи возить гораздо болѣе груза, затѣмъ онѣ могли бы получать грузъ съ другой группы, но на послѣдней низшая ставка; какже поступить въ такомъ случаѣ? Напримѣръ, въ первой группѣ, условія, въ которыхъ находится Орловско-Грязская дорога, могутъ побудить всю группу къ принятію для зерноваго груза ставки $\frac{1}{40}$ коп. Риго-Динабургская и Динабурго-Витебская дороги могли бы, однако, получать хлѣбные грузы еще изъ Москвы или Сызрани или Саратова, которые онѣ въ состояніи поднять; но для этихъ грузовъ онѣ принуждены были бы сохранить прежнюю низшую ставку, а тогда явилось бы то, что происходитъ теперь, именно: двѣ различныя ставки, на тотъ же предметъ, на дорогахъ одной группы.

Исходъ изъ этого затрудненія можно найти въ отдѣленіи вопроса о ставкѣ на товаръ отъ вопроса о долевомъ распредѣленіи платы, полученной за провозъ товара, между отдѣльными дорогами. Вопросы эти дѣйствительно совершенно различны, и по своему значенію, и по своему вліянію на движеніе грузовъ. Главныя недостатки настоящей системы, на которые заявляется наиболѣе жалобъ: сложность тарификаціи и отклоненіе товаровъ по искусственному направленію, вызываются исключительно тарифными ставками. Вопросъ же о долевомъ распредѣленіи платы между дорогами не находится съ ними ни въ какой связи.

Вотъ почему начало однообразныхъ ставокъ на каждой группѣ должно быть строго охраняемо, но самое распредѣленіе поступившей платы между дорогами можетъ быть предоставлено вполнѣ усмотрѣнію дорогъ, съ единственнымъ только ограниченіемъ, чтобы принятый способъ распредѣленія не имѣлъ послѣдствіемъ усиленія правительственныхъ приплатъ по гарантіи.

Самый справедливый расчетъ былъ бы въ настоящемъ случаѣ: дѣленіе всего итога платы между отдѣльными дорогами по числу пробѣгаемыхъ по каждой верстѣ. Соглашенія между группами объ условіяхъ прямой перевозки должны бы происхо-

дить на основаніи такого расчета и на основаніи общаго положенія о пониженіи соотвѣтственныхъ тарифныхъ классныхъ ставокъ пропорціонально разстоянію *).

Другими словами, условія прямой перевозки между дорогами двухъ группъ могли бы быть заключаемы только на основаніи:

- 1) сохраненія каждою группою своей основной ставки;
- 2) расчета степени пониженія пропорціонально всему протяженію слѣдованія товара отъ мѣста отправленія до мѣста назначенія;

3) равномернаго распредѣленія всей взысканной тарифной платы по числу верстъ, пройденныхъ грузомъ по каждой группѣ.

Если предположить, напримѣръ, что Рижско-Динабургская и Динабурго-Витебская дороги заключили условіе съ II-й группою для полученія въ прямомъ сообщеніи хлѣбныхъ грузовъ, по направленію изъ Самары, что грузъ будетъ проходить разстояніе, превышающее 1500 в., и что основная ставка на хлѣбные грузы будетъ въ первой группѣ $\frac{1}{30}$, а во второй $\frac{1}{24}$ в., то, на основаніи вышеизложенныхъ положеній, взиманіе платы за провозъ и долевого расчета между дорогами происходили бы слѣдующимъ образомъ: Разстояніе, превышающее 1500 верстъ, соотвѣтствуетъ пониженію классной тарифной ставки на четвертую степень — что при повагонныхъ грузахъ, дастъ для первой группы (считая нормою ставку въ $\frac{1}{30}$) — $\frac{1}{48}$ и для второй группы (считая нормою ставку $\frac{1}{24}$) — $\frac{1}{40}$. Затѣмъ, предполагая, что общее протяженіе слѣдованія товара 1650 верстъ — при расчетѣ платы, съ грузоотправителя пришлось бы взыскать за разстояніе 576 вер., отъ Смоленска до Риги — по $\frac{1}{40}$ или по 15 коп. за вагонъ —

*) По поводу предлагаемой системы П. К. сдѣлано слѣдующее замѣчаніе: Не нужно забывать, что необходимо установить такой порядокъ исчисленія провозной платы при пробѣгѣ груза по разнымъ группамъ, который бы не составлялъ трудности для станціи, во избѣжаніе ошибокъ. Предлагаемая мѣра усложняетъ дѣло, такъ какъ кромѣ проверки выставленныхъ цифръ — влечетъ за собою еще новое исчисленіе пропорціональнаго протяженія дорогъ и части длины нѣкоторыхъ изъ нихъ.

сумму 86 р. 40 к., а за остальные 1064 версты от мѣста отправленія до Смоленска по $\frac{1}{48}$ к. или, считая съ округленіемъ по 12 к. за вагонъ, сумму 127 р. 68 к.;—всего 214 р. 8 коп. Подобный расчетъ нисколько не нарушалъ бы принятаго основанія тарификаціи, нисколько не усложнилъ бы тарифной системы, и былъ бы легко доступенъ каждому отправителю. Затѣмъ самое доленое распределеніе итога платы 214 р. 08 к. могло бы происходить между группами, пропорціонально числу верстъ, не принимая въ расчетъ отдѣльной тарифной ставки каждой группы. Весь итогъ 214 р. 08 к. былъ бы раздѣленъ на число верстъ 1650, что дало бы около 13 коп. за вагоно-версту, и по этому расчету вторая группа получила бы плату по числу верстъ, пройденныхъ по ея линіи, т. е. за 1064 вер., а первая группа за 576 верстъ, каждая по 13 коп. съ вагоно-версты.

Ту же систему расчета можно бы примѣнить и къ тѣмъ случаямъ, когда средняя дорога пробѣгается грузомъ менѣе половины ея пространства,—съ тѣмъ видоизмѣненіемъ, что самая тарификація товара осталась бы безъ измѣненія, но при доленыхъ расчетахъ, прежде всего была бы выдѣляема изъ итога поступленія плата, слѣдующая половинной дорогѣ.

Вышеприведенный примѣръ именно усложняется тѣмъ, что въ него входитъ Орловская дорога, съ 128-верстнымъ участкомъ отъ Смоленска до Витебска. По допущенному Подкомисіею положенію, — Орловская дорога имѣла бы право на вознагражденіе около 19 коп. за вагоно-версту (т. е. среднюю цифру между ставкою предѣльнаго тарифа $\frac{1}{24}$ или 25 к. съ вагоно-версты и общею—13 коп. съ вагоно-версты) что составляетъ за 128 верстъ 24 руб. 72 коп.

Тарификація провоза осталась бы безъ измѣненія. По вышеприведенному расчету вагонъ груза заплатилъ бы 214 р. 8 к., но доленое распределеніе этой суммы видоизмѣнилось бы слѣдующимъ образомъ: изъ этой суммы было бы прежде всего выдѣлено 24 р. 72 к. въ пользу Орловско-Витебской дороги,

за тѣмъ остальные 189 руб. были бы раздѣлены по числу остальныхъ верстъ (1522), что дало бы 12,4 коп. вмѣсто 13 за вагоно-версту; вторая группа получила бы за 1064 в., а Риго-Динабургская и Динабурго-Витебская дороги за 448 в., — каждая, по 12,4 коп. съ версты.

В. Учрежденіе спеціального органа для завѣдыванія тарифными и другими эксплуатаціонными вопросами.

Изъ всего вышеизложеннаго вытекаетъ потребность въ учрежденіи спеціального органа для завѣдыванія, съ обязательною рѣшающею властію, разными вопросами, касающимися интересовъ различныхъ дорогъ.

Ближе всего для этого остановиться на уже существующемъ учрежденіи, т. е. на желѣзнодорожныхъ Съѣздахъ, измѣнивъ и дополнивъ ихъ въ томъ смыслѣ, чтобы они вполнѣ соответствовали своей цѣли.

Вопросы, требующіе разрѣшенія, могутъ быть двоякаго рода, т. е. касающіеся интересовъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, или только желѣзныхъ дорогъ известной группы. Поэтому и Съѣзды должны быть двоякаго рода: *частные*, по дѣламъ каждой отдѣльной группы, и *общіе*, по дѣламъ общимъ для всѣхъ дорогъ Имперіи.

Главный недостатокъ настоящихъ Съѣздовъ заключается въ необязательности ихъ рѣшеній для дорогъ, не желающихъ имъ подчиниться. Отдѣльная дорога группы можетъ принять рѣшеніе совершенно противоположное съ рѣшеніемъ всего Съѣзда и тѣмъ разстроить общее дѣло группы. Вслѣдствіе того, необходимо сдѣлать рѣшеніе большинства обязательнымъ для меньшинства.

Вмѣстѣ съ тѣмъ необходимо допустить на Съѣздахъ контрольное участіе Правительства. Это участіе можетъ осуществиться или въ назначеніи предсѣдателя Съѣзда отъ Прави-

тельства, какъ это предлагаетъ Риго-Динабургская дорога, или въ назначеніи отъ Правительства контролирующаго члена, въ видѣ Прокурора на Създѣ, какъ это предлагаетъ Орловско-Витебская дорога.

Для избѣжанія, однако, опасности подавленія интересовъ меньшинства интересами большинства, (маіоризаціи) и для огражденія интересовъ Правительства по вопросамъ гарантіи, необходимо въ нѣкоторыхъ крайнихъ случаяхъ допущеніе аппелляціи на рѣшеніе Създовъ въ Высшее Правительственное желѣзнодорожное учрежденіе.

Вмѣшательство общихъ Създовъ въ мѣстныя дѣла группъ и принятіе групповыми Създами рѣшеній, имѣющихъ значеніе для всѣхъ дорогъ, т. е. имѣющихъ общій интересъ, не должно допускаться.

Самый порядокъ рѣшенія дѣлъ при такомъ устройствѣ былъ бы слѣдующій:

Рѣшеніе большинства голосовъ на Създѣ становится обязательнымъ для соотвѣтствующихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ крайнихъ случаяхъ желѣзныя дороги, оставшіяся въ меньшинствѣ, если онѣ находятъ, что рѣшеніе большинства подрываетъ ихъ справедливые интересы, могутъ апеллировать въ Высшее желѣзнодорожное учрежденіе.

Когда членъ отъ Правительства останется въ меньшинствѣ, онъ можетъ, если признаетъ это необходимымъ, остановить введеніе въ дѣйствіе рѣшенія большинства и перенести вопросъ въ Высшее Правительственное учрежденіе.

З а к л ю ч е н і е .

Все вышеизложенное можетъ быть сведено къ слѣдующимъ главнымъ положеніямъ, не предрѣшая, однако, вопроса—на сколько, въ какой постепенности и въ какомъ видѣ каждое изъ

отдѣльных положеній можетъ быть обращено въ форму закона.

1. Желѣзнодорожные тарифы должны устанавливать полную равноправность для всѣхъ провозителей и для каждаго отдѣльнаго груза.

2. Особыя льготы для отдѣльных произведеній извѣстной мѣстности (т. е. низшія ставки, не предоставляемыя *тѣмъ-же* произведеніямъ другихъ мѣстностей), не допускаются.

3. Особыя условія относительно уменьшенія провозной платы съ отдѣльными провозителями товаровъ не допускаются *); — рефракціи преслѣдуются какъ обманъ.

4. Всякое пониженіе тарифной ставки, допущенное на одной дорогѣ или группѣ въ пользу другой дороги, при равныхъ условіяхъ, должно быть распространено и на остальные дороги, находящіяся съ первою въ прямомъ сообщеніи.

5. Классификація товаровъ должна быть однообразна въ каждой группѣ.

6. Размѣры тарифныхъ ставокъ должны быть однообразны на дорогахъ каждой отдѣльной группы.

7. Спеціальныя тарифы или ставки внѣ классовъ не допускаются.

8. При перевозкѣ товаровъ полными вагонами, соответствующая товарамъ ставка понижается на одинъ классъ.

9. Тарифныя ставки могутъ быть возвышаемы только съ разрѣшенія Правительства.

10. При проходѣ грузомъ опредѣленныхъ разстояній, соответствующая грузу тарифная классная ставка понижается на одну или нѣсколько *степеней*. Размѣръ пониженія опредѣляется въ $\frac{0}{100}$ классной ставки.

а) Опредѣленіе числа степеней и процента пониженія, соответствующаго каждой степени, пропорціонально разстоянію пройденному грузомъ, должно быть однообразно для всѣхъ дорогъ Имперіи.

*) См. статью 11-ю протокола Международной Бернской Конференціи.

б) Дифференцировка по разстоянію, устанавливаемая § 10-мъ, не стѣсняется предѣлами отдѣльныхъ дорогъ группы.

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

11. 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 *).

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

13. Кромѣ установленнаго §§ 10, 11 и 12-мъ дифференцированія никакія другія дифференціальныя тарифы не допускаются.

14. Желѣзныя дороги вправѣ 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.

15. Провозная плата, взыскиваемая за разстояніе большее, не должна быть менѣе того, что причитается за разстояніе меньшее.

*) По поводу п. 11-го Подкомисіи сдѣлано слѣдующее важное замѣчаніе:

Обратное движеніе по одной дорогѣ можетъ совпадать съ главнымъ на другой, находящимся въ одной и той-же группѣ. Затѣмъ направленіе главнаго движенія по одной и той-же дорогѣ можетъ измѣняться въ нѣкоторые годы. Поэтому § 15 можетъ повлечь къ большимъ произволамъ въ дѣйствіяхъ дорогъ, отчего произойдетъ отвлеченіе грузовъ отъ ихъ естественнаго направленія и усложненіе тарификаціи.

16. Измѣненія тарифа могутъ происходить только разъ въ годъ, въ слѣдующіе сроки:

для отпускныхъ товаровъ. 1-го Іюля.
для привозныхъ. 1-го Декабря.

17. О каждомъ измѣненіи тарифа должно быть объявлено во всеобщее свѣдѣніе по крайней мѣрѣ за *четыре мѣсяца* до вступленія въ дѣйствіе имѣющагося въ виду измѣненія. Исключенія изъ этого правила въ непредвидѣнныхъ случаяхъ допускаются только съ разрѣшенія В. Ж. Д. Совѣта.

18. 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.

19. Если при переходѣ груза въ прямомъ сообщеніи съ группы на группу, одна изъ промежуточныхъ дорогъ принуждена возить таковой по участку, составляющему менѣ половины всего ея протяженія, то изъ общаго итога поступившей платы на ея долю отчисляется по расчету ставки средней между тою, которая получится при долевымъ вычисленіи на версту всего протяженія пути слѣдованія груза, и ставкою тарифа означенной дороги.

Сумма, причитающаяся послѣдней, вычитается прежде всего изъ итога поступившей провозной платы, и за тѣмъ уже осталь-

ное распредѣляется между остальными дорогами, какъ выше указано въ § 22-мъ, т. е. прямо пропорціонально числу верстѣ.

20. Желѣзнымъ дорогамъ группѣ, вступающихъ между собою въ условія прямого сообщенія, предоставляется измѣнять, съ разрѣшенія Правительства, основанія долевого между собою расчета, изложенныя въ §§ 18 и 19-мъ.

21. 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, между которыми находится мѣстная станція назначенія.

22. Какъ установленіе, такъ и измѣненіе тарифовъ прямого сообщенія можетъ происходить только съ согласія всѣхъ дорогъ группы или на основаніи рѣшенія большинства, утвержденнаго В. Ж. Д. Правит. Учрежденіемъ.

23. Отдѣльныя желѣзныя дороги не въ правѣ отказываться отъ участія въ прямомъ сообщеніи, или устанавливать исключительную тарифную норму пр. с., или измѣнять существующую тарифную норму пр. с. — безъ согласія прочихъ желѣзныхъ дорогъ группы или В. Пр. Ж. Д. учрежденія.

24. Отдѣльныя дороги, находящіяся въ прямомъ сообщеніи, не въ правѣ: ни выходить изъ прямого сообщенія, ни требовать перегрузки безъ согласія другихъ дорогъ группы или В. Пр. Ж. Д. учрежденія.

25. Рѣшеніе всякихъ тарифныхъ вопросовъ прямого сообщенія предоставляется *желѣзнодорожнымъ Сѣздамъ*.

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

27. Какъ тѣ, такъ и другіе собираются не менѣе одного раза въ годъ.

28. Въ желѣзнодорожныхъ сѣздахъ принимаетъ участіе членъ отъ Правительства въ качествѣ Предсѣдателя или Депутата (Прокурора).

29. Обще Сѣзды не въ правѣ рѣшать внутреннія дѣла отдѣльных группъ, составляющія предметъ сужденій частныхъ Сѣздовъ.

30. Рѣшеніе, постановленное на Сѣздѣ большинствомъ голосовъ, становится обязательнымъ для всѣхъ соотвѣтствующихъ желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ круга дѣйствія Сѣзда.

31. Кроме Сѣздовъ образуется еще Высшее желѣзнодорожное Правительственное Учрежденіе.

32. 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.

33. Представитель Правительства, когда онъ остается въ меньшинствѣ, въ правѣ, если онъ признаетъ это необходимымъ, остановить приведеніе въ дѣйствіе рѣшенія Сѣзда и въ крайнихъ случаяхъ перенести вопросъ въ Высшее Желѣзнодорожное Учрежденіе.

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

Предсѣдатель *Ө. Тернеръ.*

Члены: *Баронъ Будбергъ.*

Е. Штида.

С. Юшковъ.

В. Андерсъ.

Приложеніе къ Докладу.

Примѣрная таблица Тарифа по Рижскому проэктору.	К Л А С С Ы.				
	I.	II.	III.	IV.	V.
1. <i>Коренная ставка съ пудоверсты.</i>	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{18}$	$\frac{1}{24}$	$\frac{1}{30}$	$\frac{1}{36}$
за 200 версть съ пуда.	16,67	11,11	8,33	6,67	5,56
2. <i>Пониженіе ставки сообразно разстоянію.</i>					
а) Первая степень на 10 ⁰ /о съ пудоверсты.	$\frac{1}{13,3}$	$\frac{1}{20}$	$\frac{1}{26,6}$	$\frac{1}{33,3}$	$\frac{1}{40}$
за 250 версть съ пуда.	18,75	15,50	9,38	7,50	6,25
„ 500 „ „ „	37,50	25,00	18,75	15,00	12,50
б) Вторая степень на 15 ⁰ /о съ пудоверсты.	$\frac{1}{14,1}$	$\frac{1}{21,1}$	$\frac{1}{28,2}$	$\frac{1}{35,2}$	$\frac{1}{42,3}$
за 550 версть съ пуда.	38,96	25,97	19,48	15,58	12,99
„ 1000 „ „ „	70,83	47,22	35,42	28,33	23,61
в) Третья степень на 20 ⁰ /о съ пудоверсты.	$\frac{1}{15}$	$\frac{1}{22,5}$	$\frac{1}{30}$	$\frac{1}{37,5}$	$\frac{1}{45}$
за 1100 версть съ пуда.	73,33	48,89	36,67	29,33	24,44
„ 1500 „ „ „	100,00	66,67	50,00	40,00	33,33
г) Четвертая степень на 25 ⁰ /о съ пудоверсты.	$\frac{1}{16}$	$\frac{1}{24}$	$\frac{1}{32}$	$\frac{1}{40}$	$\frac{1}{48}$
за 1700 версть съ пуда.	106,25	70,83	53,13	42,50	35,41
„ 2000 „ „ „	125,00	83,33	62,50	50,00	41,67
д) Пятая степень на 30 ⁰ /о съ пудоверсты.	$\frac{1}{17,1}$	$\frac{1}{25,7}$	$\frac{1}{34,3}$	$\frac{1}{42,8}$	$\frac{1}{51,4}$
за 2200 версть съ пуда	128,33	85,56	64,17	51,33	42,78

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной Подкомисіи для изслѣдованія
желѣзно-дорожнаго дѣла въ Рижско-Царицынскомъ районѣ.

№ 40. Слб. 1880 г. Типогр. В. Киршбаума, въ домѣ М-ва Финанс., на Дворц. площ.



