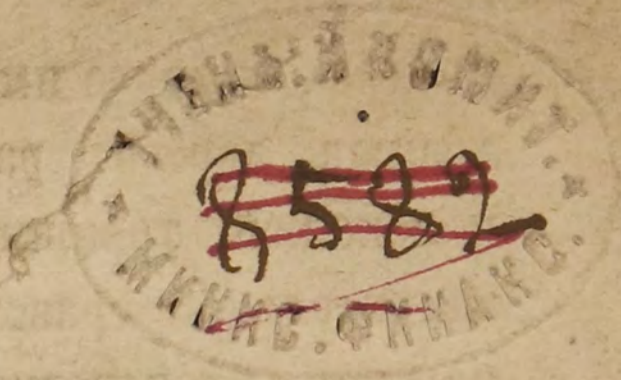


A 1196

A. 1196.

76.



69635

ДОКЛАДЪ ПОДКОММИСИИ

ДЛЯ ИЗСЛѢДОВАНІЯ

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА

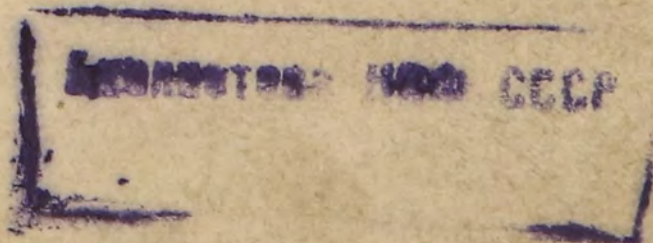
ВЪ КІЕВСКОМЪ РАІОНѢ

ПО ВОПРОСУ

О ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ ТАРИФАХЪ.

Въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ удовлетворительный тарифъ имѣеть на столько-же важное значеніе, какъ и исправность дороги въ техническомъ отношеніи. До какого-бы совершенства ни были доведены искусство постройки и техническая часть эксплуатаціи рельсовыхъ путей, эти пути принесутъ мало пользы странѣ при беспорядочной и произвольной тарифной системѣ, какая существуетъ въ настоящее время на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Нерѣдко можетъ случиться, что желѣзныя дороги, благодаря дурному тарифу не только окажутся бесполезными, но нанесутъ существенный вредъ многимъ отраслямъ производства, заслуживающимъ полного вниманія и возможно дѣятельной поддержки. Степень такого вреда пропорціональна тому громадному

39



вліянію, которое имѣютъ на производительность страны желѣзныя дороги, располагающія въ большинствѣ случаевъ монополіей товарнаго транспорта на всѣ сколько нибудь значительныя разстоянія. До постройки желѣзныхъ дорогъ каждый производитель или торговецъ могъ приспособиться къ условіямъ гужеваго извоза и во всякомъ случаѣ онъ не былъ лишенъ возможности конкурировать съ другими производителями, поставленными въ такія же условія. Въ настоящее время каждый производитель и купецъ находится въ полной зависимости отъ желѣзной дороги, которая можетъ какъ предоставить ему исключительныя выгоды, такъ и совершенно подавить его промыселъ дороговизною провоза. Это можно сказать не только относительно отдѣльныхъ лицъ, но и цѣлыхъ обширныхъ мѣстностей и отраслей промышленности.

Каждый тарифъ, какъ предназначенное для всеобщаго свѣдѣнія объявленіе о тѣхъ условіяхъ, на которыхъ желѣзная дорога обязывается принимать на себя перевозку грузовъ, долженъ быть обнародованъ въ такой формѣ, чтобы всѣ заинтересованныя лица могли удобно и своевременно ознакомиться съ нимъ; далѣе, тарифы должны отличаться той простотой, ясностію и однообразіемъ системы, которая дѣлала-бы ихъ доступными для каждаго торговаго человѣка и давала-бы возможность производить требуемые торговые расчеты, не прибѣгая къ посредничеству особыхъ спеціалистовъ; наконецъ въ тарифахъ должна быть принята такая классификація товаровъ, которая соотвѣтствуетъ ихъ качествамъ и условіямъ производства и потребленія. Ни одному изъ этихъ требованій, даже въ слабой степени, не удовлетворяютъ тарифы, существующіе на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. Извѣстно, что до послѣдняго времени не существовало никакихъ опредѣленныхъ правилъ относительно публикаціи какъ общихъ тарифовъ, такъ и отдѣльныхъ измѣненій въ нихъ; между тѣмъ перемѣны эти про-

изводятся очень часто, въ особенности въ спеціальныхъ тарифахъ. При обилии этихъ послѣднихъ тарифовъ, при зависимости ихъ отъ временныхъ соглашеній нѣсколькихъ дорогъ, при неисправныхъ публикаціяхъ, которыя иногда появляются въ то время, когда новый тарифъ уже вошелъ въ силу, товароотправителю при полномъ вниманіи нѣтъ возможности услѣдить за колебаніями тарифовъ и составить заранѣе правильный расчетъ. Съ какимъ трудомъ соединено изученіе тарифовъ, лучшимъ доказательствомъ можетъ служить тотъ фактъ, что ихъ не знаютъ даже агенты желѣзныхъ дорогъ; это ведетъ къ постояннымъ переборамъ на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, а на нѣкоторыхъ изъ нихъ, какъ на примѣръ на Фастовской, существуетъ даже система приближительная и, конечно, всегда высшая противъ дѣйствительной таксировка грузовъ. Начальники станцій и кассиры, не считая возможнымъ, вслѣдствіе разнообразія и постоянныхъ колебаній тарифовъ на различныхъ дорогахъ, сдѣлать правильный расчетъ и желая избѣжать недоборовъ за которые они отвѣтственны, почти всегда и вполнѣ сознательно допускаютъ переборы.

Слишкомъ частыя и неожиданныя измѣненія тарифовъ, кромѣ трудности ознакомленія съ ними, имѣютъ еще и другое весьма существенное неудобство: они разстраиваютъ торговые планы и нарушаютъ правильный ходъ торговли. Извѣстно, что во многихъ торговыхъ операціяхъ, въ особенности крупныхъ, вся прибыль коммерсанта основана на весьма незначительной разницѣ въ цѣнахъ товара на различныхъ, иногда довольно отдаленныхъ одинъ отъ другаго рынкахъ. Незначительное повышение тарифа можетъ уничтожить эту разницу и превратить выгодную операцію въ убыточную въ то время, когда уже сдѣлана закупка товара и слѣдовательно для торговца нѣтъ возврата. Для торговли менѣе всего нужны низкіе тарифы, но ей безусловно необходимо постоянство тарифовъ. Цѣна товара слагается изъ стоимости

его на мѣстѣ производства и изъ расхода на провозъ до мѣста сбыта. Будетъ ли товаръ дорогъ или дешевъ для торговца безразлично; онъ желаетъ только достигнуть разницы, составляющей вознагражденіе за его капиталъ и трудъ. Совершенно другое требованіе предъявляютъ производители и потребители: производитель нуждается въ дешевомъ провозѣ, который бы давалъ ему возможность конкурировать какъ съ заграничными производителями, такъ и съ внутренними и расширять районъ сбыта своихъ произведеній. Потребители интересуются низкимъ тарифомъ въ томъ смыслѣ, чтобы въ цѣнѣ покупаемыхъ продуктовъ имъ приходилось возможно меньшими суммами оплачивать услуги желѣзно-дорожныхъ строителей и управителей. Но ни одно изъ этихъ справедливыхъ требованій публики не удовлетворяется желѣзными дорогами.

Мы имѣемъ не только крайне измѣнчивые тарифы, но и невыдерживающую критики классификацію товаровъ; наконецъ мы имѣемъ высокіе и низкіе тарифы на одной и той же и на разныхъ дорогахъ введенные, безъ всякихъ разумныхъ основаній.

Въ подтвержденіе того, какъ произвольно и неосновательно мѣняются тарифы, укажемъ на два рельефные примѣры. 25 Марта 1879 года былъ объявленъ юго-западными желѣзными дорогами значительно пониженный спеціальный тарифъ на сахаръ, отправляемый въ Кенигсбергъ. Чѣмъ руководствовалось Управленіе юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, производя это пониженіе тарифа, трудно понять, такъ какъ въ это время вывоза сахару за границу не имѣлось въ виду, что было извѣстно всему коммерческому міру. Но такъ какъ по пониженному тарифу оказалось выгоднымъ доставлять русскій сахаръ чрезъ Кенигсбергъ въ Петербургъ, то значительныя партіи и были приобрѣтены съ этой цѣлью и частью отправлены. Изъ подлинныхъ счетовъ одного Кіевскаго коммерсанта видно, что доставка партіи сахара со

станціи Попельня черезъ Кенигсбергъ въ Петербургъ со всѣми накладными расходами обошлась ему въ 50 коп. съ пуда (netto), тогда какъ провозъ съ этой же станціи въ Петербургъ чрезъ Бѣлостокъ стоилъ 77 коп. съ пуда. Этимъ необъяснимымъ пониженіемъ тарифа общество юго-западныхъ дорогъ, во 1-хъ, лишило себя и другія русскія дороги значительнаго дохода, который онѣ должны были получить по перевозкѣ сахара; во 2-хъ, за счетъ правительственной гарантіи и въ ущербъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ дало работу Кенигсбергскимъ комисіонерамъ и иностраннымъ караблямъ, и, наконецъ, въ 3-хъ, произвело искусственное и неожиданное колебаніе цѣнъ на сахаръ, чѣмъ нанесло убытки лицамъ, ведущимъ сахарную торговлю. Сахаръ со станцій юго-западныхъ дорогъ отправляется отчасти въ Петербургъ, отчасти въ Москву сообразно ихъ положенію. Такъ, на примѣръ, тарифная ставка со станціи Попельня въ Петербургъ была 64 коп., въ Москву же $45\frac{1}{2}$ коп., изъ Винницы въ Петербургъ около 66 коп., въ Москву 51 коп. Такимъ образомъ Попельня имѣетъ при отправкѣ въ Москву преимущество надъ Винницей на $5\frac{1}{2}$ коп. съ пуда и входитъ по этому въ Московскій районъ. Между тѣмъ по новому тарифу эта разница была уничтожена, назначеніемъ для обѣихъ станцій провозной платы до Граева около $16\frac{1}{2}$ коп. Понятно, что такое искусственное отвлеченіе сахара въ Петербургъ и болѣе дешевая доставка должны были произвести пониженіе цѣны его на Петербургскомъ рынкѣ и причинить убытки отправителямъ, доставившимъ туда сахаръ раньше. Но правленіе юго-западныхъ дорогъ не ограничилось однимъ этимъ замѣчательнымъ распоряженіемъ. Понявъ свою ошибку и видя, что сахаръ вывозится не за границу, а въ Петербургъ и что юго-западные дороги, вслѣдствіе пониженнаго тарифа теряютъ значительный доходъ, Правленіе опубликовало 17 Мая, что вышеупомянутый тарифъ назначенъ былъ исключительно для вывоза са-

хара за границу и если будетъ открыто, что этимъ путемъ сахаръ посылается въ Петербургъ, то оно взыщетъ съ отправителей по нормальному тарифу («Кіевлянинъ» № 57, объявленіе). Ни о способѣ контроля отправителей, ни о правѣ подобнаго взысканія правленіе не подумало, точно также, какъ не думало оно и томъ, что отмѣна тарифа до окончанія срока, на который онъ былъ назначенъ (18-го Юля), могла вновь измѣнить всѣ коммерческіе расчеты, произвести неправильное колебаніе цѣнъ и причинить значительные убытки (приложеніе № 1-й).

Замѣчательнъ также слѣдующій случай отмѣны тарифа, даже до вступленія его въ силу. 16-го Августа 1879 года Общество Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ опубликовало, что съ 1-го Сентября вводится новый тарифъ прямаго сообщенія на хлѣбъ, пеньку, шерсть, желѣзо и проч., а 25-го то-же Августа этотъ тарифъ отмѣняется, по неутвержденію его Германскимъ Правительствомъ. Какъ увидимъ ниже, участіе Германскаго Правительства въ составленіи тарифовъ прямаго сообщенія между нашими и германскими дорогами имѣетъ не маловажное вліяніе на наши рельсовые пути, производство и торговлю.

Столь-же существенными недостатками страдают тарифы нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи системы классификаціи грузовъ. Здѣсь на каждомъ шагу приходится встрѣчать необъяснимыя явленія, которыя доказываютъ, что при составленіи тарифовъ различныя случайности и произволь играли слишкомъ видную роль. Въ подтвержденіе нашихъ словъ укажемъ нѣсколько примѣровъ, взятыхъ изъ тарифовъ Юго-Западныхъ дорогъ, Фастовской, Курско-Кіевской, Московско-Курской, Либаво-Роменской, С.-Петербургско-Варшавской и Николаевской дорогъ.

При сравненіи тарифовъ вышеупомянутыхъ дорогъ легко замѣтитъ, что они различаются между собою не только въ деталяхъ, но и въ общемъ. Такъ на Фастовской дорогѣ

принято для классификаціи грузовъ три разряда, на Московско-Курской 4-е, на Курско-Кіевской 5, на С.-Петербургско-Варшавской 6, на Юго-Западныхъ 7, на Николаевской 8 разрядовъ. Для однихъ и тѣхъ-же разрядовъ провозная плата на различныхъ дорогахъ также различна такъ напр. пятый разрядъ: на Юго-Западныхъ дорогахъ $\frac{1}{43}$ коп. на Курско-Кіевской $\frac{1}{36}$, на С.-Петербурго-Варшавской $\frac{1}{40}$, на Николаевской $\frac{1}{20}$ и т. д. Нельзя при этомъ не замѣтить, что даже дороги, принадлежащія одному обществу (С.-Петербургско-Варшавская и Николаевская) слѣдуютъ различнымъ системамъ. Распредѣленіе товаровъ по разрядамъ, отъ котораго зависитъ высота провозной платы, также крайне неудовлетворительно. При сравненіи тарифовъ на различныхъ дорогахъ становится очевиднымъ, что для классификаціи не выработано никакой общей системы, никакого общаго плана. Такъ одни и тѣ-же грузы на однихъ дорогахъ зачислены въ самый высшій, на другихъ въ низшій разрядъ. Это наглядно доказываетъ слѣдующая таблица:

Названіе товаровъ.	Провозная плата по тарифу.						
	Юго-Западныхъ дорогъ.	Фастовской.	Курско-Кіевской.	Московско-Курской.	Либаво-Роменской.	С.-Петербург.-Варшавской.	Николаевской
Глауберова соль	$\frac{1}{18}$	—	$\frac{1}{12}$	—	—	—	$\frac{1}{40}$
Гончарныя издѣлія	$\frac{1}{24}$	—	$\frac{1}{18}$	—	—	—	$\frac{1}{30}$
Деготь	—	—	—	$\frac{1}{18}$	—	—	$\frac{1}{40}$
Дуги крестьянскія	$\frac{1}{18}$	—	—	$\frac{1}{23}$	—	—	$\frac{1}{40}$
Жерновъ	$\frac{1}{24}$	—	—	$\frac{1}{50}$	—	—	$\frac{1}{40}$
Картофель	$\frac{1}{24}$	—	—	$\frac{1}{50}$	—	—	$\frac{1}{40}$
Колеса безъ шинъ деревянныя	$\frac{1}{18}$	—	—	—	—	—	$\frac{1}{30}$
Лапти	—	—	—	—	—	$\frac{1}{13}$	$\frac{1}{30}$
Фотогенъ	$\frac{1}{6}$	—	—	—	—	—	$\frac{1}{20}$
Оглобли	$\frac{1}{18}$	—	—	—	—	—	$\frac{1}{40}$

Изъ этой таблицы мы видимъ, что одни и тѣ-же товары перевозятся на однѣхъ дорогахъ въ 2 и даже въ 3 раза дешевле, нежели на другихъ. Это явленіе не можетъ быть объяснено иначе какъ произволомъ, между тѣмъ оно имѣетъ огромное вліяніе на промышленность. Производители которымъ приходится перевозить свои продукты по высшимъ тарифамъ, поставлены въ менѣе выгодное положеніе и часто лишаются возможности выдерживать конкуренцію своихъ счастливыхъ соперниковъ къ которымъ желѣзныя дороги относятся снисходительнѣе. Возьмемъ для примѣра сахаръ. По Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ онъ перевозится по $\frac{1}{8}$ коп. съ пуда и версты, между тѣмъ какъ по другимъ дорогамъ по $\frac{1}{24}$ и $\frac{1}{30}$ коп. Очевидно, что заводы, расположенные по линіямъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ терпятъ весьма значительныя переплаты отъ высокихъ тарифовъ на этихъ дорогахъ сравнительно съ другими районами, не смотря на то, что изъ 20 милліоновъ пудовъ груза, доставляемыхъ желѣзнымъ дорогамъ свеклосахарнымъ производствомъ, весьма значительная часть проходитъ по Юго-Западнымъ линіямъ и что по своему значенію для Россіи свеклосахарное производство заслуживаетъ полнаго вниманія.

Что желѣзныя дороги не руководятся при классификаціи товаровъ ни ихъ удобствами въ отношеніи перевозки, ни цѣнностью, ни условіями производства и потребленія въ этомъ убѣждаютъ слѣдующіе примѣры, которыхъ можно привести очень много:

1) Изъ числа семи желѣзныхъ дорогъ, тарифы которыхъ мы сравнивали, только на одной Московско-Курской жестъ перевозится по 3-му, а жестяныя издѣлія по 2-мъ классу; на остальныхъ линіяхъ оба товара таксируются по одному и тому-же классу, между тѣмъ очевидно, что удобства перевозки для желѣзной дороги далеко не одинаковы, такъ какъ жестъ во много разъ вмѣстительнѣе жестяныхъ

издѣлій, не говоря уже о томъ, что она дешевле послѣднихъ.

Тоже самое должно сказать относительно разобранныхъ и неразобранныхъ бочарныхъ издѣлій, которыя также таксируются по одному разряду.

2) До какой степени желѣзныя дороги не обращаютъ вниманія на цѣнность товаровъ видно изъ того, что по первому разряду, на равнѣ съ шелковыми издѣліями, индиго и другими очень цѣнными товарами перевозятся такія продукты, какъ бумага всякая, вермишель и макароны, грива конская, шерсть, деревянныя издѣлія — столярныя и токарныя, дробь, жестъ и жестяныя издѣлія, кожевенныя издѣлія, колеса съ шинами, ножевой товаръ, обувь, олово, овчинныя тулупы и полушубки, пеньковыя издѣлія, рукавицы, полушубки, попоны, проволока мѣдная и стальная, свиты крестьянскія, свѣчи всякія (кромѣ) сальныхъ, смушки, соль столовая въ пачкахъ, сѣдельный и шорный товаръ, телѣги и биндюги разобранныя, ульи пчелиныя, мелкія чугуныя издѣлія, щетина, экипажныя части, юфть. И такъ мы видимъ, что высшая провозная плата ($\frac{1}{12}$ коп.) одинаково взимается съ товаровъ, стоящихъ нѣсколько десятковъ, даже сотенъ рублей пудъ и съ самыхъ дешевыхъ.

Изъ этого-же перечня товаровъ, таксируемыхъ по первому разряду открывается и другой не менѣе важный фактъ. Мы видимъ, что желѣзныя дороги не обращаютъ никакого вниманія ни на способъ производства товара, ни на его назначеніе. Многіе предметы кустарнаго производства (деревянныя издѣлія, обувь, кожевенныя издѣлія и т. д.) таксируются по первому разряду; предметы первой необходимости, служащія для удовлетворенія потребностей крестьянскаго класса, перевозятся на одинаковыхъ условіяхъ съ предметами роскоши: желѣзная дорога взимаетъ одинаковую плату (конечно пропорціонально вѣсу) за роскошную шелковую или шерстяную матерію, за атласный ботинокъ и

за крестьянскую свиту, полушубокъ и валенки; за французскую перчатку и за простую рукавицу, не смотря на то, что предметы перваго рода не только во много разъ дороже, но и не сравненно легче. Даже лалти С.-Петербургско-Варшавская дорога перевозитъ по второму разряду. Неудивительно, если при подобныхъ тарифахъ желѣзныя дороги не оказали никакого вліянія на развитіе кустарнаго производства и не удешевили жизни громаднаго большинства городскаго и сельскаго населенія.

Непомѣрная дороговизна перевозки замѣчается не только относительно предметовъ домашняго потребленія, но и относительно различныхъ принадлежностей крестьянскаго хозяйства и орудій производства. Достаточно, на примѣръ, указать, что по первому разряду перевозится шорный товаръ, телѣги и биндюги разобранныя, берды ткацкія, по 2-му разряду гвозди простые, деревянные крестьянскія хозяйственныя принадлежности, крестьянскія дуги и колеса, ремесленные инструменты, косы, ободья колесныя и т. д.

Не болѣе обращено вниманія на такіе предметы, которые безусловно необходимы во всякомъ производствѣ, желѣзныя и мѣдныя издѣлія, начиная съ гвоздей, канаты и рогожи, составляющія всегдашнюю принадлежность всякой упаковки; всѣ эти товары таксированы по высшимъ разрядамъ. Перевозка сырья, предназначеннаго для фабричной переработки, какъ-то: волоса, шерсти, глины, кости и т. д. обходится также дорого и не пропорціонально ихъ цѣнности, какъ и перевозка различныхъ отбросковъ фабрикаціи.

Таковы наиболѣе существенныя недостатки общихъ тарифовъ; еще болѣе неудобствъ и затрудненій во всѣхъ отношеніяхъ представляютъ спеціальныя тарифы. Посредствомъ нихъ желѣзныя дороги ведутъ конкуренцію между собою и ради своихъ выгодъ, часто только воображаемыхъ, даютъ самое неестественное и убыточное для страны направленіе производству и торговымъ оборотамъ. Мы встрѣчаемся здѣсь

съ такими фактами, какъ искусственное привлеченіе грузовъ къ Кенигсбергу Кіево-Брестской и Бресто-Граевской дорогами до слиянія ихъ въ одно общество съ Одесской дорогой; въ настоящее время общество юго-западныхъ дорогъ точно также отвлекаетъ грузы отъ Николаевского порта посредствомъ пониженія тарифа на Елисаветградско-Балтской вѣтви и т. д. Съ цѣлю болѣе полнаго выясненія нераціональности спеціальныхъ тарифовъ и наносимаго ими вреда мы нѣсколько подробнѣе остановимся на разсмотрѣніи спеціальныхъ тарифовъ на хлѣбъ и исключительно тарифа юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ ст. Граево до Кіева для заграничныхъ товаровъ.

1) Курскъ и большая часть Курской губерніи по своему географическому положенію въ отношеніи отпуска хлѣба входятъ въ районъ Николаевского порта, или Рижскаго и Либавскаго; но юго-западные дороги стремятся отвлечь эти грузы къ Одессѣ и Кенигсбергу, посредствомъ пониженныхъ спеціальныхъ тарифовъ. Къ какимъ несообразностямъ ведетъ эта политика видно изъ слѣдующихъ примѣровъ: По Одесскому направленію желѣзныя дороги взимаютъ отъ Курска до Одессы за 1055 верстъ 21,61 коп. съ пуда хлѣба и отъ ст. Бровары до Одессы за 640 верстъ 21,85 коп. съ пуда. Такимъ образомъ для Курскихъ отправителей провозъ на протяженіи всей Курско-Кіевской линіи сказывается даровымъ по сравненію съ отправителями южной части Черниговской губерніи. Но этого мало. Понижая постепенно тарифъ по направленію къ Курску, Курско-Кіевская и юго-западная дороги дошли до того, что назначили провозную плату для болѣе отдаленныхъ станцій ниже, нежели для ближайшихъ. До Одессы отъ Броваровъ, какъ сказано выше, за 640 верстъ взимается 21,83 коп., отъ Кіева за 613 верстъ—19,18 коп. а отъ Ворожбы за 890 вер. всего 17,75 коп. Тоже самое повторяется и по направленіямъ къ Кенигсбергу и Радзивиллову. До Граева отъ

Курска (через Кіевъ-Брестъ) за 1246 верстъ взимается за вагонъ 141 р. 72 коп. отъ Новоселки за 1097 верстъ 151 р. 66 к. Въ Радзивилловъ отъ Курска (черезъ Кіевъ) за 881 версту взимается за вагонъ 121 руб. 63 коп., а отъ Глушково за 751 версту—129 р. 88 к., отъ станціи Плиски за 595 вер.—97 руб. 66 коп., а отъ ст. Носовка за 555 вер.—103 р. 76 коп. До чего доходятъ подобныя пониженія видно изъ слѣдующаго примѣра: отъ Кіева до ст. Дейчъ-Эйлау за 1365 вер. провозная плата назначена въ 106 р. 20 коп. отъ вагона т. е. $\frac{1}{80}$ коп. съ пуда (приложеніе № 2). Въ то же время отъ ст. юго-западныхъ дорогъ до станцій Варшавско-Вѣнской дороги, тарифа прямаго сообщенія вовсе нѣтъ, вслѣдствіе соглашенія юго-западныхъ дорогъ съ Варшавско-Вѣнской дорогой и дорогой Карла Людвига направлять всѣ грузы на эту послѣднюю дорогу. До какой степени и какъ часто измѣняются спеціальныя тарифы на хлѣбъ, можно судить по слѣдующимъ примѣрамъ: отъ Курска до ст. Илово (1363 вер.) по тарифу 15 Марта 1879 г. было назначено 37,25 коп. съ пуда, по тарифу 15 Сентября—33,75 коп. съ пуда, а по тарифу прямаго сообщенія съ границею 25 Сентября 24 коп. съ пуда. Въ теченіи шести мѣсяцевъ произошли три перемѣны тарифа съ пониженіемъ на 35%.

2) Еще болѣе замѣчательнъ исключительный тарифъ юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ ст. Граево до Кіева съ ^{20 Юля}_{1 Августа} 1879 года. Этотъ тарифъ, изданный по соглашенію съ Германскими желѣзными дорогами, имѣлъ для послѣднихъ прямую и очевидную цѣль—парализировать вліяніе русскихъ таможенныхъ пошлинъ на привозные товары. И цѣль эта была вполнѣ достигнута!

Очевидно, что желѣзная дорога, понижая провозную плату для иностранныхъ товаровъ сравнительно съ русскими, даетъ первымъ преимущество сообразно этому пониженію и слѣдовательно на столько-же понижаетъ тамо-

женныя пошлины, уплату которыхъ она какъ-бы беретъ на себя. Юго-западные дороги, (какъ видно изъ приложенія № 3) понизили тарифъ для иностранныхъ товаровъ въ 3, 4, даже въ 7 разъ противъ тарифа для тѣхъ-же товаровъ внутренняго производства и такимъ образомъ уничтожили для многихъ привозныхъ товаровъ всякое значеніе таможенной пошлины, а на нѣкоторые товары выдали даже премію сверхъ пошлины.— Укажемъ нѣсколько примѣровъ. На мѣдь въ листахъ таможенная пошлина назначена въ 60 коп. съ пуда, но вслѣдствіе пониженія тарифа для привозной меди на разстояніи 804 вер. отъ Граево до Кіева съ 56 до 17 коп. съ пуда, она превратилась въ 21 коп. Такая же скидка въ 39 коп. съ пуда сдѣлана для привозныхъ изъ заграницы красокъ и красильныхъ веществъ, латуни, олова, пряжи всякой, за исключеніемъ бумажной; скидка въ 44 коп. съ пуда (съ 56 коп. до 12 к.) сдѣлана для иностраннаго холста, товаровъ изъ юхты; скидка въ $47\frac{3}{4}$ коп. (съ 56 коп. до $8\frac{1}{4}$ коп.) сдѣлана для жести бѣлой, мрамора и лабрадора, свинцовыхъ, цинковыхъ и чугунныхъ издѣлій. Очевидно, что подобными пониженіями тарифа для привозныхъ иностранныхъ товаровъ, желѣзныя дороги совершенно разстраиваютъ систему таможенныхъ пошлинъ и произвольно распоряжаются международной торговлей Россіи.

Кромѣ спеціальныхъ тарифовъ, предназначенныхъ для всѣхъ отправителей, перевозящихъ опредѣленные грузы по извѣстному направленію, желѣзныя дороги, какъ извѣстно, заключаютъ еще особые договоры съ отдѣльными лицами. Такіе договоры, въ большинствѣ случаевъ, сохраняемые въ тайнѣ, даютъ совершенно несправедливыя привиллегіи нѣкоторымъ спекулянтамъ и торговцамъ въ ущербъ всѣмъ остальнымъ. Въ 1879 году циркуляромъ Г-на Министра Путей Сообщенія эти исключительные договоры въ пользу нѣкоторыхъ частныхъ лицъ запрещены, но такое запре-

щеніе нисколько не устраняетъ возможности существованія ихъ хотя-бы въ нѣсколько измѣненной формѣ. При отсутствіи надлежащаго правительственнаго контроля секретныя тарифныя скидки могутъ быть совершаемы всегда, во 1-хъ, подъ видомъ возвращенія переборовъ, которые никакому контролю не подлежатъ; во 2-хъ, посредствомъ пониженія тарифной ставки для извѣстныхъ станцій. Если отправителями извѣстнаго товара на какой нибудь станціи являются одно, два лица (напр. крупный спекулянтъ или заводчикъ), то пониженіе тарифа для этой станціи есть несомнѣнно пониженіе въ пользу извѣстнаго лица; другіе же отправители этимъ пониженіемъ не могутъ воспользоваться, и для нихъ оно крайне убыточно, такъ какъ произвольно измѣняетъ условія конкуренціи. Между тѣмъ послѣдній способъ пониженія тарифа при нынѣшнихъ порядкахъ будетъ даже съ внѣшней стороны вполне законнымъ. Для устраненія вышеизложенныхъ неудобствъ нынѣ дѣйствующей тарифной системы, могутъ быть предложены слѣдующія мѣры:

1) Необходимо установить въ законодательномъ порядкѣ точныя и однообразныя правила публикаціи тарифовъ, а также всѣхъ измѣненій и дополненій къ нимъ.

2) Необходимо ввести однообразную для всѣхъ дорогъ классификацію грузовъ по нормальному тарифу.

3) Параллельно съ нормальнымъ тарифомъ могутъ быть устанавливаемы спеціальныя тарифы для отдѣльныхъ дорогъ и группъ, но не иначе какъ на опредѣленный и неизмѣнный срокъ, съ установленіемъ миним'альнаго срока ихъ дѣйствія (напр. $\frac{1}{2}$ года) и

4) Всѣ измѣненія какъ нормальнаго тарифа, такъ и спеціальныхъ могутъ быть допускаемы не иначе, какъ съ разрѣшенія Правительства и послѣ обсужденія предложенныхъ измѣненій въ установленныхъ для сей цѣли учрежденіяхъ, съ участіемъ представителей торговаго класса.

Въ основаніе этихъ мѣръ приняты два положенія: 1) тарифная система должна быть по возможности проста и общедоступна; 2) она должна соответствовать измѣняющимся потребностямъ промышленности и торговли. Простота и общедоступность тарифной системы достигались бы лучше всего однимъ общимъ тарифомъ для всѣхъ дорогъ, составленнымъ на болѣе или менѣе продолжительное время и исключаящимъ всякіе спеціальныя тарифы. Но при обширности Россіи, при разнообразіи ея экономической дѣятельности такой тарифъ можетъ оказаться во многихъ случаяхъ слишкомъ стѣснительнымъ и неудовлетворяющимъ практическимъ требованіямъ. Удобства и выгоды однообразія не выкупали-бы неудобствъ и подавляющаго вліянія однообразнаго тарифа на нѣкоторыя мѣстности и отрасли производства; допущеніе-же однообразныхъ тарифовъ только для отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ группъ не устранило бы нынѣ существующей сложности и запутанности тарифнаго дѣла.

Имѣя въ виду эти соображенія предполагается для упрощенія тарифной системы установить общій нормальный тарифъ для всѣхъ дорогъ, но параллельно съ нимъ допускаются отступленія въ видѣ тарифовъ спеціальныхъ, которые открываютъ желѣзнымъ дорогамъ возможность приспособляться къ мѣстнымъ условіямъ и потребностямъ. Но такъ какъ желѣзныя дороги посредствомъ спеціальныхъ тарифовъ могутъ преслѣдовать свои цѣли, а не интересы торговли и промышленности, то изданіе спеціальныхъ тарифовъ должно быть *подчинено* Правительственному и общественному контролю и допускаться лишь въ виду несомнѣнной въ нихъ надобности.

Въ заключеніе остается рассмотретьъ еще одинъ весьма важный вопросъ: необходимо-ли распредѣленіе грузовъ по классамъ, съ назначеніемъ особой провозной платы по каждому классу и какое можетъ быть предложено основаніе для этой классификаціи?

Избѣжать классовъ и принять въ основаніе тарифной системы только вѣсъ, объемъ и разстояніе, проходимое грузами, какъ это предлагаютъ нѣкоторые изслѣдователи представляется рѣшительно невозможнымъ. Подобная система, особенно при громадныхъ пространствахъ Россіи и преобладаніи громоздкихъ малоцѣнныхъ грузовъ, легла-бы тяжелымъ бременемъ на всѣ грузы малоцѣнные, не доставляя особенныхъ выгодъ грузамъ цѣннымъ, легко выносящимъ болѣе дорогую перевозку. Въ основаніе классификаціи должна быть положена, по нашему мнѣнію, цѣнность грузовъ, опредѣляемая для товаровъ привозныхъ, хотя-бы по таможенной оцѣнкѣ, а для товаровъ внутренняго производства по справочнымъ цѣнамъ биржъ и городскихъ управленій.

Вотъ примѣрная классификація такого рода.

К Л А С С Ы.	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
Провозная плата съ пудо-версты.	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{18}$	$\frac{1}{24}$	$\frac{1}{30}$	$\frac{1}{36}$	$\frac{1}{42}$	$\frac{1}{48}$	$\frac{1}{60}$	$\frac{1}{80}$
Цѣнность груза за пудъ . .	свыше 30 р.	руб. 30—20	руб. 20—10	руб. 10—4	руб. 4—2	руб. 2—1 50	р. к. р. 1—50—1	руб. к. 1—50	коп. 50—10	ниже 10 р.

Такая классификація однажды установленная могла-бы оставаться въ теченіи довольно продолжительнаго времени неизмѣнной, и во всякомъ случаѣ измѣненія ея не потребовали-бы особеннаго труда и ломки всего тарифа.

Въ поясненіе вышеизложеннаго необходимо прибавить:

1) При отправкахъ полными вагонами такихъ товаровъ, которыхъ можетъ вмѣститься въ одинъ вагонъ не менѣе 500 пудовъ должно быть допущено пониженіе на одинъ классъ, за исключеніемъ I и X классовъ.

2) Для грузовъ особенно громоздскихъ (порожня бочки, экипажи, вещи, непомѣщающіяся на одной платформѣ и т. п.) и тѣхъ, перевозка которыхъ требуетъ исключитель-

ныхъ условій (животныя) должны быть установлены спеціальныя тарифы.

Предлагаемая система имѣетъ еще и то удобство, что зачисленіе товара въ извѣстный классъ, сообразно его стоимости можетъ служить основаніемъ для опредѣленія отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ въ случаѣ пропажи или порчи груза. Предполагается, конечно, установленіе полной отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, сообразно дѣйствительному убытку, нанесенному отправителямъ, но въ случаѣ невозможности доказать точную цифру такихъ убытковъ вознагражденіе не можетъ быть ниже тарифной оцѣнки товара, сообразно классу, въ который онъ зачисленъ. Взямая за болѣе цѣнные товары болѣе высокую плату, желѣзныя дороги не имѣли-бы никакихъ основаній отказываться и отъ высшаго вознагражденія за такіе грузы.

Предсѣдатель Подкоммисіи *В. Борисовъ.*

Члены: *Н. Хряковъ.*

Д. Пихно

Г. Клукистъ.

А. Льсковъ.

М. Петровскій.

ПРИЛОЖЕНІЕ № 1-й

Къ докладу Подкоммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго
дѣла въ Кіевскомъ районѣ, по вопросу о «тарифахъ».

Сравнительная таблица двухъ спеціальныхъ тарифовъ съ нормальнымъ по перевозкѣ сахарнаго песка.

СТАНЦІИ.	До Граева 803 версты.				Разстояніе.	По внутреннему тарифу за такое же разстояніе съ пуда.
	25 Марта 1879 года.		5 Октября 1879 года.			
	Провозъ за 610 п. въ копѣйкахъ.	Съ пуда.	Провозъ за 610 п. въ копѣйкахъ.	Съ пуда.		
Борщи	130,17	21,34	261,63	42,89	933	45,56
Крутые	127,06	20,83	253,88	41,62	909	44,43
Кодыма	124,93	20,48	248,45	40,73	893	43,67
Попелюхи	122,61	20,10	242,72	39,79	876	42,87
Крыжополь	119,93	19,66	235,89	38,67	856	41,92
Вапнярка	117,06	19,19	228,81	37,51	835	40,93
Юркова	113,95	18,68	221,00	36,23	813	39,89
Рахны	111,87	18,34	215,94	35,40	798	39,18
Ярошенка	109,31	17,92	209,47	34,34	778	38,24
Жмеринка	106,75	17,50	205,02	33,61	759	37,34
Гнивань	103,88	17,03	197,95	32,45	739	36,40
Винница	100,77	16,52	192,03	31,48	716	35,31
Калиновка	97,78	16,21	186,42	30,56	694	34,27
Голендры	95,34	15,63	181,90	29,82	676	33,42
Казатинь	92,66	15,19	176,78	28,98	656	32,48
Бердичевъ	89,42	14,63	170,19	27,90	631	31,30
Ольшанка	84,36	13,83	160,80	27,36	595	29,60
Шепетовка	79,30	13,00	141,22	23,15	517	26,50
Здолбуново	72,29	11,85	128,95	21,14	449	23,95

СТАНЦИИ.	До Граева 803 версты.				Разстояніе.	По внутреннему тарифу за такое же разстояніе съ пуда.
	25 Марта 1879 года.		5 Октября 1879 года.			
	Провозъ за 610 п. въ копейкахъ.	Съ пуда.	Провозъ за 610 п. въ копейкахъ.	Съ пуда.		
Ровно	72,22	11,84	128,95	21,14	438	23,40
Ново-украинская . .	—	—	276,03	45,25	1152	52,70
Плет. Ташлыкъ . .	162,75	26,68	279,87	45,88	1173	53,63
Сербиновцы	109,49	17,90	209,47	34,09	778	38,24
Волковицы	111,87	18,34	215,94	35,40	798	39,18
Деражня	114,74	18,81	222,71	36,51	819	40,18
Богдановцы	117,97	19,34	230,82	37,84	842	41,26
Проскуровъ	119,49	19,54	234,24	38,40	852	41,73
Черный Островъ . .	122,06	20,01	241,01	39,51	873	42,73
Войтовцы	124,81	20,46	248,09	40,67	893	43,67
Волочискъ	127,25	20,86	253,88	41,62	910	44,47
Чернорудка	95,22	15,61	181,35	29,73	675	33,38
Бровки	97,23	15,94	181,35	29,73	690	34,08
Попельня	99,67	16,34	181,35	29,73	708	34,93
Кожанка	102,41	16,74	181,35	29,73	726	35,78
Фастовъ	104,55	17,14	181,35	29,73	743	36,59
Кіевъ I-й	112,61	18,46	181,35	29,73	803	39,42

Date	Description	Debit	Credit
1890			
Jan 1	Balance		100.00
Jan 15	Wages	50.00	
Jan 30	Expenses	20.00	
Feb 15	Income		75.00
Feb 28	Expenses	15.00	
Mar 15	Wages	60.00	
Mar 31	Income		80.00
Apr 15	Expenses	30.00	
Apr 30	Wages	70.00	
May 15	Income		90.00
May 31	Expenses	40.00	
Jun 15	Wages	80.00	
Jun 30	Income		100.00
Jul 15	Expenses	50.00	
Jul 31	Wages	90.00	
Aug 15	Income		110.00
Aug 31	Expenses	60.00	
Sep 15	Wages	100.00	
Sep 30	Income		120.00
Oct 15	Expenses	70.00	
Oct 31	Wages	110.00	
Nov 15	Income		130.00
Nov 30	Expenses	80.00	
Dec 15	Wages	120.00	
Dec 31	Income		140.00
Total		1000.00	1000.00

ПРИЛОЖЕНІЕ № 2-й

Къ докладу Подкоммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго
дѣла въ Кіевскомъ районѣ по вопросу о «тарифахъ».

**Отъ станцій Курско-Кіевской желѣзной дороги для
хлѣбныхъ грузовъ.**

СТАНЦІИ.	Расстояніе въ вер- стахъ до границы.	до ст. Броды чрезъ Кіевъ-Радзивил. съ 25 Февраля 1879 г.		Расстояніе въ вер- стахъ.	до ст. Одесса или Тирас. за- става съ 10 Ав- густа 1879 г.		до Кенигсберга чрезъ Кіевъ-Брестъ -Граево съ 15 Ав- густа 1879 г.		
		Копѣйки.			Копѣйки съ пуда.	Расстояніе въ вер- стахъ до границы.	Рубли за 610 п.	Копѣйки съ пуда.	
		за 100 вндогр.	съ пуда.						
Курскъ . . .	881	121,63	} до ст. Броды до станцій Броды. 6,48 крайцеръ отъ австрійской границы до Прусской границы отъ марокъ отъ Прусской границы до Кенигсберга, 91 германскихъ марокъ	1055	21,61	1246	146,72	} Кенигсберга, 24,05 24,86 24,19 23,25 22,50 21,90 20,87 20,78 19,81	
Дьяконово . . .	857	121,63		19,24	1031	21,61	1222		146,72
Иванино . . .	831	121,63			1005	21,25	1196		146,72
Льговъ . . .	807	123,95		20,32	981	20,72	1172		146,72
Коломитаевка . . .	794	123,95			968	19,50	1159		151,66
Коренево . . .	770	129,08		21,16	944	19,50	1135		151,66
Глушиново . . .	751	129,08			925	18,33	1116		151,66
Новоселки . . .	733	126,88		20,80	907	18,15	1098		151,66
Ворожба . . .	716	124,75		20,45	890	17,75	1081		147,58
Красное . . .	690	119,32		19,56	864	18,24	1055		141,84
Грузское . . .	670	114,74		18,81	844	18,24	1035		137,27
Конотопъ . . .	646	109,25		17,91	820	20,24	1011		133,61
Бахмачъ . . .	620	99,92		16,38	794	20,24	985		127,32
Плески . . .	595	97,66		16	769	20,24	960		126,76
Круты . . .	575	104,07		17,06	749	20,24	940		126,76
Нѣжинъ . . .	557	103,76	17	731	21,29	922	126,76		
Носовка . . .	534	103,76		708	21,92	899	120,84		
Бобровицы . . .	512	98,21	16,10	686	21,92	877	120,84		
Бобрискъ . . .	486	91,56	15	660	21,92	851	120,84		
Бровары . . .	466	86,50	14,18	640	21,83	831	120,84		
Кіевъ I . . .	439	81,92	13,43	—	—	—	—		

Отъ станіи Кіевъ I юго-западной дороги до станцій Привислянской и Прусско-Восточной желѣзныхъ дорогъ съ 20-го Октября 1879 года.

До Люблина 641 верста 20,09 съ пуда.

> Варшавы 804	>	23,27	>	>					
> Илово 921	>	24,70	>	>					
> Дейчъ Эллау до границы 921 вер.		106 р. 20 к. и 66 марокъ	=	17,41	к. съ п.				
> Данцига	>	921	>	>	>	>	101	>	=17,41 > > >
> Неуфарвассера	>	921	>	>	>	>	105	>	=17,41 > > >

ПРИЛОЖЕНІЕ № 3-й

Къ докладу Подкоммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго
дѣла въ Кіевскомъ районѣ, по вопросу о «тарифахъ».

Исключительный (подлинное названіе) Тарифъ Ю. 3.
желѣзной дороги отъ ст. Граево до Кіева (103 вер.)
въ сравненіи съ существующимъ нормальнымъ тари-
фомъ и съ показаніемъ взимаемыхъ таможенныхъ пош-
линъ съ означенныхъ товаровъ.

	Исключительный.			Нормальный вагонами.		Пошлина.	
	За 610 п.		съ пуда.	Классъ.	съ пуда.	Съ пуда	
	Р.	К.	Коп.		К.	Р.	К.
Грузы 1 разряда	131	85	21 $\frac{1}{2}$	—	—	—	—
Непоименованные въ остальныхъ разрядахъ.							
2 разряда	104	37	17 $\frac{4}{10}$	—	—	—	—
Краски и красильн. вещи	—	—	17 $\frac{4}{10}$	I	56	2	—
Экстракты красильн. дерев.	—	—	17 $\frac{4}{10}$	I	56	1	50
Индиго-цѣна отъ 100 до 200 р. пуд.	—	—	17 $\frac{4}{10}$	I	56	3	—
Латунь въ листахъ	—	—	17 $\frac{4}{10}$	I	56	—	60
Мѣдь въ листахъ	—	—	17 $\frac{4}{10}$	I	56	—	60
Олово	—	—	17 $\frac{4}{10}$	I	56	—	20
Машины и земледѣльческія орудія не желѣзныя.	—	—	17 $\frac{4}{10}$	I II	38	—	30
3 разряда	73	88	12 $\frac{4}{10}$	—	—	—	—
Бѣлила свинцовыя	—	—	12 $\frac{4}{10}$	I	56	—	50
Канифоль очищенная	—	—	12 $\frac{4}{10}$	I	56	—	10
Мѣшки изъ холста	—	—	12 $\frac{4}{10}$	II	38	—	—
Холстъ . { Иностраннѣй } { Русскій II }	—	—	12 $\frac{1}{2}$	I	56	—	—
Товары изъ юхты	—	—	12 $\frac{1}{2}$	I	56	—	—

	Исключительный.		Нормальный вагонами.		Пошлина.	
	за 610 п.		съ пуда.		съ пуда.	
	Р.	К.	К.	Классъ.	К.	Р. К.
4 разряда	51	—	8 $\frac{1}{4}$	—	—	—
Асфальдъ и издѣлія	—	—	8 $\frac{1}{4}$	Ш	28 $\frac{1}{2}$	—
Жестъ бѣлая	—	—	8 $\frac{1}{4}$	I	28 $\frac{1}{2}$	—
Квасцы	—	—	8 $\frac{1}{4}$	Ш	56	1 25
Канифоль неочищенная	—	—	8 $\frac{1}{4}$	П	28 $\frac{1}{2}$	— 20
Лѣсъ для столяр. работъ	—	—	8 $\frac{1}{4}$	П	38	— 10
Мраморъ въ кускахъ и плитахъ	—	—	8 $\frac{1}{4}$	—	38	— 5
> > > русский Ла- брадоръ	—	—	8 $\frac{1}{4}$	I	56	— 45
Масло всякаго рода Въ бочгахъ	—	—	8 $\frac{1}{4}$	П	38	1 80
Кокосовое, пальмовое	—	—	8 $\frac{1}{4}$	—	38	— 50
Рисъ	—	—	8 $\frac{1}{4}$	П	38	— 50
Селитра	—	—	8 $\frac{1}{4}$	П	38	2 —
Сѣра	—	—	8 $\frac{1}{4}$	Ш	28 $\frac{1}{3}$	— —
Сода	—	—	8 $\frac{1}{4}$	Ш	28 $\frac{1}{2}$	— 10
Свинець	—	—	8 $\frac{1}{4}$	Ш	28 $\frac{1}{2}$	— 5
Свинцовыя трубы	—	—	8 $\frac{1}{4}$	I	56	— —
Свинцовыя издѣлія	—	—	8 $\frac{1}{4}$	I	56	— 80
Цинкъ	—	—	8 $\frac{1}{4}$	П	38	— 30
Цинковыя издѣлія	—	—	8 $\frac{1}{4}$	I	56	1 —
Чугунная кухонная посуда (мелкая)	—	—	8 $\frac{1}{4}$	I	56	1 —
Ялопокъ	—	—	7 $\frac{8}{10}$	Ш	28 $\frac{1}{2}$	— —
5 разряда	47	72	7 $\frac{8}{10}$	—	—	— —
а) Гвозди желѣзные	—	—	7 $\frac{8}{10}$	Ш	38	1 —

	Исключительный.			Нормальный вагонами.		Пошлина.	
	За 610 п.		съ пуда.	Классъ.	съ пуда	Съ пуда.	
	Р.	К.	К.		К.	Р.	К.
б) Проволока желѣзная	—	—	$7 \frac{8}{10}$	Ш	$28 \frac{1}{2}$	1	50
в) Желѣзо невыдѣланное	—	—	$7 \frac{8}{10}$	Ш	$28 \frac{1}{2}$	—	35
г) Сталь невыдѣланная	—	—	$7 \frac{8}{10}$	Ш	$28 \frac{1}{2}$	—	80
д) Желѣзо листовое	—	—	$7 \frac{8}{10}$	Ш	$28 \frac{1}{2}$	—	50
е) Желѣзные и стальные издѣлія	—	—	$7 \frac{8}{10}$	I	56	—	—
ж) Машинныя части грубыя	—	—	$7 \frac{8}{10}$	Ш	56	—	—
з) Трубы желѣзные	—	—	$7 \frac{8}{10}$	II	38	1	—

Эта таблица показываетъ не только пониженіе тарифовъ, но и перемѣну классификаціи товаровъ.