*К. Я. Загорскій.*

# ОБЗОРЪ

# ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ ТАРИФОВЪ

ФРАНЦІИ, ГЕРМАНІИ и АВСТРО-ВЕНГРІИ

## СРАВНИТЕЛЬНО

СЪ ТАРИФАМИ РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
1910.


ТИПО-ЛИТОГРАФІЯ
ШРЕДЕРА
Санктпетербургъ
Горохов

# Оглавленіе.


*Стр.*

I. Современная постановка вопроса о сравнительной цѣнности желѣзнодорожной перевозки въ различныхъ странахъ . . . . . 1

II. Значеніе данныхъ о средней валовой выручкѣ жел. дорогъ съ единицы перевозки для сужденія о размѣрахъ ихъ тарифовъ . . . . . 9

III. Условія сравненія желѣзнодорожныхъ тарифовъ разныхъ странъ . . . . . 21

IV. А. Тарифы на перевозку грузовъ съ большою скоростью. Франція . . . . . 29

V. Германія . . . . . 40

VI. Австро-Венгрія . . . . . 48

VII. Б. Тарифы на перевозку грузовъ съ малой скоростью. Франція . . . . . 53

Общая характеристика 57. Особенности тарифныхъ схемъ французскихъ и русскихъ жел. дорогъ 84. Дополнительные сборы 100. Тарифы на отдѣльные роды грузовъ 101. Хлѣбъ въ зернѣ 102. Ленъ и пенька 113. Спиртъ 117. Сахаръ 121. Каменный уголь 131. Желѣзная руда 148. Чугунъ 151. Литье желѣзное, стальное и чугунное 155. Лѣсные строительные матеріалы и дрова 158. Хлопчатобумажныя ткани и падѣлія 158.

VIII. Германія . . . . . 160

Общая характеристика тарифной системы и тарифныхъ схемъ 160. Дополнительные сборы 190. Тарифы на перевозку хлѣбныхъ грузовъ 192. Ленъ и пенька 207. Спиртъ 210. Сахаръ 213. Каменный уголь 218. Руда и шлаки 224. Чугунъ не въ дѣлѣ 226. Желѣзо и сталь не въ дѣлѣ 227. Литье чугунное, желѣзное и стальное 229. Лѣсные строительные матеріалы и дрова 229. Мануфактура 232.

IX. Австро-Венгрія . . . . . 223

Общая характеристика тарифной системы и тарифныхъ схемъ 223. Дополнительные сборы 240. Тарифы на перевозку хлѣбныхъ грузовъ 240. Ленъ и пенька 242. Спиртъ и вино хлѣбное 243. Сахаръ 244. Каменный уголь 245. Руда 245. Чугунъ не въ дѣлѣ 246. Мануфактура 247.

X. Заключительныя замѣчанія . . . . . 249

## I.

## Современная постановка вопроса о сравнительной цѣнности желѣзнодорожной перевозки въ различныхъ странахъ.

У насъ издавна установился обычай ссылаться на тѣ или другіе иностранные желѣзнодорожные тарифы (Западной Европы и Сѣверной Америки) для иллюстрированія и даже для доказательства различныхъ мнѣній о чрезмѣрной высотѣ, или, напротивъ того, о чрезмѣрно пониженномъ уровнѣ соотвѣтственныхъ тарифовъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Такъ, уже при второмъ общемъ пересмотрѣ нашихъ хлѣбныхъ тарифовъ, происходившемъ въ 1893 г., находимъ указанія на хлѣбные тарифы во Франціи, Пруссіи и Австріи для доказательства правильности проектированныхъ тогда новыхъ тарифныхъ схемъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ какъ въ отношеніи ихъ внутренняго строя, такъ и размѣра ихъ единичныхъ тарифныхъ ставокъ*). Тоже самое имѣетъ мѣсто и при обсужденіи въ 1896 г. вопроса о пониженіи нашихъ хлѣбныхъ тарифовъ до $^1/_{100}$ коп. съ пуда и версты, равно какъ и при слѣдующемъ общемъ пересмотрѣ ихъ въ 1896—7 году, а также при происходившихъ въ послѣдующее время пересмотрахъ тарифовъ на скотъ, чугунъ, каменный уголь и др., въ особенности же при обоихъ общихъ пересмотрахъ (въ 1893 и 1907 гг.) общаго пассажирскаго тарифа. Однако во всѣхъ этихъ случахъ иностранные тарифы не

*) См. Журналы Тарифнаго Комитета. Вып. III. Спб. 1893. Стр. 32

подвергались сколько-нибудь полному и систематическому изученію. Напротивъ того, обыкновенно, за исключеніемъ развѣ только послѣдняго пересмотра общаго пассажирскаго тарифа и то только до нѣкоторой степени, все дѣло органичивалось случайными и отрывочными свѣдѣніями о нѣкоторыхъ общихъ тарифныхъ схемахъ тѣхъ или иныхъ иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ, безъ всякаго вниманія къ ихъ многочисленнымъ спеціальнымъ и исключительнымъ тарифамъ, имѣющимъ нерѣдко гораздо болѣе важное значеніе для торговли и промышленности, чѣмъ общія схемы, или напротивъ того, дѣлались столь же недостаточныя указанія на нѣкоторыя весьма немногія отдѣльныя тарифныя ставки иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ, дѣйствовавшія въ какихъ-либо спеціальныхъ сообщеніяхъ и отличавшіяся своими исключительно низкими или высокими размѣрами. Такъ было въ особенности при упомянутыхъ обсужденіяхъ нашихъ хлѣбныхъ тарифовъ въ 1896 и 1896—7 гг., когда сторонники возможно большого пониженія этихъ тарифовъ съ чрезвычайной настойчивостью указывали на весьма низкій тарифъ сѣверо-американскихъ желѣзныхъ дорогъ между Чикаго и портами Атлантическаго океана и на этомъ основаніи требовали такого пониженія всѣхъ русскихъ вывозныхъ хлѣбныхъ тарифовъ, при которомъ размѣры ихъ, за исключеніемъ лишь болѣе короткихъ протяженій до 200—300 верстъ, соотвѣтствовали бы средней пудоверстной ставкѣ сказаннаго спеціальнаго сообщенія сѣверо-американскихъ желѣзныхъ дорогъ И противникамъ этого мнѣнія пришлось затратить тогда не мало усилій на доказательство того, что спеціальныя тарифныя ставки отъ Чикаго до Бостона, Нью-Іорка, Филадельфіи и Балтиморы, сложившіяся подъ вліяніемъ многолѣтней ожесточенной борьбы между предпріятіями воднаго транспорта по системѣ Великихъ Озеръ и каналовъ, желѣзными дорогами и четырьмя названными атлантическими портами, отнюдь еще не характеризуютъ всей системы и не исчерпываютъ всей совокупности хлѣбныхъ тарифовъ сѣверо-американскихъ желѣзныхъ дорогъ, выработавшихся вообще подъ опредѣляющимъ вліяніемъ совершенно особыхъ мѣстныхъ, чисто американскихъ географи-

ческихъ, экономическихъ, финансовыхъ и правовыхъ условій желѣзнодорожнаго дѣла.

Нельзя однако не отмѣтить, что какъ въ этомъ послѣднемъ, такъ и въ другихъ упомянутыхъ выше случаяхъ ссылки на иностранные тарифы, при всей своей неполнотѣ, безсистемности, отрывочномъ и случайномъ характерѣ, имѣли далеко не маловажное вліяніе на ходъ обсужденія разматривавшихся вопросовъ. Хотя эти ссылки и имѣли какъ бы лишь значеніе вспомогательнаго средства аргументаціи, но тѣмъ не менѣе въ глазахъ общественнаго мнѣнія и самихъ участвовавшихъ въ разсмотрѣніи вопроса сторонъ всегда предоставляли тѣмъ, кто могъ привести ихъ въ свою пользу, серьезную помощь для подкрѣпленія ихъ мнѣнія о чрезмѣрно высокомъ или чрезмѣрно низкомъ уровнѣ соотвѣтственныхъ тарифныхъ ставокъ, дѣйствующихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. И обусловливалось это тѣмъ обстоятельствомъ, что при всякихъ разсужденіяхъ о размѣрахъ дѣйствующихъ у насъ тарифовъ молчаливо и до сихъ поръ всѣми признается какъ бы безспорнымъ положеніе, что цѣнность желѣзнодорожнаго транспорта въ той или иной странѣ Западной Европы или Америки сама по себѣ можетъ служить наиболѣе правильнымъ и точнымъ мѣриломъ для оцѣнки стоимости этого транспорта у насъ. При такомъ взглядѣ само собою понятно, что простое сопоставленіе нашихъ единичныхъ поверстныхъ тарифныхъ ставокъ съ заграничными пріобрѣтаетъ даже больше значенія, чѣмъ разсмотрѣніе по существу такихъ вопросовъ, какъ вопросы о томъ, могутъ ли взимаемыя у насъ провозныя платы за тѣ или иные грузы сами по себѣ быть признаны справедливыми или нѣтъ, соотвѣтствуютъ ли онѣ или нѣтъ условіямъ и интересамъ русскаго народнаго хозяйства, достаточны ли онѣ для возмѣщенія собственныхъ издержекъ тѣхъ или иныхъ участвующихъ въ перевозкѣ желѣзныхъ дорогъ и т. д. и т. д. Еще въ самое послѣднее время при разсмотрѣніи вопроса о пониженіи тарифа на перевозку марганца по Чіатурской вѣтви Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ едва ли не главную рѣшающую роль сыгралъ тотъ же пріемъ простого механическаго сопоста-

вленія средней единичной тарифной ставки, примѣнявшейся на сказанной вѣтви въ 40 верстъ, со средними же ставками тарифовъ на перевозку марганца отъ рудниковъ на разстояніяхъ: въ Остъ-Индіи 745 верстъ до Бомбея и въ Бразиліи 500—530 верстъ до Ріо-де-Жанейро. Вопросъ о томъ, не оправдываются ли различія этихъ тарифныхъ ставокъ существенными различіями въ природѣ самихъ перевозокъ, а также въ техническихъ и коммерческихъ условіяхъ сказанныхъ различныхъ сообщеній, вовсе не былъ подвергнутъ прямому и всестороннему изслѣдованію. Такія обстоятельства, какъ огромныя различія въ условіяхъ и издержкахъ марганцевой промышленности и всей коммерческой ея обстановки въ трехъ названныхъ раіонахъ (Остъ-Индія, Бразилія, Чіатуры), въ качествѣ самаго марганца, въ разстояніяхъ подвоза руды отъ ея мѣсторожденій до вывозныхъ портовъ и затѣмъ отъ сихъ послѣднихъ до Англіи, въ техническихъ и экономическихъ особенностяхъ желѣзнодорожныхъ путей во всѣхъ упомянутыхъ сообщеніяхъ и т. д, словомъ всѣ эти обстоятельства, которыя не только оправдываютъ, но даже требуютъ установленія соотвѣтственныхъ разницъ въ тарифахъ, остались не выясненными и просто отодвинулись на задній планъ предъ голымъ фактомъ крупной разницы въ единичныхъ поверстныхъ ставкахъ Чіатурскаго тарифа сравнительно съ тарифами другихъ сообщеній.

Изъ сказаннаго видно, что въ нашей тарифной практикѣ давно уже чувствуется настоятельная потребность разобраться въ вопросѣ объ иностранныхъ тарифахъ и объ отношеніи ихъ къ дѣлу тарификаціи на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. А для этого необходимо, во 1-хъ, выяснить дѣйствительные размѣры примѣняемыхъ въ различныхъ странахъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ сравнительно съ тарифами русскихъ желѣзныхъ дорогъ, и во 2-хъ, принциціально обсудить вопросъ о томъ, въ какой мѣрѣ и въ какихъ именно отношеніяхъ тѣ или иныя указанія на размѣры иностранныхъ тарифовъ могутъ имѣть руководящее значеніе для нашей тарифной практики и служить основаніемъ для повышенія или пониженія соотвѣтственныхъ тарифовъ, дѣйствующихъ

на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Въ настоящее время эта потребность стала особенно настоятельной въ виду того, что и самый вопросъ объ относительной высотѣ русскихъ и иностранныхъ тарифовъ поставленъ теперь въ болѣе широкой и общей формѣ, чѣмъ ставился когда-либо прежде. Въ настоящее время дѣло идетъ уже не о сравнительный высотѣ нашихъ и иностранныхъ тарифовъ на тѣ или иные отдѣльные грузы, но вообще о цѣнности желѣзнодорожнаго транспорта у насъ и заграницею, объ общемъ уровнѣ всякаго рода желѣзнодорожныхъ тарифовъ у насъ и въ важнѣйшихъ государствахъ Западной Европы и Сѣверной Америки.

Эта новая болѣе широкая постановка вопроса объ относительной высотѣ русскихъ и иностранныхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ непосредственно вызвана общимъ направленіемъ въ ходѣ нашего желѣзнодорожнаго дѣла и нашей желѣзнодорожной политики въ текущемъ десятилѣтіи. Два обстоятельства оказали здѣсь главнымъ образомъ вліяніе: съ одной стороны возобновленіе съ 1900 года и затѣмъ почти непрерывное возрастаніе дефицитности нашего желѣзнодорожнаго хозяйства, а съ другой — изслѣдованіе причинъ этой дефицитности и изысканіе мѣръ къ ея устраненію. Это ухудшеніе финансоваго положенія нашихъ желѣзныхъ дорогъ обратило на себя вниманіе Государственнаго Совѣта уже въ концѣ 1902 года, причемъ Совѣтъ пришелъ къ заключенію, что въ числѣ причинъ обнаружившейся убыточности желѣзнодорожнаго хозяйства имѣли мѣсто, кромѣ постройки новыхъ бездоходныхъ линій (военно-политическаго и стратегическаго характера), также и другія причины, между прочимъ, „поглощеніе эксплоатаціонными расходами все большей и большей части валового дохода и пониженіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ прямомъ сообщеніи съ отдаленными окраинами и во внутреннемъ сообщеніи, въ интересахъ, въ особенности сельскохозяйственной промышленности“. Высочайше учрежденная вслѣдъ засимъ подъ предсѣдательствомъ д. т. с. А. П. Иващенкова „Особая Комиссія для разсмотрѣнія вопроса о причинахъ обнаружившейся въ послѣдніе годы убыточности желѣзнодорожнаго хозяйства“,

обсудивъ въ частности вопросъ о вліяніи въ этомъ отношеніи пониженія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, пришла, съ своей стороны, къ единогласному заключенію „о необходимости скорѣйшаго пересмотра какъ товарныхъ, такъ и пассажирскаго тарифовъ въ цѣляхъ повышенія ихъ". При этомъ, впрочемъ, Комиссіею было отмѣчено, что пересмотръ этотъ надлежитъ произвести съ большою осторожностью, чтобы не вызвать нежелательныхъ потрясеній въ торговлѣ и промышленности. Но очевидно, что, несмотря на эту ограничительную оговорку, приведенное единогласное заключеніе Комиссіи А. П Иващенкова содержитъ утвержденіе, что тарифы русскихъ желѣзныхъ дорогъ были чрезмѣрно понижены въ предшествовавшее работамъ Комиссіи десятилѣтіе и что одною изъ причинъ убыточности нашего желѣзнодорожнаго хозяйства является именно недостаточная высота дѣйствующихъ у насъ тарифныхъ ставокъ и схемъ.

Указанное возобновленіе съ 1900 года дефицитности нашей рельсовой сѣти обратило на себя вниманіе также Министерства Финансовъ еще раньше, чѣмъ подверглось обсужденію въ Государственномъ Совѣтѣ. Уже въ 1901 году Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ занялся вопросомъ о соотношеніи дѣйствующихъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ среднихъ тарифныхъ ставокъ со средними эксплоатаціонными расходами по перевозкѣ грузовъ, причемъ разъясненіе и детальное изученіе этого вопроса должно было быть направлено къ тому, чтобы получить ближайшія и конкретныя указанія на степень удовлетворительности нашихъ товарныхъ тарифовъ, а также и на тѣ важнѣйшія измѣненія, которыя слѣдовало бы произвести въ этихъ тарифахъ съ цѣлью общаго поднятія доходности нашей рельсовой. Возбужденіе этого вопроса и опасенія Министерства Финансовъ относительно дальнѣйшаго роста убыточности нашего желѣзнодорожнаго хозяйства связывались непосредственно съ фактомъ послѣдовательнаго въ теченіе ряда лѣтъ паденія валовой выручки желѣзныхъ дорогъ съ пуда и версты и одновременнаго съ этимъ повышенія расходовъ, зависящихъ отъ движенія, каковой фактъ впрочемъ подвергся впослѣд-

ствіи подробному разсмотрѣнію и въ Комиссіи А. П. Иващенкова.

Указанные факты и заключенія и обусловили совершившійся въ началѣ текущаго десятилѣтія поворотъ въ направленіи нашей тарифной политики, которая отъ системы покровительства промышленности и торговлѣ путемъ предоставленія тарифныхъ пониженій и льготъ обратилась главнымъ образомъ къ задачамъ улучшенія финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи жел. дорогъ путемъ систематическаго повышенія ихъ тарифовъ во всѣхъ случаяхъ, гдѣ состояніе промышленности и торговли не ставило этому неодолимыхъ препятствій. По мѣрѣ того, какъ это направленіе нашего тарифнаго дѣла все болѣе и болѣе укрѣплялось и принимало болѣе и болѣе широкій характеръ, усиливалась потребность возможно болѣе наглядныхъ и убѣдительныхъ доказательствъ чрезмѣрно низкаго общаго уровня дѣйствующихъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ тарифовъ. И въ этомъ отношеніи, на ряду съ указаніями на ростъ неблагопріятныхъ для казны финансовыхъ результатовъ участія ея въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ и на значительное увеличеніе эксплоатаціонныхъ расходовъ, явилась весьма убѣдительной также ссылка на желѣзнодорожные тарифы Германіи, Франціи и Австро-Венгріи Пользующіеся авторитетомъ глубокихъ знатоковъ желѣзнодорожнаго дѣла, бывшій предсѣдатель Инженернаго Совѣта В. В. Саловъ и предсѣдатель второго департамента Государственнаго Совѣта инженеръ-генералъ Н. П. Петровъ, настойчиво требуя повышенія нашихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, единодушно указываютъ на болѣе высокіе тарифы иностранныхъ дорогъ и на несоразмѣрно низкій уровень ихъ у насъ. Такъ въ своемъ „Изслѣдованіи финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи“ В. В. Саловъ [1]) утверждаетъ, что „какъ бы ни была эта эксплоатація совершенна, мы всетаки не въ состояніи будемъ достигнуть благопріятныхъ въ финансовомъ отношеніи ре-

[1]) Ежемѣсячникъ Отдѣла Статистики и Картографіи Министерства Путей Сообщенія. 1908 г. № 1, стр. 33.

зультатовъ эксплоатаціи, пока не повысимъ, несоразмѣрно нынѣ низкихъ, тарифовъ перевозки по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ и не примемъ мѣръ къ увеличенію состава нашихъ поѣздовъ и лучшей утилизаціи нашего подвижного состава". И далѣе, касаясь вопроса о тарифахъ, онъ высказываетъ, что „низкіе средніе тарифы перевозки по нашей жел.-дорожн. сѣти, въ особенности тарифы пассажирскіе, также ложатся тяжело на нашей желѣзнодорожной эксплоатаціи и составляютъ одну изъ главныхъ причинъ ея убыточности. Приведя затѣмъ сравнительную таблицу средней валовой выручки на каждую 1.000 пассажиро-верстъ и на каждый милліонъ пудо-верстъ на дорогахъ нашихъ и на дорогахъ Англіи, Соединенныхъ Штатовъ Сѣв. Америки, Германіи, Франціи и Австро-Венгріи, В. В. Саловъ приходитъ къ заключенію, что если бы средніе тарифы по нашей сѣти желѣзныхъ дорогъ были повышены до размѣра тарифовъ германскихъ желѣзныхъ дорогъ, а густота движенія и расходы эксплоатаціи остались тѣ же, то средній годовой доходъ нашей сѣти, по разсчету за четырехлѣтіе 1900—1903 г.г., былъ бы на 250 милліоновъ рублей больше того, что выручила наша сѣть въ дѣйствительности за эти годы, и дороги наши приносили бы, вмѣсто убытка, громадную чистую прибыль [1]).

Инженеръ-генералъ Н. П. Петровъ съ своей стороны находитъ, что покрыть дефициты казны въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ одними улучшеніями хозяйства и сбереженіемъ въ расходахъ совершенно невозможно и поэтому признаетъ необходимымъ повышеніе дѣйствующихъ у насъ тарифныхъ нормъ на 7%. Такое повышеніе надо считать, по его мнѣнію, вполнѣ справедливымъ въ виду повышенія заработной платы и увеличенія стоимости топлива, такъ какъ расходы желѣзныхъ дорогъ по этимъ статьямъ поднялись болѣе, чѣмъ на 5% [2]).

„Торгово-Промышленная Газета" [3]) въ цѣломъ рядѣ статей,

---

[1]) Тамъ же, стр. 38.

[2]) Ежемѣсячникъ. 1908 г. № II и III, стр. 138—139.

[3]) Торгово-Промышленная Газета за 1907 г.

посвященныхъ вопросамъ желѣзнодорожнаго хозяйства и напечатанныхъ подъ общимъ заглавіемъ: „Критикамъ бюджета на 1907 г.“, также останавливается на разсматриваемомъ вопросѣ и, на основанін данныхъ о среднемъ доходѣ съ единицы перевозки въ Германіи и въ Россіи, приходитъ къ заключенію, что „средній доходъ съ пудо-версты въ Германіи на 40% выше нашего, а съ пассажиро-версты — на 60%. Засимъ, сопоставивъ съ этими данными средніе эксплоатаціонные расходы, названная газета дѣлаетъ выводъ, что въ Германіи „чрезвычайно высокій грузовой тарифъ даетъ такую громадную прибыль, которая съ избыткомъ покрываетъ убытки по пассажирскому движенію“. Въ концѣ концовъ офиціальный органъ Министерства Финансовъ приходитъ къ общему заключенію, что болѣе скромные, сравнительно съ Германіей, результаты эксплоатаціи дорогъ Европейской Россіи обусловливаются цѣлымъ рядомъ причинъ „но главною изъ нихъ слѣдуетъ считать низкіе товарные, а въ особенности пассажирскіе тарифы“, и что поэтому „во всякомъ случаѣ, основываясь на принципѣ возможно правильнаго вознагражденія за оказываемыя услуги, намъ необходимо въ скорѣйшемъ времени озаботиться повышеніемъ товарныхъ и особенно пассажирскихъ тарифовъ“.

Мнѣніе, что тарифы, дѣйствующіе на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, въ общемъ отличаются низкими размѣрами, высказывается также и въ иностранной литературѣ, напр. извѣстнымъ французскимъ спеціалистомъ по вопросамъ желѣзнодорожнаго хозяйства, проф. Кольсономъ [1]).

## II.

## Значеніе данныхъ о средней валовой выручкѣ желѣзныхъ дорогъ съ единицы перевозки для сужденія о размѣрахъ ихъ тарифовъ.

Изъ сказаннаго выше видно, что въ настоящее время можно признать господствующимъ убѣжденіе въ томъ, что наши

[1]) Colson. Transports et tarifs, 1908, стр. 781.

желѣзнодорожные тарифы, сами по себѣ весьма пониженные, вмѣстѣ съ тѣмъ существенно дешевле тарифовъ Франціи, Германіи и Австро-Венгріи и превышаютъ по своимъ размѣрамъ развѣ только тарифы дорогъ сѣверо-американскихъ. Иногда противъ этого господствующаго мнѣнія высказываются лишь нѣкоторыя робкія сомнѣнія, но не приводится никакихъ положительныхъ и опредѣленныхъ данныхъ противоположнаго свойства, и вслѣдствіе этого приведенное мнѣніе становится еще болѣе незыблемымъ А между тѣмъ на самомъ дѣлѣ означенное господствующее мнѣніе, не смотря на его широкую распространенность и не смотря на то большое значеніе, которое придается факту болѣе низкаго уровня русскихъ тарифовъ сравнительно съ тарифами иностранными, опирается на весьма сомнительныя и шаткія основанія. Какъ видно изъ предыдущаго, мы до сихъ поръ или продолжаемъ довольствоваться ссылками на отдѣльныя тарифныя ставки какихъ-нибудь спеціальныхъ сообщеній для тѣхъ или иныхъ грузовъ, или, что еще хуже, считаемъ весь вопросъ исчерпаннымъ имѣющимися свѣдѣніями о средней валовой выручкѣ желѣзныхъ дорогъ въ различныхъ странахъ съ той или иной единицы перевозки, такъ какъ придаемъ даннымъ этого рода совершенно несвойственное имъ значеніе среднихъ тарифныхъ ставокъ. Такъ, В. В. Саловъ свое сужденіе о болѣе высокомъ уровнѣ иностранныхъ тарифовъ сравнительно съ русскими основываетъ на данныхъ о валовой выручкѣ съ тысячи пассажиро-верстъ и съ милліона пудоверстъ, а Торгово-Промышленная Газета основывается на данныхъ Статистическихъ Сборниковъ Министерства Путей Сообщенія о такой же валовой выручкѣ, получаемой желѣзными дорогами въ различныхъ странахъ съ 1 пассажиро-версты и съ 1 пудоверсты.

Что касается ссылокъ на отдѣльныя ставки спеціальныхъ и исключительныхъ тарифовъ, то само собою понятно, что не только 3—4 ставки этого рода, но даже десятки и сотни ихъ совершенно не могутъ характеризовать общаго уровня всей совокупности тарифовъ, дѣйствующихъ на всей сѣти желѣзныхъ дорогъ какой-либо страны, такъ какъ эти послѣдніе, при-

мѣняясь къ разсчету платъ за перевозку нѣсколькихъ тысячъ наименованій товаровъ въ сообщеніяхъ опять таки между нѣсколькими тысячами станцій сѣти, даютъ въ результатѣ десятки и даже сотни милліоновъ отдѣльныхъ тарифныхъ ставокъ.

Средняя валовая выручка желѣзныхъ дорогъ съ какой-либо единицы перевозки, выведенная изъ данныхъ объ общей суммѣ перевозокъ всѣхъ грузовъ или пассажировъ во всѣхъ сообщеніяхъ, повидимому, можетъ больше характеризовать дѣйствительный размѣръ тарифовъ, примѣняемыхъ на той или другой рельсовой сѣти. Однако ближайшее разсмотрѣніе природы этого рода данныхъ показываетъ, что онѣ имѣютъ очень мало значенія именно въ этомъ отношеніи. Дѣло въ томъ, что на размѣры средней валовой выручки съ единицы перевозки (пудо-версты или пассажиро-версты) оказываетъ вліяніе не только размѣръ самихъ тарифовъ и тарифныхъ схемъ, но также еще и составъ перевозокъ, причемъ вліяніе послѣдняго обусловливается различіями какъ въ относительныхъ количествахъ различныхъ категорій перевозимыхъ грузовъ, такъ и въ относительномъ преобладаніи болѣе отдаленныхъ или болѣе близкихъ протяженій перевозокъ. Преобладаніе въ общей суммѣ перевозокъ тѣхъ массовыхъ и малоцѣнныхъ грузовъ, которые таксируются по низкимъ тарифнымъ схемамъ, равно какъ и дальнихъ пробѣговъ, таксируемыхъ по очень пониженнымъ конечнымъ ставкамъ наращиванія дифференціальныхъ тарифовъ, неизбѣжно понижаютъ среднюю валовую выручку съ единицы перевозки при примѣненіи тѣхъ же самыхъ тарифовъ, которые при иномъ составѣ перевозимыхъ грузовъ и при иныхъ пробѣгахъ, даютъ гораздо болѣе высокую выручку съ данной единицы перевозки. Это вліяніе различнаго состава перевозокъ и различій въ пробѣгахъ на выводъ о средней валовой выручкѣ уже неоднократно отмѣчалось при обсужденіи вопроса о чрезмѣрно пониженномъ уровнѣ нашихъ тарифовъ. Такъ, указанія этого рода имѣются уже въ докладѣ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ по вопросу о вліяніи пониженія тарифовъ на убыточность нашей рельсовой сѣти въ упомянутую выше

Комиссію А. П. Иващенкова, равнымъ образомъ какъ и въ журналѣ самой Комиссіи. Въ свою очередь и Торгово-Промышленная Газета отмѣчаетъ вліяніе указанныхъ обстоятельствъ. Но вслѣдствіе ли недостаточной опредѣлительности всѣхъ этихъ указаній или по какимъ-либо другимъ причинамъ, сопоставленіе данныхъ о среднемъ валовомъ доходѣ желѣзныхъ дорогъ съ единицы перевозки въ различныхъ странахъ продолжаетъ, какъ мы видѣли, и до сихъ поръ служить не только главнымъ, но даже единственнымъ основаніемъ господствующаго убѣжденія относительно болѣе низкихъ, сравнительно съ другими странами, размѣровъ дѣйствующихъ у насъ тарифовъ. Въ виду этого мы находимъ необходимымъ коснуться еще разъ того же вопроса, чтобы съ своей стороны выяснить совершенную непригодность данныхъ о среднемъ валовомъ доходѣ для сужденія о размѣрахъ тарифовъ, которые дѣйствуютъ на самомъ дѣлѣ. При этомъ мы будемъ оперировать, въ отличіе отъ предыдущихъ попытокъ этого рода, по возможности съ помощью не гипотетическихъ предположеній, но съ дѣйствительными данными о тарифахъ и перевозкахъ.

Прежде всего остановимся на вліяніи протяженій перевозокъ.

Какъ извѣстно, по выработанной у насъ съ 1893 года системѣ хлѣбныхъ тарифовъ были установлены на перевозку хлѣбныхъ грузовъ двѣ категоріи тарифныхъ схемъ: 1) для сообщеній вывозныхъ, т. е. собственно въ сообщеніяхъ до портовъ Балтійскаго, Чернаго и Азовскаго морей, а также до пограничныхъ станцій западной сухопутной границы и 2) для внутреннихъ перевозокъ. При этомъ вывозныя схемы установлены были для извѣстныхъ разстояній въ повышенномъ размѣрѣ противъ внутреннихъ тарифныхъ формулъ. Разница эта для тѣхъ хлѣбныхъ грузовъ и для того періода времени, къ которымъ относится нижеслѣдующая таблица, составляла для хлѣба въ зернѣ и для перемолочныхъ продуктовъ до $28^0/_0$ на разстояніяхъ около 200 верстъ и затѣмъ, постепенно понижаясь, исчезала на протяженіяхъ въ 540 верстъ и болѣе, такъ что перевозка на этихъ разстояніяхъ какъ въ вывоз-

ныхъ, такъ и во внутреннихъ сообщеніяхъ совершалась за одни и тѣ же платы. При этомъ какъ схема вывозная, такъ и внутренняя примѣнялись, каждая къ перевозкамъ въ соотвѣтственныхъ сообщеніяхъ, одинаково къ пшеницѣ, ржи, овсу, ячменю и перемолочнымъ продуктамъ. Что касается отбросовъ мукомольнаго и маслобойнаго производствъ (отруби и выжимки), то къ перевозкѣ ихъ въ вывозныхъ сообщеніяхъ примѣнялась общая вывозная схема для хлѣба въ зернѣ, перевозка же во внутреннихъ сообщеніяхъ таксировалась, начиная съ первой же версты, по $^1/_{60}$ коп. съ пуда и версты вмѣсто $^1/_{25}$ к. по вывозной схемѣ, что составляетъ разницу въ 59%; засимъ эта разница, начиная со 180 в., постепенно понижалась, достигая на 1056 в. только 10% въ пользу внутреннихъ перевозокъ и сохраняясь въ этомъ размѣрѣ на всѣхъ дальнѣйшихъ разстояніяхъ.

Такова въ общихъ чертахъ система нашихъ хлѣбныхъ тарифовъ и соотношеніе между тарифами на перевозку различныхъ родовъ хлѣбныхъ грузовъ, существовавшее въ періодъ времени съ 1897 по 1 января 1907 г. Между тѣмъ, какъ можно видѣть изъ разработанныхъ къ общему пересмотру хлѣбныхъ тарифовъ въ 1904 г. подробныхъ статистическихъ матеріаловъ по хлѣбнымъ перевозкамъ, среднія выручки съ пуда и версты (такъ наз. „среднія тарифныя ставки“) по различнымъ категоріямъ хлѣбныхъ грузовъ въ различныхъ сообщеніяхъ представляютъ совершенно иную картину по своей сравнительной величинѣ.

Въ нижеслѣдующихъ таблицахъ приведены данныя о среднемъ валовомъ доходѣ съ пуда и версты и среднихъ пробѣгахъ различныхъ родовъ хлѣбныхъ грузовъ за періодъ времени съ 1898 по 1902 годъ.

| | Пшеница. | | Рожь. | | Овесъ. | | Ячмень. | | Мука. | | Отруби. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Съ п. и в. коп. | Средній пробѣгъ, вер. | Съ п. и в. коп | Средній пробѣгъ вер | Съ п. и в коп. | Средній пробѣгъ вер | Съ п. и в. коп. | Средній пробѣгъ вер. | Съ п. и в. коп | Средній пробѣгъ вер. | Съ п. и в. коп. | Средній пробѣгъ вер. |
| I. Въ вывозныхъ сообщеніяхъ. | | | | | | | | | | | | |
| 1898 г. | 1/59 | 909 | 1/61 | 1128 | 1/52 | 816 | 1/42 | 337 | 1/56 | 1016 | 1/58 | 1032 |
| 1899 » | 1/46 | 454 | 1/56 | 975 | 1/56 | 1037 | 1/43 | 439 | 1/56 | 1018 | 1/59 | 1093 |
| 1900 » | 1/60 | 904 | 1/58 | 1071 | 1/58 | 1155 | 1/42 | 398 | 1/57 | 1050 | 1/61 | 1217 |
| 1901 » | 1/48 | 495 | 1/54 | 776 | 1/50 | 966 | 1/37 | 310 | 1/57 | 1031 | 1/59 | 1010 |
| 1902 » | 1/36 | 303 | 1/49 | 638 | 1/56 | 1027 | 1/42 | 407 | 1/57 | 1048 | 1/57 | 956 |
| II. Во внутреннихъ сообщеніяхъ. | | | | | | | | | | | | |
| 1898 г. | 1/47 | 369 | 1/44 | 428 | 1/48 | 531 | 1/49 | 499 | 1/50 | 592 | 1/61 | 308 |
| 1899 » | 1/45 | 339 | 1/43 | 400 | 1/49 | 528 | 1/48 | 422 | 1/49 | 570 | 1/62 | 322 |
| 1900 » | 1/4- | 361 | 1/52 | 463 | 1/49 | 492 | 1/49 | 487 | 1/50 | 596 | 1/63 | 366 |
| 1901 » | 1/45 | 343 | 1/54 | 597 | 1/52 | 507 | 1/49 | 479 | 1/51 | 617 | 1/61 | 333 |
| 1902 » | 1/45 | 337 | 1/53 | 633 | 1/46 | 438 | 1/51 | 558 | 1/51 | 649 | 1/62 | 375 |

Эти таблицы наглядно показываютъ, какое огромное вліяніе оказываютъ средніе пробѣги на выводы о среднемъ валовомъ доходѣ желѣзныхъ дорогъ. Такъ напр., въ 1902 г. при примѣненіи одной и той же тарифной схемы къ пшеницѣ, ржи и овсу наши желѣзныя дороги получили отъ перевозки этихъ грузовъ въ вывозныхъ сообщеніяхъ весьма различныя средніе выручки съ пуда и версты, а именно: по пшеницѣ 1/36 коп., по ржи 1/49 к. и по овсу только 1/56 к. И конечно было бы совершенно ошибочно заключать на основаніи этихъ данныхъ, будто въ 1902 г. у насъ дѣйствовали для ржи и овса тарифы болѣе низкіе, чѣмъ для пшеницы. А между тѣмъ разница между приведенными ставками еще болѣе значительна, чѣмъ разница между средними выручками съ пуда

и версты на дорогахъ русскихъ и германскихъ. Такъ по Статистическому Сборнику Министерства П. С. [1]) валовая выручка по товарному движенію на 1 пудо-версту составляла въ:

| | Россіи. | Германіи. | Разница. |
|---|---|---|---|
| 1902 | $^1/_{46}$ | $^1/_{35}$ | $^1/_{140}$ |
| 1903 | $^1/_{46}$ | $^1/_{34}$ | $^1/_{130}$ |
| 1904 | $^1/_{47}$ | $^1/_{34}$ | $^1/_{123}$ |

Между тѣмъ выше приведенныя ставки на рожь и на овесъ даютъ сравнительно съ пшеницею разницы въ $^1/_{135}$ и $^1/_{100}$, т. е. большею частью болѣе значительныя, чѣмъ разница между ставками, выручаемыми въ Германіи и Россіи.

Однако на самомъ дѣлѣ разница между средними валовыми выручками на желѣзныхъ дорогахъ Германіи и Россіи собственно по коммерческому движенію менѣе значительна, чѣмъ показана въ приведенной табличкѣ на основаніи данныхъ сборника М. П. С Дѣло въ томъ, что эти данныя относятся ко всему товарному или вѣрнѣе грузовому движенію въ отличіе отъ пассажирскаго, т. е. со включеніемъ воинскихъ и служебныхъ перевозокъ. Само собою понятно, что послѣднія ни въ какомъ случаѣ не могутъ характеризовать коммерческихъ тарифовъ, которые только и представляютъ интересъ для настоящей работы. Если выдѣлить воинскія и служебныя перевозки, которыя въ Германіи [2]) совершаются по значительно болѣе высокимъ ставкамъ, чѣмъ у насъ, то средняя валовая выручка съ 1 пуда и версты по различнымъ категоріямъ движенія на нашей и германской рельсовой сѣти выразится въ слѣдующихъ цифрахъ:

---

[1]) Выпускъ 89-ый, стр. LXXXIV.

[2]) Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands nach den Angaben der Eisenbahnverwaltungen. B. XXVII. Rechnungsjahr 1906.

| | Коммерческое движеніе. | | | Воинскіе грузы. | | Служебныя перевозки. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Россія. | Германія. | Разница. | Россія. | Германія. | Россія. | Германія. |
| 1901 | 1/42 | 1/34 | 1/178 | 1/37 | 1/19 | 1/136 | 1/86 |
| 1903 | 1/42 | 1/34 | 1/178 | 1/52 | 1/19 | 1/129 | 1/87 |
| 1904 | 1/44 | 1/34 | 1/149 | 1/213 | 1/19 | 1/122 | 1/89 |
| 1905 | 1/40 | 1/31 | 1/221 | 1/36 | 1/18 | 1/125 | 1/89 |

Какъ видно изъ этой таблицы, разницы между средними ставками съ пуда и версты у насъ и въ Германіи по коммерческому движенію составляютъ всего отъ 1/149 до 1/221 коп., т е. значительно менѣе тѣхъ разницъ въ среднихъ пудоверстныхъ ставкахъ выручки, которыя получались у насъ по различнымъ категоріямъ хлѣбныхъ грузовъ, именно въ 1/135 и 1/100 коп., при дѣйствіи однихъ и тѣхъ тарифовъ для ихъ перевозки.

Но въ зависимости отъ различной длины пробѣговъ могутъ получаться болѣе высокія ставки не только при дѣйствіи однихъ и тѣхъ же тарифовъ, но даже при примѣненіи болѣе низкихъ тарифовъ, рельефный примѣръ чего даютъ тѣ же хлѣбные тарифы. Какъ объяснено выше, наши внутренніе хлѣбные тарифы ниже вывозныхъ на разстояніяхъ до 540 верстъ, причемъ разница между тѣми и другими на разстояніяхъ до 200 верстъ достигаетъ приблизительно 30%. Между тѣмъ средняя валовая выручка съ пуда и версты по всей совокупности хлѣбныхъ перевозокъ опредѣлилась:

| | Во внутр. сообщеніяхъ | Средній пробѣгъ | Въ вывозн. сообщеніяхъ | Средній пробѣгъ |
|---|---|---|---|---|
| | коп. | версты. | коп. | версты. |
| Въ 1898 г. . | 1/49 | 487 | 1/57 | 867 |
| » 1899 » . . | 1/48 | 460 | 1/54 | 824 |
| » 1900 » . . | 1/49 | 485 | 1/58 | 1019 |
| » 1901 » . . | 1/50 | 505 | 1/54 | 761 |
| » 1902 » . . | 1/50 | 504 | 1/50 | 665 |

Такимъ образомъ даже при болѣе высокомъ уровнѣ вывозныхъ тарифовъ средній валовой доходъ съ 1 п. и в. получается въ нѣкоторые годы, напр. въ 1900 г., существенно меньшій, чѣмъ отъ болѣе низкихъ внутреннихъ тарифовъ.

Выше приведенныхъ данныхъ, помимо всѣхъ другихъ соображеній, уже вполнѣ достаточно для того, чтобы совершенно отвергнуть всякое значеніе общихъ выводовъ о среднемъ валовомъ доходѣ съ единицы перевозки какъ объ основѣ для сужденія о дѣйствительныхъ относительныхъ размѣрахъ тарифовъ, примѣняемыхъ на различныхъ рельсовыхъ путяхъ. Вліяніе длины пробѣговъ настолько значительно въ этомъ отношеніи, что совершенно парализуетъ вліяніе самихъ тарифовъ.

Но, кромѣ относительной длины пробѣговъ, огромное вліяніе на средніе выводы о валовой выручкѣ съ пуда и версты оказываетъ также составъ перевозокъ, т. е. относительное преобладаніе перевозокъ массовыхъ малоцѣнныхъ грузовъ, пользующихся низкими тарифами, сравнительно съ дорогими первоклассными грузами, таксируемыми по высокимъ тарифнымъ ставкамъ. Мы не будемъ останавливаться на теоретическихъ доказательствахъ этого положенія, такъ какъ они приводились уже неоднократно, хотя бы въ указанныхъ выше докладѣ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ Комиссіи А. П. Иващенкова, въ журналѣ этой Комиссіи (см. изд. департамента жел.-дор. дѣлъ, стр. 59—60) и въ статьяхъ Торгово-Промышленной Газеты. Статистическія же данныя о фактически исполненныхъ перевозкахъ на рельсовыхъ сѣтяхъ различныхъ обществъ или различныхъ странъ не могутъ показать вліянія состава перевозокъ самого по себѣ, такъ какъ эти данныя неизбѣжно будутъ одновременно отражать на себѣ и вліяніе другого фактора—длины пробѣговъ. Поэтому сопоставленія данныхъ этого рода не могутъ имѣть такого отчетливаго и безспорнаго значенія, какъ сопоставленіе выше приведенныхъ данныхъ относительно вліянія длины пробѣговъ.

Весьма интересное въ этомъ отношеніи сравненіе герман-

скихъ и французскихъ тарифовъ дѣлаетъ C. Colson [1]) Средняя ставка для товаровъ съ тонны и километра, по его опредѣленію, въ Германіи на 4% ниже, чѣмъ во Франціи, но въ общей суммѣ перевозокъ каменный уголь, по количеству исполненныхъ тонно-километровъ, составляетъ въ первой 41%, тогда какъ во второй только 24%; кромѣ того, руда, свекла равнымъ образомъ занимаютъ больше мѣста. Чтобы опредѣлить вліяніе одного только каменнаго угля. Кольсонъ дѣлаетъ слѣдующее сопоставленіе данныхъ за 1906 г. о перевозкахъ, выручкѣ и среднихъ тарифныхъ ставкахъ на дорогахъ общаго значенія во Франціи и на сѣти прусскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ:

| Перевозки | | Тонно-километры (милліоновъ.) | Выручка (франки) (милліоновъ.) | Средня ставка (сант.) |
|---|---|---|---|---|
| Франція | Уголь . . . . | 4.378 | 140 | 3,20 |
| | Прочіе грузы мал. скорости . . | 14.103 | 697 | 4,95 |
| | Итого . . . | 18.481 | 837 | 4,53 |
| Пруссія | Уголь . . . | 13 175 | 337 | 3,20 |
| | Прочіе грузы мал скорости . . . | 19.184 | 773 | 5,04 |
| | Итого . | 32.359 | 1.110 | 4,29 |

Такимъ образомъ Пруссія, получая сравнительно съ Франціей, среднія ставки съ тонны и километры одинаковыя съ каменнаго угля, и значительно болѣе высокія съ прочихъ грузовъ малой скорости, тѣмъ не менѣе въ концѣ концовъ имѣетъ общую среднюю выручку по всѣмъ перевозкамъ ниже, чѣмъ французскія дороги общаго значенія. И объясняется это тѣмъ обстоятельствомъ, что въ общей суммѣ исполненныхъ въ обѣихъ странахъ тонно-километровъ перевозки каменнаго угля составили въ Пруссіи, какъ выше сказано, относительно гораздо большую долю, чѣмъ во Франціи.

[1]) Transports et tarift. 3 édition. Paris. 1908. Стр. 761.

Выдѣлить вліяніе длины пробѣговъ на средній размѣръ провозной платы, выручаемой съ какой-либо данной вѣсовой единицы, возможно лишь чисто гипотетически, предположивъ, что всѣ категоріи грузовъ, какъ высокой цѣнности, такъ и мало малоцѣнные имѣютъ одинаковые пробѣги, чего, конечно, въ дѣйствительности не бываетъ. Изъ нижеслѣдующихъ гипотетическихъ примѣровъ этого рода можно видѣть, какъ чувствительна выручаемая средняя провозная плата ко всякимъ измѣненіямъ въ составѣ перевозокъ

| | Средняя выручка отъ одной перевозки | Количество перевозокъ. | Всего выручено |
|---|---|---|---|
| | копѣекъ. | | копѣекъ. |
| I. | | | |
| Дорогіе грузы . . . | 20 | 40 | 800 |
| Дешевые » . . . | 5 | 60 | 300 |
| Итого . . | 11 | 100 | 1.100 |
| II. | | | |
| Дорогіе грузы . . . . | 20 | 35 | 700 |
| Дешевые » . . . | 5 | 65 | 325 |
| Итого . . | 10,25 | 100 | 1.025 |
| III. | | | |
| Дорогіе грузы . . . . | 20 | 30 | 600 |
| Дешевые » . . . | 5 | 70 | 350 |
| Итого | 9,50 | 100 | 950 |
| IV. | | | |
| Дорогіе грузы . . | 22 | 30 | 660 |
| Дешевые » . . . . | 5,5 | 70 | 385 |
| Итого . | 10,45 | 100 | 1.045 |

Въ первыхъ трехъ примѣрахъ приняты совершенно одинаковые тарифы при одинаковыхъ пробѣгахъ, и на этихъ примѣрахъ легко видѣть, какъ даже небольшія сравнительно измѣненія въ составѣ перевозокъ неизбѣжно сопровождаются послѣдовательнымъ пониженіемъ средней выручки съ каждой отдѣльной перевозки. Сопоставленіе IV примѣра съ I показываетъ, что даже при повышеніи тарифовъ на 10%, именно съ 20 коп. до 22 коп. и съ 5 к. до 5,5 к., средняя выручка съ одной перевозки все-таки падаетъ, если одновременно съ этимъ въ общей суммѣ перевозокъ растетъ участіе грузовъ малоцѣнныхъ, перевозимыхъ по низкимъ тарифамъ.

Такимъ образомъ средняя выручка съ единицы перевозки находится въ такой большой зависимости отъ длины пробѣговъ и отъ состава перевозокъ, что сама по себѣ не можетъ имѣть рѣшительно никакого значенія для характеристики тарифовъ. При болѣе длинныхъ протяженіяхъ перевозки и при болѣе значительномъ преобладаніи въ составѣ перевозокъ малоцѣнныхъ грузовъ на одной рельсовой сѣти сравнительно съ какою-либо другой средняя выручка съ пуда и версты оказывается ниже не только при одинаковыхъ, но даже и при болѣе высокихъ тарифахъ. Послѣ всего, изложеннаго выше, это не должно представлять ничего неожиданнаго и не можетъ вызывать никакихъ недоумѣній. Всякое желѣзнодорожное предпріятіе, а въ особенности вся рельсовая сѣть цѣлой страны производитъ въ теченіе года огромное количество самыхъ разнообразныхъ транспортныхъ услугъ, различающихся другъ отъ друга по скорости перевозки, по природѣ перевозимыхъ объектовъ (пассажиры и множество разнообразныхъ товаровъ), по типу подвижного состава, по величинѣ предъявляемыхъ къ перевозкѣ партій товаровъ, по разстояніямъ перевозки, по особенностямъ отдѣльныхъ сообщеній между тысячами отдѣльныхъ станцій сѣти, наконецъ, по цѣлому ряду всѣхъ прочихъ условій перевозки. Соотвѣтственно съ этой огромной массой разнообразныхъ услугъ жел. дорогъ, ихъ тарифы и тарифныя схемы даютъ безконечное множество самыхъ разнообразныхъ цѣнъ на всѣ отдѣльныя операціи и услуги. Очевидно, что для того, что-

бы выяснить сравнительный размѣръ тарифовъ, дѣйствующихъ на различныхъ рельсовыхъ сѣтяхъ, необходимо непосредственно сопоставить сказанныя цѣны на совершенно или хотя бы приблизительно однородныя категоріи транспортныхъ услугъ на этихъ рельсовыхъ сѣтяхъ. Средняя же выручка съ единицы перевозки, получаемая въ концѣ концовъ на каждой сѣти въ результатѣ годового операціоннаго періода, представляетъ выводъ изъ такого множества разнообразныхъ данныхъ, что можетъ служить лишь для выясненія общаго характера коммерческой дѣятельности и коммерческой доходности каждой сѣти, но вовсе не указываетъ на дѣйствительные размѣры примѣняемыхъ тарифовъ, т. е. тѣхъ цѣнъ, которыя взимаются на различныхъ желѣзныхъ дорогахъ за отдѣльныя оказываемыя ими транспортныя услуги. Преобладающій характеръ дѣятельности данной жел. дороги, т. е. свойство и цѣнность оказываемыхъ ею услугъ, равно какъ и средняя выручка ея съ единицы перевозки опредѣляются общимъ характеромъ производительности и потребленія обслуживаемаго дорогою раіона. Тарифы же, т. е. цѣны за отдѣльныя желѣзнодорожныя услуги, назначаются самою желѣзною дорогою въ зависимости отъ собственныхъ издержекъ перевозки и отъ соображеній о возможности путемъ тарифныхъ мѣръ достигнуть развитія движенія на собственныхъ линіяхъ.

## III.

## Условія сравненія желѣзнодорожныхъ тарифовъ различныхъ странъ.

Изложенныя выше соображенія убѣждаютъ, что для правильнаго сужденія о сравнительной стоимости желѣзнодорожнаго транспорта въ различныхъ странахъ, необходимо, не ограничиваясь какими-либо средними данными о валовой выручкѣ съ единицы перевозки, обратиться непосредственно къ обзору и сопоставленію тарифовъ желѣзныхъ дорогъ тѣхъ странъ, которыя мы желаемъ сравнить. Приступая къ такому

обзору и сопоставленію, нельзя однако не замѣтить, что систематическое и достаточно полное сравненіе тарифовъ сколько-нибудь значительныхъ рельсовыхъ сѣтей, обладающихъ разнообразнымъ движеніемъ, представляетъ немаловажныя затрудненія и требуетъ весьма большихъ вычислительныхъ работъ. Дѣло въ томъ, что несмотря на давнишнія и постоянныя стремленія желѣзныхъ дорогъ къ возможно большему упрощенію своихъ тарифовъ, дѣйствующія въ настоящее время системы желѣзнодорожныхъ тарифовъ почти во всѣхъ странахъ по самому существу дѣла необходимо отличаются большимъ разнообразіемъ и сложностью. Чѣмъ болѣе какая-либо страна представляетъ разнообразія въ отношеніи массы производимыхъ и потребляемыхъ въ ней продуктовъ, въ отношеніи географическихъ, экономическихъ, этнографическихъ и иныхъ особенностей различныхъ раіоновъ, въ отношеніи техническихъ и финансовыхъ особенностей желѣзнодорожныхъ и другихъ видовъ обслуживающихъ страну путей сообщенія и т. д. и т. д., тѣмъ больше многообразія и различій представляютъ дѣйствующіе въ ней тарифы. Интересы какъ самихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и всего народнаго хозяйства настоятельно требуютъ, чтобы дѣйствующая въ каждой странѣ система тарифовъ была по возможности приспособлена ко всей совокупности выше сказанныхъ условій и особенностей. Къ дѣйствію этихъ условій присоединяется еще вліяніе различій въ общемъ строѣ различныхъ государствъ и степени ихъ вмѣшательства въ экономическую жизнь, различій въ правовыхъ и финансовыхъ отношеніяхъ государственной власти къ желѣзнымъ дорогамъ, различій въ общей экономической политикѣ и способахъ воздѣйствія на ходъ народнаго хозяйства, въ степени экономическаго и культурнаго развитія населенія. Вліяніе этихъ обстоятельствъ приводитъ къ тому, что система желѣзнодорожныхъ тарифовъ каждой отдѣльной страны, отличаясь сама по себѣ большой сложностью и разнообразіемъ, вмѣстѣ съ тѣмъ всегда представляетъ существенныя особенности и различія отъ тарифовъ другихъ странъ, какъ по своимъ составнымъ элементамъ, такъ и въ отношеніи размѣра тарифныхъ

ставокъ за однородныя услуги и операціи желѣзныхъ дорогъ. Тѣ коренящіеся въ природѣ перевозимыхъ объектовъ, въ условіяхъ совершенія перевозки и въ особенностяхъ отдѣльныхъ сообщеній мотивы и обстоятельства, на которыхъ вообще базируется повсюду желѣзнодорожная тарификація и опредѣляются цѣны перевозки, въ каждой странѣ учитываются далеко не одинаковымъ образомъ. Нѣкоторыя изъ нихъ, напр. сроки доставки, ограниченіе отвѣтственности и т. п., иногда даже вовсе или отчасти устраняются какъ факторъ, вліяющій на различіе въ тарифныхъ ставкахъ. Наконецъ, желѣзнодорожный транспортъ самъ по себѣ отнюдь не является чѣмъ-либо однороднымъ въ различныхъ странахъ, но въ каждой изъ нихъ представляетъ въ зависимости отъ преобладающаго характера грузовъ, отъ скорости перевозки, рода подвижного состава, количествъ отправокъ (нормъ погрузки), отвѣтственности жел. дорогъ и т. п., весьма существенныя особенности. Естественно поэтому, что каждая страна имѣетъ свою систему тарифныхъ классовъ (нормальныхъ, спеціальныхъ и исключительныхъ), которые различаются не только по числу и размѣрамъ тарифныхъ ставокъ, но также и по своему содержанію, т. е. по тѣмъ перевозкамъ и товарамъ, которые распредѣлены между этими классами въ каждой странѣ. Въ виду этого простое сравненіе дѣйствующихъ въ различныхъ странахъ тарифныхъ схемъ и формулъ, соотвѣтствующихъ отдѣльнымъ тарифнымъ классамъ, совершенно не можетъ характеризовать дѣйствительной относительной стоимости желѣзнодорожнаго транспорта въ этихъ странахъ для его населенія и для различныхъ отраслей торговли и промышленности. Такое сравненіе представляетъ, конечно, большой интересъ съ точки зрѣнія изученія тарифной техники, а также можетъ служить, какъ будетъ указано ниже, для выясненія нѣкоторыхъ общихъ условій работы желѣзныхъ дорогъ въ различныхъ странахъ. Но для дѣйствительнаго выясненія вопроса о сравнительной цѣнности желѣзнодорожнаго провоза необходимо не огульное сопоставленіе тарифныхъ схемъ и формулъ по цѣлымъ классамъ, обнимающимъ весьма разнообразныя и далеко не одно-

родныя въ различныхъ странахъ группы товаровъ, но детальное сравненіе провозныхъ платъ для отдѣльныхъ тождественныхъ въ различныхъ странахъ наименованій товаровъ, къ перевозкѣ которыхъ эти схемы примѣняются. Соединеніе, въ видахъ удобствъ сравненія, нѣсколькихъ наименованій товаровъ въ общія группы, оказывается вслѣдствіе большого разнообразія тарифныхъ классификацій и номенклатуръ въ различныхъ странахъ, возможнымъ лишь въ очень малой мѣрѣ: въ каждую такую группу удается включить относительно лишь весьма незначительное число наименованій. А между тѣмъ общее число наименованій товаровъ, перевозимыхъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, достигаетъ примѣрно 4500. Поэтому полное сравненіе нашихъ тарифовъ съ иностранными потребовало бы огромнаго трудно обозрѣваемаго числа таблицъ, для составленія которыхъ понадобилось бы затратить слишкомъ много труда, какъ по пріисканію и выборкѣ соотвѣтственныхъ тарифовъ, такъ и въ особенности по чисто вычислительнымъ работамъ по переводу иностранныхъ мѣръ протяженія, вѣса и валюты въ русскія, причемъ во многихъ случаяхъ, при относительной незначительности отдѣльныхъ грузовъ, затрата такого труда едва-ли оправдалась бы значеніемъ полученныхъ выводовъ для общей характеристики всей системы тарифовъ. Въ виду этого, въ предлагаемомъ изслѣдованіи было признано возможнымъ ограничиться сравненіемъ тарифовъ лишь на важнѣйшіе грузы, которые по количеству перевозокъ или по своему назначенію имѣютъ дѣйствительно существенное значеніе въ экономической жизни и дѣятельности страны.

Что же касается тѣхъ странъ, съ тарифомъ которыхъ сравниваются тарифы нашихъ желѣзныхъ дорогъ, то пришлось ограничиться лишь Германіей, Франціей и Австро-Венгріей. Сравненіе же нашихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ съ тарифами, дѣйствующими на желѣзныхъ дорогахъ Англіи и Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки не можетъ быть произведено сколько-нибудь полнымъ и систематическимъ образомъ. Кромѣ всѣхъ выше указанныхъ затрудненій въ этомъ отношеніи, такое сравненіе въ чрезвы-

чайной степени осложняется и даже прямо становится невозможнымъ вслѣдствіе совершенно особеннаго характера тарифнаго дѣла въ обѣихъ названныхъ странахъ. Прежде всего слѣдуетъ замѣтить, что какъ въ Англіи, такъ и въ Соединенныхъ Штатахъ желѣзнодорожные тарифы устанавливаются не въ видѣ схемъ или формулъ, по которымъ провозныя платы разсчитываются одинаково во всѣхъ или, по крайней мѣрѣ, въ значительномъ числѣ сообщеній рельсовой сѣти, пропорціонально разстояніямъ, какъ это практикуется повсюду на континентѣ Европы и у насъ, но почти исключительно въ видѣ отдѣльныхъ табличныхъ ставокъ, представляющихъ готовые общіе итоги провозныхъ платъ для каждаго даннаго товара или опредѣленной группы ихъ при отправкахъ въ сообщеніи между двумя станціями, состоящими въ прямой корреспонденціи между собою. При этомъ размѣры отдѣльныхъ табличныхъ ставокъ опредѣляются не по какому-либо общему способу для цѣлой болѣе или менѣе значительной группы станцій на основаніи какой-либо формулы или схемы, но устанавливаются въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ (т. е. для каждыхъ двухъ станцій), независимо отъ разстоянія перевозки, по всей совокупности обстоятельствъ, имѣющихъ мѣсто именно для даннаго конкретнаго сообщенія въ силу свойственныхъ ему особенныхъ условій и издержекъ самого желѣзнодорожнаго транспорта, торговли, производства и потребленія соотвѣтственныхъ продуктовъ. Поэтому, чтобы сдѣлать сколько-нибудь полное и систематическое сравненіе нашихъ тарифовъ съ американскими и съ англійскими, слѣдовало бы сотни тысячъ и даже милліоны табличныхъ ставокъ, дѣйствующихъ въ Англіи и въ Соединенныхъ Штатахъ между каждыми двумя данными желѣзнодорожными станціями, сопоставить съ провозными платами, получающимися по нашимъ тарифнымъ схемамъ для перевозки тѣхъ же грузовъ на соотвѣтственныхъ разстояніяхъ. Практически такое сопоставленіе представляется прямо невозможнымъ уже по одной той причинѣ, что какихъ-либо общихъ сборниковъ англійскихъ или американскихъ тарифовъ не имѣется, и поэтому какія бы данныя для та-

кого сравненія ни были взяты, они всегда могутъ подвергнуться упреку въ случайномъ и произвольномъ подборѣ Но, кромѣ того, организація желѣзнодорожнаго транспорта въ Англіи и въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣв. Америки представляетъ такія существенныя особенности сравнительно съ государствами европейскаго континента, что всякое сопоставленіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ континентальныхъ европейскихъ странъ съ англійскими или американскими должно сопровождаться весьма существенными оговорками и ограниченіями, если мы не желаемъ впасть въ ошибку, сравнивая цѣны на существенно различныя желѣзнодорожныя услуги. Такъ, прежде всего, Англія не знаетъ различія между большой и малой скоростью и не имѣетъ никакихъ регламентированныхъ сроковъ перевозки. Но въ силу конкурренціи между желѣзными дорогами, обслуживающими главныя направленія движенія грузовъ, создались такія привычки торговли, что всѣ перевозки производятся въ условіяхъ, аналогичныхъ съ условіями большой скорости во Франціи [1]). Товарные поѣзда въ меньшемъ составѣ, чѣмъ во Франціи, идутъ почти со скоростью обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздовъ. Впрочемъ, выгодами столь быстраго сообщенія пользуются только крупные центры и промежуточные между ними пункты. Вмѣстѣ съ тѣмъ англійскія желѣзныя дороги, предоставляя весьма многочисленныя спеціальныя и исключительныя пониженія провозныхъ платъ, часто обусловливаютъ промѣненіе такихъ тарифовъ удлиненіемъ обычныхъ сроковъ доставки, ограниченіемъ своей отвѣтственности предъ грузохозяевами и т. под. [2]), тогда какъ напр. во Франціи, равно какъ почти всецѣло и у насъ, ограниченія возложенной на жел. дороги закономъ и правительственными распоряженіями отвѣтственности за цѣлость перевозимыхъ грузовъ и за срочность доставки допускаются лишь въ очень рѣдкихъ случаяхъ. Что касается величины от-

---

[1]) Colson, Transports et tarifs, 1908, стр. 724.

[2]) W. M. Acworth, Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre, 1907 стр. 132.

правокъ, то нормы ихъ на англійскихъ дорогахъ гораздо ниже, чѣмъ на дорогахъ континента: пониженные тарифы, соотвѣтствующіе континентальнымъ полувагоннымъ и повагоннымъ отправкамъ массовыхъ грузовъ, примѣняются въ Англіи къ отправкамъ уже въ 2, 4 и въ 6 тоннъ [1]). Но еще болѣе характерную особенность организаціи перевозки на англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ представляетъ слѣдующее обстоятельство. Всѣ перевозимые здѣсь товары раздѣляются на восемь классовъ: три—литерныхъ (A, B и C), прежде называвшихся минеральными, къ которымъ отнесены такіе грузы, какъ каменный уголь, руды, удобрительныя вещества, известь, глина, песокъ, чугунъ, сѣно, солома и нѣкоторые другіе, и пять номерныхъ классовъ (I, II, III, IV и V), къ которымъ отнесены всѣ прочіе грузы. Въ тарифы этихъ пяти номерныхъ классовъ англійскія жел. дороги включаютъ, кромѣ платы собственно за перевозку, также еще и плату за доставку груза отъ дома или склада грузохозяина до станціи отправленія и отъ станціи назначенія до дома или склада получателя груза. Это послѣднее обстоятельство, составляющее своеобразную исключительную особенность Англіи, представляетъ весьма существенное препятствіе для правильности и точности сравненія тарифовъ англійскихъ желѣзныхъ дорогъ съ желѣзнодорожными тарифами другихъ странъ [2]).

Въ Соединенныхъ Штатахъ, гдѣ въ общемъ желѣзнодорожный режимъ покоится на тѣхъ же основныхъ началахъ какъ и въ Англіи, организація перевозокъ и тарифы представляютъ, кромѣ указанныхъ, и еще нѣкоторыя существенныя особенности не только сравнительно съ государствами европейскаго континента, но даже и съ самой Англіей. Въ Соединенныхъ Штатахъ имѣется четыре общихъ классификаціи товаровъ, выработанныхъ при содѣйствіи федеральной торговой комиссіи путемъ соглашенія между компаніями, обслуживающими одни и тѣ же раіоны. Въ тарифахъ нѣтъ

---

[1]) ib. стр. 115, 133.

[2]) W. M. Acworth, ib. стр. 117.

никакого однообразія; они состоятъ исключительно изъ табличныхъ ставокъ, чрезвычайно варьирующихъ въ зависимости отъ природы товаровъ и отъ отдѣльныхъ сообщеній. Тогда какъ единичныя среднія тарифныя ставки для мелкихъ отправокъ между второстепенными внутренними мѣстностями достигаютъ $^1/_{4\cdot16}$ коп. съ пуда и версты, среднія ставки для перевозокъ товаровъ массовыхъ и тяжеловѣсныхъ на длинныхъ протяженіяхъ падаютъ до $^1/_{150}$ и даже до $^1/_{250}$ коп. съ пуда и версты. Въ тоже время преобладающія нормы отправокъ гораздо выше не только англійскихъ, но и чѣмъ гдѣ-либо на континентѣ Европы. Изъ общаго числа вагоновъ американскихъ желѣзныхъ дорогъ, составлявшаго къ 30 іюня 1906 года 1.800.000 штукъ, 800.000 вагоновъ имѣли подъемную силу отъ 27 до 36 метр. тоннъ, а 560.000 вагоновъ отъ 36 до 50 тоннъ. Такія крупныя нормы повагонной нагрузки позволяютъ довести издержки эксплоатаціи до весьма низкихъ размѣровъ, не извѣстныхъ на континентѣ Европы.

Въ виду указанныхъ обстоятельствъ, всякое сравненіе англійскихъ или американскихъ тарифныхъ ставокъ на перевозку какого-либо товара на извѣстныхъ разстояніяхъ, съ тарифными ставками русскихъ жел. дорогъ на перевозку такого же товара на тѣхъ же разстояніяхъ, необходимо было бы сопровождать дополнительнымъ изслѣдованіемъ всей совокупности условій, при которыхъ совершается перевозка, и обнаружившіяся различія какимъ-либо образомъ принимать къ учету. Безъ этого же будутъ подвергаться сравненію платы не за однородныя, а за болѣе или менѣе различныя желѣзнодорожныя услуги, т. е. собственно вещи, вообще сравненію не подлежащія. Ограничивая поэтому въ дальнѣйшемъ изложеніи сравнительное изученіе грузовыхъ тарифовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ сопоставленіемъ ихъ только съ тарифами желѣзныхъ дорогъ Франціи, Германіи и Австро-Венгріи, мы представляемъ этотъ обзоръ отдѣльно по двумъ главнымъ видамъ желѣзнодорожнаго транспорта: А) по тарифамъ на перевозку грузовъ съ большою скоростью и Б) по тарифамъ на перевозку ихъ съ малою скоростью.

## IV.

### А. Тарифы на перевозку грузовъ съ большою скоростью. Франція.

По дѣйствующимъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ правиламъ предусматриваются два вида перевозки грузовъ съ большою скоростью: а) перевозка съ большою скоростью въ товарныхъ поѣздахъ и б) перевозка въ поѣздахъ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ. Для первой изъ нихъ Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ установлены слѣдующіе сроки доставки грузовъ: на отправленіе груза — однѣ сутки, на перевозку, на разстояніяхъ до 300 в.—однѣ сутки, до 600 в.— двое сутокъ, до 1000 в. — трое сутокъ, при перевозкѣ же свыше 1000 в. прибавляется на каждыя 400 в. однѣ сутки; кромѣ того, на каждый переходъ груза съ одной дороги на другую къ общему разстоянію перевозки прибавляется 100 в. Что касается товаро-пассажирской скорости, то она характеризуется тѣмъ, что грузы, отправляемые съ этою скоростью, перевозятся въ тѣхъ пассажирскихъ поѣздахъ внутренняго и прямого сообщенія, которые будутъ назначены для этого Министерствомъ Путей Сообщенія. Объ этихъ поѣздахъ дорогами должно быть объявляемо во всеобщее свѣдѣніе посредствомъ вывѣшиваемыхъ на станціяхъ объявленій и чрезъ публикацію въ мѣстныхъ газетахъ. Перевозка грузовъ въ поѣздахъ, не показанныхъ въ этихъ объявленіяхъ, для дорогъ не обязательна и производится лишь по мѣрѣ возможности. Въ случаѣ предъявленія къ перевозкѣ такого количества груза, которое, за погрузкою багажа, не можетъ быть отправлено съ отходящимъ поѣздомъ, оставшіеся отъ послѣдняго грузы подлежатъ отправкѣ со слѣдующимъ назначеннымъ поѣздомъ. На тѣхъ дорогахъ или участкахъ дорогъ, гдѣ, по размѣрамъ движенія имѣющихся въ обращеніи пассажирскихъ поѣздовъ, оказывается для перевозокъ грузовъ съ пассажирскими поѣздами недостаточно, дорогамъ предоставляется перевозить такіе грузы въ особо устанавливаемыхъ, съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія, поѣздахъ, съ тѣмъ, чтобы скорость движенія этихъ поѣздовъ

равнялась скорости движенія соотвѣтственныхъ пассажирскихъ поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозки грузовъ съ пассажирскими поѣздами, въ предѣлахъ нормъ, которыя будутъ утверждаемы для каждой дороги отдѣльно Министерствомъ Путей Сообщенія.

Что касается тарифовъ, то для каждаго изъ указанныхъ двухъ видовъ скорости у насъ дѣйствуютъ особые тарифы, существенно различающіеся другъ отъ друга по размѣрамъ своихъ единичныхъ ставокъ. Для перевозки грузовъ въ товарныхъ поѣздахъ большой скорости издавна дѣйствуетъ у насъ одинъ общій нормальный тарифъ, который примѣняется къ перевозкѣ всякаго рода товаровъ, притомъ по всей сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Но въ тоже время перевозка въ товарныхъ поѣздахъ большой скорости весьма значительнаго числа грузовъ, каковы: молоко, сливки, масло, мясной товаръ, битая птица, дичь, овощи, грибы, фрукты, плоды и ягоды свѣжія, пиво, минеральныя воды, книги и учебныя пособія, пчелы, черноморскія устрицы и др., производится по различнымъ класснымъ и дифференціальнымъ тарифамъ малой скорости, что даетъ значительное пониженіе провозныхъ платъ противъ общаго тарифа большой скорости. Для перевозки грузовъ съ пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами у насъ установлены сравнительно уже въ новѣйшее время шесть, такъ называемыхъ, поясныхъ тарифовъ, изъ которыхъ первый, самый высокій по своимъ ставкамъ, является общимъ тарифомъ для перевозокъ этого вида, т. е. примѣняется къ перевозкѣ всякаго рода грузовъ, отправляемыхъ со сказанными поѣздами, кромѣ грузовъ, особо поименованныхъ въ остальныхъ пяти поясныхъ тарифахъ товаро-пассажирской скорости. Эти пять поясныхъ тарифныхъ схемъ представляютъ послѣдовательную градацію пониженій и установлены главнымъ образомъ для такъ называемыхъ скоропортящихся грузовъ.

Что касается размѣра единичныхъ ставокъ этихъ тарифовъ, то само собою разумѣется, что тарифы на перевозку въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ въ общемъ значительно выше, чѣмъ тарифы на перевозку тѣхъ

же грузовъ въ поѣздахъ товарныхъ. Такъ разница общихъ тарифовъ этихъ двухъ видовъ большой скорости, составляя уже на 50 в. 3.19 коп. съ пуда, достигаетъ на 200 в. 12.67 к., на 500 в —42 коп. и на 1000 в.—65.33 коп. Тарифы на различные упомянутые выше спеціальные грузы, являясь сами по себѣ пониженными, естественно представляютъ и разницы въ ставкахъ за различныя разстоянія значительно меньшія. Размѣры всѣхъ упомянутыхъ тарифовъ приводятся ниже при сопоставленіи ихъ съ соотвѣтственными тарифами иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Обратимся прежде всего къ тарифамъ большой скорости французскихъ желѣзныхъ дорогъ. Во Франціи перевозка грузовъ, отправляемыхъ съ большою скоростью, производится съобычной скоростью пассажирскихъ поѣздовъ, расписаніе которыхъ устанавливается администраціей. Такъ какъ однако скорость этихъ поѣздовъ весьма разнообразна, то обязательства компаній въ отношеніи сроковъ доставки грузовъ этой категоріи опредѣляются въ условіяхъ концессій слѣдующимъ образомъ *). Грузъ долженъ быть отправленъ съ первымъ пассажирскимъ поѣздомъ, имѣющимъ въ своемъ составѣ вагоны всѣхъ трехъ классовъ, если только грузъ сданъ на станцію по крайней мѣрѣ за три часа до отхода поѣзда. На станціи назначенія грузъ долженъ быть предоставленъ въ распоряженіе получателя чрезъ два часа послѣ назначеннаго по расписанію часа прибытія поѣзда, а если грузъ прибылъ ночью, то чрезъ 2 часа послѣ открытія станціи. При переходѣ груза съ одной дороги на другую, дальнѣйшая его отправка должна быть сдѣлана съ первымъ поѣздомъ, отходящимъ по этой другой дорогѣ по истеченіи трехъ часовъ послѣ прибытія поѣзда дороги первоначальнаго отправленія на общую станцію обѣихъ дорогъ; если же обѣ эти дороги имѣютъ въ пунктѣ передачи двѣ отдѣльныя станціи, соединенныя передаточной вѣтвью, то

*) C. Colson, Transports et tarifs, стр. 559. См. также Recenil général des tarifs des chemins de fer. Grande vitesse, стр. 3. Librairie Chaix.

этотъ срокъ удлиняется до 6 часовъ. Хотя въ послѣднее время начали ставить вагоны III кл. (для пассажировъ дальняго слѣдованія) въ поѣзда-экспресы, но поѣзда этого рода освобождаются отъ обязанности перевозить грузы большой скорости и не принимаются въ разсчетъ при исчисленіи сроковъ доставки этихъ грузовъ. Если отправитель, желая сократить срокъ доставки, избираетъ болѣе длинное направленіе перевозки, но такое, въ которомъ ходятъ ускоренные и лучше корреспондирующе другъ съ другомъ поѣзда, то провозная плата разсчитывается по этому удлиненному направленію. Признается несправедливымъ, чтобы отправитель пользовался одновременно и выгодами отъ ускоренной перевозки, достигаемой на магистраляхъ, и выгодами отъ сокращенія разстояній, получаемаго при помощи второстепенныхъ линій. Для желѣзныхъ дорогъ обязателенъ только общій итогъ срока доставки, исчисляемый по изложеннымъ правиламъ, но какимъ способомъ дороги будутъ достигать выполненія такого срока, это не касается отправителей. Поэтому перевозка грузовъ большой скорости на нѣкоторыхъ магистраляхъ производится въ спеціальныхъ, но не въ пассажирскихъ поѣздахъ. Напротивъ того, на небольшихъ линіяхъ второстепеннаго значенія даже движеніе малой скорости обслуживается смѣшанными поѣздами.

Что касается тарифовъ большой скорости, то на дорогахъ шести большихъ компаній и на дорогахъ казенныхъ дѣйствуетъ съ 1892 года одинъ общій тарифъ прямого сообщенія, состоящій изъ трехъ диференціальныхъ тарифныхъ схемъ, которыя примѣняются къ разсчету провозныхъ платъ за общее протяженіе перевозки, хотя бы послѣдняя совершена была по нѣсколькимъ дорогамъ. Наиболѣе низкая изъ этихъ схемъ примѣняется къ перевозкѣ съѣстныхъ припасовъ (печеный хлѣбъ, молоко, мясо, рыба, овощи, напитки и др.), вторая—средняя—схема примѣняется къ перевозкѣ всѣхъ прочихъ товаровъ (называемыхъ посылками—messageries,—когда они отправляются съ большою скоростью), и третья наиболѣе высокая схема (исключительный тарифъ) примѣняется къ перевозкѣ мелкихъ отправокъ всякаго рода (colis), не превы-

шающихъ 40 килограммовъ. Всѣ эти три схемы значительно ниже ставки, предусмотрѣнной въ условіяхъ концессій и составлявшей до 1892 года общій тарифъ большой скорости. Вмѣстѣ съ налогомъ эта ставка (36 сант. съ тонны и километра [1]) составляла 44 сант. съ тонны и километра [2]). Общій тарифъ 1892 г, одновременно съ изданіемъ котораго былъ отмѣненъ и налогъ на перевозки большой скорости, предоставилъ крупное пониженіе прежнихъ провозныхъ платъ, вслѣдствіе чего стали излишними многіе существовавшіе прежде спеціальные тарифы большой скорости и такимъ образомъ было достигнуто весьма значительное упрощеніе спеціальныхъ тарифовъ большой скорости. Важнѣйшимъ изъ этихъ спеціальныхъ тарифовъ является въ настоящее время тарифъ для почтовыхъ посылокъ, остальные же относятся почти исключительно къ перевозкѣ съѣстныхъ припасовъ.

Какъ видно изъ приведенной общей характеристики перевозки съ большой скоростью на русскихъ и французскихъ желѣзныхъ дорогахъ, далеко не всѣ тарифы, дѣйствующіе въ обѣихъ странахъ для перевозокъ съ этою скоростью, могутъ быть сравниваемы между собою. Такъ, прежде всего изъ этого сравненія необходимо исключить всѣ весьма многочисленные у насъ тарифы на перевозку разнаго рода грузовъ въ товарныхъ поѣздахъ, хотя эти тарифы и значительно ниже французскихъ, но и самыя услуги, оплачиваемыя по этимъ тарифамъ, по качеству своему существенно ниже услугъ, оказываемыхъ во Франціи по тарифамъ большой скорости. Тѣмъ не менѣе нельзя не отмѣтить, что въ то время, какъ французская торговля и промышленность можетъ выбирать лишь между малой скоростью обыкновенныхъ товарныхъ поѣздовъ, приблизительно такою же, какъ и у насъ, и скоростью пассажирскихъ поѣздовъ, наша торговля и промышленность имѣетъ въ своемъ распоряженіи еще и среднюю скорость (300 в. слишкомъ въ сутки), которая по цѣнѣ

[1]) 0.234 коп. или $\frac{1}{4.2}$ коп. съ пуда и версты.

[2]) 0.286 коп. или $\frac{1}{3.5}$ коп. съ пуда и версты.

значительно дешевле скорости пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздовъ. Это составляетъ, конечно, не маловажное преимущество, которое не должно быть упускаемо изъ виду при сравненіи нашего желѣзнодорожнаго транспорта съ французскимъ.

Что же касается тарифовъ на перевозку товаровъ со скоростью пассажирскихъ поѣздовъ, то наиболѣе соотвѣтственными другъ другу тарифами являются нашъ поясной тарифъ № 1 и французская схема для отправокъ, не достигающихъ 40 килограммовъ. Тотъ и другой тарифъ примѣняются къ перевозкѣ всякаго рода вообще грузовъ, для которыхъ не установлено пониженныхъ платъ. Минимальный вѣсъ отправки, за который взимается плата, у насъ установленъ въ 1 пудъ, такъ что каковъ бы ни былъ дѣйствительный вѣсъ груза, провозная плата взимается не менѣе чѣмъ за одинъ пудъ, и только при перевозкѣ болѣе значительныхъ количествъ плата разсчитывается отдѣльно за каждые 10 фунтовъ сверхъ 1 пуда. Во Франціи минимальный вѣсъ только 5 килогр., и при всякомъ увеличеніи отправки провозная плата разсчитывается за всякое дополнительное количество до 5 килогр. какъ за полные 5 килогр. (12 фунтовъ). Такимъ образомъ французскія желѣзныя дороги предоставляютъ въ отношеніи величины отправокъ болѣе льготныя условія сравнительно съ нашими желѣзными дорогами, но эти льготы могутъ имѣть дѣйствительное значеніе развѣ только для частныхъ лицъ, получающихъ непосредственно тѣ или иные товары для собственнаго потребленія. Что же касается торговли, то едва ли такая дробность отправокъ, какая принята французскими дорогами, можетъ представлять для нея существенную надобность. Размѣры провозныхъ платъ, причитающихся по обоимъ сказаннымъ тарифамъ большой скорости, и разницы между этими платами на различныхъ разстояніяхъ можно видѣть изъ нижеслѣдующей таблицы:

| Версты. | Россія | Франція | У насъ дороже + дешевле —. | Версты. | Россія. | Франція. | У насъ дороже + дешевле —. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Поясной тарифъ № 1 *). | Схема для отправокъ менѣе 40 кил **) | | | Поясной тарифъ № 1 *). | Схема для отправокъ менѣе 40 кил. **). | |
| | Копѣекъ съ пуда. | | | | Копѣекъ съ пуда. | | |
| 50 | 11,52 | 11,36 | + 0,16 | 400 | 87,00 | 86,58 | + 0,42 |
| 100 | 23,00 | 22,72 | + 0,28 | 500 | 111,00 | 106,19 | + 4,81 |
| 150 | 34.52 | 34,09 | + 0,43 | 600 | 135,00 | 125,80 | + 9,20 |
| 200 | 46,00 | 45,27 | + 0,73 | 700 | 153,00 | 145,40 | + 7,60 |
| 250 | 57,52 | 55,90 | + 1,62 | 800 | 171,00 | 164,30 | + 6,70 |
| 300 | 69,00 | 66,38 | + 2,62 | 900 | 189,00 | 182,48 | + 6,52 |
| 350 | 75,00 | 76,58 | — 1,58 | 1000 | 207,00 | 199,89 | + 7,11 |

Что касается дополнительныхъ сборовъ, то какъ у насъ, такъ и во Франціи, перевозки, совершаемыя по приведеннымъ тарифамъ, освобождены отъ сборовъ за станціонные расходы, а также за нагрузку и выгрузку. Но во Франціи взимаются регистраціонный сборъ и государственный налогъ, приблизительно въ размѣрѣ до 0.4 коп.; если прибавить эти сборы, то окажется, что на разстояніяхъ до 400 в. включительно перевозка всякаго рода товаровъ мелкими отправками съ пассажирскою скоростью производится у насъ и во Франціи почти совершенно за одинаковую плату. На дальнѣйшихъ разстояніяхъ, свыше 400 в., платы по французкому тарифу повышаются менѣе быстро, чѣмъ у насъ, и на 1000 в. разница между платами достигаетъ 7 коп. съ пуда. При этомъ

*) Общій тарифъ, ч. VII, № 7362.

**) Receuil général des tarifs des chemins de fer. Grande vitesse. Librairie Chaix. Стр. 15.

начальная поверстная ставка понижается: у насъ съ 0.23 коп. до 0.207 к., на разстоянiи въ 1000 в., т е. на 0.023 к., а по франц. тарифу съ 0.2272 к. до 0.1998 к., т. е. на 0.0274 к., или на 0.0044 к. больше, чѣмъ у насъ. Это показываетъ, что французская тарифная схема представляетъ болѣе сильное диференцированiе провозныхъ платъ съ увеличенiемъ протяженiя перевозки, чѣмъ нашъ поясной тарифъ № 1. Мы отмѣчаемъ эту особенность разсмотрѣннаго французскаго тарифа теперь же, потому что, какъ видно будетъ изъ послѣдующаго изложенiя, болѣе значительное и рѣзкое диференцированiе единичныхъ ставокъ въ зависимости отъ протяженiя перевозки составляетъ общую характерную особенность французскихъ тарифовъ сравнительно съ нашими.

Что касается съѣстныхъ припасовъ, для которыхъ во Францiи, какъ упомянуто выше, дѣйствуетъ съ 1892 г. одинъ общiй пониженный тарифъ, то у насъ установлены для этихъ товаровъ пять пониженныхъ поясныхъ тарифовъ. Изъ нихъ особенно важное значенiе имѣютъ: № 2—для перевозки ветчины, дичи, мяса и вообще разнаго рода мясныхъ товаровъ, для рыбы, устрицъ и раковъ, ананасовъ, апельсинъ, лимоновъ и нѣкоторыхъ другихъ фруктовъ и ягодъ, № 5—для перевозки кумыса, масла, сыра, творога, для разнаго рода овощей, айвы, арбузовъ, грушъ, яблокъ, вишень, винограда, земляники, клубники, клюквы и др. *), и № 6 — для молока свѣжаго и стерилизованнаго и сливокъ. По этимъ тарифамъ и по соотвѣтственому французскому тарифу взимаются слѣдующiя провозныя платы (въ копѣйкахъ съ пуда):

*) По тому же тарифу перевозятся книги, журналы и газеты.

| Версты. | Тарифъ французскихъ дорогъ. | Тарифъ № 2. | У насъ: дороже + — дешевле | Тарифъ № 5. | У насъ: дороже + — дешевле | Тарифъ № 6. | У насъ: дороже + — дешевле |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 50 | 7,81 | 6,68 | — 1,13 | 5,36 | — 2,45 | 2,52 | — 5,29 |
| 100 | 15,57 | 13,36 | — 2,21 | 10,00 | — 5,57 | 5,00 | — 10,57 |
| 150 | 22,92 | 20,00 | — 2,92 | 15,00 | — 7,92 | 7,52 | — 15,40 |
| 200 | 31,75 | 26,68 | — 5,07 | 20,00 | — 11,75 | 10,00 | — 21,75 |
| 250 | 37,63 | 33,36 | — 4,27 | 25,00 | — 12,63 | 12,52 | — 25,11 |
| 300 | 44,79 | 40,00 | — 4,79 | 30,00 | — 14,79 | 15,00 | — 29,79 |
| 350 | 51,64 | 45,60 | — 6,04 | 32,40 | — 19,24 | 18,20 | — 33,44 |
| 400 | 58,50 | 51,20 | — 7,30 | 34,80 | — 23,70 | 21,40 | — 37,10 |
| 500 | 71,91 | 62,40 | — 9,51 | 39,60 | — 32,31 | 27,80 | — 44,11 |
| 600 | 84,33 | 73,60 | — 10,73 | 44,60 | — 39,73 | 34,20 | — 50,13 |
| 700 | 95,70 | 82,00 | — 13,70 | 48,00 | — 47,70 | 38,00 | — 57,70 |
| 800 | 106,04 | 90,40 | — 15,64 | 51,60 | — 55,44 | 41,60 | — 65,44 |
| 900 | 115,29 | 98,80 | — 16,49 | 55,20 | — 60,09 | 45,20 | — 70,09 |
| 1000 | 123,52 | 107,20 | — 16,32 | 58,80 | — 64,72 | 48,80 | — 74,72 |

Такимъ образрмъ спеціальные пониженные тарифы для съѣстныхъ припасовъ у насъ существенно ниже, чѣмъ во Франціи. Французскія платы, приведенныя въ текстѣ, должны быть увеличены сверхъ регистраціоннаго сбора и госуд. налога, еще на сумму дополн. сборовъ за станціонные расходы, нагрузку и выгрузку въ 1 фр. 50 с. съ тонны (0.92 к. съ пуда) и такимъ образомъ разница между французскимъ и русскими тарифами въ пользу послѣднихъ на самомъ дѣлѣ является еще нѣсколько значительнѣе, чѣмъ показываютъ цыфры только что приведенной таблицы. При этомъ только тарифъ № 2 предоставляетъ менѣе значительную диференцировку, чѣмъ французкій; по тарифамъ же №№ 5 и 6 провозныя платы съ увеличеніемъ разстоянія понижаются быстрѣе, чѣмъ французскія платы.

Какъ упомянуто выше, на французскихъ дорогахъ дѣйствуютъ два тарифа для отправокъ съ большою скоростью всякаго рода другихъ товаровъ, кромѣ съѣстныхъ припасовъ: одинъ для отправокъ менѣе 40 кил. и другой—для отправокъ болѣе 40 кил. (= 2.44 пуда). У насъ же для перевозокъ всякаго рода отправокъ дѣйствуетъ лишь одинъ тарифъ № 1, который примѣняется къ отправкамъ въ 1 пудъ. Этотъ тарифъ сопоставленъ выше съ французскимъ тарифомъ для отправокъ до 40 кил. Однако, такъ какъ для нуждъ торговли, несомнѣнно, и у насъ перевозятся со скоростью пассажирскихъ поѣздовъ партіи многихъ товаровъ, превышающія одинъ пудъ, то для правильнаго сужденія о сравнительной стоимости этого вида скорости у насъ и во Франціи, необходимо провозныя платы по нашему тарифу № 1 сопоставить также съ платами по французскому тарифу для отправокъ свыше 2.44 пуда, что и сдѣлано въ ниже слѣдующей таблицѣ:

| В ерсты | Россія | | Франція. | У насъ: дороже + дешевле —. | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Поясн. тарифъ № 1. | Обыкновен. большая скорость. | Схема для отправокъ болѣе 2,44 п. | | |
| | I. | II. | | I. | II. |
| | к. съ п. | к. съ п. | к. съ п. | | |
| 50 | 12,52 | 8,33 | 10,64 | + 0,88 | — 2,31 |
| 100 | 23,00 | 16,67 | 21,18 | + 1,82 | — 4,51 |
| 150 | 34,52 | 25,00 | 30,98 | + 3,54 | — 5,98 |
| 200 | 46,00 | 33,33 | 40,78 | + 5,22 | — 7,45 |
| 250 | 57,52 | 37,50 | 50,59 | + 6,93 | — 13,09 |
| 300 | 69,00 | 45,00 | 60,16 | + 8,84 | — 15,16 |
| 350 | 75,00 | 52,50 | 69,25 | + 5,75 | — 16,75 |
| 400 | 87,00 | 30,00 | 78,35 | + 8,65 | — 18,35 |
| 500 | 111,00 | 75,00 | 96,14 | + 14,86 | — 21,14 |
| 600 | 135,00 | 85,00 | 112,59 | + 22,41 | — 27,59 |
| 700 | 153,00 | 99,17 | 127,71 | + 25,29 | — 28,54 |
| 800 | 171,00 | 113,33 | 141,54 | + 29,46 | — 28,21 |
| 900 | 189,00 | 127,50 | 154,70 | + 34,30 | — 27,20 |
| 1000 | 207,00 | 141,67 | 165,68 | + 41,32 | — 24,01 |

Хотя ставки французскаго тарифа и должны быть увеличены примѣрно на 1 коп. съ пуда (регистраціонный сборъ, а также сборы за станціонные расходы и за нагрузку и

выгрузку), тѣмъ не менѣе разницы не въ пользу нашего поясного тарифа № 1 нельзя не признать весьма существенными: составляя уже на 150 в. 3.54 коп., разница между обоими тарифами превышаетъ 40 к. съ пуда на разстояніи въ 1000 в. Диферинцированіе ставокъ въ данномъ случаѣ также гораздо значительнѣе въ тарифѣ французскомъ, который даетъ пониженіе средней ставки на разстояніи въ 1000 в. на 0.0462 к. противъ ставки на короткихъ протяженіяхъ; тоже пониженіе въ нашемъ тарифѣ составляетъ всего 0.0230 к. Но наша торговля, будучи вынуждена оплачивать пассажирскую скорость дороже, чѣмъ она оплачивается во Франціи, имѣетъ въ своемъ распоряженіи еще среднюю скорость (нѣсколько болѣе трехсотъ верстъ въ сутки), которая, какъ можно видѣть изъ приведенной таблицы, значительно дешевле приведеннаго французскаго тарифа. И если эта средняя скорость во многихъ случаяхъ недостаточна для такъ называемыхъ скоро портящихся товаровъ, то въ отношеніи другихъ товаровъ она обслуживаетъ потребности нашего вообще болѣе медленнаго торговаго оборота едвали существенно хуже, чѣмъ пассажирская скорость требованія французской торговли.

Такимъ образомъ сравненіе тарифовъ большой скорости, дѣйствующихъ на русскихъ и французскихъ дорогахъ, приводитъ насъ къ заключенію, что въ отношеніи главнѣйшей массы товаровъ, нуждающихся въ особенно скорой доставкѣ, именно въ отношеніи такъ называемыхъ скоро портящихся товаровъ, наши тарифы существенно ниже. Въ отношеніи же другихъ товаровъ болѣе значительные размѣры нашихъ тарифныхъ ставокъ, сравнительно съ французскими, компенсируются предоставленіемъ еще болѣе пониженнаго общаго тарифа для обыкновенной, не пассажирской, большой скорости, которая занимаетъ среднее мѣсто между скоростью пассажирскихъ поѣздовъ и скоростью обыкновенныхъ товарныхъ поѣздовъ. Кромѣ того, нельзя еще не отмѣтить, что, какъ упомянуто выше, не малое число грузовъ перевозятся у насъ съ обыкновенной большой скоростью по тарифамъ, установленнымъ для малой скорости.

## V.

### Германія.

На германскихъ желѣзныхъ дорогахъ различаются, какъ и на нашихъ, два вида скорости[1]): Eilgut — обыкновенная большая скорость и beschleunigtes Eilgut—ускоренная перевозка. Доставка грузовъ перваго рода обусловлена приблизительно тѣми же сроками, какіе установлены у насъ для обыкновенной большой скорости, грузы же второй категоріи перевозятся преимущественно предъ всякими другими грузами большой скорости въ предоставляемыхъ для нихъ дорогами наиболѣе благопріятныхъ поѣздахъ. Соотвѣтственно этимъ двумъ видамъ скорости, а также въ зависимости отъ рода грузовъ и величины отправокъ на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ дѣйствуютъ слѣдующіе тарифы: А) три тарифа для обыкновенной большой скорости: а) общій тарифъ для всякихъ вообще грузовъ, предъявляемыхъ къ перевозкѣ мелкими партіями (20 кил.), б) общій тарифъ для тѣхъ же грузовъ, отправляемыхъ повагонными и полу-вагонными партіями; провозныя платы по этому тарифу разсчитываются по ставкамъ соотвѣтственныхъ общихъ повагонныхъ тарифовъ малой скорости, но не за дѣйствительный, а за двойной вѣсъ и в) спеціальный пониженный тарифъ для нѣкоторыхъ особо поименованныхъ грузовъ, каковы: хлѣбъ, масло, рыба, молоко, ягоды, пчелы и нѣкоторые другіе и Б) два тарифа для ускоренной перевозки (beschleunigtes Eilgut), примѣняемыхъ одинаково къ перевозкѣ всякаго рода грузовъ, въ томъ числѣ и къ перевозкѣ съѣстныхъ припасовъ, безъ какихъ-либо спеціальныхъ пониженій: а) мелкими партіями — плата разсчитывается по ставкамъ общаго тарифа обыкновенной большой скорости, но за двойной вѣсъ и притомъ не менѣе, чѣмъ за 40 кил. (2.44 пуда), и б) повагонными и полувагонными партіями—плата разсчитывается по ставкамъ соотвѣтственныхъ общихъ повагонныхъ тарифовъ, но за четверной вѣсъ.

[1]) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abth. B., Berlin 1908, стр. 5.

Обращаясь къ сравненію этихъ тарифовъ съ русскими тарифами большой скорости, нельзя прежде всего не замѣтить, что у насъ вообще нѣтъ повагонныхъ тарифовъ ни для обыкновенной большой скорости, ни для скорости товаро-пассажирской. Наши пониженные тарифы большой скорости устанавливаются въ зависимости отъ рода грузовъ, ихъ цѣнности, назначенія и т. под., но не отъ величины отправокъ. Поэтому при сравненіи германскихъ повагонныхъ тарифовъ съ нашими необходимо всегда имѣть въ виду это весьма не маловажное для отправителей преимущество нашихъ тарифовъ большой скорости, предоставляющее имъ возможность пользоваться пониженными ставками независимо отъ величины отправляемыхъ партій. Но и германскій общій тарифъ для ускоренной перевозки обусловленъ предъявленіемъ партій не менѣе, чѣмъ въ 2.44 п., тогда какъ всѣ наши тарифы большой скорости, въ томъ числѣ и пассажирской, допускаютъ отправки въ количествѣ 1 пуда.

Въ ниже слѣдующей таблицѣ сопоставлены провозныя платы по германскимъ общимъ тарифамъ для ускоренной перевозки [1]) мелкихъ и повагонныхъ отправокъ съ провозными платами по нашему общему поясному тарифу для пассажирской скорости № 1 (въ коп. съ пуда):

---

[1]) Для ускоренной перевозки въ Германіи установлены слѣдующіе сроки $^1/_2$ сутокъ на отправленіе и по $^1/_2$ сутокъ на каждые начатые 300 километровъ. См. R. Senckpiehl. Das Eisenbahntransportgeschäft nach deutschem Recht. Berlin. 1909. S 281. Такимъ образомъ ускоренная перевозка въ Германіи приблизительно равна средней скорости нашихъ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздовъ.

| Версты. | Германія. | | Россія. | У насъ: дороже + дешевле — противъ | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Мелкія отправки | Повагонныя отправки. | № 1. | | |
| | I. | II | | I. | II. |
| 50 | 22,14 | 13,36 | 11,52 | — 10,62 | — 1,84 |
| 100 | 40,02 | 23,04 | 23,00 | — 17,02 | — 0,04 |
| 150 | 56,10 | 32,76 | 34,52 | — 21,58 | + 1,76 |
| 200 | 71,86 | 42,44 | 46,00 | — 25,86 | + 3,56 |
| 300 | 100,36 | 61,84 | 69,00 | — 31,36 | + 7,16 |
| 400 | 125,52 | 81,24 | 87,00 | — 38,52 | + 5,76 |
| 500 | 147,06 | 100,68 | 111,00 | — 36,06 | + 10,32 |
| 600 | 166,46 | 120,08 | 135,00 | — 31,46 | + 14,92 |
| 700 | 185,86 | 139,56 | 153,00 | — 32,86 | + 13,44 |
| 800 | 205,26 | 158,88 | 171,00 | — 34,26 | + 12,12 |
| 900 | 224,68 | 178,28 | 189,00 | — 35,68 | + 10,72 |
| 1000 | 244,08 | 197,68 | 207,00 | — 37,08 | + 9,32 |
| 1250 | 298,58 | 246,20 | 243,00 | — 55,58 | — 3,20 |
| 1500 | 341,40 | 295,00 | 279,00 | — 62,40 | — 16,00 |

Изъ этой таблицы видно, что ускоренная перевозка мелкихъ партій товаровъ оплачивается у насъ весьма значительно дешевле, чѣмъ въ Германіи. Что же касается повагонныхъ отправокъ съ ускоренной перевозкой, то таковыя таксируются у насъ, за отсутствіемъ спеціальнаго для ихъ пониженнаго тарифа, по ставкамъ для попудныхъ перевозокъ, что даетъ болѣе высокія платы на разстояніяхъ отъ 150 до 1000 в. Нельзя впрочемъ не замѣтить, что повагонныя отправки товаровъ съ пассажирскими поѣздами не могутъ играть сколько-нибудь существенной роли въ общей суммѣ перевозокъ большой скорости. Разсмотрѣніе внутренняго строя приведенныхъ тарифовъ обнаруживаетъ въ германскихъ тарифахъ ту же черту, которая отмѣчена была выше

при сравненіи нашего тарифа съ французскимъ, а именно болѣе значительное диференцированіе провозныхъ платъ съ увеличеніемъ разстоянія, чѣмъ у насъ. Такъ средняя пудоверстная ставка для 100 в. понижается на разстояніяхъ въ 1000 в.: для мелкихъ отправокъ съ 0.40 к. до 0.224 к. или на 0.176 к. и для повагонныхъ отправокъ съ 0.23 к. до 0.197 или на 0.033 к., тогда какъ у насъ размѣръ этого пониженія равняется только 0.023 к., а именно ставка въ 0.207 к. на 1000 в. вмѣсто ставки въ 0.23 к. на разстояніи въ 100 верстъ.

Сравненіе общихъ тарифовъ русскаго и германскаго для обыкновенной большой скорости[1]) даетъ слѣдующіе результаты:

| Версты. | Германія. Для мелкихъ отправокъ. | Россія. Для мелкихъ отправокъ. | У насъ: дороже + дешевле — | Германія. Для повагон отправокъ. | У насъ дороже + на |
|---|---|---|---|---|---|
| | Копѣекъ съ пуда (съ доп. сборами). | | к. съ п. | к. съ п. | к. съ п. |
| 50 | 11,07 | 9,03 | — 2,04 | 6,68 | + 2,35 |
| 100 | 20,01 | 17,37 | — 2,64 | 11,52 | + 5,85 |
| 150 | 28,05 | 25,70 | — 2,35 | 16,38 | + 9,32 |
| 200 | 35,93 | 34,03 | — 1,90 | 21,22 | + 12,81 |
| 250 | 42,90 | 38,20 | — 4,70 | 25,78 | + 12,42 |
| 300 | 50,18 | 45,70 | — 4,48 | 30,92 | + 14,78 |
| 350 | 56,55 | 53,20 | — 3,35 | 35,78 | + 17,42 |
| 400 | 62,76 | 60,70 | — 2,06 | 40,62 | + 20,08 |
| 450 | 68,37 | 68,20 | — 0,17 | 45,48 | + 22,72 |
| 500 | 73,53 | 75,70 | + 2,27 | 50,34 | + 25,36 |
| 600 | 83,23 | 85,70 | + 2,47 | 60,04 | + 25,64 |
| 700 | 92,93 | 99,87 | + 6,94 | 69,78 | + 30,09 |
| 800 | 102,63 | 114,03 | + 12,40 | 79,44 | + 34,59 |
| 900 | 112,34 | 128,20 | + 15,96 | 89,14 | + 39,06 |
| 1000 | 122,04 | 142,37 | + 20,33 | 98,84 | + 43,53 |
| 1250 | 146,29 | 167,37 | + 21,08 | 123,10 | + 44,27 |
| 1500 | 170,70 | 200,70 | + 30,00 | 147,50 | + 35,20 |

[1]) Въ Германіи установленъ слѣдующій максимальный срокъ доставки, обязательный для желѣзныхъ дорогъ при перевозкѣ съ большою скоростью: одинъ день на отправленіе и по одному дню на каждые начатые 300 километровъ пути. Такимъ образомъ оказывается, что у насъ дѣйствуютъ нѣсколько болѣе короткіе сроки для большой скорости, чѣмъ въ Германіи.

Изъ приведеннаго сопоставленія германскихъ и русскихъ ставокъ можно видѣть, что нашъ общій тарифъ большой скорости даетъ для мелкихъ отправокъ, сравнительно съ германскимъ тарифомъ, болѣе низкія провозныя платы на разстояніяхъ до 450 в. и болѣе высокія — на дальнѣйшихъ протяженіяхъ, причемъ разница на разстояніи въ 1500 в. достигаетъ весьма значительной величины въ 30 коп. съ пуда. Такое соотношеніе платъ по обоимъ тарифамъ съ особенной наглядностью указываетъ на то, что германскія дороги дифференцируютъ свой тарифъ въ зависимости отъ разстоянія въ болѣе сильной степени, чѣмъ дороги русскія. Дѣйствительно, тогда какъ ставка германскаго тарифа на разстояніи въ 100 в. въ 0.2001 к. понижается до 0.1138 к. для разстоянія въ 1500 в., т. е. на 0.0863 к., у насъ на соотвѣтственныхъ протяженіяхъ средняя пудоверстная ставка понижается съ 0.1737 к. всего до 0.1338 к., т. е. только на 0.0399 коп.

Что касается германскаго тарифа для повагонныхъ отправокъ, то онъ, сравнительно съ нашимъ попуднымъ тарифомъ, даетъ болѣе низкія провозныя платы съ пуда на всѣхъ разстояніяхъ, причемъ разница не въ нашу пользу достигаетъ на 1500 в. 53 к. съ пуда. Для надлежащей оцѣнки этого тарифа необходимо имѣть въ виду, что какъ этотъ тарифъ большой скорости, такъ и соотвѣтственный повагонный общій тарифъ малой скорости составляютъ, вмѣстѣ съ тарифомъ малой скорости для мелкихъ отправокъ, совершенно спеціальную особенность германской системы тарифовъ, не встрѣчающуюся въ тарифахъ другихъ странъ. О происхожденіи этихъ тарифовъ, равно какъ и объ общемъ значеніи ихъ для интересовъ публики и самихъ желѣзныхъ дорогъ будетъ сказано ниже при сравнительномъ обзорѣ германскихъ и русскихъ тарифовъ малой скорости. Здѣсь же достаточно отмѣтить, что не только частныя лица, но даже торговля и промышленность лишь въ рѣдкихъ сравнительно случаяхъ имѣютъ надобность въ отправкѣ съ большою скоростью такихъ количествъ товара, которыя достаточны для полной нагрузки вагона. Поэтому повагонныя перевозки съ большой скоростью производятся въ Германіи не непосред-

ственно самими грузохозяевами, но чрезъ особыхъ посредниковъ, группирующихъ вагонныя партіи. Это не имѣетъ мѣста только на короткихъ разстояніяхъ, на которыхъ разница между тарифами для повагонныхъ и для мелкихъ отправокъ еще слишкомъ недостаточна, чтобы оплатить услуги посредниковъ, которые все-таки вынуждены отдавать публикѣ отъ 1/4 до 1/3 тарифной разницы. Если принять это во вниманіе, то окажется, что благодаря дѣйствію пониженнаго повагоннаго тарифа германскіе грузохозяева имѣютъ противъ русской публики выгоду не въ размѣрѣ всей показанной въ таблицѣ разницы между этимъ тарифомъ и нашимъ общимъ тарифомъ большой скорости, но гораздо меньше, а именно: при перевозкѣ на разстояніи въ 200 в. всего 3 1/2—5 коп. вмѣсто 12.81 коп., въ 500 в. 8—9 коп. вмѣсто 25.36 коп., наконецъ, на 1000 верстахъ 25—26 к., а не 43.53 коп.

Переходимъ къ сравненію спеціальныхъ тарифовъ обыкновенной большой скорости, дѣйствующихъ въ Германіи и у насъ. Въ Германіи дѣйствуетъ только одинъ спеціальный пониженный тарифъ, который примѣняется къ перевозкѣ слѣдующихъ грузовъ: пчелъ, хлѣба, масла, рыбы, морскихъ животныхъ чернокожныхъ и въ раковинахъ (кромѣ устрицъ, омаровъ, лангустовъ и черепахъ), овощей свѣжихъ, молока и сливокъ, ягодъ свѣжихъ всякихъ и растеній живыхъ. У насъ же для перевозки какъ почти всѣхъ этихъ товаровъ, такъ и еще многихъ другихъ существуютъ разные спеціальные пониженные тарифы. Въ нижеслѣдующей таблицѣ сопоставляются провозныя платы по германскому спеціальному тарифу на всѣ поименованные товары съ провозными платами по нашимъ тарифамъ на важнѣйшіе изъ этихъ грузовъ (коп. съ пуда со включеніемъ дополнительныхъ сборовъ).

| Версты. | Германія. Для всѣхъ поим. товаровъ спец тарифъ. | Р о с с і я. Рыба II кл. | Молоко и сливки V кл. | Масло д. № 6 | Овощи и ягоды д. № 7. | Наши тарифы дороже +, дешевле —. II кл. | V кл | д. № 6 | д. № 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 50 | 5,53 | 4,87 | 2,78 | 4,87 | 4,03 | — 0,66 | — 2,75 | — 0,66 | — 0,50 |
| 100 | 10,01 | 9,03 | 4,87 | 9,03 | 7,37 | — 0,98 | — 5,14 | — 0,98 | — 2,54 |
| 150 | 14,02 | 13,20 | 6,95 | 13,20 | 10,70 | — 0,82 | — 7,27 | — 0,82 | — 3,32 |
| 200 | 17,96 | 17,37 | 9,03 | 17,37 | 14,03 | — 0,59 | — 8,93 | — 0,59 | — 3,93 |
| 250 | 21,45 | 21,53 | 10,82 | 19,94 | 16,81 | + 0,08 | —10,63 | — 1,51 | — 4,64 |
| 300 | 25,09 | 25.70 | 12,60 | 21,45 | 19,59 | + 0,61 | —12,49 | — 3,64 | — 5,50 |
| 350 | 28,27 | 29,87 | 14,39 | 22,97 | 22,36 | + 1,60 | —13,88 | — 5,30 | — 5,91 |
| 400 | 31,38 | 34,03 | 16,17 | 24,48 | 25,14 | + 2,65 | —15,21 | — 6,90 | — 6,24 |
| 450 | 34,19 | 37,36 | 17,84 | 26,00 | 27,77 | + 3,17 | —16,35 | — 8,19 | — 6,42 |
| 500 | 36,76 | 40,70 | 19,50 | 27,51 | 30,40 | + 3,94 | —17,26 | — 9,25 | — 6,36 |
| 600 | 41,61 | 47,36 | 22,84 | 30,55 | 35,67 | + 5,75 | —18,75 | —11,06 | — 5,94 |
| 700 | 46,47 | 54,03 | 26,17 | 32,68 | 39,75 | + 7,56 | —20,30 | —13.79 | — 6,72 |
| 800 | 51,32 | 60,70 | 29,50 | 34,81 | 43,32 | + 9,38 | —21,82 | —16,51 | — 8,00 |
| 900 | 56,17 | 67,36 | 32,84 | 36,93 | 46,89 | +11,19 | —23,33 | —19,24 | — 9,28 |
| 1000 | 61,02 | 72,92 | 35,62 | 39,06 | 50,46 | +11,90 | —25,40 | - 21,96 | —10,56 |
| 1250 | 73,15 | 86,80 | 42,56 | 44,38 | 59,39 | +13,65 | —30,59 | —28,77 | —13,76 |
| 1500 | 85,35 | 100,69 | 49,51 | 49,70 | 63,18 | +13,34 | - 35,84 | —35,65 | —22,17 |

Изъ разсмотрѣнія этой таблицы видно, что для всѣхъ грузовъ большой скорости, наиболѣе нуждающихся въ перевозкѣ этого рода и составляющихъ главную массу этихъ перевозокъ, наши тарифы даютъ болѣе низкія провозныя платы, кромѣ рыбы, перевозка которой при попудныхъ отправкахъ оплачивается у насъ дороже, чѣмъ въ Германіи. Однако и въ отношеніи рыбы слѣдуетъ имѣть въ виду, что для перевозки рыбы свѣжей во льду, которая наиболѣе ну-

ждается въ скорости доставки и которая по самому существу дѣла производится преимущественно повагонными партіями, у насъ установленъ пониженный повагонный тарифъ. По этому тарифу (дифференціалъ № 5) плата разсчитывается не менѣе, чѣмъ за 610 пудовъ, но ледъ, погруженный въ одинъ вагонъ съ рыбой, перевозится безплатно. Сопоставленіе провозныхъ платъ по этому повагонному тарифу съ приведеннымъ въ предыдущей таблицѣ германскимъ спеціальнымъ тарифомъ сдѣлано въ нижеслѣдующей таблицѣ (въ коп. съ пуда вмѣстѣ съ дополн. сборами):

| Версты. | Германія. | Россія. | У насъ дороже +, дешевле − | Версты | Германія. | Россія. | У насъ дороже +, дешевле − |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 50 | 5,53 | 4,87 | — 0,66 | 500 | 36,76 | 40,70 | + 3,94 |
| 100 | 10,01 | 9,03 | — 0,98 | 600 | 41,61 | 47,36 | + 5,75 |
| 150 | 14,02 | 13,20 | — 0,82 | 700 | 46,47 | 50,79 | + 4,32 |
| 200 | 17,96 | 17,37 | — 0,59 | 800 | 51,32 | 53,65 | + 2,33 |
| 250 | 21,45 | 21,53 | + 0,08 | 900 | 56,17 | 56,50 | + 0,33 |
| 300 | 25,09 | 25,70 | + 0,61 | 1000 | 61,02 | 59,36 | — 1,66 |
| 350 | 28,27 | 29,87 | + 1,60 | 1250 | 73,15 | 64,03 | — 9,12 |
| 400 | 31,38 | 34,03 | + 2,65 | 1500 | 85,35 | 67,15 | —18,20 |
| 450 | 34,19 | 37,36 | + 3,17 | | | | |

Такимъ образомъ нашъ повагонный тарифъ, уже начиная съ 700 в., предоставляетъ болѣе низкія провозныя платы, чѣмъ нашъ же попудный тарифъ, а начиная съ 1000 в., т. е. на разстояніяхъ, на которыхъ расположены наши важнѣйшіе внутренніе потребительные рынки отъ наиболѣе богатыхъ рыбныхъ промысловъ—нижне-волжскихъ, наши ставки оказываются уже существенно ниже германскихъ.

Въ заключеніе этого сравненія нельзя не отмѣтить, въ отношеніи внутренняго строя послѣдней группы тарифа, что спеціальный германскій тарифъ представляетъ болѣе рѣзкое дифференцированіе, чѣмъ наши тарифы: II и V кл. и диф. № 7, но менѣе значительное, чѣмъ наши дифференціалы №№ 5 и 6.

Изъ всего сравнительнаго обзора германскихъ тарифовъ, какъ обыкновенной большой скорости, такъ и ускоренной перевозки, можно придти къ заключенію, что въ большинствѣ случаевъ эти тарифы выше нашихъ.

## VI.

### Австро-Венгрія.

На австрійскихъ желѣзныхъ дорогахъ имѣется собственно одинъ только видъ перевозки грузовъ съ большою скоростью, причемъ сроки доставки, обязательные для желѣзныхъ дорогъ, установлены тѣ же, что и въ Германіи, а именно однѣ сутки даются на отправленіе и на каждые 300 километровъ пути также однѣ сутки, причемъ всякое начатое разстояніе менѣе 300 килом. считается за полные 300 километровъ. Кромѣ того, по заявленному отправителемъ въ накладной желанію, грузъ перевозится въ пассажирскомъ поѣздѣ большой скорости (Schnellzug), но хотя за это и взимается повышенная провозная плата, но обязательный для дороги срокъ доставки не сокращается. Въ тарифномъ отношеніи всѣ грузы большой скорости раздѣляются на три категоріи: къ I-й (обыкновенный грузъ большой скорости—Eilgut gewöhnliches) относятся всѣ вообще грузы, кромѣ скоро портящихся, бывшей въ употребленіи тары, а также новыхъ и старыхъ мѣшковъ и посуды изъ подъ молока, ко II-й (пониженная большая скорость—Eilgut ermässigtes)—грузы скоро портящіеся и къ III-й (особенно удешевленная большая скорость—besonders ermässigtes Eilgut)—бывшая въ употребленіи тара, новые или старые мѣшки и посуда изъ-подъ молока. Однако для послѣдней (III-й) категоріи

особыхъ ставокъ до настоящаго времени не установлено, и грузы этой категоріи таксируются по ставкамъ тарифа, установленнаго для грузовъ II-й категоріи. Кромѣ того, имѣются особые тарифы въ зависимости отъ величины отправки и отъ рода поѣздовъ, въ которыхъ грузы отправляются. Такимъ образомъ въ Австріи дѣйствуютъ въ настоящее время слѣдующіе тарифы большой скорости: 1) нормальный тарифъ для грузовъ I категоріи, 2) пониженный тарифъ для грузовъ II и III категорій, 3) перевозка грузовъ I категоріи, отправляемыхъ мелкими партіями до 50 килограммовъ, таксируется по удвоеннымъ ставкамъ нормальнаго класса I для грузовъ малой скорости, съ тѣмъ однако, чтобы полученная по такому разсчету плата была не ниже платъ по тарифу для обыкновенныхъ грузовъ большой скорости (I категорія) и 4) перевозка всѣхъ грузовъ большой скорости въ скорыхъ поѣздахъ таксируется по тарифу для грузовъ I категоріи, увеличенному на 50% [1]).

Сравненіе этихъ тарифовъ съ соотвѣтственными тарифами большой скорости, дѣйствующими на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, показываетъ, что всѣ они значительно выше нашихъ тарифовъ, за немногими исключеніями, имѣющими мѣсто въ отношеніи провозныхъ платъ по спеціальнымъ тарифамъ на короткихъ разстояніяхъ. Начнемъ съ сопоставленія провозныхъ платъ по австрійскому тарифу для обыкновенныхъ грузовъ большой скорости (I категорія) съ нашимъ общимъ тарифомъ большой скорости, который примѣняется къ перевозкѣ всякаго рода грузовъ, кромѣ тѣхъ, для которыхъ установлены специальные пониженные тарифы

[1]) Tarif, Theil I. Allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern. Wien 1907. Означенный тарифъ примѣняется на австрійскихъ, венгерскихъ и боснійско-герцеговинскихъ жел. дорогахъ.

| Версты. | Австро-Венгрія. | Россія. | У насъ дешевле на коп. съ пуда. | Версты | Австро-Венгрія. | Россія. | У насъ дешевле на коп. съ пуда. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | копѣекъ съ пуда съ дон. сборами. | | | | копѣекъ съ пуда съ дон. сборами. | | |
| 50 | 12,71 | 9,03 | — 3,68 | 400 | 88,04 | 60,70 | —27,34 |
| 100 | 23,03 | 17,37 | — 5,66 | 500 | 110,17 | 75,70 | —34,47 |
| 150 | 33,35 | 25,70 | — 7,65 | 600 | 132,29 | 85,70 | —46,59 |
| 200 | 45,54 | 34,03 | — 11,51 | 700 | 152,41 | 99,87 | —52,54 |
| 250 | 55,73 | 38,20 | 17,53 | 800 | 173,76 | 114,03 | —59,73 |
| 300 | 65,92 | 45,70 | —20,22 | 900 | 194,04 | 128,20 | —65,88 |
| 350 | 77,98 | 53,20 | —24,78 | 1000 | 216,46 | 142,37 | —74,09 |

При такой значительной разницѣ тарифныхъ ставокъ въ нашу пользу слѣдуетъ еще имѣть въ виду, что скорость перевозки у насъ (300 верстъ въ сутки до 600 в., трое сутокъ для разстояній до 1000 в. и по 400 верстъ въ сутки для разстоянiй болѣе 1000 в.) выше австрійской (300 километровъ=281 верста въ сутки для всѣхъ разстояній), а минимальная величина отправляемыхъ партій (1 пудъ) меньшее, чѣмъ въ Австріи (50 килограммовъ=2.44 пуда).

Въ слѣдующей таблицѣ сопоставлены: австрійскій пониженный тарифъ для скоропортящихся грузовъ съ нашими тарифами для важнѣйшихъ грузовъ этого рода: мясной и рыбный товаръ—II кл., молоко свѣжее и стерилизованное и сливки—V кл. и овощи, фрукты и ягоды—диф. № 7.

| Версты. | Австро-Венгрія. | Россія | | | Наши тарифы, противъ австрійскаго, дороже +, дешевле —. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Молоко и рыбный товаръ II кл. | Овощи, фрукты, ягоды Диф. № 7. | Молоко и сливки V кл. | II кл. | Диф. № 7. | V кл. |
| 50 | 4,84 | 4,87 | 4,03 | 2,78 | + 0,03 | — 0,81 | — 2,06 |
| 100 | 8,71 | 9,03 | 7,37 | 4,87 | + 0,32 | — 1,34 | — 3,84 |
| 150 | 12,58 | 13,20 | 10,70 | 6,95 | + 0,62 | — 1,88 | — 5,64 |
| 200 | 17,16 | 17,37 | 14,03 | 9,03 | + 0,21 | — 3,13 | — 8,13 |
| 250 | 20,96 | 21,53 | 16,81 | 10,82 | + 0,57 | — 4,15 | —10,14 |
| 300 | 24,70 | 25,70 | 19,59 | 12,60 | + 1,00 | — 5,11 | —12,10 |
| 350 | 29,22 | 29,87 | 22,36 | 14,39 | + 0,65 | — 6,86 | —14,83 |
| 400 | 32,96 | 34,03 | 25,14 | 16,17 | + 1,07 | — 7,82 | —16,79 |
| 500 | 41,22 | 40,70 | 30,40 | 19,50 | — 0,52 | —10,82 | —21,72 |
| 600 | 49,41 | 47,36 | 35,67 | 22,84 | — 2,05 | — 13,74 | —26,57 |
| 700 | 56,59 | 54,03 | 39,75 | 26,17 | — 2,86 | —17,14 | —30,72 |
| 800 | 64,82 | 60,70 | 43,42 | 29,50 | — 4,12 | —21,50 | —35,32 |
| 900 | 72,43 | 67,36 | 46,89 | 32,84 | — 5,05 | —25,54 | —41,59 |
| 1000 | 80,75 | 72,92 | 50,46 | 35,62 | — 7,83 | —30,29 | —45,13 |

Приведенная таблица не нуждается въ комментаріяхъ Въ отношеніи внутренняго строя содержащихся въ ней тарифовъ нельзя не отмѣтить, что наши тарифы отличаются отъ австрійскаго тарифа, въ противоположность по сравненію съ французскими и германскими, болѣе значительною дифференцировкою. Тогда какъ ставка австрійскаго тарифа на 100 в. въ 0.0871 коп. понижается на 1000 в. до 0.0807 к. т. е. только на 0.0064 к., среднія пудоверстныя ставки нашихъ тарифовъ II кл., диф. № 7 и V кл. понижаются на соотвѣтственныхъ разстояніяхъ на 0.0174 к., 0.0233 к. и 0.0131 коп.

Сравненіе австрійскаго тарифа для мелкихъ отправокъ

до 50 кил. съ нашимъ общимъ тарифомъ большой скорости для попудныхъ отправокъ даетъ еще болѣе значительныя разницы провозныхъ платъ въ нашу пользу.

Наконецъ, если сопоставить дѣйствующій въ Австріи тарифъ на перевозку грузовъ въ скорыхъ поѣздахъ съ нашимъ пояснымъ тарифомъ № 1 на перевозку всякаго рода грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ, то получимъ слѣдующую таблицу:

| Версты. | Австрія. Тарифъ I кат. + 50% | Россія. Пояснoй тарифъ № 1. | У насъ дешевле. |
|---|---|---|---|
| 50 | 19,06 | 11,52 | — 7,54 |
| 100 | 34,54 | 23,00 | — 11,54 |
| 150 | 50,02 | 34,52 | — 15,50 |
| 200 | 68,31 | 46,00 | — 22,31 |
| 250 | 83,59 | 57,52 | — 26,07 |
| 300 | 98,58 | 69,00 | — 29,58 |
| 350 | 116,97 | 75,00 | — 41,97 |
| 400 | 132,06 | 87,00 | — 45,06 |
| 500 | 165,25 | 111,00 | — 54,25 |
| 600 | 198,43 | 135,00 | — 63,43 |
| 700 | 228,61 | 153,00 | — 75,61 |
| 800 | 260,59 | 171,00 | — 89,59 |
| 900 | 291,12 | 189,00 | —102,12 |
| 1000 | 324,69 | 207,00 | —114,69 |

При сравненіи этихъ тарифовъ нельзя упускать изъ виду, что крупная разница между ними въ извѣстной степени объясняется тѣмъ, что самыя услуги, оплачиваемыя ими, существенно не однородны: въ Австріи—скорые поѣзда (Schnellzüge), у насъ же—обыкновенные пассажирскіе и товаро-пассажирскіе поѣзда.

## VII.

### Тарифы на перевозку грузовъ съ малой скоростью. Франція.

Желѣзнодорожные тарифы малой скорости представляютъ по отдѣльнымъ странамъ гораздо больше разнообразія и особенностей, чѣмъ тарифы большой скорости. Зависитъ это отъ весьма многихъ причинъ. Перевозка по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ съ большой скоростью настолько увеличиваетъ собственныя издержки дорогъ, что для огромнаго большинства товаровъ или становится вовсе недоступной или далеко не покрывается тѣми спеціальными выгодами, которыя отправители могутъ получить благодаря ускоренной доставкѣ. Вслѣдствіе этого перевозка товаровъ съ большой скоростью составляетъ повсюду весьма незначительную часть въ общемъ составѣ желѣзнодорожнаго движенія. Такъ, у насъ въ 1906 г. изъ общей суммы грузовъ, перевезенныхъ по вѣсу, въ 4.906 милліоновъ пудовъ на перевозки въ поѣздахъ большой скорости приходится только 45 милл. пудовъ или 0.9% и на перевозки съ пассажирскими и товаропассажирскими поѣздами только 11 милл. пудовъ или 0.3%. Въ Германіи въ томъ же 1906 г. изъ общей суммы коммерческихъ перевозокъ по государственнымъ желѣзнымъ дорогамъ въ 400.560.446 тоннъ приходится на всякаго рода перевозки съ большой скоростью 3.577.078 тоннъ или 0.89%. Товары, перевозимые съ малой скоростью, по общему правилу обладаютъ и малой цѣнностью. Но служа предметомъ потребленія для широкихъ слоевъ населенія или въ качествѣ сырья и топлива для такихъ основныхъ отраслей народнаго хозяйства, какъ горное дѣло, металлургическое производство, хлопчатобумажная промышленность и т. под., они составляютъ главную производительность страны и даютъ желѣзнымъ дорогамъ такъ называемыя массовыя перевозки. Напротивъ того, съ большой скоростью перевозятся товары, обладающіе высокой цѣнностью или такъ называемые скоропортящіеся, которые повсюду составляютъ предметъ потребленія весьма ограниченныхъ и немногочисленныхъ круговъ населенія.

Естественно поэтому, что свойственныя различнымъ странамъ особенныя географическія, экономическія и иныя условія отражаются въ гораздо большей мѣрѣ на системѣ и размѣрахъ тарифовъ малой скорости, чѣмъ на тарифахъ большой скорости. Вмѣстѣ съ тѣмъ при относительно весьма высокихъ размѣрахъ тарифныхъ ставокъ большой скорости, неизбѣжныхъ вслѣдствіе большихъ собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ по перевозкамъ этого рода, отступаютъ вообще на второй планъ, какъ сравнительно не существенныя, всѣ другіе элементы и факторы, вызывающіе и оправдывающіе необходимость различій въ тарифахъ на различныя категоріи грузовъ. Цѣнность перевозимыхъ товаровъ, назначеніе ихъ для потребленія, характеръ территоріальнаго распредѣленія производства ихъ въ странѣ, условія и обычаи торговли, условія перевозки (нормы погрузки, родъ подвижного состава, отвѣтственность за утрату, поврежденія, просрочку, условія упаковки и др.), экономическія особенности отдѣльныхъ сообщеній между тѣми или иными пунктами и раіонами, техническія особенности проходимыхъ грузами отдѣльныхъ линій и участковъ и т. д. и т. д.—всѣ эти элементы должны быть учтены возможно болѣе точнымъ образомъ при распредѣленіи перевозокъ на различные классы и при назначеніи для нихъ тарифныхъ ставокъ, если цѣлью тарификаціи ставится возможно большее развитіе перевозокъ вмѣстѣ съ развитіемъ доходности желѣзныхъ дорогъ или, по крайней мѣрѣ, безъ ущерба для нихъ. И такъ какъ массовые малоцѣнные товары вообще гораздо болѣе чувствительны ко всякимъ различіямъ въ стоимости перевозки, чѣмъ товары высокой цѣнности, то само собою понятно, что перевозка грузовъ малой скорости далеко не допускаетъ такого объединенія и простоты тарифныхъ ставокъ, какія достигнуты, какъ видно изъ предыдущаго изложенія, въ отношеніи тарификаціи перевозокъ съ большою скоростью. Во всѣхъ странахъ тарифы на перевозку грузовъ малой скорости представляютъ, сравнительно съ большою скоростью, весьма сложныя системы, слагающіяся изъ общаго (нормальнаго) тарифа и болѣе или менѣе значительнаго числа спеціальныхъ и

исключительныхъ тарифовъ, схемныхъ и табличныхъ; вмѣстѣ съ размѣромъ ставокъ по каждой изъ этихъ категорій тарифовъ варьируютъ и различныя условія перевозки, а иногда также сроки доставки и даже отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за поврежденія и утрату груза. Все это не можетъ не отражаться на трудности сравненія тарифовъ различныхъ странъ и на правильности оцѣнки различій въ тарифныхъ ставкахъ, обнаруживаемыхъ такимъ сравненіемъ. Въ этомъ послѣднемъ отношеніи нельзя не отмѣтить одного общаго соображенія, которое не должно быть упускаемо изъ виду при разсмотрѣніи всѣхъ приводимыхъ въ ниже слѣдующемъ изложеніи данныхъ относительно размѣра тарифныхъ ставокъ у насъ и заграницею. Дѣло въ томъ, что въ каждой странѣ, въ зависимости отъ такихъ причинъ, какъ общіе размѣры ея территоріи и географическое расположеніе по отношенію другъ къ другу мѣстъ добычи сырья и топлива, центровъ производства и потребленія и пунктовъ ввоза и вывоза, устанавливаются по каждому роду грузовъ опредѣленные преобладающіе пробѣги. Величина тарифныхъ ставокъ вліяетъ на протяженіе этихъ пробѣговъ лишь въ опредѣленныхъ ограниченныхъ предѣлахъ, притомъ главнымъ образомъ лишь до того времени, пока территоріальное распредѣленіе различныхъ видовъ производительности и потребленія еще не успѣло сложиться въ сколько-нибудь законченной формѣ подъ вліяніемъ развитія въ странѣ рельсовой сѣти и другихъ усовершенствованныхъ путей сообщенія. Поэтому въ каждой странѣ по каждому роду грузовъ для торговли и населенія имѣетъ преимущественное значеніе не общій средній уровень даннаго тарифа, но размѣръ тарифныхъ ставокъ для опредѣленныхъ пробѣговъ. Но такъ какъ въ различныхъ странахъ эти пробѣги весьма не одинаковы, то слѣдовательно, сравнивая тарифы двухъ странъ, мы почти всегда необходимо сопоставляемъ двѣ такія величины, которыя имѣютъ далеко неодинаковое значеніе какъ для торговли и промышленности каждой страны, такъ и для желѣзныхъ дорогъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ слѣдуетъ твердо помнить, что размѣры и интенсивность желѣзнорожнаго дви-

женія въ первую очередь обусловливаются густотою населенія страны, общимъ развитіемъ ея торговли и промышленности, а также указанными условіями ея экономической географіи. Желѣзнодорожнымъ тарифамъ принадлежитъ второстепенная роль въ дѣлѣ развитія желѣзнодорожнаго транспорта. Конечно, неумѣлая, схематическая или направленная на постороннія цѣли тарификація можетъ причинить огромные убытки желѣзнымъ дорогамъ и государственной казнѣ, а вмѣстѣ съ тѣмъ внести и серьезное разстройство въ правильный ходъ народнаго хозяйства вообще, но положительная творческая роль желѣзнодорожныхъ тарифовъ ограничивается довольно узкими предѣлами. Никакая самая искусная тарификація не въ состояніи создать такихъ грузовъ, для производства которыхъ страна не представляетъ благопріятныхъ условій. А между тѣмъ существуетъ опредѣленный минимумъ перевозокъ, при которомъ желѣзныя дороги могутъ вырабатывать доходъ, необходимый для покрытія расходовъ эксплоатаціи и для оплаты капиталовъ. И если количество наличныхъ перевозокъ на желѣзной дорогѣ держится близко около этого предѣла, то тарифы необходимо должны приближаться къ максимуму того, что можно взять съ грузовъ, не рискуя сократить перевозки. Пониженіе тарифовъ не только не всегда, но, напротивъ того, въ относительно рѣдкихъ случаяхъ, лишь при наличности цѣлой совокупности необходимыхъ условій, приводитъ къ столь значительному развитію движенія, что повышаетъ съ избыткомъ выручку жел. дороги. Поэтому тарифы различныхъ странъ неизбѣжно должны быть различны какъ въ отношеніи строя и системы, такъ и въ отношеніи размѣра тарифныхъ ставокъ. При этомъ въ странѣ, рѣдко населенной, съ недостаточнымъ развитіемъ промышленности и вялыми торговыми оборотами, самая разумная и чуткая тарификація можетъ приводить къ болѣе высокимъ тарифнымъ ставкамъ, чѣмъ въ другой странѣ, въ которой общія экономическія условія, густота и богатство населенія могутъ обезпечивать дорогамъ достаточное количество грузовъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и хорошій доходъ даже при неудовлетворительной,

косной и схематической тарификаціи. Для надлежащей оцѣнки достоинствъ и недостатковъ управленія желѣзнодорожными тарифами въ какой-либо странѣ необходимо изслѣдовать таковое по существу и оцѣнить его принципы въ связи съ общими руководящими началами желѣзнодорожной и экономической политики; для сужденія же о разумности и справедливости даннаго уровня тарифныхъ ставокъ необходимо прежде всего изслѣдовать, насколько соотвѣтствуютъ онѣ условіямъ и нуждамъ народнаго хозяйства данной страны, ея торговли, промышленности и населенія, и только въ томъ случаѣ, если такое изслѣдованіе покажетъ, что настоящіе размѣры тарифовъ препятствуютъ совершенію значительнаго количества перевозокъ, задерживая развитіе желѣзнодорожнаго движенія, можно будетъ придти къ заключенію, что данный уровень тарифовъ чрезмѣрно высокъ и нуждается въ пониженіи. Съ другой стороны, если систематическое и послѣдовательное изученіе главнѣйшихъ тарифовъ и ихъ вліянія на перевозки покажетъ, что эти тарифы безъ надобности понижены и что условія производства и сбыта соотвѣтственныхъ продуктовъ измѣнились такъ, что операція перевозки стала приносить грузохозяевамъ гораздо болѣе значительныя выгоды, чѣмъ приносила въ то время, когда тарифы устанавливались, то въ такомъ случаѣ, а особенно если въ тоже время и собственныя издерки жел. дорогъ (напр. на топливо, рабочія руки и т. под.) увеличились и привели къ ухудшенію ихъ финансоваго положенія, можно придти къ заключенію о томъ, что данный уровень тарифовъ слишкомъ низокъ и что надлежитъ принять мѣры къ ихъ повышенію. Сравнительное же изученіе тарифовъ различныхъ странъ само по себѣ, безъ выясненія указанныхъ спеціальныхъ обстоятельствъ, не можетъ дать никакихъ полезныхъ указаній относительно того, въ какомъ направленіи должны быть измѣнены дѣйствующіе тарифы—въ сторону пониженія или повышенія.

*Франція.* На французскихъ желѣзныхъ дорогахъ дѣйствуютъ тарифы общіе (les tarifs généraux), тарифы спеціаль-

ные, въ томъ числѣ ввозные и вывозные, тарифы исключительные (les tarifs exceptionels), въ томъ числѣ такъ назыв. табличные—à prix ferme, prix exceptionels, тарифы прямыхъ сообщеній (les tarifs communs) и мѣстные (intérieurs). Поэтому съ перваго взгляда можетъ показаться, что въ общемъ система французскихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ аналогична съ дѣйствующей у насъ. Однако на самомъ дѣлѣ объ системы представляютъ весьма существенныя различія и по формѣ и по существу, такъ что общее сравнительное сопоставленіе нашихъ и французскихъ тарифовъ, носящихъ одинаковыя наименованія (напр французскаго tarif général съ нашимъ общимъ тарифомъ и т. д.) оказывается совершенно невозможнымъ. Происхожденіе и сущность французскаго общаго тарифа заключается въ слѣдующемъ. Условіями концессій (cahiers des charges) установлены для обыкновенныхъ перевозокъ извѣстные предѣльные тарифы, причемъ, кромѣ того, министру публичныхъ работъ было предоставлено опредѣлить максимальныя ставки для нѣкоторыхъ исключительныхъ перевозокъ и для дополнительныхъ сборовъ. Затѣмъ, въ условіяхъ концессій и въ изданныхъ въ дополненіе ихъ административныхъ постановленіяхъ были указаны, кромѣ предѣльныхъ тарифовъ, еще опредѣленныя правила относительно исполненія операцій (au fonctionnement du service). Общій тарифъ и составляетъ совокупность провозныхъ платъ, примѣняемыхъ съ соблюденіемъ этихъ правилъ, безъ всякихъ отступленій отъ нихъ въ пользу желѣзной дороги. Общій тарифъ воспроизводитъ эти правила, дополняя ихъ въ тѣхъ пунктахъ, въ которыхъ это необходимо для точнаго опредѣленія условій перевозки. Онъ можетъ предоставлять отправителямъ болѣе благопріятныя ставки или условія перевозки, чѣмъ на какія они имѣютъ право; но не можетъ лишать ихъ ни въ какомъ отношеніи тѣхъ преимуществъ, которыя установлены въ ихъ пользу основными постановленіями (т. е. условіями концессій и правительственными распоряженіями).

Спеціальные тарифы предоставляютъ отправителямъ извѣстныя выгоды, почти всегда заключающіяся въ пони-

женіи провозныхъ платъ, но примѣненіе ихъ связываетъ съ извѣстными отступленіями отъ условій общаго тарифа. Къ числу такихъ спеціальныхъ тарифовъ относятся, между прочимъ, тарифы вывозные и транзитные (въ опредѣленныхъ случаяхъ эти тарифы получаютъ названіе экспортныхъ или транзитныхъ).

Тарифы прямыхъ сообщеній (les tarifs communs), т. е. примѣняемые къ перевозкамъ, обнимающимъ двѣ или нѣсколько желѣзныхъ дорогъ, или хотя бы одну желѣзную дорогу и какой-либо иной путь сообщенія, бываютъ общіе или спеціальные. Въ отличіе отъ тарифовъ прямого сообщенія, тѣ тарифы, которые примѣняются къ перевозкѣ грузовъ въ предѣлахъ какой-либо одной сѣти, называются внутренними (tarifs interieurs), т. е. по нашей терминологіи тарифами мѣстнаго сообщенія.

Дѣйствующая система французскихъ тарифовъ создалась въ результатѣ общей реформы тарифовъ, произвести которую желѣзныя дороги обязались во время переговоровъ съ правительствомъ, предшествовавшихъ вотированію желѣзнодорожныхъ конвенцій 1883 года. Эта переработка прежнихъ тарифовъ, которые устанавливались постепенно въ теченіе долгихъ лѣтъ каждой компаніей по ея собственному усмотрѣнію, длилась не менѣе 20 лѣтъ [1]). Результаты, достигнутые реформой въ смыслѣ упрощенія и улучшенія тарифовъ, были, по признанію Кольсона, весьма значительны. Первоначально тарифы каждой желѣзнодорожной компаніи устанавливались постепенно безъ всякой заботы объ однообразіи и системѣ. Желѣзныя дороги предоставляли то тому, то другому товару пониженія противъ общихъ тарифныхъ формулъ въ видѣ табличныхъ ставокъ для отдѣльныхъ сообщеній между опредѣленными станціями по мѣрѣ того, какъ въ этомъ обнаруживалась дѣйствительная надобность. Съ теченіемъ времени число такихъ пониженныхъ табличныхъ ставокъ умножилось до чрезвычайности, такъ что примѣненіе установленныхъ тарифныхъ формулъ, которыя должны были составлять общій порядокъ, сдѣлалось, въ отношеніи очень

[1]) C. Colson. Transports et tarifs, 3-me edition, Paris. 1908. Стр. 500.

многихъ товаровъ, рѣдкимъ исключеніемъ. Реформа тарифовъ и заключалась въ томъ, что каждая компанія установила новыя общія тарифныя схемы, посредствомъ которыхъ распространялись на всю сѣть тѣ пониженія, которыя уже сдѣлались почти общими благодаря прогрессивному возрастанію числа отдѣльныхъ пониженныхъ провозныхъ платъ. Всѣ прежнія табличныя ставки, которыя были выше или равны провознымъ платамъ, получавшимся по новымъ схемамъ, а также тѣ, которыя были ниже ихъ лишь очень незначительно, равно какъ и тѣ, которыя перестали практически примѣняться, были отмѣнены. Такимъ образомъ число табличныхъ тарифовъ было сокращено очень значительно. Тѣмъ не менѣе можно было бы пойти по этому пути еще далѣе, отмѣнивъ всѣ исключительныя провозныя платы, которыя утратили основанія, по которымъ были первоначально установлены. Такая попытка радикальной реформы и была въ началѣ предпринята компаніею Парижъ—Ліонъ—Средиземное море. Здѣсь были предоставлены значительныя пониженія для перевозокъ тяжеловѣсныхъ товаровъ, причемъ компанія вознаградила себя за часть возникавшихъ вслѣдствіе этого потерь посредствомъ повышенія тарифовъ на такіе товары, которые могли выдержать его. Повышенія эти въ общей совокупности были менѣе значительны, чѣмъ предоставленныя пониженія, но тѣмъ не менѣе въ нѣкоторыхъ случаяхъ довольно серьезны. Тогда, свидѣтельствуетъ Кольсонъ, произошло то, что всегда происходитъ въ подобныхъ случаяхъ и что заслуживаетъ быть отмѣченнымъ, потому что неоднократно имѣло мѣсто не только во Франціи, но и у насъ. Тѣ отправители, которыхъ коснулось повышеніе тарифовъ, подняли весьма настойчивые и оживленные протесты, между тѣмъ какъ тѣ грузохозяева, которые воспользовались пониженіями тарифовъ, хранили молчаніе, такъ что получилось впечатлѣніе, что реформа, представлявшая по существу значительный шагъ впередъ, повсюду вызвала недовольство. Послѣ этого на дорогахъ другихъ компаній рѣшено было дѣйствовать не такъ смѣло, но всегда принимая исходнымъ пунктомъ бережное отношеніе къ пріобрѣ-

теннымъ положеніямъ. Отъ мысли производить значительныя пониженія отказались, кромѣ нѣкоторыхъ спеціальныхъ продуктовъ, какъ напр. удобренія, но въ тоже время отказались и отъ всякаго увеличенія тарифовъ и даже потребовали отъ компаній обязательства возстановить всѣ тѣ табличныя ставки, отмѣна которыхъ повела къ повышенію провозныхъ платъ болѣе чѣмъ на 5%, если правительство признаетъ это полезнымъ въ теченіе года послѣ введенія въ дѣйствіе новыхъ тарифовъ. Тѣмъ не менѣе реформа смягчила очень много неравенствъ и разнообразія тарифовъ и въ концѣ концовъ выразилась въ суммѣ въ довольно чувствительныхъ пониженіяхъ провозныхъ платъ.

Эта реформа мѣстныхъ тарифовъ дорогъ каждой компаніи создала возможность упрощенія также и тарифовъ прямыхъ сообщеній, число которыхъ было увеличено въ весьма значительной степени. Вмѣстѣ съ тѣмъ было достигнуто распространеніе на дороги всѣхъ большихъ компаній общей классификаціи товаровъ и общихъ условій примѣненія общихъ и спеціальныхъ тарифовъ.

Исторія этой классификаціи не лишена для насъ извѣстнаго интереса. Въ условіяхъ концессій (le cahier des charges) большихъ компаній товары раздѣлены на четыре класса, причемъ распредѣленіе между классами сдѣлано главнымъ образомъ въ зависимости отъ цѣнности товаровъ. Для первыхъ трехъ классовъ были установлены одинаковыя ставки для всякихъ разстояній: для I кл. въ размѣрѣ 16 сант. съ тонны и километра $\left(\frac{1}{9.6}\right.$ коп. съ пуда и версты$\left.\right)$, для II кл.— 14 сант. $\left(\frac{1}{11}\text{к.}\right)$ и для III кл.—10 сант. $\left(\frac{1}{15.4}\text{к.}\right)$, для IV же класса предѣльный тарифъ былъ данъ въ видѣ схемы, начинавшейся съ 8 сант. $\left(\frac{1}{19.2}\text{к.}\right)$ и понижавшейся на разстояніи въ 300 кил. до 4 сант. $\left(\frac{1}{38.4}\text{к.}\right)$. Однако число всѣхъ товаровъ, поименованныхъ въ этихъ четырехъ классахъ, составляло только 72; товары же особо не поименованные должны были быть относимы къ тому или иному классу по ана-

логіи. При этомъ желѣзнымъ дорогамъ было предоставлено вообще право назначать тарифы для перевозимыхъ ими товаровъ ниже указанныхъ предѣльныхъ ставокъ. Поэтому въ дѣйствительности компаніи пришли къ тому, что выработали для своего общаго тарифа гораздо болѣе обширныя классификаціи, содержавшія отъ 1500 до 2000 наименованій. Число классовъ, предусматриваемыхъ общимъ тарифомъ, также очень варьировало по сѣтямъ различныхъ компаній: на дорогахъ Сѣверной и Парижъ—Ліонъ—Средиземное море ихъ было по 7-ми, на дорогахъ Восточной и Западной по 6-ти, на Южной 5 и на Орлеанской 4. Какъ сама номенклатура, такъ и распредѣленіе между классами также варьировали по различнымъ дорогамъ въ зависимости отъ характера и потребностей обращенія, и часто одинъ и тотъ же товаръ былъ включенъ въ нѣсколько классовъ одновременно въ зависимости отъ величины отправляемыхъ количествъ. Первымъ шагомъ въ дѣлѣ какой-либо тарифной реформы и объединенія тарифовъ различныхъ дорогъ, какъ въ отношеніи формы, такъ и въ отношеніи различныхъ провозныхъ платъ, необходимо должно было быть принятіе какой-либо одной общей классификаціи. Послѣ продолжительныхъ и трудныхъ переговоровъ компаніи выработали проектъ однообразной классификаціи, который и былъ одобренъ правительствомъ въ 1879 году. По этой классификаціи товары, поименованные въ ней въ числѣ 1500, были распредѣлены на 6 серій для перевозки ихъ всякими количествами, т. е. безъ какихъ-либо ограничительныхъ условій въ отношеніи величины предъявляемыхъ къ отправкѣ партій. При этомъ авторы реформы, придавая особенное значеніе, чтобы въ общемъ тарифѣ не содержалось ничего, что было бы связано съ какимъ-либо частнымъ условіемъ, исключили изъ него всѣ пониженія по серіямъ, примѣняемыя при условіи предъявленія къ отправкѣ опредѣленнаго количества товара. Поэтому даже такія пониженія, которыя были допущены на всѣхъ дорогахъ, были включены въ спеціальные тарифы, между тѣмъ какъ они были бы гораздо болѣе на мѣстѣ въ общемъ тарифѣ (какъ полагаетъ Кольсонъ).

Принятіе этой классификаціи вмѣсто прежнихъ классификацій необходимо привело на каждой сѣти къ тарифнымъ повышеніямъ для всѣхъ тѣхъ товаровъ, которые пользовались на ней исключительно благопріятной таксировкой, и напротивъ того къ пониженіямъ тарифовъ для тѣхъ товаровъ, которые прежде помѣщались въ серіи съ болѣе высокой ставкой, чѣмъ окончательно принятая. Такъ какъ каждая компанія ставила свое veto на всѣ пониженія, которыя угрожали ей серьезными потерами, то въ концѣ концовъ повсюду повышенія оказались болѣе многочисленными, чѣмъ пониженія Но на самомъ дѣлѣ всѣми пониженіями публика дѣйствительно воспользовалась, между тѣмъ какъ всѣ значительныя повышенія общаго тарифа были исправлены включеніемъ пониженныхъ платъ въ спеціальные тарифы тѣхъ сѣтей, на которыхъ они были произведены, такъ что въ общемъ реформа привела только къ пониженіямъ тарифовъ.

Уже и до реформы общіе тарифы примѣнялись только къ меньшей части перевозокъ. Въ настоящее же время, когда послѣ реформы, вслѣдствіе указанныхъ обстоятельствъ, большое число провозныхъ платъ, фигурировавшихъ прежде въ общихъ тарифахъ, были перенесены въ спеціальные тарифы, можно сказать, что количество перевозокъ, которое производится по общимъ тарифамъ, составляетъ только ничтожную долю въ общей суммѣ желѣзнодорожнаго движенія. Это главнымъ образомъ перевозка мелкими отправками, всѣ же массовыя перевозки производятся по спеціальнымъ тарифамъ. Въ настоящее время общій тарифъ имѣетъ значеніе главнымъ образомъ какъ масштабъ и общее правило, отъ котораго дѣлаются отступленія не иначе, какъ вслѣдствіе формальнаго указанія спеціальныхъ тарифовъ.

Каждая компанія вводила въ свои спеціальные тарифы такія наименованія товаровъ, которые не значились въ общей классификаціи. Чтобы предупредить полную путаницу въ примѣненіи тарифовъ, администрація распорядилась, чтобы ни одинъ новый товаръ не включался въ спеціальный тарифъ безъ предварительнаго включенія его въ общую клас-

сификацію, и потребовала произвести ревизію этой послѣдней. Въ началѣ это распоряженіе соблюдалось очень строго. Всякое наименованіе товара, которымъ послѣдній выдѣлялся изъ болѣе широкой товарной группы общаго тарифа, чтобы такимъ образомъ ограничить примѣненіе спеціальнаго тарифа лишь дѣйствительной надобностью, признавалось уже новымъ наименованіемъ; тоже само и съ новыми названіями товаровъ, которыя имѣли собственно значеніе лишь фабричной марки, на самомъ же дѣлѣ обозначали такіе товары, которые уже фигурировали въ тарифахъ. Это привело къ тому, что классификація чрезмѣрно разрослась: въ 1901 г. число содержавшихся въ ней наименованій достигло 3850. Тогда было признано необходимымъ упростить ее, сгруппировавъ по возможности подъ однимъ наименованіемъ сходные товары, относящіеся къ одной и той же серіи. Такимъ путемъ удалось сократить число наименованій, содержащихся въ классификаціи, до 1350. Эта классификація и является общею, утвержденною министромъ въ установленномъ порядкѣ. Всякая категорія товаровъ, поименованная въ этой классификаціи, трактуется опредѣленнымъ образомъ на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, и спеціальные тарифы отдѣльныхъ дорогъ могутъ быть примѣнены къ этимъ товарамъ только въ томъ случаѣ, если это особо оговорено въ спеціальныхъ тарифахъ. Частныя же подраздѣленія товаровъ, введенныя въ спеціальные тарифы какой-либо одной дороги, не имѣютъ никакого вліянія на толкованіе тарифовъ другихъ дорогъ. Они вносятся въ общій указатель товаровъ (table générale des marchandises), но печатаются курсивнымъ шрифтомъ, чтобы нельзя было смѣшать ихъ съ наименованіями выше сказанной общей классификаціи, утвержденной министромъ. При этомъ ихъ помѣщаютъ подъ тѣмъ изъ наименованій общей классификаціи, въ которое входитъ данное наименованіе. Число такихъ спеціальныхъ наименованій, введенныхъ отдѣльными желѣзными дорогами въ свои спеціальные тарифы, весьма значительно, превосходя число наименованій утвержденной общей классификаціи. Въ table générale des marchandises, дѣйствующей на Большой и Ма-

лой Окружныхъ Парижскихъ дорогахъ, на Восточной, государственныхъ, Южной, Сѣверной, Орлеанской, Западной и Парижъ—Ліонъ—Средиземное море, общее число наименованій спеціальныхъ и вошедшихъ въ общую классификацію превышаетъ 5000 *).

Такимъ образомъ въ результатѣ реформы французскихъ желѣзно-дорожныхъ тарифовъ удалось достигнуть полнаго объединенія товарной классификаціи общихъ тарифовъ, дѣйствующихъ на сѣтяхъ большихъ компаній. Что же касается ставокъ провозныхъ платъ этихъ тарифовъ, то въ этомъ отношеніи унификація не была достигнута Въ началѣ реформы была сдѣлана попытка установить одинъ общій тарифъ (tarif général commun) для большихъ сѣтей, какъ это было осуществлено въ 1892 г. для перевозки грузовъ съ большою скоростью. Однако не могли выработать такого общаго тарифа малой скорости, который не вводилъ бы во многихъ случаяхъ тарифныхъ повышеній, не пріемлемыхъ для публики, а вмѣстѣ съ тѣмъ въ другихъ также много численныхъ случаяхъ не представлялъ бы пониженій, убыточныхъ для компаній. Поэтому въ концѣ концовъ каждая компанія приняла для своего общаго тарифа особыя тарифныя схемы, которыя при переходѣ груза съ одной дороги на другую просто суммируются, начиная расчетъ провозной платы съ начальной ставки схемы соотвѣтственнаго класса. При этомъ Южная дорога имѣетъ на самомъ дѣлѣ даже три общихъ тарифа: одинъ, существенно превышающій общій тарифъ другихъ сѣтей, примѣняется на всѣхъ ея линіяхъ, кромѣ линіи отъ Бордо до Сэтта, другой — значительно болѣе низкій, установленъ съ давняго времени на этой послѣдней линіи вслѣдствіе конкуренціи судоходства, и третій тарифъ (состоящій изъ двухъ схемъ), примѣняемый къ перевозкѣ важнѣйшихъ товаровъ, каковы: вино, хлѣбъ, сахаръ, соль, кожи, лѣсные строительные матеріалы, керосинъ и др., партіями не менѣе 5000 кил., былъ установленъ въ 1898 г. на этой же самой линіи, въ виду тѣхъ новыхъ облегченій, которыя получило

*) Recueil-Chaix, Octobre 1908, p. 37—74.

судоходство вслѣдствіе уничтоженія пошлинъ на каналѣ; этотъ третій тарифъ предоставляетъ болѣе низкія провозныя платы, чѣмъ какія имѣются на большей части желѣзныхъ дорогъ, даже для самыхъ малоцѣнныхъ грузовъ. Кромѣ того, на той же линіи отъ Бордо до Сэтта дѣйствуетъ 9 спеціальныхъ схемъ для отдѣльныхъ сообщеній и болѣе сотни табличныхъ ставокъ, которыя предоставляютъ еще болѣе значительныя пониженія. Однако эти спеціальныя схемы и табличныя ставки примѣняются къ перевозкѣ на тѣхъ же условіяхъ, какія установлены для примѣненія общихъ тарифовъ, и такимъ образомъ по существу своему являются частью общаго тарифа, выдѣлены же изъ него только вслѣдствіе стремленія соблюсти принятую систему и не вводить въ общій тарифъ табличныхъ ставокъ [1]).

Такого же характера табличныя ставки, въ количествѣ до 150, имѣются на Орлеанской дорогѣ, гдѣ онѣ были установлены для того, чтобы исправить тѣ тарифныя повышенія, которыя получались для наиболѣе важныхъ перевозокъ вслѣдствіе замѣны прежнихъ общихъ тарифовъ нормальными схемами вновь утвержденнаго общаго тарифа.

Что касается общихъ тарифовъ другихъ дорогъ, то Восточная имѣетъ для 3-ьей и 5-й серій товаровъ, а Парижъ—Ліонъ—Средиземное море для 5-й серіи тарифныя схемы, которыя ниже соотвѣтственныхъ схемъ большинства другихъ дорогъ. Западная дорога допустила въ своихъ схемахъ для первыхъ пяти серій болѣе рѣзкія пониженія, начиная съ 400 километровъ, въ виду конкурренціи каботажа, дѣйствіе которой проявляется въ отношеніи Западной дороги на бо-

---

[1]) Recueil-Chaix, Octobre 1908, p. 218—219. Colson, Transports et tarifs, 1908, p. 582. Кольсонъ признаетъ выдѣленіе упомянутыхъ въ текстѣ спеціальныхъ схемъ и табличныхъ ставокъ изъ общаго тарифа въ особый спеціальный тарифъ № 32 безполезнымъ усложненіемъ. Едвали однако это правильно. Включеніе ихъ въ общій тарифъ вызвало бы не меньшее усложненіе общаго тарифа, сравнительно съ настоящею редакціею, затруднило бы пониманіе его и, наконецъ, дѣйствительно находилось бы въ противорѣчіи съ основнымъ принципомъ всей системы.

лѣе значительныхъ разстояніяхъ, хотя и имѣетъ для нея значеніе лишь по сообщеніямъ съ Бретáнью.

Провозныя платы разсчитываются по этимъ схемамъ при совершеніи перевозки съ соблюденіемъ опредѣленныхъ условій, которыя и составляютъ „общія условія примѣненія общихъ тарифовъ“ на девяти перечисленныхъ выше французскихъ жел. дорогахъ. Условія эти обязательны для всѣхъ этихъ желѣзныхъ дорогъ и составляютъ общее желѣзнодорожное право перевозокъ. Если желѣзныя дороги хотятъ исполнять тѣ или иныя перевозки на болѣе легкихъ для себя условіяхъ, представляющихъ какія-либо отступленія отъ общаго порядка, то онѣ не могутъ дѣлать это по своему одностороннему усмотрѣнію, но только съ согласія отправителя, если послѣдній положительнымъ образомъ заявитъ о своей готовности подчиниться установленнымъ жел. дорогою болѣе тяжелымъ для него условіямъ. Для того же, чтобы отправители вообще изъявляли готовность подчиняться этимъ спеціальнымъ условіямъ, желѣзныя дороги допускаютъ также и въ пользу отправителей извѣстныя облегченія, которыя въ огромномъ большинствѣ случаевъ состоятъ собственно въ предоставленіи перевозкамъ, совершаемымъ на спеціальныхъ условіяхъ, болѣе или менѣе значительныхъ пониженій тарифныхъ ставокъ, предусмотрѣнныхъ для тѣхъ же перевозокъ въ общемъ тарифѣ Во время общей тарифной реформы различныя условія, съ которыми было связано примѣненіе пониженныхъ ставокъ на различныхъ дорогахъ, были обобщены и опубликованы въ видѣ „общихъ условій примѣненія спеціальныхъ тарифовъ“. Указаніе важнѣйшихъ изъ этихъ условій, сравнительно съ условіями примѣненія общихъ тарифовъ, будетъ дано ниже. Кромѣ этихъ общихъ условій на отдѣльныхъ дорогахъ въ ихъ спеціальныхъ тарифахъ обыкновенно имѣются еще и нѣкоторыя особенныя условія, поставленныя для примѣненія этихъ тарифовъ.

Пониженіе провозныхъ платъ по спеціальнымъ тарифамъ нерѣдко дается тѣмъ, что къ данному товару, при перевозкѣ его на условіяхъ этихъ тарифовъ, примѣняется схема хотя и общаго тарифа, но соотвѣтствующая болѣе низкой серіи,

чѣмъ схема той серіи, въ которой значится этотъ товаръ для перевозки его на общихъ условіяхъ. Съ другой стороны, каждая компанія установила для своихъ спеціальныхъ тарифовъ извѣстное число особыхъ схемъ. Такъ на большой окружной дорогѣ Парижа такихъ схемъ имѣется 5, на линіяхъ Парижъ—Ліонъ—Средиземное море и Сѣверной по 6, на Орлеанской и Южной по 9, на Восточной 13, на Западной 20 и на государственныхъ желѣзныхъ дорогахъ 24 Эти схемы на дорогахъ Парижъ—Лионъ—Средиземное море и на Восточной по размѣрамъ своихъ ставокъ помѣщаются между и на ряду со схемами общаго тарифа На дорогахъ же Западной, Орлеанской и Южной эти схемы построены по принципу болѣе быстраго диференцированія, чѣмъ схемы общаго тарифа, такъ что, при графическомъ изображеніи, линіи отвѣчающія наиболѣе высокимъ схемамъ спеціальныхъ тарифовъ, на извѣстныхъ разстояніяхъ пересѣкаютъ линіи, представляющія схемы низкихъ серій общаго тарифа. Такое соотношеніе въ строѣ схемъ общаго и спеціальныхъ тарифовъ даетъ, по справедливому замѣчанію Кольсона [1]), возможность примѣнять къ извѣстнымъ товарамъ такія комбинаціи этихъ различныхъ схемъ, которыя даютъ диференцированіе единичныхъ километрическихъ ставокъ въ надлежащемъ соотвѣтствіи съ потребностями обращенія. Этотъ строй и взаимное соотношеніе схемъ на такихъ старыхъ французскихъ желѣзныхъ дорогахъ, какъ три выше поименованныя, сохраненные притомъ послѣ общей систематической тарифной реформы, заслуживаютъ, чтобы особо отмѣтить ихъ въ виду той боязни такъ называемаго „пересѣченія диференціаловъ“, которая замѣчается у насъ и до сихъ поръ. Эта боязнь во многихъ случаяхъ послужила у насъ чисто формальнымъ, независимо отъ существа дѣла, мотивомъ къ отмѣнѣ и переработкѣ нѣкоторыхъ дѣйствовавшихъ прежде диференціальныхъ схемъ. Во время же задуманной 10 лѣтъ тому назадъ общей радикальной реформы тарифныхъ схемъ, отъ которой впрочемъ впослѣдствіи отказались, уничтоженіе

[1]) Цит. соч. стр. 583.

всѣхъ случаевъ „пересѣченія диференціаловъ“ было поставлено какъ одна изъ прямыхъ и важнѣйшихъ цѣлей этой реформы.

Но упомянутыми схемами общаго и спеціальныхъ тарифовъ далеко еще не исчерпывается тарифная система французскихъ желѣзныхъ дорогъ. Во многихъ спеціальныхъ тарифахъ, кромѣ обычныхъ схемъ, содержится еще очень не малое число еще болѣе пониженныхъ исключительныхъ схемъ, а также и особыхъ исключительныхъ табличныхъ ставокъ для отдѣльныхъ товаровъ, для перевозки на совершенно особыхъ условіяхъ, для отдѣльныхъ сообщеній. Такихъ исключительныхъ схемъ и ставокъ особенно много въ тарифахъ прямыхъ сообщеній, причемъ нѣкоторыя изъ этихъ схемъ примѣняются только на большихъ разстояніяхъ, или къ перевозкѣ извѣстныхъ товаровъ въ зависимости отъ происхожденія или назначенія въ опредѣленные раіоны или города. Достаточно даже бѣглаго обзора французскихъ тарифовъ, чтобы убѣдиться въ томъ, что число исключительныхъ схемъ и исключительныхъ табличныхъ ставокъ на французскихъ желѣзныхъ дорогахъ гораздо значительнѣе, чѣмъ у насъ.

Обратимся теперь къ обозрѣнію важнѣйшихъ условій перевозки по схемамъ общихъ тарифовъ, а также тѣхъ важнѣйшихъ отступленій отъ этихъ условій, съ которыми связано примѣненіе спеціальныхъ тарифовъ.

Первое существенное различіе въ условіяхъ примѣненія тарифовъ общихъ и спеціальныхъ, касается величины предъявляемаго къ отправкѣ груза По ст. 4 „общихъ условій примѣненія общихъ тарифовъ“ провозныя платы, получающіяся по этимъ тарифамъ, примѣняются къ отправкамъ болѣе 40 килограммовъ; но такъ какъ по ст. 7 тѣхъ же условій платы разсчитываются по количествамъ въ 10 килограммовъ, то слѣдовательно схемы общихъ тарифовъ вообще могутъ быть примѣняемы только по вѣсу не менѣе 50 килогр., что составляетъ на нашу мѣру 3 п. 2 ф. Отправки до 40 килогр. таксируются по разсчету изъ 25 сант. съ тонны и километра

для товаровъ всѣхъ шести серій, съ тѣмъ однако, чтобы получающаяся въ итогѣ плата не была больше платы, причитающейся по схемѣ соотвѣтственной серіи за перевозку груза вѣсомъ въ 50 килогр. Желѣзныя дороги не обязаны вообще принимать къ перевозкѣ безъ упаковки такіе товары, которые въ торговомъ обращеніи обычно упаковываются. Товары же, которые могутъ смѣшиваться съ другими товарами того же рода, или прикосновеніе которыхъ можетъ быть вреднымъ, каковы картофель, уголь, сѣра и др., принимаются къ перевозкѣ въ навалку, не иначе какъ полными вагонами вѣсомъ въ 4000 килогр. или съ условіемъ уплаты за этотъ вѣсъ. Впрочемъ, это требованіе минимальнаго вѣса въ 4000 кил. касается лишь способа перевозки въ навалку безъ упаковки, но не сопровождается никакимъ пониженіемъ схемъ общаго тарифа для соотвѣтственныхъ грузовъ. Примѣненіе общаго тарифа вообще не связано ни съ какимъ условіемъ тоннажа, кромѣ приведеннаго выше минимума отправки въ 50 кил., такъ что мелкія отправки болѣе 40 кил. и полные вагонные грузы (обычно въ 10.000 кил.) таксируются совершенно одинаково по схемѣ одной и той же серіи, къ которой отнесенъ данный товаръ. Хотя распредѣленіе товаровъ между шестью серіями общаго тарифа сдѣлано такъ, что одинъ и тотъ же товаръ, въ зависимости отъ нѣкоторыхъ условій. помѣщенъ одновременно и въ болѣе высокой по ставкамъ серіи и въ болѣе низкой, но это никогда не бываетъ въ зависимости отъ величины отправки. По общему тарифу пониженіе класса, къ которому отнесенъ данный товаръ по его природѣ, главнымъ образомъ по цѣнности, допущено въ зависимости отъ различныхъ условій, между которыми важнѣйшими являются способъ упаковки перевозимаго товара и его назначеніе для того или иного употребленія. Требованіе же опредѣленной величины отправки относится по французской системѣ уже къ числу условій спеціальныхъ тарифовъ. Въ „общихъ условіяхъ“ примѣненія этихъ послѣднихъ и, въ особенности, въ частныхъ условіяхъ отдѣльныхъ спеціальныхъ тарифовъ, величинѣ предъявляемой къ отправкѣ партіи товара придается весьма важное

значеніе при опредѣленіи размѣра подлежащихъ примѣненію тарифныхъ ставокъ. Во всякомъ спеціальномъ тарифѣ указывается опредѣленный минимумъ отправки, который является необходимымъ условіемъ для примѣненія этого тарифа. Этотъ минимумъ опредѣляется двоякимъ образомъ: или въ видѣ опредѣленной нормы вѣса предъявляемой къ перевозкѣ партіи товара, или въ видѣ опредѣленной нормы того количества товара, которое дѣйствительно должно быть погружено въ одинъ вагонъ. Въ обоихъ случаяхъ, если вѣсъ предъявленнаго къ перевозкѣ товара ниже указанной нормы, отправитель уплачиваетъ или за полный вѣсъ этой нормы по ставкѣ спеціальнаго тарифа, или за дѣйствительный вѣсъ перевезеннаго товара по ставкамъ общаго тарифа, смотря по тому, какой способъ разсчета окажется для него выгоднѣе. За всякій же излишекъ сверхъ повагонной нормы нагрузки плата разсчитывается по спеціальному тарифу, если этотъ излишекъ можетъ быть погруженъ въ тотъ же вагонъ, въ противномъ же случаѣ – за дѣйствительный его вѣсъ по общему тарифу, или за вѣсъ, обусловленный вагонной нормой Въ обоихъ случаяхъ вся отправка подчиняется въ прочихъ отношеніяхъ (напр. сроковъ доставки) условіямъ даннаго спеціальнаго тарифа.

Установленныя въ спеціальныхъ тарифахъ обязательныя нормы отправокъ, для примѣненія спеціальныхъ тарифовъ весьма разнообразны, какъ въ отношеніи вѣса предъявляемыхъ къ перевозкѣ товарныхъ партій, такъ въ и отношеніи величины погрузки въ одинъ вагонъ. Первыя опредѣляются въ весьма разнообразныхъ количествахъ, напр. въ 50, 100, 500, 1.000, 5.000 и т. д. килограммовъ, вторыя въ 4.000, 5.000, 6.000, 8.000, 10.000 и 20.000 килограммовъ. Но многіе спеціальные тарифы примѣняются къ цѣлымъ группамъ полногрузныхъ вагоновъ (par rames des wagons), представляющихъ партіи въ 40, 100, 240 и 300 тоннъ, и даже къ цѣлымъ поѣздамъ. По общему правилу для товаровъ высокой цѣнности и малаго удѣльнаго вѣса установлены болѣе низкія нормы, а для грузовъ малоцѣнныхъ и тяжеловѣсныхъ — болѣе высокія. Само собою разумѣется, что требованіе болѣе

высокихъ нормъ отправокъ связывается всегда съ предоставленіемъ пониженныхъ тарифныхъ ставокъ

Другое весьма важное различіе въ условіяхъ примѣненія тарифовъ общихъ и спеціальныхъ заключается въ различіяхъ обязательныхъ для желѣзныхъ дорогъ сроковъ доставки грузовъ, перевозимыхъ по тѣмъ и другимъ тарифамъ. Для перевозки по общимъ тарифамъ распоряженіями министерства установлены слѣдующіе сроки (см. ст. 51 „общихъ условій примѣненія общихъ тарифовъ"). Всякаго рода грузы, въ томъ числѣ животныя и съѣстные припасы должны быть отправлены на слѣдующій день послѣ предъявленія ихъ къ перевозкѣ. Обязательная скорость перевозки опредѣлена въ 125 километровъ на каждые 24 часа, причемъ для излишковъ протяженія до 25 килом. не дается никакого дополнительнаго срока, такъ что собственно считается обязательнымъ пробѣгъ въ однѣ сутки въ 150 кил., въ 2 сутокъ 275 кил. и т. д. Однако на 62 линіяхъ и участкахъ, отличающихся особенно интенсивнымъ движеніемъ и особо поименованныхъ, для товаровъ первыхъ четырехъ серій общей классификаціи, равно какъ и для товаровъ низшихъ серій, если по желанію отправителей они будутъ таксированы по схемѣ 4-й серіи, установленъ болѣе короткій срокъ перевозки, а именно въ 200 километровъ на каждыя сутки. На передачу груза съ одной дороги на другую даются: двое сутокъ, когда въ пунктѣ передачи каждая дорога имѣетъ особую станцію, и однѣ сутки, когда въ этомъ пунктѣ имѣется лишь одна станція, состоящая въ общей эксплоатаціи. Грузъ долженъ быть предоставленъ въ распоряженіе получателя не позднѣе какъ на другой день послѣ прибытія.

Въ самомъ распоряженіи министерства, которымъ установлены приведенные сроки для перевозки съ малой скоростью на условіяхъ общихъ тарифовъ, предусматривается право желѣзныхъ дорогъ установить въ своихъ спеціальныхъ или прямыхъ тарифахъ болѣе длинные сроки перевозки, какъ компенсацію за пониженіе провозной платы. Этимъ правомъ желѣзныя дороги пользуются весьма широко.

Въ общихъ условіяхъ примѣненія спеціальныхъ тарифовъ установлено вообще продленіе срока доставки на 5 дней. Однако для съѣстныхъ припасовъ и для животныхъ это удлиненіе уменьшается до 3-хъ и 2-хъ дней и даже вовсе упраздняется. Напротивъ того, для товаровъ массовыхъ и тяжеловѣсныхъ удлиненіе продолжительности срока достигаетъ 10 и даже 15 дней сверхъ сроковъ, обусловленныхъ общими тарифами. Установленіемъ различныхъ сроковъ доставки для разныхъ грузовъ французскія жел. дороги пользуются для весьма разнообразныхъ цѣлей. Во-1-хъ, онѣ стремятся достигнуть этимъ способомъ, чтобы сами отправители дѣлали различіе между своими отправками въ зависимости отъ того, могутъ онѣ выдержать болѣе высокія или болѣе низкія провозныя платы. Дѣйствительно, во многихъ случаяхъ скорая доставка и сдача груза вовсе не представляется настоятельно необходимой, такъ что отправитель предпочтетъ удлиненные сроки спеціальныхъ тарифовъ для такихъ перевозокъ, для которыхъ болѣе высокія ставки были бы запретительными, между тѣмъ какъ въ другихъ случаяхъ для такихъ перевозокъ, которыя въ состояніи это вынести, онъ не остановится предъ ставками общаго тарифа малой скорости или даже предъ ставками тарифа большой скорости. Во-2-хъ, удлиненіе срока доставки уменьшаетъ собственныя издержки жел. дорогъ, давая имъ больше возможности такъ группировать отправки, чтобы достигать возможно лучшей утилизаціи подъемной силы и вмѣстимости вагоновъ, а также для исправленія, въ случаяхъ надобности, ошибокъ въ направленіи грузовъ безъ необходимости уплачивать вознагражденія за просрочку. Наконецъ, въ возможности располагать удлиненнымъ срокомъ жел. дороги находятъ большую выгоду еще въ томъ отношеніи, что получаютъ больше простора для совершенія операцій (для надлежащей организаціи движенія) въ періоды загроможденія дороги грузами. Это обстоятельство имѣетъ особенно важное значеніе для французскихъ жел. дорогъ, которыя, по замѣчанію Кольсона, являются, быть можетъ, единственнымъ въ мірѣ видомъ промышленныхъ предпріятій, которыя не имѣютъ права

ни отказывать, ни даже отсрочивать исполненіе требованій своей кліентелы, даже тогда, когда уже исчерпали до крайняго предѣла средства своей дѣятельности. Дѣло въ томъ, что постановленія о срокахъ желѣзнодорожной перевозки, содержащіяся въ регламентахъ и въ тарифахъ, во Франціи не допускаютъ никакихъ отступленій, и желѣзнодорожныя компаніи обязаны принимать и исполнять въ предѣлахъ этихъ сроковъ всѣ перевозки, которыя имъ предъявляются. Поэтому, въ періоды очень большого оживленія торговыхъ и промышленныхъ дѣлъ онѣ, какъ и всѣ другія предпріятія, подвергаются всѣмъ трудностямъ этого положенія: поставщики подвижного состава и другихъ принадлежностей принимаютъ заказы только на отдаленные сроки, полученіе дополнительнаго служебнаго персонала становится затруднительнымъ. Въ такіе моменты всѣ другія транспортныя предпріятія, каковы судоходство и гужевой извозъ, отказываются отъ той части движенія, которую не могутъ обслужить, и желѣзныя дороги должны однѣ удовлетворить, безъ всякаго удлиненія сроковъ, не только увеличивающіяся потребности своей собственной кліентелы, но и потребности обычной кліентелы своихъ конкуррентовъ, которые не даютъ этимъ потребностямъ необходимаго удовлетворенія. Поэтому необходимо, чтобы устанавливаемые сроки были достаточны для того, чтобы въ такіе періоды, когда всѣ службы работаютъ постоянно почти съ максимальнымъ напряженіемъ силъ, давать возможность распредѣлять на нѣсколько дней приростъ работы, возникающій въ извѣстные исключительные дни.

Такимъ образомъ варьированіе сроковъ доставки, составляющее одну изъ существенныхъ особенностей спеціальныхъ тарифовъ французскихъ жел. дорогъ, является однимъ изъ важныхъ средствъ такъ приспособить организацію перевозки къ особеннымъ условіямъ движенія на тѣхъ или другихъ линіяхъ и въ отдѣльныхъ сообщеніяхъ, а также къ потребностямъ торговли и промышленности. чтобы достигалось возможное сокращеніе собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ по исполненію этихъ перевозокъ, а вмѣстѣ съ

тѣмъ открывалась возможность и пониженія назначаемыхъ для нихъ тарифныхъ ставокъ а слѣдовательно и развитія этихъ перевозокъ. Этимъ въ извѣстной мѣрѣ и объясняется, что во многихъ тарифныхъ схемахъ французскихъ спеціальныхъ тарифовъ допускаются на извѣстныхъ, притомъ сравнительно очень еще небольшихъ разстояніяхъ такія низкія ставки наращиванія, именно въ $^1/_{154}$ и даже $^1/_{308}$ коп. съ пуда и версты, какія признаются у насъ безусловно убыточными и почти вовсе не практикуются.

Послѣ указанныхъ различій между общими и спеціальными тарифами въ отношеніи нормъ погрузки и сроковъ доставки заслуживаютъ также вниманія не менѣе существенныя различія между условіями тѣхъ и другихъ тарифовъ въ отношеніи операціи нагрузки и выгрузки вагоновъ и сроковъ исполненія этихъ операцій. По условіямъ общихъ тарифовъ исполненіе этихъ операцій обязательно для желѣзныхъ дорогъ на станціяхъ отправленія и назначенія при условіи уплаты манипуляціонныхъ сборовъ (les droits de manutention), изъ коихъ за нагрузку и выгрузку взимается: по мелкимъ отправкамъ по 40 сант. съ тонны (0.24 коп. съ п. и в.) и по отправкамъ въ 4000 килогр. и болѣе по 30 с. съ т. (0.18 к. съ п. и в.). Напротивъ того, по многимъ спеціальнымъ тарифамъ нагрузка и выгрузка вагоновъ возлагается на обязанность отправителей и получателей грузовъ, которые должны производить ихъ собственными средствами, на свой счетъ и рискъ, причемъ иногда еще обусловливается, что товаръ долженъ быть нагружаемъ въ вагонъ непосредственно изъ повозки, равно какъ и выгружаемъ также непосредственно изъ вагоновъ въ повозки. Практически нагрузка и выгрузка болѣе половины перевозимыхъ по жел. дорогамъ грузовъ производится самими заинтересованными. Затѣмъ и сроки для выгрузки и нагрузки вагоновъ даются весьма неодинаковые по общимъ и по спеціальнымъ тарифамъ. Согласно ст. 36 условій примѣненія общихъ тарифовъ нагрузка вагоновъ должна быть совершенно закончена въ теченіе дня, на который вагонъ предоставленъ въ распоряженіе отправителя, если увѣдомленіе послано ему

такъ, что могло быть получено имъ наканунѣ до 6 час. вечера и вагоны предоставлены ему съ установленнаго часа открытія станціи. При несоблюденіи одного изъ этихъ условій срокъ, назначенный отправителю, удлиняется на 24 часа. Въ случаѣ, если нагрузка не окончена въ указанные сроки, взимается сборъ за простой вагоновъ по 10 фр. съ вагона въ сутки въ первые три дня и по 12 фр. за каждыя сутки сверхъ этого. Тѣ же правила и тотъ же срокъ установлены и для выгрузки, съ тѣмъ, однако, что вмѣсто взиманія сбора за простой вагона жел. дорога можетъ выгрузить вагонъ за счетъ отправителя, считая по 30 сант. съ тонны, а затѣмъ взимать обыкновенные сборы за храненіе. По особеннымъ условіямъ спеціальныхъ тарифовъ сроки для этихъ операцій назначаются гораздо болѣе короткіе. Такъ по спеціальнымъ тарифамъ: для минеральнаго топлива (№№ 7, 107, 207 и т. д.), для свеклы, сахара и др. (№№ 5, 105, 305), для удобрительныхъ веществъ (№№ 22, 122, 222), эти сроки опредѣлены въ 6 час. съ момента предоставленія вагоновъ въ распоряженіе отправителей или получателей. Послѣднимъ должно быть дано увѣдомленіе не менѣе какъ за 6 часовъ до закрытія станціи; однако иногда помѣщается оговорка, что никакого увѣдомленія посылаемо не будетъ.

Засимъ въ особыхъ условіяхъ спеціальныхъ тарифовъ, къ числу которыхъ относятся тарифы прямыхъ сообщеній, а также тарифы исключительные, экспортные и транзитные, содержится и цѣлый рядъ другихъ условій и отступленій отъ правилъ и ставокъ общихъ тарифовъ въ зависимости отъ рода подвижного состава, покрытія брезентами, допущенія вагоновъ-отправителей, перевозокъ съ вѣтвей частнаго пользованія, мѣстъ происхожденія или назначенія перевозимыхъ товаровъ, способовъ доказательства факта экспорта и т. д. Приспособленіе во всѣхъ этихъ отношеніяхъ тарифовъ французскихъ жел. дорогъ къ особеннымъ условіямъ и нуждамъ различныхъ категорій перевозокъ приводитъ, правда, къ большой многочисленности и разнообразію французскихъ тарифовъ, которые безусловно уступаютъ нашимъ тарифамъ въ отношеніи простоты и единства. Но, тѣмъ не менѣе, бла-

годаря выработанной французскими дорогами весьма остроумной и строгой системѣ изложенія и распредѣленія всего тарифнаго матеріала, французскіе тарифы отличаются большой удобопонятностью, отчетливостью и простотой, на сколько таковыя вообще достижимы въ такомъ сложномъ и крупномъ дѣлѣ, какъ тарификація грузовъ на большой рельсовой сѣти страны съ весьма разнообразнымъ и интенсивнымъ движеніемъ. А между тѣмъ указанное разнообразіе и приспособленіе тарифовъ къ условіямъ самого транспорта съ одной стороны и къ условіямъ и нуждамъ торговли и промышленности съ другой, даютъ французскимъ желѣзнымъ дорогамъ возможность выручать доходъ, достаточный для покрытія расходовъ эксплоатаціи, платежа % и погашенія капиталовъ, избѣгая назначенія такихъ высокихъ ставокъ, которыя являлись бы запретительными для сколько-нибудь значительныхъ категорій перевозокъ.

Наконецъ, весьма важная особенность примѣненія спеціальныхъ тарифовъ заключается въ томъ, что дорога обязана примѣнять ихъ только въ случаяхъ заявленія отправителемъ прямого требованія о таковомъ примѣненіи. Это положеніе неизбѣжно вытекаетъ изъ общаго хатактера спеціальныхъ тарифовъ какъ такихъ, по которымъ условія перевозки устанавливаются менѣе льготные для отправителей, чѣмъ общія условія перевозки по общимъ тарифамъ.

Обращаемся теперь къ сравненію французскихъ тарифовъ съ русскими. Однако, прежде чѣмъ сопоставлять итоги провозныхъ платъ по тѣмъ и другимъ за различные грузы, необходимо хотя въ общихъ чертахъ напомнить систему тарифовъ, дѣйствующую на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, равно какъ и нѣкоторыя важнѣйшія условія перевозки у насъ (въ отношеніи сроковъ доставки, величины предъявляемыхъ къ отправкѣ партій и т. под.), чтобы такимъ образомъ выяснить, какія именно категоріи тарифовъ французскихъ и русскихъ наиболѣе пригодны для сравненія по роду тѣхъ услугъ, къ которымъ эти тарифы примѣняются.

Наша тарифная система существеннымъ образомъ отличается отъ французской. Коренная реформа дѣйствовавшихъ

на русскихъ жел. дорогахъ тарифовъ, начатая съ 1889 г. и въ основныхъ чертахъ уже законченная къ началу 1893 года, была проведена въ гораздо болѣе короткій періодъ времени, чѣмъ во Франціи, гдѣ аналогичная реформа потребовала болѣе 20 лѣтъ. Не смотря на это, у насъ были достигнуты существенно болѣе значительные результаты въ отношеніи одной изъ главныхъ задачъ реформы, именно объединенія тарифовъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ. Во Франціи, какъ выше сказано, объединеніе тарифовъ семи главныхъ рельсовыхъ сѣтей достигнуто лишь въ отношеніи классификаціи товаровъ и условій примѣненія тарифныхъ схемъ, но не въ отношеніи размѣра тарифныхъ ставокъ. Такимъ образомъ каждая изъ этихъ сѣтей имѣетъ свой общій тарифъ для всякаго рода вообще грузовъ по 6 серіямъ и свои особые пониженные спеціальные тарифы. У насъ же объединеніе тарифовъ проведено гораздо далѣе. Во 1-хъ, у насъ нѣтъ общаго раздѣленія тарифовъ на двѣ большія категоріи — общихъ и спеціальныхъ въ зависимости отъ того, совершается ли перевозка на основаніи общихъ, обязательныхъ для дорогъ, условій, или съ допущеніемъ отступленій отъ этихъ условій въ пользу дорогъ. Правда, и у насъ распредѣленіе товаровъ между высшими и низшими классами, равно какъ и назначеніе особо пониженныхъ исключительныхъ ставокъ дѣлается въ зависимости почти отъ всѣхъ тѣхъ же обстоятельствъ, которыя служатъ во Франціи основаніемъ къ раздѣленію тарифовъ на двѣ указанныя категоріи, а именно въ зависимости отъ способовъ упаковки, назначенія товаровъ, величины отправокъ и даже, хотя правда въ очень рѣдкихъ случаяхъ, отъ ограниченія отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за срочность доставки и поврежденіе груза *). Однако эти обстоятельства не имѣютъ въ нашей тарифной системѣ никакого спеціальнаго значенія, но играютъ въ дѣлѣ опредѣленія размѣра провозныхъ платъ ту же роль, которая вообще прина-

*) Опредѣленное удлиненіе обязательнаго для дороги срока доставки, какъ условія примѣненія даннаго спеціальнаго тарифа, столь обычное, какъ мы видѣли, во Франціи, у насъ вовсе не практикуется, да и допустимость его у насъ съ точки зрѣнія закона сомнительна.

длежитъ всякаго рода фактамъ и соображеніямъ, подъ вліяніемъ которыхъ не только у насъ и во Франціи, но и повсюду постепенно вырабатываются различные размѣры тарифныхъ ставокъ; таковы: цѣнность перевозимыхъ тарифовъ, характеръ территоріальнаго распредѣленія производства ихъ въ странѣ, условія торговли и потребленія, конкуренція другихъ видовъ транспорта, возможность значительнаго развитія перевозокъ, родъ подвижного состава и т. д. и т. д., однимъ словомъ всѣ тѣ обстоятельства, съ которыми связана та или иная способность товара выдерживать издержки транспорта или которыми обусловливается сокращеніе собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ по исполненію перевозки. Хотя для нѣкоторыхъ отдѣльныхъ грузовъ, въ особенности массовыхъ, которымъ посвящены даже особыя части общаго тарифа, и установлены особенныя спеціальныя условія перевозки, но эти условія являются только дополнительными къ общимъ условіямъ, вызываясь особою природою перевозимаго груза, напр. перевозка жидкихъ грузовъ въ цистернахъ и т. п., но не представляютъ какихъ-либо отступленій или изъятій изъ общихъ правилъ въ пользу дорогъ Во 2-хъ, у насъ объединеніе тарифовъ было достигнуто не только въ отношеніи классификаціи и условій примѣненія общаго тарифа, но также и въ отношеніи самаго размѣра, строя и числа тарифныхъ схемъ. Съ 1 октября 1893 года у насъ былъ введенъ въ дѣйствіе тарифъ I и II группъ россійскихъ жел. дорогъ, который допускалъ нѣкоторыя, хотя относительно и весьма рѣдкія, различія въ тарифныхъ ставкахъ обѣихъ группъ, такъ что съ большимъ правомъ могъ быть названъ общимъ тарифомъ всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Съ теченіемъ времени эти различія постепенно были уничтожены, и въ настоящее время дѣйствуетъ для всей рельсовой сѣти одинъ только Общій тарифъ, товарная классификація котораго, условія примѣненія и тарифныя схемы примѣняются ко всѣмъ такъ называемымъ комерческимъ перевозкамъ въ мѣстныхъ сообщеніяхъ всѣхъ русскихъ жел. дорогъ, а также въ прямомъ сообщеніи ихъ какъ между собою, такъ и со станціями подъѣздныхъ путей. Изъяты отъ

дѣйствія Общаго тарифа: а) перевозки на линіяхъ, открытыхъ лишь для временнаго движенія, б) перевозки воинскія и льготныя, в) перевозки въ прямыхъ Кавказско-Закаспійскомъ и международныхъ сообщеніяхъ, г) перевозки служебныхъ грузовъ и д) перевозки въ мѣстныхъ сообщеніяхъ подъѣздныхъ путей.

Нашъ общій тарифъ даетъ для всѣхъ вообще грузовъ 63 тарифныхъ схемы. Изъ нихъ 12 называются нормальными классами и 51 диференціальными тарифами; изъ числа послѣднихъ 45 значатся подъ номерами и 6 подъ буквами (такъ называемые „литерные“ диференціалы). Различія эти однако объясняются чисто случайными причинами и по существу не имѣютъ никакого значенія. Ни по условіямъ примѣненія, ни по внутреннему своему строю классы ничѣмъ не отличаются ни отъ номерныхъ ни отъ литерныхъ диференціаловъ, равно какъ и эти обѣ категоріи диференціаловъ также не представляютъ никакихъ отличій одна отъ другой. Кромѣ упомянутыхъ 12 нормальныхъ классовъ имѣется еще одинъ классъ съ однообразной весьма низкой ставкой въ $^1/_{125}$ к. съ пуда и версты „на всякихъ разстояніяхъ“, какъ сказано въ тарифѣ. Этотъ классъ названъ „спеціальнымъ“, хотя для примѣненія его не установлено никакихъ спеціальныхъ условій ни въ отношеніи природы товара, ни въ отношеніи исполненія перевозки. На самомъ дѣлѣ однако во всей номенклатурѣ Общаго тарифа не имѣется ни одного товара, который былъ бы отнесенъ къ этому классу, такъ что въ дѣйствительности такого товарнаго класса, который таксировался бы „на всѣхъ разстояніяхъ“ по $^1/_{125}$ к. съ п. и в., вовсе и не имѣется. Спеціальнымъ этотъ классъ названъ, повидимому, единственно вслѣдствіе того, что не хотѣли создавать тринадцатаго класса. Практически ставка въ $^1/_{125}$ коп. съ п. и в. допущена въ нѣкоторыхъ тарифахъ какъ ставка наращиванія на нѣкоторыхъ разстояніяхъ, а въ диференціалахъ за №№ 41 и 42 и подъ буквою Е также какъ средняя ставка на всемъ протяженіи свыше 2650 и 1622 верстъ. Это однако, очевидно, не можетъ служить основаніемъ къ выдѣленію ставки въ $^1/_{125}$ к. въ особый, да еще какой то

спеціальный классъ, потому что ставки наращиванія равно какъ и среднія ставки на всемъ протяженіи перевозки свыше извѣстныхъ разстояній практикуются у насъ самыя разнообразныя, какъ напр. въ $^1/_{22}$, $^1/_{23}$, $^1/_{26}$, $^1/_{34}$, $^1/_{35}$, $^1/_{46}$, $^1/_{47}$, $^1/_{51}$ $^1/_{58}$, $^1/_{63}$, $^1/_{115}$, $^1/_{150}$, $^1/_{200}$, и даже $^1/_{300}$ и еще нѣкоторыя промежуточныя, но отнюдь не только тѣ, которыя служатъ начальными ставками какихъ-либо низшихъ классныхъ или диференціальныхъ тарифовъ.

Но общее число тарифныхъ схемъ, примѣняемыхъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, не ограничивается сказанными 63-мя, содержащимися въ общемъ тарифѣ, и установленными для всякаго рода грузовъ вообіце, по цѣлымъ группамъ товаровъ, нерѣдко по свойству своему весьма разнороднымъ. Перевозки важнѣйшихъ массовыхъ грузовъ, обращающихся на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, оказалось невозможнымъ таксировать ни по одной изъ помянутыхъ общихъ 63-хъ тарифныхъ схемъ. Таковы грузы: хлѣбные, нефтяные, каменноугольные, лѣсные строительные матеріалы, нѣкоторыя породы дерева и дрова. Для каждой изъ этихъ категорій товаровъ установлено по нѣсколько особыхъ тарифныхъ схемъ, которыя вмѣстѣ съ особенными условіями ихъ примѣненія, особой номенклатурой и особыми исключительными тарифами для отдѣльныхъ сообщеній составляютъ отдѣльныя части Общаго тарифа, именно III, IV, V и VI-ую. Кромѣ того, дѣйствіе общихъ нормальныхъ классныхъ и диференціальныхъ схемъ не распространяется во многихъ случаяхъ также и на отдѣльные участки и цѣлыя желѣзнодорожныя сообщенія, для которыхъ установлены особыя табличныя ставки или къ перевозкѣ по которымъ извѣстныхъ грузовъ примѣняются болѣе низкіе классы и диференціалы. Всѣ эти такъ сказать территоріальныя изъятія изъ общихъ тарифныхъ схемъ изложены въ видѣ особыхъ исключительныхъ тарифовъ, которые тоже включены въ Общій тарифъ, составляя отдѣлъ II его II части, хотя вслѣдствіе такого включенія они, конечно, нисколько не утрачиваютъ характера исключительныхъ тарифовъ и ни въ какомъ отношеніи не становятся общими.

Если ко всему сказанному прибавить, что даже „Общія положенія“, которыми начинается изложеніе I части нашего общаго тарифа, содержатъ цѣлый рядъ постановленій, имѣющихъ очевидный характеръ исключеній, каковы, напр., §§ 6, 9, въ особенности 11,13 и др., то слѣдуетъ придти къ заключенію, что тарифное изданіе, носящее у насъ названіе „Общаго Тарифа“, по содержанію своему является на самомъ дѣлѣ не столько дѣйствительно общимъ тарифомъ, сколько просто Общимъ Сводомъ тарифовъ, дѣйствующихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ т. е. Receuil des tarifs или Gesammt-Tarif, но не tarif général и не allgemeiner Tarif.

Изъ изложенной краткой характеристики тарифныхъ системъ французской и нашей можно легко усмотрѣть, что послѣдовательное сравненіе различныхъ одноименныхъ категорій тарифовъ нашихъ и французскихъ въ отношеніи размѣровъ ихъ ставокъ представляло бы чрезвычайно много затрудненій, отличаясь въ тоже время неизбѣжно большой произвольностью и весьма малой цѣнностью (какъ теоретической, такъ и практической). Во 1-хъ, нашъ общій тарифъ распространяется на всю рельсовую сѣть, за исключеніемъ лишь отдѣльныхъ участковъ и сообщеній, притомъ не для всѣхъ, а только для нѣкоторыхъ отдѣльныхъ грузовъ. Во Франціи каждая изъ 7-ми большихъ желѣзнодорожныхъ сѣтей имѣетъ свой общій тарифъ. Слѣдовательно сравненіе надо было бы повторить семь разъ, причемъ, въ виду различія въ протяженіи отдѣльныхъ французскихъ сѣтей, а также въ интенсивности и въ общемъ характерѣ движенія на нихъ, полученные общіе выводы объ относительной величинѣ тарифныхъ ставокъ русскихъ и французскихъ тарифныхъ схемъ отнюдь не выражали бы относительной стоимости желѣзнодорожнаго транспорта для обѣихъ странъ. Во 2-хъ, нашъ общій тарифъ даетъ свыше 80-ти общихъ тарифныхъ схемъ, такъ какъ къ упомянутымъ выше 63 класснымъ и диференціальнымъ тарифамъ надо прибавить также всѣ особыя схемы для массовыхъ грузовъ, отличающіяся совершенно такимъ же характеромъ общности. Но за то, сверхъ этихъ схемъ у насъ имѣются

уже только относительно лишь не многія исключительныя схемы, примѣняемыя притомъ къ опредѣленнымъ ограниченнымъ группамъ сообщеній. Во Франціи Общіе тарифы семи сѣтей даютъ только по 6-ти схемъ, но за то каждая сѣть имѣетъ, кромѣ того, еще не малое число спеціальныхъ схемъ, распространяющихся на всѣ сообщенія данной сѣти, и исключительныхъ схемъ, обнимающихъ ея важнѣйшія сообщенія. При такомъ значительномъ различіи и въ числѣ самыхъ схемъ, и въ пространствѣ ихъ дѣйствія, и несомнѣнно также въ числѣ наименованій грузовъ, отнесенныхъ къ каждой изъ нихъ, простое сравненіе русскихъ и французскихъ схемъ самихъ по себѣ въ какомъ-либо нисходящемъ порядкѣ потребовало бы произвольнаго соединенія нѣсколькихъ нашихъ схемъ въ группы, такъ какъ иначе сравненіе не могло бы быть доведено до конца, но всетаки не дало бы сколько-нибудь точнаго понятія о дѣйствительной стоимости желѣзнодорожной перевозки у насъ и во Франціи. Сравненіе нашихъ и французскихъ схемъ самихъ по себѣ можетъ, какъ увидимъ ниже, служить лишь для выясненія нѣкоторыхъ чертъ въ общемъ характерѣ и направленіи, которыми отличается желѣзнодорожная тарификація у насъ и во Франціи, что, конечно, помимо чисто теоретическаго интереса, не лишено также и весьма важнаго практическаго значенія въ смыслѣ разрушенія сильныхъ у насъ и до сихъ поръ предразсудковъ въ отношеніи вреднаго вліянія диференціальности тарифовъ, конкурренціи жел. дорогъ съ водными путями сообщенія, безусловной убыточности и недопустимости на желѣзныхъ дорогахъ такихъ ставокъ, какъ $^1/_{100}$ коп. съ п. и в. и т. под. Въ 3-хъ, наконецъ, какъ уже упомянуто выше, нашъ общій тарифъ во всей совокупности составляющихъ его классныхъ и диференціальныхъ схемъ относится къ перевозкамъ, совершаемымъ на однородныхъ общихъ условіяхъ, и примѣненіе его подчиняется одинаковымъ—общимъ условіямъ, тогда какъ во Франціи основному дѣленію тарифовъ на двѣ категоріи—общихъ и спеціальныхъ соотвѣтствуютъ и опредѣленныя различія въ свойствѣ самихъ перевозокъ и въ условіяхъ примѣненія тарифовъ.

Въ виду этого сравнительное изученіе тарифовъ русскихъ и французскихъ также отнюдь не должно быть ограничиваемо сопоставленіемъ различныхъ схемъ самихъ по себѣ. Для дѣйствительнаго выясненія сравнительной стоимости перевозки у насъ и во Франціи необходимо отъ сравненія схемъ переходить къ сравненію общихъ итоговъ провозныхъ платъ на разныхъ разстояніяхъ для отдѣльныхъ грузовъ, притомъ не только по схемамъ, но даже и по исключительнымъ тарифамъ, если таковые относятся къ важнымъ сообщеніямъ, въ которыхъ собственно и совершается большая часть перевозокъ.

*Характеристическія особенности тарифныхъ схемъ, дѣйствующихъ на французскихъ и русскихъ желѣзныхъ дорогахъ по ихъ внутреннему строю и величинѣ ставокъ.* Начальныя ставки французскихъ схемъ составляютъ: въ общихъ тарифахъ отъ 16 сант. съ т. и кил. $\left(\frac{1}{9.6}\right.$ к. съ п. и в.$\left.\right)$ для 1-й серіи товаровъ до 8 сант.$\left(\frac{1}{19.2}\right.$ к.$\left.\right)$ для 6-й и въ спеціальныхъ тарифахъ съ общими условіями примѣненія на всѣхъ дорогахъ—отъ 16 с. до 4 с. $\left(\frac{1}{38.4}\right.$ к.$\left.\right)$, представляя большое разнообразіе по отдѣльнымъ категоріямъ товаровъ и по отдѣльнымъ дорогамъ. Начальныя ставки тѣхъ спеціальныхъ и исключительныхъ тарифныхъ схемъ [1]), для примѣненія которыхъ допущены на установившихъ ихъ дорогахъ дальнѣйшія отступленія отъ общихъ условій примѣненія спеціальныхъ тарифовъ, начальныя ставки бываютъ ниже, однако и въ этихъ тарифахъ мы не встрѣтили начальной ставки ниже 3.1 сант. съ тонны и километра, что составляетъ уже почти $^1/_{50}$ к. съ пуда и версты (собственно $\frac{1}{49.7}$ к.). Наши тарифныя схемы начинаются вообще съ болѣе низкихъ ставокъ. Такъ самая высокая начальная ставка, именно для грузовъ I класса, равняется $^1/_{10}$ к. съ п.

[1]) Мы не имѣемъ въ виду исключительныхъ табличныхъ тарифовъ, о начальныхъ или конечныхъ ставкахъ которыхъ вообще не можетъ быть рѣчи, такъ какъ самая сущность этихъ тарифовъ заключается въ томъ, что они строятся не по схемамъ.

и в. Только въ самое недавнее время для нѣкоторыхъ, особенно дорогихъ, грузовъ этого класса предположено повышеніе тарифа, вслѣдствіе котораго начальная ставка нашей наиболѣе дорогой схемы будетъ превышать начальную ставку французской схемы 1-й серіи, составляя $^1/_8$ коп. съ пуда и версты. Начальныя ставки схемъ первыхъ девяти классовъ, 42 диференціаловъ номерныхъ и пяти буквенныхъ равняются отъ $^1/_{10}$ до $^1/_{45}$ к. съ п. и в. Остальныя же три классныя схемы, три номерныхъ и одинъ буквенный диференціалы, а также нѣкоторыя схемы на массовые грузы начинаются со ставокъ отъ $^1/_{55}$ до $^1/_{100}$ коп. съ пуда и версты. Такихъ низкихъ ставокъ для первыхъ же единицъ протяженія перевозки на французскихъ желѣзныхъ дорогахъ не существуетъ.

Что касается ставокъ, по которымъ производится наращиваніе провозныхъ платъ съ увеличеніемъ разстоянія, и въ особенности послѣднихъ изъ нихъ, которыми заканчивается диференцированіе тарифовъ, то въ этомъ отношеніи наши дороги, хотя и даютъ весьма низкія ставки, напр. въ $^1/_{100}$, $/_{150}$ и даже иногда $^1/_{200}$ и $^1/_{300}$ к. съ п. и в., но не доходятъ до такихъ пониженій, какъ дороги французскія, на которыхъ гораздо чаще встрѣчаются въ нѣкоторыхъ спеціальныхъ схемахъ ставки наращиванія въ 1.2,1 и даже 0.5 сант. съ тонны и километра, что составляетъ $^1/_{128}$, $^1/_{154}$ и $^1/_{308}$ коп. съ пуда и версты. Въ частности, въ тарифныхъ схемахъ общаго тарифа семи французскихъ желѣзнодорожныхъ сѣтей (Est, Etat, Midi, Nord, Orléans, Ouest и Paris-Lyon-Méditerranée) конечныя ставки не падаютъ ниже 7 сант. ($^1/_{22}$ к.) для товаровъ первой серіи, 6-ти $\left(\frac{1}{25.6}\text{ к.}\right)$ для второй, 5-ти $\left(\frac{1}{30.8}\text{ к.}\right)$ для 3-ей, 4-хъ $\left(\frac{1}{38.6}\text{ к.}\right)$ для 4-ой, 3 сант. ($^1/_{51}$) для 5-й серіи и 2 сант. ($^1/_{77}$ к.) для 6-й серіи. Въ спеціальныхъ тарифахъ для цѣлыхъ отдѣльныхъ сѣтей схемы заканчиваются уже ставками, доходящими до 2, 1.5 и даже до 1 сант. съ т. или кил. ($^1/_{77}$, $^1/_{102}$ и $^1/_{154}$ к. съ п. и в.) а въ спеціальныхъ исключительныхъ схемахъ конечныя ставки понижаются и до 0.5 сант. ($^1/_{308}$ к. съ п. и в.).

Такимъ образомъ въ общемъ можно сказать, что на нашихъ жел. дорогахъ начальныя ставки тарифныхъ схемъ

ниже, чѣмъ на французскихъ, конечныя же ставки наращиванія, напротивъ того, во французскихъ схемахъ ниже. чѣмъ въ нашихъ. Уже одно это соотношеніе конечныхъ и начальныхъ ставокъ указываетъ на то, что по общему правилу французскіе тарифы диференцируются съ увеличеніемъ разстоянія перевозки въ большей степени, чѣмъ наши тарифы. Этотъ фактъ болѣе сильнаго и рѣзкаго диференцированія провозныхъ платъ во Франціи сравнительно съ Россіей, какъ весьма существенный для общей характеристики тарифныхъ системъ обѣихъ странъ, заслуживаетъ болѣе детальнаго разсмотрѣнія.

Французскія схемы общихъ тарифовъ начинаютъ диференцироваться на всѣхъ дорогахъ уже со 100 кил. для первыхъ пяти серій, кромѣ Midi, которая начинаетъ диференцированіе схемъ этихъ серій только съ 350—150 кил.; что касается 6-ой серіи, то всѣ дороги понижаютъ свою начальную ставку для этой серіи (8 сант.) уже съ 25 километровъ, причемъ нѣкоторыя сразу же на этомъ разстояніи прямо переходятъ къ ставкѣ вдвое меньшеи, т. е. къ 4 сант. съ тонны и километра. Въ спеціальныхъ тарифахъ общаго значенія диференцированіе начинается еще раньше и идетъ рѣзче; такъ, нерѣдко спеціальныя схемы, при начальной ставкѣ въ 4 сант., уже съ 26 километра наращиваются по 3 сант. за каждый добавочный километръ, а съ 50—101 километра по 2 сант. ($^1/_{77}$ коп. съ п. и в.), иногда же со 101 кил. даже 1.75 сант., а съ 200-го кил. 1.5 сант. ($^1/_{102}$ к.). Государственныя же дороги по своей спеціальной схемѣ 9-bis, построенной впрочемъ вообще неправильно, производятъ наращиваніе провозной платы уже съ 251 кил. по 1 сант. съ т. и к. ($^1/_{154}$ к. съ п. и в.). Въ исключительныхъ схемахъ диференцированіе идетъ еще рѣзче, напр. начинаясь съ 4 сант., даетъ для протяженія отъ 76 до 125 кил. 3.5 с., отъ 126 до 200 кил. 2 сант., а съ 201 кил. только 0.5 сант. съ тонны и километра, что составляетъ $^1/_{308}$ к. съ п. и в. [1]).

[1]) Тарифъ Сѣверной жел. дороги на перевозку каменноугольныхъ грузовъ въ нѣкоторыхъ сообщеніяхъ, см. Tarifs communs № 107, ch. 28, Recueil-Chaix 1908, и другіе тарифы

Наши тарифныя схемы I и II классовъ и диференціалы №№ 1 и 2 даютъ однообразныя пудоверстныя ставки въ $^1/_{10}$ и $^1/_{12}$ к. на разстояніяхъ до 400 в. (424 кил.) и начинаютъ диференцированіе провозныхъ платъ только съ 401 в. Тарифныя схемы III—IX классовъ и диференціалы №№ 3—26 и 34 диференцируются только начиная съ 200 верстъ (212 кил.), классы же X, XI и XII, начинающіеся со ставокъ въ $^1/_{65}$, $^1/_{75}$ и $^1/_{100}$, не диференцируются вовсе. Остальные диференціалы №№ 27—40 начинаютъ пониженіе ставокъ со 180—50 в., кромѣ №№ 38 и 39, переходящихъ къ пониженію уже съ 21 версты. Диференціалы подъ №№ 40-bis, 41 и 42 начинаютъ диференцированіе со 113 в., диференціалы подъ буквами А, Б, В и Г съ разстояній отъ 145—181 версты и только диференціалы Д и Е—съ 46 и 76 верстъ. Схемы на перевозку хлѣбныхъ грузовъ диференцируются со 181—261 в., на отруби же съ 1057 в., на нефтяные грузы съ 74 и 180 верстъ, на уголь со 101 и 208, на лѣсные грузы I и II категорій со 106 и 91 и только по схемѣ для III категоріи этого рода грузовъ (дрова) диференцированіе начинается съ 31 версты. Такимъ образомъ изъ нашихъ свыше 80 схемъ только двѣ начинаютъ диференцированіе немного ранѣе, чѣмъ какая бы то ни было схема во Франціи, и только одна схема — съ разстоянія, которое сравнительно лишь немногимъ меньше наиболѣе обычнаго во Франціи протяженія (25 кил.) для начала диференцированія по низшимъ схемамъ.

Вслѣдствіе такого строя французскихъ и русскихъ тарифныхъ схемъ среднія пудоверстныя ставки за все протяженіе перевозки во Франціи понижаются гораздо быстрѣе, чѣмъ у насъ, и на 1000 верстахъ нерѣдко оказываются уже ниже нашихъ даже въ тѣхъ случаяхъ, когда начальныя ставки на французскихъ дорогахъ выше, чѣмъ у насъ. Въ ниже слѣдующихъ примѣрахъ приводятся среднія ставки у насъ и во Франціи на разстояніяхъ въ 100 верстъ и на дальнихъ разстояніяхъ въ 1000 и 750 верстъ, а также размѣры пониженія этихъ ставокъ во Франціи и у насъ (въ коп. съ п. и в.).

| | Россія I кл. | | Orléans et P.—L.—M. 1 серія. | | État 1 серія. | | Ouest 1 серія. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | К. СЪ П. | К. СЪ П. И В. | К. СЪ П. | К. СЪ П. И В. | К. СЪ П. | К. СЪ П. И В. | К. СЪ П. | К. СЪ П. И В. |
| 25 в. | 2,5 | $\frac{1}{10}$=0,1 | 2,62 | $\frac{1}{9,6}$=0,104 | 2,62 | $\frac{1}{9,6}$=0,104 | 2,62 | $\frac{1}{9,6}$=0,104 |
| 1000 » | 88,34 | $\frac{1}{11,3}$=0,088 | 82,1 | $\frac{1}{12,2}$=0,082 | 84,79 | $\frac{1}{11,8}$=0,084 | 59,17[1]) | $\frac{1}{12,7}$=0,078 |
| Разница. | 85,84 | — 0,012 | 79,58 | — 0,022 | 82,17 | — 0,020 | 56,55 | — 0,026 |

Изъ приведенной таблицы видно, что для перевозки наиболѣе цѣнныхъ первоклассныхъ грузовъ во Франціи дѣйствуютъ на дорогахъ: Орлеанской, Парижъ—Ліонъ—Средиземное море, государственныхъ и Западной среднія тарифныя ставки на короткихъ разстояніяхъ болѣе высокія, чѣмъ у насъ, именно $\frac{1}{9.6}$ противъ $^1/_{10}$, на разстояніяхъ же въ 1000 верстъ среднія ставки, благодаря болѣе усиленному дифференцированію, оказываются уже ниже нашихъ. Въ то время какъ наша средняя ставка на 1000 в. ниже начальной ставки всего на 0.012 коп., размѣръ пониженія на французскихъ дорогахъ оказывается приблизительно вдвое значительнѣе, составляя отъ 0.20 до 0.26 коп. съ пуда. На общихъ итогахъ провозныхъ платъ это отражается весьма существеннымъ образомъ. Провозъ 1 пуда товаровъ высокой цѣнности обходится у насъ на 1000 верстахъ дороже, чѣмъ во Франціи на дорогахъ (коп. съ пуда):

Государственныхъ. . . . . на 3.61
Орлеанской и Парижъ—Ліонъ—Средиземное море „ 6.24
Западной (за 750 в. сравнительно съ платой у насъ за 750 в.) : . . . . . „ 10.00

Въ слѣдующемъ примѣрѣ сопоставлена самая низкая схема французскаго общаго тарифа, именно схема для товаровъ 6-й

[1]) Только за 750 верстъ, которыя даются разсчетными таблицами Западной дороги какъ максимальный пробѣгъ по ея линіямъ.

серіи, начинающейся со ставки въ $\frac{1}{19.2}$ к., съ нашей схемой для товаровъ V кл., начинающейся со ставки въ $^1/_{24}$ коп. Начальная ставка нашего IV класса въ $^1/_{18}$ коп., конечно, ближе къ французской ставкѣ въ $\frac{1}{19\,2}$ к., но для выясненія степени дифференцированія тарифовъ, сравненіе съ нашимъ V кл. представляется болѣе характернымъ.

| | Россія V кл. | | Orléans et P.—L.—M. 6 серія. | | État 6 серія. | | Ouest 6 серія. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | к. съ п. | к съ п. и в. | к. съ п. | к. съ п. и в. | к. съ п. | к. съ п. и в. | к. съ п. | к съ п. и в. |
| 25 в. | 1,04 | $\frac{1}{24}$ =0,041 | 1,28 | $\frac{1}{19,5}$=0,051 | 1,28 | $\frac{1}{19,5}$=0,051 | 1,28 | $\frac{1}{19,5}$=0,051 |
| 1000 » | 34,92 | $\frac{1}{28}$ =0,035 | 19,78 | $\frac{1}{50,6}$[1]=0,019 | 26,10 | $\frac{1}{38}$=0,026 | 15,86[2] | $\frac{1}{47}$ =0,020 |
| Разница. | 33,88 | — 0,006 | 18,50 | — 0,032 | 24,82 | — 0,025 | 14,58 | — 0,031 |

Этотъ примѣръ еще болѣе ярко показываетъ, насколько дифференцированіе платъ въ зависимости отъ увеличенія протяженія перевозки оказывается во французскихъ тарифахъ болѣе рѣзкимъ, чѣмъ у насъ. Пониженіе средней ставки на длинныхъ разстояніяхъ противъ средней ставки на коротких протяженіяхъ во Франціи въ 4—5 разъ значительнѣе нашего. Слабая степень дифференцированія ставокъ по нашимъ нормальнымъ классамъ сравнительно со схемами общихъ тарифовъ французскихъ жел. дорогъ проявляется также въ слѣдующемъ. Классы VI, VII, VIII и IX начинаются со ставокъ въ $^1/_{30}$, $^1/_{36}$, $^1/_{40}$ и $^1/_{45}$, т. е. гораздо болѣе низкихъ, чѣмъ начальная ставка французской 6-й серіи; но на 1000 верстахъ только одинъ IX классъ даетъ среднюю ставку ниже французской, именно $^1/_{54}$ к., остальные же классы уже имѣютъ болѣе высокія ставки, чѣмъ

[1]) Ставка собственно для P.—L.—M. нѣсколько ниже, именно $\frac{1}{51,4}$ к. съ п. и в.

[2]) Только за 750 в.

дороги Орлеанская и Средиземноморская. Что касается классовъ X, XI и XII, имѣющихъ начальныя ставки въ $^1/_{65}$, $^1/_{75}$ и $^1/_{100}$ коп., т. е. такія низкія, съ какихъ вообще ни одна схема французскихъ дорогъ не начинается, то эти классы вовсе не дифференцируются.

Въ нижеслѣдующихъ примѣрахъ взяты наиболѣе высокія и наиболѣе низкія схемы тѣхъ французскихъ спеціальныхъ тарифовъ, дѣйствіе которыхъ распространяется на всѣ линіи той дороги, которая издала ихъ. Для сравненія съ ними сопоставлены итоги платъ, среднія пудоверстныя ставки и размѣръ пониженія этихъ ставокъ для разстояній въ 25 в. и въ 1000 в. по такъ называемымъ у насъ дифференціаламъ. При этомъ изъ послѣднихъ взяты только тѣ, которые, начинаясь приблизительно съ тѣхъ же начальныхъ ставокъ, какъ и французскія схемы, отличаются наиболѣе сильнымъ и рѣзкимъ дифференцированіемъ своихъ ставокъ наращиванія.

1. Въ первомъ примѣрѣ сопоставляется нашъ дифференціалъ № 2, начинающійся со ставки I кл., со спеціальными схемами французскихъ дорогъ начинающимися, съ начальной ставки 1-й серіи.

| | Россія диф. № 2. | | Etat Bar. 1—bis. | | Orléans Bar. A. | | Midi Bar. A. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | к. съ п. | к. съ п. и в. | к. съ п. | к. съ п. и в. | к. съ п. | к. съ п. и в. | к. съ п. | к. съ п. и в. |
| 25 в. | 2,50 | $\frac{1}{10}=0{,}100$ | 2,62 | $\frac{1}{9{,}6}=0{,}104$ | 2,62 | $\frac{1}{9{,}6}=0{,}104$ | 2,32 | $\frac{1}{10{,}7}=0{,}093$ |
| 1000 » | 82,50 | $\frac{1}{12}=0{,}082$ | 54,32 | $\frac{1}{18{,}5}=0{,}054$ | 48,70 | $\frac{1}{20{,}5}=0{,}049$ | 18,91[1]) | $\frac{1}{39}=0{,}025$ |
| Разница. | 80,00 | — 0,018 | 41,70 | — 0,050 | 46,08 | — 0,055 | 16,59 | — 0,068 |

Эта таблица показываетъ, что общій характеръ дифференцированія нашего дифф. № 2 и спеціальныхъ схемъ трехъ французскихъ дорогъ, начинающихъ свои схемы со

[1]) Только за 747 верстъ, составляющихъ наиболѣе длинный пробѣгъ по линіямъ Южной желѣзной дороги.

ставки 1-й серіи, отличается совершенно тѣми чертами только въ усиленной степени, какія уже отмѣчены при характеристикѣ нашихъ классныхъ схемъ и французскихъ схемъ общихъ тарифовъ. При этомъ Южная дорога уже на разстояніи въ 747 в. даетъ пониженіе своей средней ставки, сравнительно съ начальной, вчетверо слишкомъ болѣе значительное, чѣмъ нашъ дифф. № 2.

II. Въ нижеслѣдующей таблицѣ сопоставляются: нашъ дифф. № 8, который представляетъ наиболѣе сильную дифференцировку изъ всѣхъ дифференціаловъ, начинающихся со ставки III кл. ($^1/_{15}$), со спеціальными схемами Сѣверной, Восточной и Западной французскихъ жел. дорогъ.

| | Россія дифф. № 8. | | Nord Bar I | | Est Bar. A. | | Ouest Bar. A. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | к. съ п. | к съ п. и в. | к съ п. | к съ п. и в. | к. съ п. | к. съ п. и в. | к. съ п. | к. съ п. и в. |
| 25 в. | 1,67 | $\frac{1}{15}=0{,}066$ | 1,64 | $\frac{1}{15{,}1}=0{,}066$ | 1,64 | $\frac{1}{15{,}1}=0{,}066$ | 1,64 | $\frac{1}{15{,}1}=0{,}066$ |
| 280 » | 17,77 | $\frac{1}{16}=0{,}063$ | 14,64 | $\frac{1}{19}=0{,}052$ | — | — | — | — |
| 466 » | 27,91 | $\frac{1}{16}=0{,}063$ | — | — | 21,96 | $\frac{1}{21}=0{,}046$ | — | — |
| 747 » | 39,48 | $\frac{1}{18}=0{,}051$ | — | — | — | — | 24,40 | $\frac{1}{31}=0{,}032$ |
| Разница. | — | отъ 0,003 до 0,015 | — | — 0,014 | — | — 0,020 | — | — 0,034 |

Эта таблица въ такой же мѣрѣ, какъ и предыдущая вполнѣ подтверждаетъ сдѣланные ранѣе выводы объ общемъ характерѣ дифференцированія французскихъ и русскихъ тарифовъ.

III. Для дальнѣйшаго сравненія беремъ спеціальныя схемы французскихъ дорогъ: Западной и Парижъ—Ліонъ—Средиземное море, начинающіяся со ставокъ въ $\frac{1}{21.5}$ и $^1/_{19}$. Наиболѣе подходитъ къ нимъ нашъ дифф. № 21, начинающійся со ставки $^1/_{18}$ к.

| | Россія диф № 21. | | Ouest Bar. T | | P. L. M. Bar. F. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | к. съ П. | к. съ П. и в. | к. съ П. | к. съ П и в. | к. съ П. | к. съ П и в. |
| 25 в. . . | 1,39 | $\frac{1}{18}=0{,}055$ | 1,31 | $\frac{1}{19}=0{,}051$ | 1,28 | $\frac{1}{19}=0{,}051$ |
| 747 » | 19,82 | $\frac{1}{37}=0{,}026$ | 14,94 | $\frac{1}{50}=0{,}020$ | — | — |
| 1000 » . . | 22,99 | $\frac{1}{43}=0{,}023$ | — | — | 15,36 | $\frac{1}{66}=0{,}015$ |
| Разница . | — | 0,029 и 0,032 | — | — 0,031 | — | — 0,036 |

IV. Схемы, начинающіяся со ставокъ въ $^1/_{30}$ и $^1/_{34}$ коп. съ пуда и версты.

| | Россія диф. № 37 | | Midi Bar. J | | Ouest Bar. J. | | Orléans Bar. J. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | к. съ П. | к. съ П. и в. | к. съ П. | к. съ П. и в. | к. съ П. | к. съ П. и в. | к. съ П. | к. съ П. и в. |
| 25 в. | 0,69 | $\frac{1}{30}=0{,}033$ | 0,82 | $\frac{1}{30}=0{,}033$ | 0,82 | $\frac{1}{30}=0{,}033$ | 0,73 | $\frac{1}{34}=0{,}029$ |
| 747 » | 9,96 | $\frac{1}{75}=0{,}013$ | 10,98 | $\frac{1}{68}=0{,}014$ | 9,15 | $\frac{1}{85}=0{,}012$ | — | — |
| 1000 » | 13,33 | $\frac{1}{75}=0{,}013$ | — | — | — | — | 14,20 | $\frac{1}{70}=0{,}014$ |
| Разница | — | — 0,020 | — | — 0,19 | — | — 0,021 | — | — 0,015 |

V. Нашъ дифф. № 40 съ начальною ставкою въ $^1/_{40}$ к. и французскія схемы: Сѣверной дороги—со ставкою въ $^1/_{39}$ к. и государственныхъ—со ставкою въ $^1/_{41}$ к.

| | Россія диф. № 40. | | État Bar. 9—bis. | | Nord Bar. IV. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | к. съ п. | к съ п. и в. | к съ п. | к. съ п. и в. | к. съ п | к. съ п. и в. |
| 25 в . . . | 0,38 | $\frac{1}{40}=0{,}025$ | 0,61 | $\frac{1}{41}=0{,}024$ | 0,64 | $\frac{1}{39}=0{,}025$ |
| 280 » . . | 3,41 | $\frac{1}{82}=0{,}012$ | — | — | 4,51 | $\frac{1}{62}=0{,}016$ |
| 1000 » . . | 10,20 | $\frac{1}{98}=0{,}010$ | 8,35 | $\frac{1}{119}=0{,}008$ | — | — |
| Разница . | — | 0,013 и 0,015 | — | — 0,016 | — | — 0,009 |

Изъ приведенныхъ въ трехъ послѣднихъ таблицахъ семи французскихъ схемъ четыре представляютъ, сравнительно съ нашими дифференціалами, тѣ же уже отмѣченныя нами черты; остальныя же схемы, напротивъ того, отличаются нѣсколько меньшимъ дифференцированіемъ своихъ среднихъ ставокъ, чѣмъ соотвѣтственные дифференціалы нашихъ дорогъ. Несмотря на это, въ виду приведенныхъ въ I и II таблицахъ схемъ, а также въ виду большинства прочихъ схемъ, которыя нами не приводятся, чтобы не загромождать предлагаемой работы чрезмѣрнымъ количествомъ таблицъ, мы считаемъ возможнымъ повторить высказанный уже общій выводъ: французскія схемы какъ общихъ, такъ и спеціальныхъ тарифовъ начинаются вообще съ болѣе высокихъ ставокъ, чѣмъ наши классные и дифференціальные тарифы, но пониженіе своихъ ставокъ въ зависимости отъ увеличенія протяженія перевозки начинаютъ раньше и ведутъ его рѣзче. Вслѣдствіе этого на болѣе значительныхъ протяженіяхъ среднія пудоверстныя ставки оказываются на французскихъ жел. дорогахъ въ большинствѣ случаевъ ниже, чѣмъ на нашихъ дорогахъ. Важнѣйшая причина такого общаго характера внутренняго строя французскихъ тарифовъ заключается въ географическихъ условіяхъ Франціи: омываемая съ трехъ сторонъ сообщающимися между собою морями и прорѣзываемая многими рѣками и кана-

лами, она предоставляетъ отдаленнымъ другъ отъ друга раіонамъ возможность такого дешеваго сообщенія при посредствѣ морского каботажа и рѣчного судоходства, что желѣзныя дороги въ состояніи привлечь на свои линіи перевозку грузовъ на далекихъ разстояніяхъ только посредствомъ весьма низкихъ ставокъ. Кромѣ этой причины, заключающейся въ конкурренціи водныхъ путей сообщенія [1]), во многихъ случаяхъ сильное дифференцированіе тарифовъ на французскихъ жел. дорогахъ объясняется дѣйствіемъ тѣхъ же общихъ причинъ, въ силу которыхъ для желѣзныхъ дорогъ всегда лучше имѣть перевозку хотя бы по очень низкой ставкѣ, лишь бы только она давала хотя самый малый излишекъ сверхъ непосредственно вызываемыхъ ею самою издержекъ, чѣмъ, стремясь къ болѣе высокимъ ставкамъ, вовсе лишиться такой перевозки. Въ связи съ этимъ послѣднимъ обстоятельствомъ стоитъ и та особенность тарифовъ французскихъ жел. дорогъ, что послѣднія даютъ и конечныя ставки наращиванія не рѣдко столь низкія, притомъ уже для довольно короткихъ разстояній, напр. для 188 в. по $^1/_{308}$ к., какія встрѣчаются у насъ лишь крайне рѣдко, притомъ обыкновенно уже лишь на болѣе значительныхъ разстояніяхъ. Въ прежнее время и у насъ такое сильное дифференцированіе тарифовъ допускалось гораздо чаще, но въ послѣдніе годы наши желѣзныя дороги стали прямо бояться не только такихъ ставокъ наращиванія, какъ $^1/_{300}$ или $^1/_{200}$, но и такихъ, какъ $^1/_{115}$ и даже $^1/_{100}$ к. Ниже при разсмотрѣніи тарифовъ на массовые грузы, которые и у насъ, какъ въ другихъ странахъ, пользуются вообще наиболѣе низкими ставками, мы коснемся этого вопроса подробнѣе, теперь же ограничимся лишь общимъ замѣчаніемъ, что во Франціи примѣненіе сказанныхъ весьма низкихъ схемъ связывается обыкновенно съ нѣкоторыми совершенно спеціальными условіями, въ отношеніи напр. количества отправокъ, назначенія груза и т. п., у насъ же оно производится на общихъ условіяхъ. Поэтому во Франціи даже

[1]) То же явленіе наблюдается въ еще большей мѣрѣ въ Англіи.

самые низкіе тарифы являются коммерчески выгодными для самихъ жел дорогъ, тогда какъ у насъ они устанавливаются подъ сильнымъ давленіемъ со стороны заинтересованныхъ торговопромышленныхъ или сельскохозяйственныхъ круговъ и правительственныхъ учрежденій, поэтому утрачиваютъ коммерческій характеръ и являются средствомъ „воспособленія“, „поддержанія и поощренія“, „жертвою“ со стороны желѣзныхъ дорогъ въ пользу тѣхъ или иныхъ отраслей нашей промышленности.

Въ связи съ отмѣченною усилившейся въ послѣдніе годы принципіальной антипатіею нашихъ желѣзныхъ дорогъ къ низкимъ тарифнымъ ставкамъ стоитъ еще и слѣдующая особенность нашей тарифной системы сравнительно съ французскою. Въ прежнее время, до начала текущаго десятилѣтія, всякій тарифъ на нашихъ дорогахъ, разъ онъ устанавливался по какой-либо дифференціальной формулѣ, давалъ провозныя платы, ставки наращиванія которыхъ за добавочный пробѣгъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и среднія пудоверстныя ставки за все пройденное разстояніе продолжали дифференцироваться, т. е. понижаться на всемъ протяженіи перевозки, какъ бы велико оно не было. Вслѣдствіе этого напр. тарифная формула на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, установленная въ 1893 г., давала на разстояніи въ 2550 в. среднюю пудоверстную ставку въ $^1/_{80}$ к., на разстояніи въ 3000 в. $^1/_{84}$ к., въ 4000 в. $^1/_{91}$ к. и т. д. Такое пониженіе среднихъ пудоверстныхъ ставокъ за перевозку хлѣба получалось вслѣдствіе того, что конечная ставка наращиванія въ 5 коп. съ вагона (въ 610 пуд.), или $^1/_{122}$ к. съ пуда, начинавшаяся съ 981 версты, продолжала добавляться за каждую добавочную версту пробѣга на всемъ протяженіи перевозки, какъ бы оно ни было значительно. При пересмотрѣ хлѣбныхъ тарифовъ 1900—1901 г. конечная ставка наращиванія въ $^1/_{122}$ коп. съ пуда и версты была замѣнена ставкою въ $^1/_{115}$ к., причемъ, кромѣ того, было признано необходимымъ положить дифференцированію провозныхъ платъ извѣстный предѣлъ, не допуская пониженія ихъ для зернового хлѣба ниже $^1/_{80}$ к., для масляничныхъ сѣмянъ $^1/_{75}$ к. и для пере-

молочныхъ продуктовъ $^{1}/_{73}$ коп. Такимъ образомъ по дѣйствующимъ въ настоящее время хлѣбнымъ тарифамъ провозныя платы дифференцируются лишь до опредѣленныхъ протяженій пробѣговъ; такъ для хлѣба въ зернѣ дифференцированіе прекращается на разстояніи въ 2779 верстъ, на которомъ средняя ставка получается въ $^{1}/_{80}$ коп., и на дальнѣйшемъ разстояніи за каждую новую версту перевозки прибавляется уже по $^{1}/_{80}$ коп., хотя до этого на болѣе короткихъ разстояніяхъ ставки наращиванія ниже, а именно отъ 801 до 1120 верстъ $^{1}/_{84}$ коп., а съ 1121 до 2779 в. только $^{1}/_{115}$ коп. Для масляничныхъ сѣмянъ дифференцированіе прекращается съ 2698 версты и для перемолочныхъ продуктовъ съ 2672 версты. Этотъ пріемъ, какъ стали выражаться, „обрыва дифференціаловъ“ или даже „поднятія хвостовъ дифференціаловъ“, постепенно былъ распространенъ и на всѣ прочіе наши тарифы: классные, дифференціальные и особые для массовыхъ грузовъ. Такимъ образомъ въ настоящее время наша тарифная система допускаетъ принципъ дифференціальности тарифныхъ ставокъ только въ предѣлахъ извѣстныхъ протяженій перевозки, весьма впрочемъ не одинаковыхъ для различныхъ категоріи грузовъ; на болѣе же значительныхъ разстояніяхъ всѣ наши тарифы превращаются изъ схемъ и формулъ въ простыя однообразныя пудоверстныя ставки для всего протяженія перевозки.

Это существенное видоизмѣненіе нашей тарифной системы мотивировалось тѣмъ обстоятельствомъ, что съ открытіемъ Сибирской желѣзной дороги на нашей рельсовой сѣти создалась возможность очень большихъ протяженій перевозки, вслѣдствіе чего при отсутствіи всякаго предѣла въ дифференцированіи провозныхъ платъ, могли бы получаться такія среднія пудоверстныя ставки, которыя не покрывали бы собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ по перевозкѣ грузовъ. Нельзя не признать, что это соображеніе въ основѣ своей не лишено извѣстной справедливости. Дѣйствительно, наращиваніе провозной платы по такой низкой ставкѣ, какъ напр. $^{1}/_{200}$ или $^{1}/_{300}$ к., притомъ въ особенности если оно до-

пущено уже съ довольно короткаго разстоянія и если самая схема начинается съ такой ставки, какъ $^1/_{55}$, $^1/_{65}$ или $^1/_{75}$ к. легко можетъ на извѣстныхъ разстояніяхъ приводить къ столь значительному пониженію средней пудоверстной ставки за все разстояніе перевозки, что не будутъ возмѣщаться даже непосредственно связанныя съ движеніемъ издержки перевозки, не говоря уже объ общихъ расходахъ эксплоатаціи и платежѣ $^0/_0$ и погашеніи желѣзнодорожныхъ капиталовъ. Однако приведенное соображеніе само по себѣ является положительно недостаточнымъ для объясненія того обстоятельства, почему прекращеніе диференцированія провозныхъ платъ было распространено на всѣ вообще тарифныя схемы, даже на такія, которыя начинаются со ставокъ I или II классовъ ($^1/_{10}$ и $^1/_{12}$ к.) и въ которыхъ оно допущено уже только сравнительно весьма значительнаго разстоянія (400 в.) и притомъ идетъ весьма постепенно. Не объясняетъ оно и различій въ величинѣ ставокъ, на которыхъ признано необходимымъ прекратить диференцированіе тарифовъ для различныхъ товаровъ. Почему напр. диференцированіе ставокъ первыхъ десяти классныхъ и первыхъ 31 диференціальныхъ схемъ прекращено на такихъ единичныхъ ставкахъ, какъ $\frac{1}{21.4}$ $^1/_{23}$, $^1/_{26}$, $^1/_{34}$, $^1/_{42}$, $^1/_{45}$, $^1/_{51}$, $^1/_{58}$ и $^1/_{65}$? Объ убыточности для желѣзныхъ дорогъ этихъ ставокъ не можетъ быть и рѣчи. Конечно, и сами дороги не признавали ихъ для себя убыточными, потому что допустили еще болѣе низкія среднія ставки въ $^1/_{75}$ и $^1/_{100}$ коп. для XI и XII классовъ на всѣхъ разстояніяхъ перевозки, а для диференціаловъ за №№ 32—42 и нѣкоторыхъ литерныхъ начиная съ извѣстныхъ разстояній, иногда уже весьма небольшихъ, такъ что среднія пудоверстныя ставки въ $^1/_{100}$ к. получаются напр. по диф. № 38 на 400 в., а по диф. № 39 даже на 250 верстахъ. Мало того, по диф. №№ 41 и 42 и подъ литерою Е получаются на извѣстныхъ разстояніяхъ среднія ставки даже по $^1/_{125}$ коп. съ пуда и версты. Такая огромная разница между тарифными ставками, какая существуетъ между $\frac{1}{21.4}$ коп. и $^1/_{125}$ коп. съ пуда и версты, не можетъ вообще имѣть своимъ источни-

комъ различіе въ собственныхъ издержкахъ желѣзныхъ дорогъ въ зависимости отъ различій въ особенныхъ свойствахъ товаровъ и въ условіяхъ ихъ перевозки. Указанныя крупныя различія въ тарифахъ на различныя категоріи товаровъ могутъ оправдываться только различіями въ общей совокупности тѣхъ условій, которыми опредѣляется способность различныхъ грузовъ выносить издержки перевозки. Но эта способность, какъ показываетъ повсемѣстный практическій опытъ желѣзнодорожной тарификаціи, измѣняется лишь въ очень узкихъ предѣлахъ пропорціонально протяженіямъ перевозки; по общему же правилу она возрастаетъ гораздо медленнѣе, чѣмъ разстояніе перевозки, причемъ измѣненія ея по отдѣльнымъ категоріямъ грузовъ слѣдуютъ своимъ особеннымъ весьма не одинаковымъ законамъ. И заранѣе можно признать совершенно не вѣроятнымъ предположеніе, что общій законъ диференцированія провозныхъ платъ утрачиваетъ свою силу именно на большихъ разстояніяхъ и что способность груза выдерживать издержки перевозки, возраставшая на короткихъ протяженіяхъ медленнѣе увеличенія пробѣга, здѣсь именно на длинныхъ разстояніяхъ усиливается и начинаетъ возрастать прямо пропорціонально возрастанію протяженій перевозки. Поэтому мы вообще полагаемъ, что выше упомянутые" обрывы диференціаловъ" производились у насъ слишкомъ поспѣшно и огульнымъ образомъ, не столько подъ вліяніемъ дѣйствительно выяснявшейся необходимости по каждой отдѣльной категоріи товаровъ, сколько по общему соображенію о желательности повышенія дѣйствовавшихъ у насъ тарифныхъ ставокъ. И для такой цѣли приведенное соображеніе объ убыточности нѣкоторыхъ тарафныхъ ставокъ представляется весьма удачнымъ пріемомъ аргументаціи, ибо, конечно, нельзя не признать совершенно безспорнымъ какъ общее положеніе, что производить такія перевозки, которыя даютъ экономическія выгоды, не возмѣщающія даже непосредственно обусловливаемыхъ ими издержекъ, представляется непроизводительной расточительностью средствъ и рабочихъ силъ не только съ точки зрѣнія ча-

стныхъ интересовъ самихъ желѣзныхъ дорогъ, но и съ точки зрѣнія общей экономіи народнаго хозяйства.

Французская рельсовая сѣть не представляетъ такихъ огромныхъ протяженій перевозки, какъ наша. Разсчетныя таблицы отдѣльныхъ дорогъ даютъ итоги провозныхъ платъ для слѣдующихъ разстояній: Orléans до 1200 километровъ, Paris—Lyon-Méditerranée до 1100 кил. Ouest до 800 кил., Midi до 800 кил., Est до 500 кил., Nord до 300 кил. [1]) Въ прямыхъ сообщеніяхъ между станціями различныхъ дорогъ максимальныя разстоянія достигаютъ немногимъ болѣе 1600 километровъ, т. е. 1500 верстъ. Наши разсчетныя таблицы составлены для 9000 верстъ, включая прямыя сообщенія Сибирской и Средне-Азіатской жел. дорогъ со станціями дорогъ Европейской Россіи. Но и въ прямыхъ сообщеніяхъ въ предѣлахъ рельсовой сѣти Европейской Россіи возможны перевозки на разстояніяхъ свыше 4000 в. въ кратчайшихъ направленіяхъ. Этой разницею въ разстояніяхъ перевозки у насъ и во Франціи, а также болѣе высокими начальными ставками тарифовъ французскихъ жел. дорогъ и можно объяснить то обстоятельство, что французская тарифная система вовсе не знаетъ столь излюбленнаго нашими дорогами „обрыва диференціаловъ“. Всѣ французскіе тарифы непрерывно диференцируются на всемъ возможномъ во Франціи протяженіи перевозки. Къ какимъ среднимъ пудоверстнымъ ставкамъ вслѣдствіе этого иногда приходятъ французскія желѣзныя дороги, будетъ видно изъ сравнительнаго обзора русскихъ и французскихъ тарифовъ на различные важнѣйшіе, преимущественно массовые грузы, къ которому мы теперь и переходимъ.

---

[1]) Общее протяженіе линій семи главныхъ французскихъ желѣзнодорожныхъ сѣтей, тарифы которыхъ подвергаются разсмотрѣнію въ настоящей работѣ, составляло на 1 января 1906 года (въ километрахъ):

| | | | |
|---|---|---|---|
| Etat . . . . . | 2.916 | Orléans . . . . . | 5.576 |
| Nord . . . . . | 3.765 | Paris-Lyon-Méditerranée | 9.436 |
| Est . . . . . | 4.862 | | |
| Ouest . . . . . | 5.855 | Midi . . . . . | 3.803 |

Какъ русскія, такъ и французскія разсчетныя таблицы провозныхъ платъ по различнымъ тарифнымъ схемамъ даютъ итоги платъ за различныя разстоянія перевозки безъ дополнительныхъ сборовъ, которые для точности сравненія необходимо прибавлять къ показаннымъ платамъ. Сборы эти варьируютъ въ зависимости отъ грузовъ, къ перевозкѣ которыхъ подлежитъ примѣненію та или иная схема. Кромѣ того, по различнымъ отправкамъ взимаются далеко не всѣ сборы одинаково. Собственно лишь одинъ дополнительный сборъ взимается почти всегда во всѣхъ случаяхъ—это у насъ такъ называемый сборъ за станціонные расходы, а во Франціи—frais de gare. Поэтому при сравненіи стоимости перевозки какого-либо груза у насъ и во Франціи необходимо принимать къ учету и размѣры этого сбора. У насъ сборъ за станціонные расходы взимается по общему правилу въ размѣрѣ 0.7 коп. съ пуда, но для нѣкоторыхъ грузовъ онъ установленъ въ меньшемъ размѣрѣ, а именно: для хлѣбныхъ грузовъ въ 0.5 коп. съ пуда, лѣсныхъ матеріаловъ, каменнаго угля, нефтяныхъ остатковъ, алебастра, камня и нѣкоторыхъ другихъ—0.4 к. и, наконецъ, для такихъ малоцѣнныхъ грузовъ, какъ дрова и нѣкоторые другіе виды дерева, земля и глина, соль, свекла и т. под.—въ 0.2 коп. Во Франціи frais de gare составляютъ: съ мелкихъ отправокъ 70 сант. съ тонны (0.429 коп. съ пуда) и при отправкахъ полными вагонами не менѣе 4000 килогр. (244 пуда)—40 сант. съ тонны (0,245 коп. съ пуда). Такимъ образомъ сборъ за станціонные расходы у насъ выше, чѣмъ на французскихъ желѣзныхъ дорогахъ, причемъ для повагонныхъ перевозокъ разница составляетъ: вообще 0.455 к. съ пуда, по перевозкамъ хлѣба 0.255 коп., по перевозкамъ каменнаго угля, лѣса и т. д. 0.155 коп. и, наконецъ, по прочимъ малоцѣннымъ грузамъ у насъ дешевле на 0.055 коп. съ пуда. Въ послѣдующемъ изложеніи при сравненіи нашихъ тарифовъ съ французскими провозныя платы приводятся всегда безъ дополнительныхъ сборовъ, а потому приводимыя разницы по отдѣльнымъ грузамъ необходимо сооотвѣтственно исправлять. Впрочемъ, существеннаго значенія для выводовъ это имѣть не можетъ.

Что касается сборовъ за нагрузку и выгрузку, то таковые взимаются у насъ съ 1 іюля 1909 года въ 0.3 и 0.2 коп. съ пуда вмѣсто прежнихъ 0.22 и 0.11 коп. Во Франціи оба сбора взимаются въ одинаковомъ размѣрѣ, а именно по 40 сант. съ тонны при мелкихъ отправкахъ и по 30 сант. при отправкахъ повагонныхъ. Такимъ образомъ въ суммѣ оба эти сбора составляютъ на французскихъ желѣзныхъ дорогахъ: 80 сант. съ тонны или 0.4912 коп. съ пуда по мелкимъ отправкамъ и 0.60 сант. или 0.3684 коп. по отправкамъ повагоннымъ. Послѣдній размѣръ сбора, представляющій главный интересъ для сравненія стоимости желѣзнодорожной перевозки, ниже, чѣмъ у насъ, приблизительно на 0.13 коп. съ пуда Въ послѣдующемъ изложеніи сборы за нагрузку и выгрузку равнымъ образомъ не принимаются къ учету, при сравненіи нашихъ и французскихъ провозныхъ платъ.

Тарифы на отдѣльные роды грузовъ. Какъ упомянуто выше, на французскихъ желѣзныхъ дорогахъ уже издавна установились два рода тарифовъ: общіе и спеціальные. По величинѣ ставокъ первые выше вторыхъ. Они примѣняются къ перевозкѣ товаровъ, предъявляемыхъ въ какомъ бы то ни была количествѣ, лишь бы не менѣе 40 килограммовъ, т. е. слѣдовательно къ мелкимъ отправкамъ. Примѣненіе же болѣе низкихъ спеціальныхъ тарифовъ всегда обусловлено извѣстной болѣе значительной нормой отправки. Эти обстоятельства всегда приводили къ тому, что тарифы спеціальные имѣли для всего желѣзнодорожнаго движенія во Франціи больше значенія, чѣмъ тарифы общіе. Уже въ прежнее время, до общей реформы французскихъ тарифовъ, по сообщенію Ф. Ульриха [1]), спеціальные тарифы примѣнялись къ половинѣ всѣхъ перевозокъ и давали $^4/_5$ всей валовой выручки французскихъ дорогъ. Кольсонъ также утверждаетъ, что и тогда уже общіе тарифы примѣнялись

[1]) F. Ulrich. Traité général des tarifs de chemins de fer. Paris 1890. Стр. 423.

лишь къ меньшей части перевозокъ. Нынѣ же, по его мнѣнію [1]), перевозки по общимъ тарифамъ составляютъ лишь незначительную (infime) долю общей суммы перевозокъ. Въ настоящее время онѣ примѣняются къ довольно большому количеству только мелкихъ отправокъ.

Въ виду этого, въ ниже слѣдующемъ сравнительномъ обзорѣ французскихъ и русскихъ тарифовъ на отдѣльные грузы, притомъ главнымъ образомъ массовые, отправляемые у насъ почти исключительно вагонными партіями (полными вагонами), удѣлено главное вниманіе французскимъ спеціальнымъ тарифамъ. Изъ числа послѣднихъ при этомъ выбираются преимущественно тѣ, примѣненіе которыхъ обусловлено предъявленіемъ къ перевозкѣ партій товара не менѣе 10.000 килограммовъ, т. е. 610 пудовъ. Но въ нѣкоторыхъ случаяхъ приходится ограничиваться спеціальными тарифами, требующими предъявленія партій и меньшихъ размѣровъ, напр. въ 4000 или 5000 килограммовъ. Съ другой стороны, въ виду перехода нашей рельсовой сѣти къ вагонамъ въ 900 пудовъ подъемной силы, принимаются во вниманіе и французскіе тарифы для партій въ 15.000 и 20.000 килогр. Наконецъ, для болѣе полной характеристики высоты французскихъ тарифныхъ ставокъ приводятся также свѣдѣнія о тарифахъ, которые примѣняются только къ отправкамъ въ 20, 100 и болѣе тоннъ отъ имени одного отправителя и по назначенію на одного и того же получателя на какой-либо станціи.

Хлѣбъ въ зернѣ. По общимъ тарифамъ всѣхъ французскихъ желѣзныхъ дорогъ хлѣбъ отнесенъ къ 4-ой серіи товаровъ. Не смотря на значительное разнообразіе схемъ этой серіи въ деталяхъ, онѣ начинаются на всѣхъ дорогахъ со ставки $^1/_{15.4}$ коп. съ пуда и версты, кромѣ Южной дороги, на которой схема 4-ой серіи начинается со ставки въ $^1/_{12.8}$ к. Ставки же наращиванія на различныхъ дорогахъ весьма не одинаковы, но даже наиболѣе низкая схема даетъ сред-

[1]) C. Colson. Transports et tarifs. 1908. Стр. 575.

нюю пудоверстную ставку на разстояніи въ 1000 верстъ въ 1/22 коп. Платы по этимъ схемамъ весьма высоки, значительно выше взимаемыхъ на нашихъ дорогахъ за попудныя перевозки хлѣбныхъ грузовъ, таксируемыя по нормальному V классу, какъ можно видѣть изъ ниже слѣдующаго сопоставленія платъ за различныя разстоянія у насъ и на Орлеанской дорогѣ во Франціи.

| | Россія V кл. | Orléans 4-я серія. |
|---|---|---|
| | коп. съ пуда. | |
| За 100 верстъ . . . | 4,17 | 9,49 |
| » 250 » . . | 10,12 | 15,31 |
| » 500 » . . . | 18,80 | 28,33 |
| » 750 » . . | 27,14 | 37,82 |
| » 1000 » . . . | 34,92 | 44,40 |

Однако, всѣ большія французскія желѣзныя дороги установили цѣлый рядъ спеціальныхъ схемъ и исключительныхъ платъ для перевозки хлѣба мелкими отправками, впрочемъ не менѣе 50 килогр. (около 3-хъ пудовъ), причемъ предоставили весьма существенныя пониженія противъ своихъ общихъ тарифовъ. Оставляя въ сторонѣ исключительныя платы, остановимся на разсмотрѣніи спеціальныхъ схемъ. Начальныя ставки этихъ схемъ довольно высоки, составляя около 1/19 к. съ п. и в. на большинствѣ дорогъ и 1/15.4 к. на Сѣверной дорогѣ, т. е. всетаки значительно выше начальной ставки нашего V класса, составляющей 1/24 к. Однако, съ увеличеніемъ разстоянія эти ставки очень скоро, обыкновенно уже съ 26 километра, существеннымъ образомъ понижаются, падая на нѣкоторыхъ дорогахъ уже на такихъ разстояніяхъ, какъ 200—400 кил. до 1/77 и даже до 1/102 коп. съ пуда и версты. Нашъ же V классъ наращиваетъ плату за разстоянія отъ 901 до 1600 в. только по 1/36 к.; вообще же ставка

наращиванія не падаетъ въ этомъ классѣ ниже 1/68 коп., но это уже на разстояніяхъ въ 3191—4723 версты, а затѣмъ диференцированіе прекращается, и провозныя платы за каждую добавочную версту разсчитываются по 1/42 коп. Эта разница въ строѣ французскихъ и русскаго тарифа на мелкія отправки хлѣба, являющаяся впрочемъ лишь выраженіемъ общаго различія между нашей и французской системами тарификаци, приводитъ и къ весьма существеннымъ различіямъ въ общихъ итогахъ провозныхъ платъ на нашихъ и французскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Въ ниже слѣдующей таблицѣ сопоставляются платы за перевозку попудныхъ отправокъ хлѣба на нашей сѣти по V кл съ платами за отправки хлѣба въ количествахъ не менѣе 50 килогр. (3.05 п.) на дорогахъ большихъ французскихъ компаній и на дорогахъ государственныхъ по спеціальнымъ схемамъ для этихъ перевозокъ.

| | Россія V кл. | Orléans Bar. I. | Etat Bar. 5. | Ouest Bar. N. | Est Bar. E. | Nord Bar. A. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| За 100 в. . . | 4,17 | 4,30 | 3,90 | 5,12 | 3,38 | 5,70 |
| » 250 » . | 10,12 | 8,84 | 8,48 | 9,45 | 6,69 | 10,18 |
| » 500 » . . | 18,80 | 13.36 | 16,40 | 12,53 | 9,51 [1] | — |
| » 750 » . | 27,14 | 16,90 | 24,56 | 14,94 | — | — |
| » 1000 » . . | 34,92 | 21,50 | 32,84 | — | — | — |

Разсмотрѣніе этой таблицы показываетъ, что на разстояніяхъ до 100 верстъ перевозка мелкихъ количествъ хлѣба на большинствѣ французскихъ дорогъ дороже, чѣмъ у насъ, но затѣмъ на болѣе значительныхъ разстояніяхъ эта разница сглаживается и уже на разстояніяхъ въ 500 в. тарифы французскихъ дорогъ ниже нашихъ, иногда весьма значи-

[1]) Только за 467 верстъ.

тельно, превышая 6 коп. съ пуда. Для пробѣговъ же въ 1000 в. плата Орлеанской дороги ниже нашей на 13.42 к.

Общіе тарифы французскихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ уже было упомянуто, не связаны въ своемъ примѣненіи никакими условіями тоннажа, лишь бы только отправка была болѣе 40 килогр. Поэтому выше упомянутый общій тарифъ французскихъ дорогъ для мелкихъ отправокъ хлѣба одинаково подлежитъ примѣненію и къ отправкамъ самыхъ крупныхъ партій хлѣбныхъ грузовъ. Поэтому провозныя платы за повагонныя отправки по общему тарифу на французскихъ желѣзныхъ дорогахъ еще болѣе превышаютъ наши платы за соотвѣтственныя перевозки, такъ какъ нашъ повагонный тарифъ на перевозку хлѣба предоставляетъ, какъ извѣстно, существенныя пониженія противъ попуднаго тарифа. Мы не будемъ однако останавливаться на сравненіи нашего повагоннаго тарифа съ общимъ французскимъ тарифомъ, потому-что если перевозка хлѣбныхъ грузовъ въ количествахъ свыше 1000 килогр. (61 пуда) и производится во Франціи на условіяхъ примѣненія общихъ тарифовъ, то это не можетъ происходить иначе, какъ только въ исключительно рѣдкихъ случаяхъ. На самомъ же дѣлѣ хлѣбъ перевозится по французскимъ желѣзнымъ дорогамъ на условіяхъ многочисленныхъ спеціальныхъ и исключительныхъ тарифовъ, которые установлены дорогами не только для своихъ мѣстныхъ сообщеній, но также и для перевозки хлѣба въ прямыхъ сообщеніяхъ между станціями дорогъ всѣхъ шести большихъ компаній и государственныхъ.

Такъ какъ Франція—страна ввоза, а не вывоза хлѣба, и по французскимъ дорогамъ хлѣбъ перевозится почти исключительно во внутреннихъ сообщеніяхъ, то для сравненія съ французскими хлѣбными тарифами должна быть взята такъ называемая внутренняя хлѣбная формула, т. е. тарифная схема на перевозку хлѣба во внутреннихъ мѣстныхъ и прямыхъ сообщеніяхъ всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Эта схема начинается со ставки въ $^1/_{34}$ коп. съ пуда и версты, по каковой ставкѣ провозная плата разсчитывается до 200 в.; при дальнѣйшихъ разстояніяхъ перевозки за каждую

добавочную версту пробѣга прибавляется: по 1/50 к. до 540 в., по 1/68 к. отъ 541 до 800 в., по 1/84 к. отъ 801 до 1120 в. и по 1/115 к. отъ 1121 до 2779 в. На разстояніи въ 2779 в., на которомъ средняя пудоверстная ставка получается въ 1/80 к., диференцированіе тарифа прекращается, и провозная плата за каждую добавочную версту взимается уже не по 1/115 к., но по 1/80 к. съ пуда. Спеціальные тарифы французскихъ желѣзныхъ дорогъ на перевозку хлѣба весьма многочисленны и разнообразны. Ставки ихъ понижаются главнымъ образомъ въ зависимости отъ предъявленнаго къ перевозкѣ количества груза. причемъ пониженія предоставляются различныя для нормъ въ 1000, 4000, 5000, 8000, 10.000, 12.000, 15.000 и 20.000 килограммъ. Кромѣ того, особыя пониженія предоставляются отдѣльнымъ сообщеніямъ и даже цѣлымъ группамъ сообщеній, въ особенности съ важнѣйшими потребительными пунктами, напр. въ сообщеніяхъ всѣхъ станцій государственныхъ дорогъ, а также Западной дороги, съ Парижемъ.

Спеціальныя схемы всѣхъ французскихъ жел. дорогъ начинаются со ставокъ существенно выше начальной ставки нашей внутренней хлѣбной формулы, а именно: Est и Paris—Lyon—Méditerranée съ 1/19 к. съ пуда и версты, Orleans съ 1/20 к., Ouest съ 1/22 к., Nord съ 1/25 к. État съ 1/30 к. Диференцированіе начинается весьма скоро, въ большинствѣ случаевъ ранѣе 100 килом., но иногда спеціальныя схемы, въ особенности для болѣе значительныхъ нормъ отправокъ, не даютъ вовсе никакихъ ставокъ для короткихъ разстояній, но начинаются прямо съ опредѣленной платы за разстояніе въ 100, 200, въ 310 километровъ, устанавливая, что за всякую перевозку на болѣе короткомъ разстояніи взимается та же самая плата, поскольку, конечно, не является для отправителя болѣе выгоднымъ, разсчетъ по болѣе высокому спеціальному тарифу, установленному для менѣе значительныхъ нормъ отправокъ. Ставки наращиванія понижаются иногда (для отправокъ партіями въ 20.000 килогр.) уже съ 201 километра до 1/102 коп., а свыше 400 килом. даже для отправокъ въ 5000 килогр. (305 пуд.) падаютъ до 1/154 коп.

Въ ниже слѣдующемъ сопоставленіи нашего внутренняго тарифа на перевозку хлѣбныхъ грузовъ съ французскими тарифами указываются также обусловленныя этими тарифами нормы отправокъ.

| | Россія. 900 пудовъ. | Orléans. Bar. II 305 пуд | Ouest. Bar. P. 244 пуда. | P.-L.-M. § IV. B. | | Etat. Bar. 7 bis. 244 пуда | Est. Bar. § 1. 305 пуд. | Nord. | | Midi [3]) Бордо—Сетть и др. 305 п. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 610 п. | 1220 п | | | Bar D. 610 пуд. | Bar. E. 1220 пуд. | |
| | к о п ѣ е к ъ с ъ п у д а. | | | | | | | | | |
| 100 в. | 2,94 | 3,78 | 4,18 | — | — | 2,61 | 3,41 | 3,19 | 2,89 | 2,83 |
| 200 » | 5,88 | 5,07 | 5,81 | 5,44 | 4,76 | 4,48 | 5,68 | 5,09 | 4,42 | 4,13 |
| 300 » | 7,88 | 6,17 | 7,10 | 7,00 | 6,08 | 5,70 | 7,09 | 6,14[2]) | 5,22[2]) | 5,22 |
| 400 » | 9,88 | 7,06 | 8,40 | 8,20 | 7,30 | 6,69 | 8,08 | — | — | 6,11 |
| 500 » | 11,88 | 7,74 | 9,63 | 9,03 | 8,20 | 7,67 | 8,75[1]) | — | — | 6,77 |
| 750 » | 15,77 | 9,42 | 12,07 | 10,75 | 9,83 | 10,07 | — | — | — | — |
| 1000 » | 18,88 | 10,99 | — | 12,38 | 11,45 | 12,55 | — | — | — | — |

Разсмотрѣніе этой таблицы показываетъ, что отмѣченный ранѣе общій характеръ различія французской тарификаціи отъ нашей отражается и на хлѣбныхъ тарифахъ. Здѣсь также мы видимъ сравнительно съ нашими хлѣбными тарифами болѣе высокія ставки на короткихъ разстояніяхъ до 100—150 в., болѣе скорое и раннее диференцированіе и, наконецъ, болѣе низкія провозныя платы уже на разстояніяхъ съ 200 верстъ. Общія географическія условія Франціи и конкуренція ея морскихъ и внутреннихъ водныхъ сообщеній съ желѣзными дорогами, являющіяся основной причиной этого строя французскихъ тарифовъ, оказали особенное вліяніе на тарифъ Южной желѣзной дороги для пе-

[1]) Только за 467 в.
[2]) Только за 283 в.
[3]) Платы Midi показаны вмѣстѣ съ дополнит. сборами.

ревозки хлѣба по линіямъ отъ Бордо до Сетта, отъ Нарбонны до Нувеля и Саллель-Ода и отъ Му-Ода до Редорта. Этотъ тарифъ, который уже на 100 в. даетъ провозную плату ниже нашей внутренней хлѣбной формулы, примѣняется не только къ хлѣбу въ зернѣ, но и вообще ко многимъ другимъ родамъ хлѣбныхъ грузовъ, а также къ перевозкѣ винъ, соли, сахара, керосина, лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ, цемента, извести и нѣкоторыхъ другихъ.

Условіемъ для примѣненія его поставлено лишь предъявленіе къ перевозкѣ не менѣе 5000 килограм., въ остальныхъ же отношеніяхъ примѣненіе этого тарифа подчиняется общимъ условіямъ примѣненія общихъ тарифовъ Южной желѣзной дороги, такъ что онъ и является не спеціальнымъ тарифомъ, но простымъ дополненіемъ къ общимъ тарифамъ малой скорости Южной желѣзной дороги. Установленъ этотъ тарифъ только въ 1898 г. вслѣдствіе облегченій, которыя получило судоходство благодаря отмѣнѣ пошлинъ на каналѣ. На другихъ линіяхъ Южной желѣзной дороги взимаются вообще болѣе высокія провозныя платы.

Перемолочные продукты перевозятся по всѣмъ приведеннымъ въ таблицѣ желѣзнымъ дорогамъ по тѣмъ же тарифамъ, что и хлѣбъ въ зернѣ. Исключеніе представляетъ Paris—Lyon—Méditerranée, которая держитъ тарифъ на муку нѣсколько выше, чѣмъ на зерно.

Что касается перевозки хлѣба и муки въ прямыхъ сообщеніяхъ между станціями поименованныхъ семи большихъ французскихъ желѣзныхъ дорогъ, а также и со станціями Большой и Малой окружныхъ дорогъ, то къ перевозкамъ названныхъ категорій хлѣбныхъ грузовъ въ этихъ сообщеніяхъ примѣняется спеціальный тарифъ малой скорости № 102, который устанавливаетъ три разныя схемы для отравокъ въ 5, 10 и 20 тоннъ. Такъ какъ этотъ тарифъ для отправокъ въ 10 и 20 тоннъ (610 и 1220 тоннъ) построенъ по той же схемѣ, что и помѣщенный въ предыдущей таблицѣ спеціальный тарифъ дороги Paris—Lyon—Méditerranée, то въ нижеслѣдующей таблицѣ приводятся платы по этому тарифу лишь для разстояній свыше 1000 верстъ.

| | Россія. | Франція. | |
|---|---|---|---|
| | 900 п. | 610 п. | 1220 п. |
| | копѣекъ съ пуда. | | |
| За 1100 в.. . . . . | 20,07 | 13,05 | 12,13 |
| » 1200 » . . . . . | 21,01 | 13,70 | 12,78 |
| » 1300 » . . . . . | 21,88 | 14,34 | 13,42 |
| » 1400 » . . . . . | 22,74 | 15,02 | 14,10 |

Какъ видно изъ этой таблицы и предыдущей (тарифъ P.-L.-M.), французскіе тарифы на перевозку хлѣба въ прямыхъ сообщеніяхъ существенно ниже нашихъ, въ особенности на сколько-нибудь болѣе значительныхъ разстояніяхъ. Такъ на протяженіяхъ перевозки отъ 1100 до 1400 верстъ эта разница составляетъ: для отправокъ въ 610 пудовъ 7—7½ копѣйки съ пуда, а для отправокъ въ 1220 пудовъ почти отъ 8—8½ копѣйки. Напомнимъ, что обязательная у насъ норма повагонной нагрузки хлѣба принята съ 1 іюля настоящаго года въ 900 пудовъ, т. е. составляетъ среднюю величину между нормами, принятыми французскими желѣзными дорогами для примѣненія спеціальнаго тарифа прямого сообщенія.

Эта крупная разница между нашими и французскими хлѣбными тарифами не можетъ не имѣть въ своемъ основаніи существеннаго различія въ общей совокупности тѣхъ условій, которыми опредѣляется способность хлѣбныхъ грузовъ выносить издержки перевозки у насъ и во Франціи. Въ общемъ, строй хлѣбныхъ тарифовъ и размѣры ставокъ опредѣлились у насъ на короткихъ разстояніяхъ подъ вліяніемъ стоимости гужевого подвоза хлѣба на югѣ къ портамъ Чернаго и Азовскаго морей, а на отдаленныхъ разстояніяхъ до 1500 верстъ стоимостью водной доставки по Волгѣ и Маріинской системѣ хлѣба къ нашимъ сѣвернымъ портамъ на Балтійскомъ морѣ. Подъ вліяніемъ этихъ двухъ важнѣйшихъ условій и установился уже къ концу 80-хъ го-

довъ общій уровень нашихъ хлѣбныхъ тарифовъ, характеризующійся ставками: въ $^1/_{24}$ копѣйки съ пуда и версты на короткихъ разстояніяхъ и въ $^1/_{65}$—$^1/_{75}$ копѣйки и ниже на разстояніяхъ болѣе отдаленныхъ. Въ нѣкоторыхъ отдѣльныхъ сообщеніяхъ, какъ на короткихъ разстояніяхъ къ нѣкоторымъ важнѣйшимъ потребительнымъ пунктамъ, напр. къ Москвѣ, такъ и на отдаленныхъ протяженіяхъ, наприм. со станцій Юго-Западныхъ дорогъ къ Кенигсбергу и даже отъ нѣкоторыхъ южныхъ портовъ и близъ лежащихъ къ нимъ станцій къ балтійскимъ портамъ дѣйствовали значительно болѣе низкія среднія пудоверстныя ставки, причемъ нѣкоторые тарифы устанавливались такъ называемыми площадками, съ одинаковыми платами отъ цѣлаго ряда станцій, т. е. съ диференцированіемъ, при которомъ ставки наращиванія равнялись нулю. Послѣ подчиненія въ 1889 г. тарифнаго дѣла нашихъ желѣзныхъ дорогъ руководительству и надзору правительства, была произведена коренная реформа какъ дѣйствовавшихъ тогда желѣзнодорожныхъ тарифовъ, такъ и самаго порядка установленія ихъ. Въ результатѣ этой реформы наши желѣзнодорожные тарифы не только были подчинены такимъ общимъ и общепризнаннымъ началамъ тарификаци, какъ публичность тарифовъ, равенство отношенія ко всѣмъ отправителямъ, устойчивость и другія, вытекающія изъ государственнаго характера желѣзнодорожныхъ предпріятій, но и сами по себѣ были въ значительной степени обращены въ орудіе покровительства, воздѣйствія и регулированія различныхъ отраслей народнаго хозяйства. Въ отношеніи хлѣбныхъ тарифовъ это выразилось въ стремленіи оградить сельское хозяйство центральныхъ губерній отъ конкуренціи окраинъ, и вообще регулировать соотношенія между различными земледѣльческими раіонами. Однако, вмѣстѣ съ тѣмъ необходимо было разрѣшить и одну изъ основныхъ задачъ реформы, заключавшуюся въ томъ, чтобы замѣнить немногими общими тарифными схемами прежнюю систему табличныхъ спеціальныхъ и исключительныхъ тарифовъ съ сотнями и тысячами отдѣльныхъ ставокъ для сообщеній между множествомъ отдѣльныхъ станцій. Въ ре-

зультатѣ такого стремленія къ одновременному достиженію этихъ трудно совмѣстимыхъ цѣлей пришли къ заключенію о необходимости принять начальную ставку тарифной схемы для внутреннихъ сообщеній въ $^1/_{34}$ коп. съ пуда и версты, т. е. ниже той ставки ($^1/_{24}$ коп.), которая являлась преобладающей въ большинствѣ сообщеній. Этимъ разсчитывали предоставить земледѣльческимъ раіонамъ, ближайшимъ къ внутреннимъ потребительнымъ рынкамъ, преимущественное предъ окраинами положеніе на этихъ рынкахъ, причемъ, главнымъ образомъ, имѣлись въ виду центральныя губерніи и потребительные пункты Московскаго промышленнаго раіона. Что касается тарифовъ для перевозокъ на отдаленныхъ разстояніяхъ, то ставка наращиванія на этихъ разстояніяхъ, первоначально установленная въ $^1/_{200}$ коп., въ 1893 г. была замѣнена ставкою въ $^1/_{122}$ копѣйки и въ 1901 году ставкою въ $^1/_{115}$ копѣйки съ полнымъ прекращеніемъ диференцированія для перевозокъ далѣе извѣстныхъ протяженій. Кромѣ того, съ открытіемъ для движенія Сибирской желѣзной дороги, признано было необходимымъ установить, посредствомъ такъ называемаго перелома тарифа въ Челябинскѣ, особую преграду противъ „наплыва“ хлѣба изъ Сибири въ Европейскую Россію. Вслѣдствіе разсчета провозныхъ платъ не за непрерывное протяженіе перевозки съ сибирскихъ станцій до станцій Европейской Россіи, а по суммѣ платъ отдѣльно за протяженія до Челябинска и отъ Челябинска, диференцированіе нашего внутренняго хлѣбнаго тарифа было смягчено еще болѣе, и стоимость доставки хлѣба изъ Сибири при этомъ порядкѣ его тарификаціи оказывается въ иныхъ случаяхъ дороже на 8—9 коп. съ пуда, чѣмъ была бы при нормальномъ примѣненіи тарифа.

Французскія желѣзныя дороги не задавались такими цѣлями, какъ воздѣйствіе на французское сельское хозяйство и регулированіе конкуренціи между различными земледѣльческими раіонами. Основная задача, которую онѣ ставили себѣ, заключалась лишь въ томъ, чтобы развить на своихъ линіяхъ такія перевозки и на такихъ условіяхъ, которыя представлялись бы для нихъ наиболѣе выгодными, и, уста-

навливая свои тарифы, не смущались ни тѣмъ, что грузы будутъ отвлечены отъ судоходства морского или внутренняго, ни тѣмъ, что привезенный ими хлѣбъ изъ болѣе отдаленныхъ раіоновъ вступитъ въ конкуренцію съ хлѣбомъ мѣстнаго производства. Для содѣйствія интересамъ судоходства принимались главнымъ образомъ такія мѣры, какъ общее улучшеніе его условій (оборудованіе портовъ, регулированіе рѣкъ, углубленіе каналовъ) и отмѣна пошлинъ на каналахъ, но не отмѣна навигаціонныхъ тарифовъ. Что же касается взаимной конкуренціи различныхъ земледѣльческихъ раіоновъ, то именно фактъ повсемѣстнаго распространенія земледѣлія во Франціи, въ особенности при относительно небольшихъ различіяхъ въ издержкахъ производства хлѣба въ различныхъ раіонахъ и побуждалъ французскія желѣзныя дороги устанавливать для перевозки хлѣба особыя пониженныя схемы сравнительно со схемами общихъ тарифовъ, установленными для тѣхъ же серій товаровъ, которыя имѣютъ одинаковую цѣнность съ хлѣбомъ. У насъ, конечно, различія въ издержкахъ производства хлѣба въ различныхъ раіонахъ, равно какъ и въ условіяхъ его торговли и потребленія (въ особенности для перемола), существенно иныя, чѣмъ во Франціи, а потому и отличіе нашихъ хлѣбныхъ тарифныхъ схемъ какъ по строю, такъ и по размѣрамъ ставокъ, отъ схемъ французскихъ имѣетъ вполнѣ реальное основаніе. Не можетъ быть и рѣчи о томъ, чтобы перестраивать наши тарифы по образцу французскихъ. Изложенными же указаніями мы желали лишь дать извѣстное объясненіе наблюдаемаго существеннаго различія въ строѣ и уровнѣ французскихъ и нашихъ хлѣбныхъ тарифовъ, но отнюдь не дѣлать какихъ-либо заключеній о желательныхъ у насъ измѣненіяхъ.

Изложеннымъ обзоромъ тарифовъ на хлѣбъ въ зернѣ и перемолочные продукты мы и ограничиваемъ сравненіе нашихъ хлѣбныхъ тарифовъ съ французскими, хотя, конечно, для полноты сравненія слѣдовало бы разсмотрѣть также тарифы на перевозку и другихъ категорій хлѣбныхъ грузовъ. Но такой детальный обзоръ всѣхъ тарифовъ

очень сильно расширилъ бы рамки предположенной работы и слишкомъ задержалъ бы ея окончаніе.

Тарифы на ленъ и пеньку. По общимъ тарифамъ французскихъ желѣзныхъ дорогъ ленъ и пенька, чесаные и трепаные одинаково отнесены къ 3-й серіи товаровъ, схемы которыхъ начинаются со ставокъ на дорогахъ: Орлеанской, Западной, Сѣверной и Парижъ—Ліонъ—Средиземное море— 1/12.8 коп. съ пуда и версты, на Южной съ 1/11.8 коп., на Восточной и на государственныхъ—съ 1/14 и 1/13.3 коп. Конечныя ставки наращиванія ни одной изъ нихъ не опускаются ниже 1/30 к. Самыя низкія изъ этихъ схемъ даютъ среднюю пудоверстную ставку на 1000 верстахъ въ 1/18 коп. У насъ ленъ и пенька при попудныхъ отправкахъ таксируются по IV кл., который начинается со ставки въ 1/18 коп. съ пуда и версты, средняя же пудоверстная ставка его на 1000 верстахъ равняется 1/22 коп. Такимъ образомъ мелкія отправки льна и пеньки перевозятся у насъ дешевле, чѣмъ во Франціи, причемъ разница на 1000 верстъ составляетъ около 11 коп. на пудъ.

Что касается спеціальныхъ тарифовъ, которые только и можно брать для сравненія съ нашими повагонными тарифами, то они весьма неодинаковы на различныхъ французскихъ дорогахъ: на тѣхъ, на которыхъ чесаные и трепаные ленъ и пенька объединяются въ одномъ тарифѣ, они чаще выше нашихъ, хотя такія сѣти, какъ Etat и Midi даютъ ставки ниже; на тѣхъ же дорогахъ, на которыхъ установлены особые тарифы для льна и пеньки въ чесаномъ видѣ и особые для льна и пеньки трепаныхъ, первые оказываются значительно выше нашихъ, вторые же, напротивъ того, существенно ниже. Нашъ тарифъ не различаетъ льна и пеньки въ чесаномъ видѣ отъ льна и пеньки трепаныхъ, давая для тѣхъ и другихъ грузовъ лишь одну схему.

Въ ниже слѣдующей таблицѣ провозныя платы по нашимъ тарифамъ сопоставлены съ платами, взимаемыми на дорогахъ государственныхъ, Орлеанской, Средиземноморской и Сѣверной.

| | Россія диф. № 20, чес. и треп. не менѣе 410 п. | État. Bar. 6, чес. и треп. 244 пуд. | Midi. Bar. A, чес. и треп. 305 п. | Orléans. Ser. 4, чес. 305 п. | Orléans. Bar. 9, треп. 427 п. | P.-L.-M. Bar. A. треп. 305 п. | Nord. Bar. III, треп. 305 п. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | коп ѣ ск ъ с ъ п у д а. | | | | | | |
| 100 в. | 5,56 | 3,25 | 8,22 | 6,52 | 3,28 | 5,87 | 3,83 |
| 200 » | 11,11 | 5,83 | 10,95 | 12,43 | 5,56 | 10,96 | 6,01 |
| 300 » | 15,50 | 7,88 | 12,88 | 18,20 | 6,84 | 15,23 | 7,21 [1] |
| 400 » | 16,83 | 10,48 | 14,42 | 23,42 | 8,15 | 19,26 | — |
| 500 » | 18,16 | 13,10 | 15,72 | 28,52 | 9,48 | 22,54 | — |
| 750 » | 21,50 | 19,65 | 19,03 | 38,07 | 12,77 | 30,15 | — |
| 1000 » | 24,83 | 26,28 | — | 45,09 | 16,05 | 36,81 | — |

Изъ не приведенныхъ въ этой таблицѣ французскихъ дорогъ Est даетъ спеціальный тарифъ только для мелкихъ отправокъ въ 50 килогр., относя одинаково къ 4-й серіи какъ чесаные, такъ и трепаные ленъ и пеньку, Ouest же, хотя и раздѣляетъ эти два рода грузовъ, но также даетъ для нихъ въ чесаномъ видѣ спеціальный тарифъ только для отправокъ въ 100 килогр. (6,1 пуда), относя ихъ къ 4-ой серіи. Орлеанская дорога, требуя, какъ видно изъ таблицы, для примѣненія къ перевозкамъ льна и пеньки въ чесаномъ видѣ спеціальнаго тарифа предъявленія уже значительныхъ отправокъ въ 305 пуд., всетаки таксируетъ ихъ очень высоко, по схемѣ 4-ой серіи, такъ что на 1000 верстахъ провозная плата этой дороги превышаетъ нашъ тарифъ на 20.26 коп. на пудѣ. Что же касается льна и пеньки въ трепаномъ видѣ, то тарифъ Орлеанской дороги оказывается ниже нашего на всѣхъ разстояніяхъ, причемъ на 1000 верстахъ эта разница

[1]) Только за 281 в.

достигаетъ весьма крупной величины въ 8.78 коп. на пудъ. Тарифъ Сѣверной дороги также существенно ниже нашего. Что касается тарифовъ дорогъ Южной и государственныхъ, то онѣ даютъ на различныхъ разстояніяхъ ставки и выше и ниже нашихъ, и только тарифъ Средиземноморской жел. дороги для трепанаго льна и пеньки является положительно выше почти на всѣхъ разстояніяхъ, въ особенности же на болѣе отдаленныхъ. Кромѣ этихъ спеціальныхъ тарифовъ, примѣняющихся къ перевозкамъ льна и пеньки по всѣмъ линіямъ названныхъ компаній, существуетъ весьма значительное число исключительныхъ тарифовъ для отдѣльныхъ наименованій льняныхъ и пеньковыхъ грузовъ и для отдѣльныхъ сообщеній. Число этихъ исключительныхъ тарифовъ на французскихъ жел. дорогахъ гораздо значительнѣе, чѣмъ на нашихъ.

Что касается прямыхъ сообщеній, то, кромѣ дѣйствующихъ и здѣсь очень многихъ табличныхъ и схемныхъ исключительныхъ ставокъ, прямой тарифъ между станціями дорогъ Окружныхъ, Восточной, государственныхъ, Сѣверной, Орлеанской, Западной и Средиземноморской установленъ только для льна и пеньки трепаныхъ, а также для пакли, прессованной въ кипахъ. Отправка должна быть не менѣе 5000 килогр., нагрузка и выгрузка должны производиться отправителями и получателями. Начальная ставка этого тарифа въ $\frac{1}{19{,}2}$ коп. съ пуда и версты до 100 километровъ постепенно понижается на каждыхъ 100 километрахъ и переходитъ уже для разстояній свыше 500 километровъ въ $\frac{1}{154}$ коп. съ пуда и версты. Нашъ диференціалъ № 20, который примѣняется одинаково какъ въ мѣстныхъ, такъ и въ прямыхъ сообщеніяхъ всѣхъ дорогъ нашей сѣти, начинается со ставки въ $\frac{1}{18}$ к., которая до 295 вер. (317 километр.) вовсе не диференцируется; съ 296 в. до 1200 в. ставка наращиванія равняется $\frac{1}{75}$ к., а съ 1200 до 2878 в. по $\frac{1}{100}$ к., послѣ чего диференцированіе прекращается и плата нара-

щивается уже по $\frac{1}{45}$ коп. Различіе въ платахъ, взимаемыхъ по французскому прямому тарифу и по нашему за различныя разстоянія, можно видѣть изъ ниже слѣдующей таблицы:

| | Россія, диф. № 20. 410 п. лень 400 п. пенька. | Франція. Таг. comm. № 120 chp. 37; 305 пуд. | У насъ дороже + на |
|---|---|---|---|
| | копѣекъ съ пуда. | | |
| 50 в. . . . . | 2,78 | 2,61 | + 0,17 |
| 100 » . . . . | 5,56 | 5,16 | + 0,40 |
| 150 » . . . . | 8,33 | 6,94 | + 1,39 |
| 200 » . . . | 11,11 | 8,57 | + 2,54 |
| 250 » . . . . | 13,38 | 9,67 | + 3,71 |
| 300 » . . . . | 15,50 | 10,75 | + 4,75 |
| 350 » . . . . | 16,10 | 11,58 | + 4,52 |
| 400 » . . . | 16,83 | 12,41 | + 4,42 |
| 500 » . . . . | 18,16 | 13,73 | + 4,43 |
| 600 » . . . | 19,50 | 14,37 | + 5,13 |
| 700 » . . . | 20,83 | 15,02 | + 5,81 |
| 800 » . . . . | 22,16 | 15,69 | + 6,47 |
| 900 » . . . | 23,50 | 16,34 | + 7,16 |
| 1000 » . . . . | 24,83 | 16,98 | + 7,85 |
| 1200 » . . . . | 27,50 | 18,32 | + 9,18 |
| 1400 » . . . . | 29,50 | 19,65 | + 9,85 |

Такъ какъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ ленъ и пенька перевозятся какъ въ чесаномъ, такъ и въ трепаномъ видѣ, то на основаніи изложеннаго обзора льняныхъ и пеньковыхъ тарифовъ слѣдуетъ придти къ заключенію, что наши тарифы для одной части перевозокъ выше, а для другой части ниже французскихъ.

Спиртъ. По общимъ тарифамъ французскихъ жел. дорогъ спиртъ вообще отнесенъ къ 1 серіи, въ бочкахъ же къ 3-ей. Очевидно, однако, что по высокимъ схемамъ этихъ серій спиртъ перевозится очень мелкими отправками и въ общемъ въ весьма незначительныхъ количествахъ. Поэтому сравненіе ихъ съ нашими тарифами на спиртъ могло бы имѣть значеніе больше теоретическое, чѣмъ практическое. Спеціальные тарифы на перевозку спирта установлены для различныхъ нормъ отправокъ. Остановимся сначала на тарифахъ для перевозки спирта въ бочкахъ мелкими отправками не менѣе 50 килогр. (3 пуда), которые наиболѣе пригодны для сравненія съ нашимъ тарифомъ для попудныхъ отправокъ.

Въ ниже слѣдующей таблицѣ дается сравненіе нашего тарифа со спеціальными тарифами трехъ большихъ французскихъ жел. дорогъ.

| | Россія III кл | Orléans Вар. В. | Ouest особ. схема. | P.-L.-M. Вар. А. |
|---|---|---|---|---|
| | коп ѣ ек ъ съ пуда. | | | |
| 100 в. . . . | 6,67 | 7,65 | 6,53 | 5,87 |
| 200 » . . . | 13,33 | 13,96 | 12,43 | 10,96 |
| 300 » . . . | 18,89 | 17,52 | 17,70 | 15,23 |
| 400 » . . . | 24,44 | 20,16 | 20,33 | 19,26 |
| 500 » . . . | 29,70 | 21,49 | 22,96 | 22,54 |
| 750 » . . . | 42,86 | 27,04 | 29,47 | 30,15 |
| 1000 » . . . | 55,31 | 31,98 | — | 36,81 |

Какъ видно изъ этой таблицы, нашъ тарифъ для попудныхъ перевозокъ спирта, представляя на короткихъ разстояніяхъ до 300 в. небольшія разницы сравнительно съ французскими, на дальнѣйшихъ разстояніяхъ начинаетъ превышать послѣднія весьма существеннымъ образомъ, а именно

на 500 в. на 7—8 коп., а на 1000 в. на 18.50 и 23.33 коп. на пудъ.

Разница между повагонными нашимъ и французскими тарифами менѣе значительна, какъ можно видѣть изъ слѣдующей таблицы:

| | Россія, диф. № 12 въ бочкахъ. | I. Etat, Bar. 5 въ бочкахъ 244 п. | II P.-L.-M. Bar. 5 въ бочкахъ 305 п. | III. Nord. Bar. B. въ бочкахъ 244 п. | III. Nord. Bar. II въ бочкахъ 488 п. | У насъ дороже +, дешевле —, противъ I. | II. | III Bar. B | III Bar. II. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | коп. съ пуда. | | | | | | | | |
| 100 в. | 5,56 | 3,90 | 4,91 | 5,83 | 5,16 | + 1,66 | + 0,65 | — 0,27 | + 0,17 |
| 150 » | 8,33 | 5,59 | 7,80 | 8,11 | 7,12 | + 2,74 | + 0,53 | + 0,22 | + 0,40 |
| 200 » | 11,11 | 7,12 | 9,83 | 10,20 | 8,91 | + 3,99 | + 1,28 | + 0,91 | + 1,21 |
| 250 » | 13,38 | 8,45 | 11,09 | 11,61 | 10.17 | + 4,93 | + 2,29 | + 1,77 | + 2,20 |
| 300 » | 15,66 | 9,83 | 12,47 | — | — | + 5,83 | + 3,19 | — | — |
| 400 » | 20,20 | 13,11 | 15,11 | — | — | + 7,09 | + 5,09 | — | — |
| 500 » | 24,55 | 16,40 | 17,72 | — | — | + 8,15 | + 6,83 | — | — |
| 600 » | 27,50 | 19,65 | 20,33 | — | — | + 7,85 | + 7,17 | — | — |
| 700 » | 29,16 | 22,99 | 22,97 | — | — | + 6,17 | + 6,19 | — | — |
| 800 » | 30,83 | 26,27 | 25,58 | — | — | + 4,56 | + 5,25 | — | — |
| 900 » | 32,50 | 29,56 | 28,19 | — | — | + 2,94 | + 4,31 | — | — |
| 1000 » | 34,16 | 32,84 | 30,83 | — | — | + 1,32 | + 3,33 | — | — |

Переходимъ къ сравненію платъ за перевозку спирта въ прямыхъ сообщеніяхъ русскихъ и французскихъ жел. дорогъ. У насъ въ этихъ сообщеніяхъ дѣйствуетъ тотъ же диф. № 12, который примѣняется и къ перевозкамъ въ мѣстныхъ сообщеніяхъ отдѣльныхъ дорогъ. На французскихъ же дорогахъ, кромѣ множества табличныхъ ставокъ между отдѣльными станціями различныхъ дорогъ, дѣйствуютъ еще

три схемные тарифа для перевозокъ между всѣми станціями дорогъ, принявшихъ соотвѣтственный тарифъ. Первый изъ этихъ тарифовъ обнимаетъ прямыя сообщенія наибольшаго числа дорогъ, а именно: Окружныхъ, Южной, государственныхъ, Орлеанской, Западной и Средиземноморской. Давая два ряда ставокъ для отправокъ въ 50 и въ 5000 килогр., этотъ тарифъ однако примѣняется при условіи пробѣга не менѣе 300 килом. или уплаты за этотъ пробѣгъ. При этомъ получаются слѣдующія провозныя платы.

| | Россія Ш кл. попудно. | Франція Spec. tar. 106 chap. 10. Bar. I 3 пуда. | У насъ дороже на: | Россія диф. № 12 610 п. | Франція Spec. tar. 106 chap. 10 Bar. II 305 пуд. | У насъ дороже + дешевле — на |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | копѣекъ съ пуда. | | | | | |
| 281 в. | 17,83 | 17,19 | 0,64 | 14,79 | 17,20 | — 2,41 |
| 300 » | 18,89 | 17,70 | 1,19 | 15,66 | 17,69 | — 2,03 |
| 400 » | 24,44 | 21,24 | 3,20 | 20,20 | 20,39 | — 0,19 |
| 500 » | 29,70 | 23,70 | 6,00 | 24,55 | 22,23 | + 2,32 |
| 600 » | 34,97 | 26,15 | 8,82 | 27,50 | 24,08 | + 3,42 |
| 700 » | 40,23 | 27,99 | 12,24 | 29,16 | 25,55 | + 3,61 |
| 800 » | 45,49 | 28,61 | 16,88 | 30,83 | 26,16 | + 4,67 |
| 900 » | 50,76 | 29,22 | 21,54 | 32,50 | 26,78 | + 5,72 |
| 1000 » | 55,31 | 29,96 | 25,35 | 34,16 | 27,52 | + 6,64 |
| 1100 » | 59,85 | 30,57 | 29,28 | 35,83 | 28,12 | + 7,72 |
| 1200 » | 64,40 | 31,31 | 33,09 | 37,50 | 28,85 | + 8,65 |
| 1300 » | 68,94 | 31,92 | 37,02 | 39,16 | 29,47 | + 9,69 |
| 1400 » | 73,49 | 32,54 | 40,95 | 40,83 | 30,08 | +10,75 |

Тарифы на перевозку спирта въ прямыхъ сообщеніяхъ между станціями дорогъ Сѣверной и Западной, а также между станціями участка послѣдней отъ Nogent-le-Rotrou

до Caen и всѣми станціями дорогъ государственныхъ еще ниже. Послѣдній тарифъ, впрочемъ, какъ особенно низкій, примѣняется лишь при условіи пробѣга не менѣе 300 килом. или съ условіемъ уплаты за этотъ пробѣгъ полностью. Нагрузка и выгрузка производятся самими отправителями и получателями.

| | Россія диф. № 12, 610 п. | Сѣв. и Зап. дороги № 106 chap. 20 305 п. | Зап. и госуд. дороги № 106 chap 39 305 п. |
|---|---|---|---|
| | копѣекъ съ пуда. | | |
| 100 в. . . . . | 5,56 | 5,82 | — |
| 200 » . . . . . | 11,11 | 10,21 | — |
| 300 » . . . . . | 15,66 | 13,16 | 9,52 |
| 400 » . . . . . | 20,20 | 15,86 | 11,17 |
| 500 » . . . . . | 24,55 | 17,51 | 12,81 |
| 700 » . . . . . | 29,16 | 20,39 | 16,08 |
| 900 » . . . . . | 32,50 | 22,34 | 19,38 |

Какъ видно изъ приведенныхъ таблицъ, французскіе прямые тарифы на перевозку спирта въ значительной мѣрѣ проявляютъ общій характеръ французской тарификаціи, сравнительно съ нашей: высокія ставки на короткихъ разстояніяхъ, но затѣмъ довольно быстрое и сильное пониженіе платъ, въ особенности чѣмъ отдаленнѣе протяженіе перевозки и чѣмъ уже кругъ сообщеній, для которыхъ тарифъ устанавливается. Помимо общихъ географическихъ условій, уже отмѣченныхъ выше, и различныхъ историческихъ особенностей въ постепенной выработкѣ французскихъ и нашихъ тарифовъ, которыми обусловливается это основное различіе французской и русской системы тарификаціи, нельзя не отмѣтить въ частности въ отношеніи тарифовъ на перевозку спирта еще одного спеціальнаго обстоятельства. Французскія дороги имѣли въ виду главнымъ образомъ, что производство спирта легко возникаетъ въ самыхъ разнообразныхъ раіонахъ

страны, повсюду встрѣчая приблизительно однородныя условія развитія, и что поэтому перевозки на отдаленныхъ разстояніяхъ могутъ быть созданы только очень низкими тарифами. У насъ, напротивъ того, развитіе перевозокъ на отдаленныхъ разстояніяхъ не только не ставилось сознательной и прямой цѣлью тарификаціи спирта, но при первомъ же общемъ пересмотрѣ тарифовъ на перевозку спирта въ 1893 году было признано Тарифнымъ Комитетомъ, согласно заключенію особаго совѣщанія подъ предсѣдательствомъ бывшаго тогда товарищемъ Министра Финансовъ А. С. Ермолова, что желѣзнодорожные тарифы на перевозку спирта должны быть построены такимъ образомъ, чтобы оградить мѣстное винокуреніе отъ конкурренціи спирта, привозимаго изъ отдаленныхъ раіоновъ. Вслѣдствіе этого у насъ и былъ принятъ для перевозки спирта во внутреннихъ сообщеніяхъ такой диференціалъ, который весьма затруднялъ развитіе перевозокъ на сколько-нибудь значительныхъ разстояніяхъ. Какъ видно изъ послѣдующей исторіи тарифовъ на спиртъ и выше приведенныхъ ставокъ, указанный принципъ тарификаціи, формулированный 16 лѣтъ тому назадъ, сохраняетъ силу и до настоящаго времени.

Тарифы на перевозку сахара. По общимъ тарифамъ французскихъ желѣзныхъ дорогъ сахаръ-сырецъ (сахарный песокъ) отнесенъ къ 4-ой серіи, сахаръ-рафинадъ къ 1-ой. Схемы этихъ серій даютъ среднія пудоверстныя ставки на короткихъ разстояніяхъ: 1-ой серіи $\frac{1}{9.2}$ к. и 4-ой $\frac{1}{15}$ к., а на отдаленныхъ около 1000 в. $\frac{1}{12}$ к. и $\frac{1}{22}$ к. Поэтому провозныя платы получаются на столько высокія, что всѣ дороги пришли къ необходимости установить пониженные спеціальные тарифы какъ для мелкихъ, такъ и для болѣе значительныхъ отправокъ (1000, 4000, 5000, 6500 и 10.000 килогр.). Въ ниже слѣдующемъ сравнительномъ обзорѣ нашихъ и французскихъ тарифовъ на сахарные грузы мы ограничиваемся лишь тарифами на повагонныя отправки, притомъ лишь на сахаръ-песокъ и сахаръ-рафинадъ, не касаясь другихъ наименованій сахарныхъ грузовъ.

Начинаемъ сопоставленіе платъ по тарифамъ на сахарный песокъ:

| | Россія Диф № Б. 300 п. въ мѣшк. 600 п. въ бочкахъ. | Est. Bar. D 305 п | Etat. Bar. 6. 244 п. | Orléans. Bar. D. изъ 305 п. | Midi Bar. D. 305 п. | Ouest Bar. B. 610 п. | Bar. D *) 61 о п | P.-L.-M. Bar. B 305 п | Nord. Bar. III. 305 п. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | к. съ п. | к съ п. | к. съ п. | к. съ п. | к. съ п. | к. съ п. | к. съ п. | к. съ п. | к. съ п. |
| 100 в. | 6,00 | 4,17 | 3,25 | 6,35 | 6,01 | 4,85 | 4,08 | 4,54 | 3,82 |
| 200 » | 11,39 | 6,78 | 5,83 | 9,45 | 8,16 | 8,81 | 6,44 | 8,31 | 6,01 **) |
| 300 » | 16,30 | 9,48 | 7,88 | 11,45 | 9,73 | 12,61 | 8,74 | 10,79 | 7,21 |
| 400 » | 21,21 | 11,26 | 10,48 | 13,37 | 11,05 | 15,71 | 10,83 | 13,20 | — |
| 500 » | 26,11 | — | 13,10 | 14,02 | 12,37 | 18,14 | 12,80 | 15,50 | — |
| 750 » | 38,39 | — | 19,65 | 15,65 | 15,62 | 23,02 | 16,88 | 21,18 | — |
| 1000 » | 49,39 | — | 26,28 | 17,31 | -- | — | — | 26,46 | — |

Въ этой таблицѣ прежде всего обращаетъ на себя вниманіе фактъ, что ставки нашего тарифа выше ставокъ всѣхъ семи большихъ французскихъ желѣзныхъ дорогъ. Только на Орлеанской дорогѣ плата за 100 в. выше нашей на 0.35 коп., а плата Южной дороги равна нашей. На всѣхъ остальныхъ дорогахъ какъ на этихъ короткихъ разстояніяхъ, такъ и на всѣхъ дальнѣйшихъ, провозныя платы гораздо ниже нашихъ, причемъ на протяженіяхъ уже съ 400 в. разницы не въ нашу пользу доходятъ до 50% нашего тарифа, а провозная плата той же Орлеанской дороги, ставка которой за 100 в. выше нашей, на 1000 верстахъ оказывается ниже нашей на 32.08 к. на 1 пудъ, составляя всего около 35% нашего тарифа. И это не смотря на то, что обязательная норма вагонной нагрузки

*) Примѣняется только путемъ возврата части платы (разсчитанной по болѣе высокому тарифу для отправокъ въ 61 п.) и при условіи адресованія отправокъ непосредственно на рафинадный заводъ.

**) Только за 281 в.

у насъ вдвое и даже втрое выше, чѣмъ на всѣхъ французскихъ дорогахъ, кромѣ одной только Западной!

Приведенная таблица позволяетъ установить и другой весьма существенный и характерный фактъ въ отношеніи нашихъ и французскихъ тарифовъ на сахарный песокъ. Тогда какъ во Франціи эти тарифы отличаются на каждой изъ семи большихъ французскихъ желѣзныхъ дорогъ своимъ особеннымъ внутреннимъ строемъ и особыми размѣрами ставокъ, у насъ для всей русской рельсовой сѣти, которая по своему протяженію значительно превышаетъ французскую и обслуживаетъ территорію несравненно большую и болѣе разнообразную, чѣмъ Франція, дѣйствуетъ одна общая однообразная тарифная схема. Правда, у насъ именно по сахарнымъ грузамъ, во вниманіе къ особеннымъ условіямъ сахарнаго производства въ различныхъ раіонахъ, нуждамъ которыхъ общая схема оказывалась не отвѣчающей, допущено, сравнительно съ прочими грузами, весьма значительное число исключительныхъ тарифовъ. Но и во Франціи, кромѣ приведенныхъ въ таблицѣ спеціальныхъ тарифовъ, примѣняющихся на всемъ протяженіи каждой дороги, имѣется еще большее, чѣмъ у насъ, число исключительныхъ табличныхъ и схемныхъ тарифовъ въ мѣстныхъ и въ прямыхъ сообщеніяхъ. Объ общемъ различіи въ характерѣ нашихъ и французскихъ исключительныхъ тарифовъ будетъ сказано ниже. Приведенная же таблица сама по себѣ позволяетъ, по нашему мнѣнію, сдѣлать слѣдующій выводъ. Разница въ общемъ строѣ и размѣрахъ тарифовъ нашихъ и французскихъ, равно какъ и послѣднихъ между собою, представляется столь существенной и отличается такимъ общимъ характеромъ, что не можетъ объясняться какими-либо случайными и незначительными причинами, но коренится въ общихъ и постоянныхъ условіяхъ какъ самой промышленности, такъ и желѣзнодорожнаго хозяйства у насъ и во Франціи. Въ частности невольно возникаетъ мысль, что низкій уровень французскихъ тарифовъ и ихъ разнообразіе съ одной стороны и высокій уровень нашихъ ставокъ вмѣстѣ съ полнымъ единствомъ тарифа для всѣхъ дорогъ нашей рельсовой сѣти съ другой не

представляютъ случайнаго совпаденія, но органически связаны другъ съ другомъ. Иначе говоря, надлежащее приспособленіе провозныхъ платъ къ способности грузовъ переносить издержки перевозки сообразно съ условіями производства, торговли и потребленія въ различныхъ раіонахъ, и наиболѣе низкій уровень этихъ платъ получаются лишь въ томъ случаѣ, если каждая дорога развиваетъ свои тарифы до извѣстной степени самостоятельно, тщательно изучая всѣ особенныя условія производства и сбыта продуктовъ въ своемъ раіонѣ, и можетъ для приспособленія своихъ ставокъ къ этимъ условіямъ идти въ пониженіи ихъ до такихъ предѣловъ, при которыхъ онѣ по состоянію провозной и пропускной способности дороги оказываются для нея выгодными. При такомъ характерѣ и порядкѣ развитія тарификаціи, совершающагося главнымъ образомъ путемъ постепеннаго по мѣрѣ надобности установленія спеціальныхъ и исключительныхъ платъ, общіе пересмотры тарифовъ служатъ только для приведенія въ порядокъ, возможнаго объединенія и упрощенія накопившихся въ теченіе извѣстнаго періода времени отдѣльныхъ тарифовъ. Возможенъ однако другой порядокъ тарификаціи. Постепенное установленіе отдѣльныхъ тарифовъ и измѣненіе ихъ сообразно съ вновь возникающими потребностями и измѣняющимися условіями по возможности не допускается, даже вовсе устраняется. Общимъ же пересмотрамъ, производимымъ чрезъ извѣстные болѣе или менѣе продолжительные періоды времени, ставится задача сразу перерабатывать общія схемы въ соотвѣтствіи съ выяснившимися общими перемѣнами въ условіяхъ промышленности, торговли и желѣзнодорожнаго хозяйства и одновременно вмѣстѣ съ тѣмъ устанавливать достаточное число спеціальныхъ и исключительныхъ провозныхъ платъ для удовлетворенія обнаружившихся со времени послѣдняго общаго пересмотра частныхъ потребностей отдѣльныхъ сообщеній и дорогъ. Какъ показалъ многолѣтній практическій опытъ у насъ и отчасти заграницею, при этомъ второмъ типѣ развитія тарификаціи, стремленіе учрежденій, завѣдующихъ тарифами, къ возможно лучшему и точному приспособленію провозныхъ платъ ко всей совокупности условій,

опредѣляющихъ способность различныхъ товаровъ переносить издержки перевозки, отступаетъ совсѣмъ на второй планъ. А вмѣсто этого, если руководящая роль принадлежитъ правительству, то на первый планъ выдвигаются главнымъ образомъ требованія общей экономической и финансовой политики, т. е. желѣзнодорожная тарификація подчиняется задачамъ охраны отечественной промышленности отъ иностранной конкурренціи и регулированія внутренней конкурренціи между различными раіонами, или же задачамъ фискальнымъ. Что же касается вліянія самихъ желѣзныхъ дорогъ и представителей промышленности и торговли, участвующихъ въ общемъ пересмотрѣ, то они стремятся главнымъ образомъ къ тому, чтобы возможно болѣе сохранить такъ называемыя „сложившіяся тарифныя соотношенія“. Въ сущности въ этомъ выражается стремленіе различныхъ промышленныхъ раіоновъ и желѣзныхъ дорогъ удержать за каждымъ разъ достигнутое положеніе, что, конечно, въ извѣстномъ смыслѣ отвѣчаетъ ихъ особеннымъ интересамъ, но отнюдь не можетъ быть признано благопріятнымъ для общаго прогресса торговли, промышленности и транспортнаго дѣла. Если при этомъ и происходятъ пониженія провозныхъ платъ, то они производятся общимъ образомъ, распространяясь на всѣ сообщенія, и слѣдовательно въ огромномъ большинствѣ случаевъ оказываются убыточными для желѣзныхъ дорогъ. Естественно, что поэтому они и не могутъ быть значительными, и общій уровень тарифа оказывается сравнительно болѣе высокимъ, чѣмъ въ томъ случаѣ, когда выработка тарифовъ совершается постепенно путемъ тщательнаго изученія каждаго отдѣльнаго сообщенія и каждаго возникающаго частнаго вопроса во всей совокупности его особенныхъ условій. Дѣйствительное приспособленіе тарифовъ къ потребностямъ и условіямъ производства потребленія, торговли и желѣзнодорожнаго хозяйства дѣло такое сложное и трудное, что во всей его полнотѣ оно никогда не можетъ быть исполнено сразу посредствомъ какого-либо одного хотя бы и самаго широкаго общаго пересмотра. Ни одно правительство въ мірѣ не обладаетъ въ настоящее время такими полными и детальными данными обо

всѣхъ элементахъ промышленнаго и коммерческаго положенія различныхъ раіоновъ въ каждый данный моментъ, чтобы сколько-нибудь опредѣленнымъ образомъ разсчитать мѣру своего тарифнаго воздѣйствія для дальнѣйшаго развитія ихъ въ извѣстныхъ опредѣленныхъ соотношеніяхъ другъ съ другомъ. Всѣ предположенія и разговоры въ этомъ смыслѣ являются, по нашему глубокому убѣжденію, въ значительной мѣрѣ плодомъ недоразумѣнія; на самомъ дѣлѣ дѣйствительное соотвѣтствіе провозныхъ платъ реальнымъ нуждамъ народнаго хозяйства можетъ являться лишь органическимъ результатомъ многолѣтней работы и практическихъ усилій отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ на основѣ систематическаго и послѣдовательнаго примѣненія раціональныхъ началъ желѣзнодорожной тарификаціи, безъ всякой примѣси чуждыхъ ей элементовъ покровительственной политики, системы воспособленій и воздѣйствій, или налогового обложенія.

Обратимся теперь къ разсмотрѣнію тарифовъ на сахаръ рафинадъ. Платы за провозъ этой категоріи сахарныхъ грузовъ взимаются на русскихъ и французскихъ желѣзныхъ дорогахъ въ слѣдующихъ размѣрахъ:

| | Россія. Диф. А. 900 и 600 п. | | Etat. Bar. 5. 244 п | | Midi. Bar. sp. § 2. 305 п. | | Orléans Sp. t. № 5, §9. 305 п. | | Ouest. Bar. A. изм 305 п. | | Nord. *) Bar. II. 305 п. | | P.-L.-M. Bar. B. 305 п. | | Est. **) 5 série. 305 п. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | К. | Съ П. | К. | Съ П. | К. | Съ П. | К. | Съ П. | К. | Съ П. | К. | Съ П. | К. | Съ П. | К. | Съ П. |
| 100 в. | 9,00 | | 3,90 | | 8,45 | | 7,62 | | 5,84 | | 5,15 | | 4,54 | | 5,25 | |
| 200 » | 16,02 | | 7,12 | | 15,68 | | 11,35 | | 10,34 | | 8,90 | | 8,31 | | 9,85 | |
| 300 » | 20,52 | | 9,83 | | 17,70 | | 13,32 | | 13,01 | | 11,05 | | 10,79 | | 12,49 | |
| 400 » | 25,02 | | 13,11 | | 20,33 | | 13,98 | | 13,99 | | — | | 13,20 | | 15,10 | |
| 500 » | 29,52 | | 16,40 | | 22,96 | | 14,64 | | 14,98 | | — | | 15,50 | | — | |
| 750 » | 40,39 | | 24,56 | | 29,47 | | 16,27 | | 17,41 | | — | | 21,18 | | — | |
| 1000 » | 49,39 | | 32,84 | | — | | 17,92 | | — | | — | | 26,46 | | — | |

*) Только за 281 в.

**) Только съ 12 станцій дороги на всѣ ея прочія станціи.

Эта таблица показываетъ, что во Франціи тарифы на перевозку рафинада даже на разстояніяхъ въ 100 в. ни на одной дорогѣ не только не выше, но даже не равны нашему тарифу. На всѣхъ разстояніяхъ и на всѣхъ дорогахъ тарифы на рафинадъ ниже, чѣмъ у насъ, причемъ разницы даже больше, чѣмъ въ тарифахъ на песокъ.

Что касается соотношенія тарифовъ на песокъ и рафинадъ, то разсмотрѣніе обѣихъ послѣднихъ таблицъ показываетъ существенную разницу въ общемъ характерѣ этого соотношенія у насъ и во Франціи. У насъ тарифъ на рафинадъ начинается со ставки $^1/_{12}$ к, тарифъ на песокъ со ставки въ $^1/_{18}$ коп., причемъ эти ставки начинаютъ диференцироваться только съ разстояній около 150 в., такъ что на разстояніи въ 100 в. разница въ платахъ по обоимъ тарифамъ составляетъ 3 коп. на 1 пудъ. Съ возрастаніемъ протяженія эта разница между тарифами на рафинадъ и песокъ нѣкоторое время продолжаетъ увеличиваться, достигая на 159 в. 4.81 к. на пудъ. Затѣмъ же она постепенно уменьшается: на 600 в. до 3 к., на 750 до 2 к. и на 903 верстахъ исчезаетъ вовсе. На дальнѣйшихъ разстояніяхъ оба тарифа сливаются, давая одинаковыя платы для рафинада и для песка. На французскихъ дорогахъ соотношеніе тарифовъ на рафинадъ и песокъ нѣсколько иное. Такъ, Paris—Lyon—Méditerranée вообще на всѣхъ разстояніяхъ держитъ одинъ и тотъ же тарифъ для этихъ обоихъ видовъ сахарныхъ грузовъ. Что же касается остальныхъ дорогъ, то для большей ясности различія въ общемъ характерѣ соотношенія между этими тарифами у насъ и во Франціи мы сопоставляемъ разницы въ платахъ по этимъ тарифамъ въ видѣ ниже слѣдующей таблицы (въ копѣйкахъ съ пуда):

| | Россія. | État. | Midi. | Ouest. | Est. | Nord. | Orléans. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 100 в. | 3,00 | 0,65 | 2,44 | 1,76 | 1,07 | 1,32 | 1,27 |
| 200 » | 4,63 | 1,29 | 7,52 | 3,90 | 3,07 | 2,89 | 1,90 |
| 300 » | 4,22 | 1,95 | 7,97 | 4,27 | 3,01 | 3,84 | 1,87 |
| 400 » | 3,81 | 2,63 | 9,28 | 3,16 | 3,84 | — | 0,61 |
| 500 » | 3,41 | 3,30 | 10,59 | 2,18 | — | — | 0,62 |
| 750 » | 2,00 | 4,91 | 13,85 | 0,53 | — | — | 0,62 |
| 1000 » | 0 | 6,56 | — | — | — | — | 0,61 |

Изъ таблицы можно видѣть слѣдующія особенности тарифовъ нашихъ и французскихъ: 1) тогда какъ на нашихъ дорогахъ разница между тарифами на рафинадъ и песокъ допускается лишь на извѣстныхъ разстояніяхъ перевозки, на французскихъ дорогахъ она имѣетъ мѣсто на всѣхъ ихъ протяженіяхъ; 2) у насъ разница между обоими тарифами возрастаетъ только до 159 верстъ, а затѣмъ постепенно уменьшается до полнаго исчезновенія; во Франціи только на двухъ дорогахъ изъ шести она начинаетъ уменьшаться съ 200—300 верстъ, но въ уменьшенномъ видѣ продолжаетъ сохраняться и дальше, на четырехъ же дорогахъ разница между тарифами на рафинадъ и песокъ съ увеличеніемъ протяженія перевозки не только не уменьшается, но все время продолжаетъ увеличиваться, достигая на Южной дорогѣ очень крупныхъ размѣровъ. Такимъ образомъ въ общемъ можно придти къ заключенію, что французскія желѣзныя дороги предоставляютъ, сравнительно съ нашими, гораздо большее поощреніе перевозкамъ песка, чѣмъ перевозкамъ рафинада.

Разница въ тарифахъ на сахарный песокъ и рафинадъ была принята у насъ уже при первомъ пересмотрѣ тарифовъ на сахаръ въ 1892 г. Но тогда эта разница была допущена лишь до 400 верстъ, притомъ вслѣдствіе необходи-

мости сообразоваться съ высшими предѣльными ставками на сахарный песокъ, которыя на большинствѣ частныхъ дорогъ были установлены въ размѣрѣ $^1/_{18}$ коп. съ пуда и версты. Для разстояній же свыше 400 верстъ была принята одна тарифная схема для рафинада и песка, причемъ мотивами къ этому послужили отчасти указанія сахарозаводчиковъ на то, что разница въ цѣнѣ обоихъ продуктовъ вполнѣ поглощается стоимостью переработки песка въ рафинадъ, отчасти же стремленіе регулировать извѣстнымъ образомъ условія конкурренціи на важнѣйшихъ потребительныхъ рынкахъ между южными заводами, расположенными въ раіонѣ производства сахарнаго песка, и заводами, расположенными въ означенныхъ потребительныхъ пунктахъ или вблизи ихъ работающими на привозномъ пескѣ. Если принять во вниманіе, что установленіе одинаковыхъ тарифовъ для сырья и для продукта переработки его (напр. зерна и муки) всегда благопріятствуетъ развитію производства готоваго продукта на мѣстѣ, то ясно, что установленный въ 1892 году строй сахарныхъ тарифовъ былъ благопріятенъ для южныхъ рафинадныхъ и сахаро-рафинадныхъ заводовъ, которые нуждались въ подвозѣ песка на короткихъ разстояніяхъ, и, напротивъ того, затруднялъ развитіе рафинаднаго производства въ другихъ раіонахъ, которые, не имѣя мѣстнаго песка, вынуждены были подвозить его на далекихъ разстояніяхъ. При слѣдующемъ общемъ пересмотрѣ сахарныхъ тарифовъ въ 1898 году различіе въ провозныхъ платахъ па рафинадъ и песокъ было проведено на разстояніяхъ до 903 в., съ цѣлью нѣсколько улучшить положеніе передѣлочныхъ заводовъ центральнаго раіона въ сравненіи съ заводами, расположенными въ раіонахъ южномъ и юго-западномъ. Такимъ образомъ строй нашихъ сахарныхъ тарифовъ проникнутъ стремленіемъ сосредоточить переработку сахара-песка по возможности вблизи самаго производства песка. Французскимъ тарифамъ, на сколько можно судить по ихъ строю и размѣрамъ ставокъ на песокъ и рафинадъ, чужда подобная тенденція. Французскія дороги, напротивъ того, оказываютъ содѣйствіе возникновенію передѣлочныхъ

заводовъ повсюду, гдѣ могутъ найтись благопріятныя для послѣднихъ условія, не только не опасаясь вовлечь въ конкурренцію мѣстности, отдаленныя отъ раіоновъ производства сахарнаго песка, но даже предоставляя такимъ мѣстностямъ особенно значительныя облегченія. Кромѣ приведенныхъ спеціальныхъ тарифовъ, той же цѣли служитъ и довольно обычный на французскихъ дорогахъ типъ пониженныхъ табличныхъ и даже исключительныхъ схемныхъ тарифовъ спеціально на подвозъ песка для рафинированія на передѣлочныхъ заводахъ. Тарифы этого рода устанавливаются даже въ прямыхъ сообщеніяхъ, напр. со станцій Сѣверной дороги на станціи Западноіі дороги и нѣкоторыя другія. У насъ исключительные тарифы для поддержанія передѣлочныхъ заводовъ устанавливаются не на подвозъ песка, а на отправку съ этихъ заводовъ рафинада на опредѣленные рынки. Въ этомъ также отразилась наша склонность опредѣленнымъ образомъ направлять и регулировать внутреннія конкуренціи. Сравненіе размѣровъ ставокъ нашихъ и французскихъ исключительныхъ тарифовъ потребовало бы слишкомъ детальной и большой разработки, чтобы можно было придти къ какимъ-либо выводамъ.

Что касается тарифовъ прямыхъ сообщеній, то они большею частью установлены во Франціи въ видѣ табличныхъ ставокъ между опредѣленными станціями или вообще обнимаютъ небольшое число сообщеній, а потому полное сравненіе ихъ съ нашимъ тарифомъ, который обнимаетъ не только мѣстныя, но и всѣ прямыя сообщенія всей нашей рельсовой сѣти представлялось бы чрезвычайно затруднительнымъ. Наиболѣе широкій кругъ прямыхъ сообщеній обнимаетъ тарифъ, установленный на перевозку рафинада и нѣкоторыхъ другихъ видовъ сахара между станціями дорогъ: Окружныхъ, Восточной, государственныхъ, Сѣверной, Орлеанской, Западной и Pont-de la-Deûle á Pont-à-Marcq. Тарифъ этотъ однако примѣняется при условіи перевозки на разстояніяхъ не менѣе 100 километровъ или съ условіемъ уплаты за все это разстояніе. Въ ниже слѣдующей таблицѣ сопоставляются съ нашимъ тарифомъ провозныя платы по этому тарифу, а также

по выше упомянутому прямому тарифу на перевозку сахара-песка со станцій Сѣверной дороги на Западную дорогу.

| | Рафинадъ. | | Песокъ. | |
|---|---|---|---|---|
| | Россія. | Франція. | Россія. | Франція. |
| 100 в. | 9,00 | 7,00 | 6,00 | 3,86 |
| 200 » | 16,02 | 10,78 | 11,39 | 6,43 |
| 300 » | 20,52 | 13,15 | 16,30 | 8,72 |
| 400 » | 25,02 | 14,37 | 21,21 | 10,93 |
| 500 » | 29,52 | 15,56 | 26,11 | 12,81 |
| 750 » | 40,39 | 17,80 | 38,39 | 16,88 |
| 1000 » | 49,39 | 19,29 | 49,39 | 21,00 |

Конечно, приведенные въ этой таблицѣ французскіе тарифы нельзя признать для цѣлей сравнительнаго обзора равноцѣнными тарифу русскому. Тогда какъ послѣдній дѣйствительно обнимаетъ прямыя сообщенія всѣхъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, французскій тарифъ на рафинадъ не распространяется на прямыя сообщенія такихъ большихъ дорогъ какъ Южная и Средиземноморская, а тарифъ на песокъ касается перевозокъ только между двумя дорогами. Это обстоятельство указываетъ лишній разъ на относительное значеніе и условность всякихъ попытокъ сравненія нашихъ тарифовъ съ заграничными, что уже неоднократно и было отмѣчено въ настоящей работѣ.

Тарифы на перевозку каменнаго угля. По общимъ тарифамъ французскихъ желѣзныхъ дорогъ каменный уголь относится къ 6-ой серіи товаровъ, для которой установлены самыя низкія тарифныя схемы. Эти схемы однако начинаются со ставки въ $\frac{1}{19.2}$ коп. съ пуда и версты и хотя дифференцируются очень сильно и скоро, а именно уже съ 26 километровъ, но все-таки даютъ такія платы, какъ 6 коп. за 200 в., 11.70 к. за 500 в. и 15.96 к. за 750 в., которыхъ перевозка каменнаго угля вообще выдерживать не можетъ. По-

этому на всѣхъ дорогахъ установлены спеціальные (подъ № 7) пониженные и исключительные тарифы, табличные и схемные, которые даютъ гораздо болѣе низкія платы на всѣхъ разстояніяхъ. Вся перевозка каменнаго угля и производится по этимъ весьма многочисленнымъ пониженнымъ тарифамъ. Схемы же 6-ой серіи примѣняются лишь въ нѣкоторыхъ немногихъ случаяхъ для перевозки мелкихъ количествъ и на короткихъ разстояніяхъ. Поэтому нашъ общій тарифъ на перевозку каменнаго угля можно сравнивать только со спеціальными тарифами французскихъ жел. дорогъ, но никакъ не съ ихъ общими схемами. Однако сопоставить съ нашими тарифами всѣ французскіе спеціальные тарифы на каменный уголь рѣшительно не позволяютъ размѣры настоящей работы. Въ виду того, что табличные тарифы слишкомъ многочисленны, а выборъ нѣкоторыхъ изъ нихъ для сравненія съ дѣйствующими у насъ платами неизбѣжно долженъ отличаться субъективнымъ и произвольнымъ характеромъ, мы оставляемъ тарифы этого рода совершенно въ сторонѣ и ограничиваемся лишь тарифами схемными. Къ тому же у насъ, по сравненію съ Франціею, чрезвычайно мало исключительныхъ тарифовъ на каменный уголь. Изъ схемныхъ же французскихъ тарифовъ мы беремъ на каждой дорогѣ главнымъ образомъ тѣ, которыя распространяются на сообщенія между всѣми ея станціями, и лишь въ рѣдкихъ случаяхъ такія тарифныя схемы, которыя обнимаютъ хотя и не всѣ но весьма значительное число притомъ важнѣйшихъ станцій. Что касается русскихъ желѣзныхъ дорогъ, то ихъ провозныя платы взяты по общему тарифу на перевозку каменно-угольныхъ грузовъ I категоріи (каменный уголь, антрацитъ, коксъ). Равнымъ образомъ мы оставляемъ внѣ сравненія съ французскими тарифами какъ дѣйствующій у насъ повышенный, противъ общаго, тарифъ для угля домбровскаго, такъ и пониженные тарифы для углей подмосковнаго, уральскаго, сибирскаго и др. Донецкій бассейнъ, къ углямъ котораго примѣняется нашъ общій тарифъ, далъ въ 1907 г. 68.76% общей добычи угля въ Россіи; на долю другихъ каменно-угольныхъ бассейновъ приходилось: Домбровскаго

20.63%, Урала 2.94%, Подмосковнаго 1.64% и т. под. [1]). Въ нижеслѣдующей таблицѣ приводятся платы по французскимъ тарифамъ, установленнымъ не только съ условіемъ обязательной погрузки въ одинъ вагонъ 5000 или 1000 килогр., но также и для болѣе значительныхъ партій, требующихъ нѣсколькихъ вагоновъ, какъ 20, 100 и 250 тоннъ (par groupe de wagons) Хотя нашъ общій тарифъ требуетъ одной общеобязательной нормы нагрузки вагона въ 900 пудовъ, и слѣдовательно французскіе тарифы на 100 и на 250 тоннъ собственно не могутъ быть сравниваемы съ нимъ, но, какъ будетъ видно изъ ниже слѣдующихъ объясненій, наличность на французскихъ дорогахъ спеціальныхъ тарифовъ для такихъ крупныхъ по величинѣ отправокъ каменнаго угля и въ особенности фактъ значительнаго распространенія этихъ тарифовъ, является весьма характерною чертою французскихъ каменноугольныхъ тарифовъ. Послѣднее же обстоятельство имѣетъ уже существенное значеніе при сравнительномъ обзорѣ тарифовъ обѣихъ странъ.

| | Россія. I категорія. 900 п. | Est. | | État. | | Midi. | | Nord. | | Orléans. | | | P-L. M. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Bar. spée 610 п. | §5. 15.250 п. | Bar. 8 bis. 244 п. | Bar. sp. B. 6.100 п. | Bar. G. пол. вар. | Bar. J. | Bar.IV. 305 п. | Bar. sp. § 1. 610 п. | Bar. sp. I. полн. вар. | Bar. sp. II. 6.100 п. | Ouest. Bar. G. 610 п. | Bar. sp. § I, 1. 610 п | Bar. sp. §IIa. 610 п. |
| | Копѣекъ съ пуда. | | | | | | | | | | | | | |
| 100 в. | 2,19 | 2,78 | 2,23 | 2,45 | 2,45 | 3,22 | 2,54 | 3,19 | 2,52 | 3,16 | 2,51 | 3,19 | 3,19 | 2,16 |
| 200 » | 3,95 | 4,17 | 3,38 | 3,83 | 3,48 | 5,52 | 3,86 | 5,09 *) | 3,87 *) | 4,42 | 3,49 | 4,70 | 5,52 | 3,56 |
| 300 » | 5,20 | 5,48 | 4,40 | 4,75 | 4,24 | 7,06 | 5,09 | 6,09 | 4,21 | 5,21 | 4,23 | 6,09 | 7,12 | 4,55 |
| 400 » | 6,43 | 6,47 | 5,17 | 5,58 | 4,73 | 8,38 | 6,47 | — | — | 6,04 | 4,72 | 7,40 | 8,09 | 5,45 |
| 500 » | 7,65 | 7,47 | 5,96 | 6,41 | 5,22 | 9,70 | 7,79 | — | — | 6,87 | 5,22 | 8,67 | 8,54 | 6,10 |
| 750 » | 8,74 | — | — | 8,44 | 6,08 | 12,95 | 11,05 | — | — | — | — | 11,05 | 9,36 | 7,74 |
| 1000 » | 9,26 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 10,19 | 9,39 |

*) Только за 281 в.

[1]) Записка Совѣта Съѣздовъ представителей промышленности и торговли о тарифахъ на перевозку каменноугольныхъ грузовъ. СПБ. Стр. 7.

Чтобы сдѣлать изъ этой таблицы провозныхъ платъ для разныхъ разстояній надлежащіе выводы относительно характера французскихъ каменноугольныхъ тарифовъ, необходимо предварительно дополнить ее нѣкоторыми пояснительными данными относительно условій примѣненія тѣхъ тарифовъ, на которыхъ она основана. Во-1-хъ, всѣ они подчиняются общимъ условіямъ примѣненія спеціальныхъ, а не общихъ тарифовъ. Во-2-хъ, тѣ изъ нихъ, которые предоставляютъ пониженныя ставки, требуя предъявленія къ перевозкѣ крупныхъ партій груза, связаны, кромѣ того, съ нѣкоторыми особенными условіями. Такъ, пониженный тарифъ Est для отправокъ угля партіями въ 15.250 п., равно какъ и не помѣщенный въ таблицѣ тарифъ для 1.220 пуд. примѣняются только къ перевозкамъ угля отъ каменноугольной копи Ronchamp и отъ Gironcourt-Houécourt на всѣ станціи этой дороги. Тѣ же тарифы примѣняются къ перевозкамъ кокса отъ этихъ обѣихъ названныхъ станцій и отъ станцій или частныхъ вѣтвей, обслуживающихъ газовые заводы, на всѣ станціи дороги. Пониженный тарифъ Etat для отправокъ не менѣе 5 вагоновъ по 20 тоннъ, а всего 6.100 пуд., примѣняется лишь въ томъ случаѣ, если вся группа вагоновъ адресована по одному назначенію и на одного и того же получателя. Вагоны подаются отправителю соединенными въ одну группу и снабженные надлежащими документами. Нагрузка ихъ на станціи отправленія и выгрузка на станціи назначенія должны быть произведены въ теченіе 6 часовъ. Пониженный тарифъ Midi (Bar. J), требующій лишь полнаго вагоннаго груза, примѣняется къ перевозкамъ минеральнаго топлива, отправляемаго прямо съ французскихъ копей, и кокса, отправляемаго съ газовыхъ заводовъ на металлургическіе заводы. При этомъ заинтересованные обязаны представить дорогѣ необходимыя доказательства, убѣждающія, что перевезенное топливо дѣйствительно употреблено металлургическими заводами (сталелитейными, желѣзодѣлательными и чугуноплавильными). Пониженный тарифъ Nord, въ видѣ спеціальной схемы § 1 спец. тарифа № 7, хотя обусловленный предъявленіемъ къ перевозкѣ 610 пудовъ, при-

мѣняется къ отправкамъ только отъ 52 пунктовъ по назначенію въ почти 800 пунктовъ. Однако, если грузъ отправляется изъ тѣхъ же пунктовъ, кромѣ пограничныхъ станцій и морскихъ портовъ, партіями въ 100 или 200 тоннъ (6.100 и 12.200 пудовъ) до особо указанныхъ пунктовъ, то упомянутая спец. схема § 1, низкая уже сама по себѣ, еще понижается: на 10% для отправокъ въ 100 тоннъ и на 15% для отправокъ въ 200 тоннъ. При этомъ однако требуется, чтобы нагрузка на станціи была произведена отправителемъ прямо изъ повозки въ вагонъ, а выгрузка—получателями прямо изъ вагона въ повозки; кромѣ того, получатели должны возвратить пустой подвижной составъ вмѣстѣ съ брезентами и другими приспособленіями, сложенными и нагруженными въ пустые вагоны согласно съ указаніями желѣзной дороги. Каждая изъ этихъ операцій должна быть произведена въ 6 часовой срокъ, иначе отправитель лишается права на пониженіе. Примѣненію пониженнаго для отправокъ въ 6.100 пуд тарифа Орлеанской дороги (Bar. Spéc. II) поставлены тѣ же условія, что и на государственныхъ дорогахъ для примѣненія соотвѣтственнаго тарифа, и сверхъ того дорога предоставляетъ себѣ право продлить узаконенный срокъ перевозки на 10 дней. На дорогѣ Paris—Lyon—Méditerranée спеціальная схема § 1 для отправокъ въ 610 пуд. понижается на 5% для отправокъ въ количествѣ трехъ вагоновъ по 20 тоннъ каждый. Спеціальная же схема § IIIa, требующая также величины отправокъ только въ 610 пуд., примѣняется къ перевозкѣ каменнаго угля непосредственно съ копей на чугуноплавильные заводы для употребленія его на тѣхъ же заводахъ послѣ переработки въ коксъ. Эта схема также понижается на 5% при отправкахъ въ количествѣ трехъ вагоновъ по 20 тоннъ каждый.

Такое же разнообразіе ставокъ и условій ихъ примѣненія имѣетъ мѣсто и въ тарифахъ прямыхъ сообщеній между различными французскими желѣзными дорогами. Оставляя въ сторонѣ исключительные табличные тарифы этихъ сообщеній, которыхъ также очень много на французскихъ желѣзныхъ дорогахъ, ограничимся сопоставленіемъ съ нашимъ

общимъ тарифомъ, который примѣняется не только въ мѣстныхъ сообщеніяхъ, но является вмѣстѣ съ тѣмъ общимъ тарифомъ и для прямыхъ сообщеній между станціями различныхъ дорогъ нашей сѣти, слѣдующихъ схемныхъ прямыхъ тарифовъ французскихъ желѣзныхъ дорогъ: 1) съ нѣкоторыхъ особо поименованныхъ станцій Сѣверной желѣзной дороги до всѣхъ станцій Восточной дороги; 2) съ тѣхъ же станцій Сѣверной дороги до всѣхъ станцій государственныхъ жел. дорогъ; 3) съ тѣхъ же станцій Сѣверной дороги до всѣхъ станцій Западной дороги; 4) съ тѣхъ же станцій Сѣверной дороги до станцій Орлеанской дороги; 5) со станцій Орлеанской дороги до станцій государственныхъ желѣзныхъ дорогъ и 6) прямого тарифа на перевозку каменноугольныхъ грузовъ со станцій Орлеанской дороги на станцію Средиземноморской дороги и обратно.

| | Россія. 900 п. | Съ особо поименованныхъ станцій Сѣверной дороги до станцій: | | | | | | | Со станцій Орлеанской дор. до ст. Государственныхъ дор. | | Между станціями Орлеанской и Средиземноморской | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Восточной дор. | | Государственныхъ дор. | | Западной к. 610 п. | Орлеанской дороги. | | Полн. ваг. | 6100 п. | Полн. ваг. | 6100 п. |
| | | 610 п. | 1520 п. | 610 п. | 2440 п.*). | | До 12 станцій. 610 п. | До прочихъ станцій. 2440 п. | | | | |
| | Копѣекъ съ пуда. | | | | | | | | | | | |
| 100 в. | 2,19 | 2,52 | 2,02 | — | 2,52 | 3,20 | 2,52 | 2,52 | — | 2,52 | — | — |
| 200 » | 3,95 | 3,99 | 3,20 | 5,16 | 3,88 | 4,77 | 3,88 | 3,85 | 3,79 | 3,48 | 5,55 | 4,83 |
| 300 » | 5,20 | 5,04 | 4,02 | 6,94 | 4,58 | 6,08 | 4,21 | 5,16 | 4,55 | 4,24 | 7,36 | 5,33 |
| 400 » | 6,43 | 5,93 | 4,72 | 7,84 | 5,23 | 7,40 | 4,52 | 6,47 | 5,12 | 4,73 | 8,28 | 6,32 |
| 500 » | 7,65 | 6,57 | 5,26 | 8,50 | 5,83 | 8,60 | 4,86 | 7,79 | 6,25 | 5,22 | 8,89 | 7,30 |
| 750 » | 8,74 | 8,21 | 6,56 | 10,13 | 7,52 | 11,05 | 6,29 | 11,05 | 8,28 | 6,44 | 9,51 | 9,74 |
| 1000 » | 9,62 | — | — | — | — | 13,53 | — | — | — | 7,69 | 10,43 | 12,22 |

*) По суммѣ платъ до Paris-Ivry или Argenteuil и отъ этихъ пунктовъ до станцій назначенія.

Эта таблица также нуждается въ нѣкоторыхъ дополнительныхъ указаніяхъ. Наибольшаго вниманія заслуживаютъ тарифы Сѣверной дороги, притомъ до станцій Восточной дороги. Приведенныя въ таблицѣ платы въ этихъ сообщеніяхъ примѣняются лишь отъ внутреннихъ станцій сѣти Сѣверной дороги. Отъ портовъ же и отъ пограничныхъ станцій, чрезъ которыя ввозится уголь изъ Бельгіи и Англіи, дѣйствуетъ болѣе высокая схема. Условія примѣненія этихъ схемъ слѣдующія: перевозка производится на платформахъ, причемъ дорога не обязана давать брезенты; брезенты же, принадлежащіе отправителямъ, возвращаются на станцію отправленія безплатно; дорога предоставляетъ себѣ право продлить срокъ перевозки на 10 дней сверхъ узаконеннаго. Приведенныя пониженныя платы примѣняются къ отправкамъ въ 10.000 килогр. (610 п.). При перевозкѣ партій въ 20.000 килогр. (1.220 п.) эти платы понижаются на 5%, а при перевозкѣ партіями въ 250 тоннъ (15.250 п.) на 20%, т. е. на $^1/_5$. Всѣ эти пониженные тарифы со станцій Сѣверной дороги до станцій Восточной дороги примѣняются, кромѣ угля, также къ коксу, который отправляется прямо со станціи и частныхъ вѣтвей. обслуживающихъ газовые заводы. Кромѣ этихъ пониженныхъ схемъ, между многими отдѣльными станціями Сѣверной и Восточной ж. дорогъ установлены еще болѣе низкія исключительныя табличныя ставки.

Примѣненіе тарифа со станцій Сѣверной дороги до станцій дорогъ государственныхъ для отправокъ въ 610 п. подчиняется лишь общимъ условіямъ примѣненія спеціальныхъ тарифовъ. Примѣненіе же весьма пониженнаго тарифа для отправокъ въ 2.440 п. связано со слѣдующими главнѣйшими условіями: во-1-хъ нагрузка и выгрузка должны быть произведены самими грузохозяевами въ 6-ти часовой срокъ и, во-2-хъ, дорога можетъ удлинить срокъ перевозки на 10 дней. Примѣненіе пониженнаго тарифа для отправокъ въ 6.100 пуд. со станцій Орлеанской дороги до станцій дорогъ государственныхъ также требуетъ соблюденія слѣдующихъ спеціальныхъ условій: 1) каждая группа вагоновъ въ числѣ 5-ти должна быть адресована по одному и тому же назначенію и

на имя одного и того же получателя, 2) нагрузка и выгрузка вагоновъ должны быть произведены въ 6 часовой срокъ и 3) дороги могутъ продлить на 10 дней предписанный срокъ перевозки. Въ видѣ исключенія, вмѣсто 5 ваг. по 20 т. допускается предъявленіе партій только въ 2 вагона по 20 т., если грузъ отправляется прямо: а) съ копей, обслуживаемыхъ линіями Орлеанской дороги. и съ копей бассейна Тарнъ по назначенію на всѣ станціи государственныхъ дорогъ и б) съ копей, обслуживаемыхъ линіями государственныхъ дорогъ по назначенію на станціи участка Орлеанской дороги отъ Agen до Saincaize чрезъ Vierson, а также на станціи къ западу и къ сѣверу отъ этого участка. Тарифъ со станцій Сѣверной дороги до станцій Западной дороги не подлежитъ примѣненію къ отправкамъ отъ портовъ и пограничныхъ бельгійско-французскихъ станцій. Для отправокъ каменноугольныхъ грузовъ полными вагонами въ количествѣ не менѣе 100 тоннъ (6.100 пуд.) отъ одного отправителя на одного получателя и по одному и тому же назначенію этотъ тарифъ понижается на 15%.

Для примѣненія прочихъ приведенныхъ въ таблицѣ тарифовъ установлены аналогичныя условія.

Обратимся теперь, на основаніи всей совокупности приведенныхъ данныхъ, къ общимъ выводамъ относительно размѣра и условій примѣненія французскихъ каменноугольныхъ тарифовъ сравнительно съ тарифомъ, дѣйствующимъ на перевозку тѣхъ же грузовъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ. Прежде всего заслуживаетъ вниманія общій фактъ, что всѣ приведенные французскіе тарифы какъ мѣстные, такъ и прямые, даютъ на короткихъ разстояніяхъ до 100 верстъ провозныя платы выше платъ по нашему общему тарифу. Только въ одномъ случаѣ, именно спеціальная схема P.-L.-M. на подвозъ угля къ доменнымъ печамъ даетъ плату на 0.03 коп. съ пуда ниже нашей, но такая разница не можетъ имѣть существеннаго значенія даже для металлургической промышленности. Въ этомъ относительно болѣе высокомъ уровнѣ французскихъ тарифовъ на короткихъ разстояніяхъ выражается уже отмѣчавшееся нами не разъ положи-

тельное нерасположеніе французскихъ дорогъ къ очень пониженнымъ начальнымъ ставкамъ. И, конечно, съ точки зрѣнія экономіи желѣзнодорожной эксплоатаціи, равно какъ и съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго хозяйства, нельзя не признавть полнѣ правильнымъ такое уклоненіе отъ чрезвычайно низкихъ ставокъ для начальныхъ протяженій перевозокъ. Преобладающая начальная ставка французскихъ схемъ на разстояніяхъ до 25 километровъ равняется $^1/_{19}$, $^1/_{22}$, $^1/_{27}$ к. съ пуда и версты, и только въ исключительныхъ схемахъ она понижается до $^1/_{38}$ и $^1/_{48}$ к. У насъ до послѣдняго общаго пересмотра каменноугольныхъ тарифовъ, законченнаго въ текущемъ 1909 году, начальная ставка общаго тарифа составляла $^1/_{55}$ коп. съ пуда и версты на разстояніяхъ до 207 верстъ. Теперь этотъ недостатокъ исправленъ, и въ настоящее время нашъ общій тарифъ имѣетъ начальную ставку для первыхъ 25 верстъ въ $^1/_{30}$ к. съ п. и в. Затѣмъ однако дальнѣйшее диференцированіе идетъ у насъ медленнѣе, чѣмъ во Франціи, какъ это впрочемъ отмѣчалось выше и въ отношеніи большинства тарифовъ на разные другіе грузы. Вслѣдствіе этого разница между провозными платами по нашему тарифу и французскими платами на дальнѣйшихъ разстояніяхъ постепенно сглаживается и во многихъ случаяхъ уже на 200 верстъ оказывается не въ нашу пользу. При этомъ однако необходимо имѣть въ виду существенную разницу, которая замѣчается между двумя категоріями французскихъ тарифовъ: съ одной стороны тарифы для обыкновенныхъ вагонныхъ отправокъ въ 610 п. и даже меньше (305 и 244 п.), примѣненіе которыхъ не связано ни съ какими особенными условіями, а съ другой—тарифы, которые или примѣняются лишь къ отправкамъ болѣе значительныхъ количествъ, какъ 2440, 3660. 6100 и 15250 п., или примѣненіе которыхъ, хотя и не требуетъ повышенной нормы отправокъ, но обусловлено назначеніемъ каменноугольнаго топлива для употребленія на металлургическихъ заводахъ. Первая категорія тарифовъ въ мѣстныхъ сообщеніяхъ дорогъ всѣхъ шести главныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ Франціи оказывается выше нашего тарифа на всѣхъ разстояніяхъ, кромѣ только тарифа

Орлеанской дороги на разстояніяхъ въ 400 и 500 в., на которыхъ платы этой дороги ниже нашихъ на 0.39 и 0.78 коп. съ пуда, и тарифа Восточной дороги для 500 в., который ниже нашего на 0.18 коп. Тарифъ государственныхъ жел. дорогъ даетъ, напротивъ того, платы для всѣхъ разстояній кромѣ 100 в., ниже нашихъ, причемъ разница достигаетъ 1.24 к. на 1 пудъ. О прямыхъ тарифахъ для простыхъ вагонныхъ отправокъ уже нельзя сказать того же, что сказано о мѣстныхъ. Они въ общемъ ниже послѣднихъ, и потому уже въ довольно значительномъ числѣ случаевъ даютъ платы меньше взимаемыхъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, причемъ разница нерѣдко достигаетъ и даже превышаетъ 2 коп. на 1 пудъ. Совершенно иное соотношеніе между нашимъ общимъ тарифомъ и французскими тарифами второй категоріи (для крупныхъ отправокъ и для подвоза къ металлургическимъ заводамъ). Всѣ эти тарифы какъ мѣстные, такъ и прямые, выше нашего только на короткихъ разстояніяхъ около 100 верстъ, на всѣхъ же остальныхъ разстояніяхъ, за исключеніемъ нѣкоторыхъ протяженій по мѣстному тарифу Южной дороги и по прямому тарифу Орлеанской и Средиземноморской жел. дорогъ, они даютъ провозныя платы ниже нашихъ, причемъ разницы не въ нашу пользу достигаютъ весьма значительныхъ размѣровъ въ $1^1/_2$, 2 и даже болѣе копѣекъ на 1 пудъ.

Для сужденія о стоимости желѣзнодорожной перевозки каменнаго угля во Франціи имѣютъ значеніе главнымъ образомъ тарифы дорогъ: Сѣверной, Восточной и Средиземноморской. Изъ общей суммы перевозокъ минеральнаго топлива по главнымъ французскимъ желѣзнымъ дорогамъ за 1906 г. въ 39.407.392 тонны на три названныя дороги приходится: на Сѣверную — 15.332.640 т., на Восточную — 6.262.439 т. и на Средиземноморскую — 8.416.020 т., а всего 30.011.099 т. или 76% всѣхъ перевозокъ. Объясняется это слѣдующими обстоятельствами. Линіи Сѣверной желѣзной дороги прорѣзываютъ самый обширный изъ французскихъ каменноугольныхъ бассейновъ-Валансьенъ, расположенный въ департаментахъ Сѣверномъ и Па-де-Калэ, многочисленныя каменноугольныя копи

которыхъ находятся въ непосредственномъ сообщеніи съ этими линіями. На Сѣверной дорогѣ угольныя перевозки составляютъ болѣе 40% всѣхъ перевозимыхъ грузовъ малой скорости. Въ раіонѣ, обслуживаемомъ линіями Восточной желѣзной дороги, развита обширная промышленность, главнымъ образомъ, металлургическая въ департаментѣ Meurthe-et-Moselle. Здѣсь одного только кокса было потреблено въ 1906 году около 3.000.000 тоннъ (183 милл. пудовъ) на выплавку чугуна. Пропорція угольныхъ перевозокъ на линіяхъ этой дороги доходитъ до 26%. Наконецъ, Средиземноморская дорога обслуживаетъ своими линіями нѣсколько каменноугольныхъ и буроугольныхъ бассейновъ и, кромѣ того, примыкаетъ къ Средиземному морю, въ портахъ котораго принимаетъ привозимый туда англійскій уголь *).

Въ виду такого особенно важнаго значенія тарифовъ трехъ названныхъ дорогъ сопоставимъ ихъ съ нашимъ общимъ тарифомъ и съ указаніемъ разницъ по отдѣльнымъ разстояніямъ.

| | Россія. | E s t. | | | | Прямой тарифъ съ N o r d на E s t. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 900 п. | 610 п. | Противъ наск. дороже + / дешевле − | 15.250 п. | Противъ наск. дороже + / дешевле − | 610 п. | Противъ наск. дороже + / дешевле − | 15.250 п. | Противъ наск. дороже + / дешевле − |
| | к о п ѣ й к и с ъ п у д а. | | | | | | | | |
| 100 в. | 2,19 | 2,78 | + 0,59 | 2,23 | + 0,04 | 2,52 | + 0,33 | 2,02 | — 0,17 |
| 200 » | 3,95 | 4,17 | + 0,22 | 3,38 | — 0,58 | 3,99 | + 0,04 | 3,20 | — 0,75 |
| 300 » | 5,20 | 5,48 | + 0,28 | 4,40 | — 0,80 | 5,04 | — 0,16 | 4,02 | — 1,18 |
| 400 » | 6,43 | 6,47 | + 0,04 | 5,17 | — 1,26 | 5,93 | — 0,50 | 4,72 | — 1,71 |
| 500 » | 7,65 | 7,47 | — 0,18 | 5,96 | — 1,69 | 6,57 | — 1,08 | 5,26 | — 2,39 |
| 750 » | 8,74 | — | — | — | — | 8,21 | — 0,53 | 6,56 | — 2,18 |

*) См. статью А. Кеппена „Французскія желѣзныя дороги и минеральное топливо“, помѣщенную въ „Горно-заводскомъ листкѣ“ за 1909 г. №№ 100—101.

*Продолженіе.*

| | P.—L.—M. | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 610 п. | Противъ насъ: + дороже дешевле | 610 п. для доменн. печей. | Противъ насъ: + дороже дешевле |
| | коп. съ пуда. | | | |
| 100 в. . . | 3,19 | + 1,00 | 2,16 | — 0,03 |
| 200 » . | 5,52 | + 1,57 | 3,56 | — 0,39 |
| 300 » | 7,12 | + 1,92 | 4,55 | — 0,65 |
| 400 » . . | 8,00 | + 1,57 | 5,45 | — 0,98 |
| 500 » . | 8,54 | + 0,89 | 6,10 | — 1,55 |
| 750 » . . | 9,36 | + 0,62 | 7,74 | — 1,00 |

Эта таблица не только характеризуетъ сравнительные размѣры провозныхъ платъ, взимаемыхъ за каменноугольные грузы на нашихъ и на французскихъ желѣзныхъ дорогахъ, но до извѣстной степени указываетъ и на существенное различіе въ основныхъ руководящихъ идеяхъ французской и нашей системъ тарификаціи минеральнаго топлива.

Въ общемъ несомнѣнно, что мелкія отправки угля по 610 пуд., не связанныя притомъ никакими спеціальными условіями примѣненія тарифовъ, предназначаются для домашняго потребленія (для отопленія и для приготовленія пищи). Крупныя же отправки въ 2440, въ 6100 и въ 15.250 пудовъ, адресуемыя на одного получателя въ одномъ какомъ-либо пунктѣ отъ имени одного отправителя, являются отправками, предназначенными для промышленныхъ цѣлей, притомъ, главнымъ образомъ, для металлургическихъ заводовъ. Но, какъ видно изъ предыдущаго, дороги иногда даже вовсе не требуютъ для примѣненія пониженныхъ тарифовъ предъявленія къ перевозкѣ указанныхъ крупныхъ партій угля, или, съ другой стороны, не ограничиваются такимъ требованіемъ, но прямо обусловливаютъ примѣненіе пони-

женныхъ тарифовъ представленіемъ доказательствъ, что перевозимый грузъ дѣйствительно предназначается для металлургическаго завода, или даже примѣняютъ пониженные тарифы только путемъ возврата провозной платы уже послѣ представленія доказательства, что перевезенный уголь или коксъ были дѣйствительно употреблены на металлургическихъ заводахъ. Разсматривая съ этой точки зрѣнія выше приведенныя таблицы провозныхъ платъ за минеральное топливо, нельзя не замѣтить въ качествѣ общаго правила, что уголь, предназначающійся для домашняго потребленія, перевозится по французскимъ желѣзнымъ дорогамъ вообще гораздо дороже, чѣмъ уголь, предназначаемый для промышленныхъ и, въ особенности, металлургическихъ цѣлей. Тарифы французскихъ дорогъ на уголь для домашняго потребленія настолько высоки, что въ большинствѣ случаевъ оказываются выше нашего общаго тарифа и лишь въ немногихъ, сравнительно, случаяхъ нѣсколько дешевле. Напротивъ того, французскіе тарифы на уголь и коксъ для металлургической промышленности даютъ ставки вообще гораздо ниже нашихъ. Такимъ образомъ въ основѣ французской тарификаціи твердаго минеральнаго топлива лежитъ принципъ установленія размѣра провозныхъ платъ въ зависимости отъ назначенія топлива для тѣхъ или иныхъ цѣлей. Французскія желѣзныя дороги путемъ практическаго опыта постепенно пришли къ заключенію, что именно назначеніе угля, способъ его употребленія являются важнѣйшимъ признакомъ способности угля выдерживать большія или меньшія издержки перевозки. Цитированный уже не разъ въ настоящей работѣ Кольсонъ высказываетъ по этому поводу слѣдующія соображенія 1). „Одинъ и тотъ же продуктъ часто можетъ продаваться гораздо дороже, а слѣдовательно и перевозиться для однихъ цѣлей по ставкамъ значительно болѣе повышеннымъ, чѣмъ для другихъ. Уголь, который стоитъ на копяхъ не болѣе 5, 10 или 15 франковъ

1) Colson, Cours d'économie politique. Livre VI. Les travaux publics et les transports. Paris. 1907. Стр. 16.

за тонну, но который годенъ для очень различнаго употребленія, представляетъ замѣчательный примѣръ въ этомъ отношеніи: въ странѣ, бѣдной горючимъ, несомнѣнно будутъ платить за уголь, необходимый для приготовленія пищи и отопленія жилищъ, сотни франковъ за 1 тонну; для того же, чтобы уголь могъ быть употребляемъ съ выгодою для выработки движущей силы въ различныхъ видахъ индустріи, цѣна его должна опуститься гораздо ниже, до нѣсколькихъ десятковъ франковъ за тонну; наконецъ, тѣ спеціальные виды промышленности, въ которыхъ уголь потребляется въ огромныхъ размѣрахъ, какъ наприм., металлургія, могутъ развиваться только въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ 1 тонна стоитъ не болѣе 15, 20, самое большое 30 франковъ, и въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ дороговизна перевозки не позволяетъ имѣть его по этимъ цѣнамъ, производство чугуна или стали является невозможнымъ, потому что выгоднѣе привозить ихъ изъ тѣхъ мѣстностей, гдѣ можно имѣть дешевый уголь, чѣмъ привозить послѣдній. Вслѣдствіе этого, пониженіе стоимости, вслѣдствіе котораго уголь начинаетъ продаваться въ пунктахъ, удаленныхъ отъ копей, по такой цѣнѣ, которая дѣлаетъ одинаково возможнымъ столь различное употребленіе его, доставляетъ получателямъ угля весьма не одинаковыя выгоды". Съ другой стороны, всякое данное повышеніе тарифа будетъ выдержано домашнимъ хозяйствомъ, въ общей суммѣ расходовъ котораго издержки на уголь составляютъ всего какихъ-нибудь $1^1/_2$—$2^0/_0$, весьма легко сравнительно съ промышленнымъ предпріятіемъ, въ которомъ эти издержки составляютъ уже отъ $6^0/_0$ до $15^0/_0$, а тѣмъ болѣе съ металлургическимъ заводомъ, гдѣ расходъ на топливо достигаетъ 50 и болѣе $^0/_0$ общей суммы издержекъ. Поэтому 1 или даже 2 лишнихъ копѣйки провозной платы легко переносятся углемъ для домашняго потребленія, сравнительно тяжело промышленными предпріятіями и являются непосильными для предпріятій металлургическихъ. Спеціально пониженные тарифы прямого сообщенія между станціями Сѣверной и Восточной дорогъ вызваны жизненными интересами металлургіи, хотя выгодами отъ этихъ тарифовъ пользуются и всѣ жители де-

партамента Meur the-et-Moselle, которые получаютъ уголь для своего домашняго потребленія дешевле, чѣмъ населеніе департаментовъ центра, отстоящихъ на такихъ же разстояніяхъ отъ каменноугольныхъ копей [1]).

Такимъ образомъ, основной принципъ французской системы тарификаціи каменнаго угля заключается въ томъ, чтобы приспособлять размѣры ставокъ къ транспортной платежной способности угля, опредѣляющейся въ зависимости отъ того или иного его назначенія. Благодаря примѣненію этого принципа, французскія дороги, выручая отъ перевозокъ угля для домашняго потребленія болѣе значительную выручку съ каждой единицы перевозки, въ тѣхъ случаяхъ, въ которыхъ уголь по своему назначенію не въ состояніи выдержать такія же платы, понижаютъ свои ставки до крайне низкихъ предѣловъ, которые необходимы, чтобы перевозки могли совершаться, лишь бы только эти ставки хотя самымъ незначительнымъ образомъ превышали собственныя издержки желѣзныхъ дорогъ, непосредственно связанныя съ движеніемъ.

Наши каменноугольные тарифы построены на совершенно иныхъ началахъ. Въ нихъ не замѣчается никакихъ слѣдовъ вліянія принципа приспособленія ставокъ къ характеру назначенія перевозимаго топлива. Объясняется это, по нашему мнѣнію, слѣдующими обстоятельствами. Указанный принципъ построенія каменноугольныхъ тарифовъ пріобрѣтаетъ на практикѣ широкое вліяніе лишь постепенно по мѣрѣ развитія промышленности вообще и металлургической въ особенности. Желѣзныя дороги, стремясь къ развитію своихъ перевозокъ и своей доходности, устанавливаютъ для удовлетворенія возникающихъ новыхъ потребностей въ топливѣ сначала только отдѣльныя исключительныя ставки, а затѣмъ, по мѣрѣ накопленія ихъ въ значительномъ числѣ, переходятъ къ спеціальнымъ пониженнымъ схемамъ для наиболѣе важныхъ или даже для всѣхъ своихъ сообщеній. Этимъ путемъ практическаго разрѣшенія отдѣльныхъ частныхъ слу-

[1]) C. Colson, Transports et tarifs, Paris, 1908, стр. 515.

чаевъ и выработалась постепенно характеризованная выше французская система тарификаціи каменноугольныхъ грузовъ; такимъ органическимъ путемъ сложилась, какъ увидимъ ниже, приблизительно такая же система каменноугольныхъ тарифовъ и въ Германіи. Нигдѣ эта система не вводилась сразу при какомъ-либо общемъ пересмотрѣ тарифовъ, преднамѣренно, съ цѣлью насадить металлургическую промышленность въ тѣхъ или иныхъ пунктахъ. Можно даже сказать, что эта система только въ послѣднее время была формулирована теоретиками тарифнаго дѣла на основаніи изученія накопившихся многочисленныхъ данныхъ практическаго опыта. У насъ ко времени перваго общаго пересмотра каменноугольныхъ тарифовъ въ 1890 — 1891 годахъ промышленное развитіе юга Россіи едва началось. Поэтому въ дѣйствовавшихъ тогда табличныхъ тарифахъ различныхъ желѣзныхъ дорогъ если и успѣло отразиться вліяніе указаннаго принципа тарификаціи, то лишь въ незначительной степени. Во всякомъ случаѣ оно не было замѣчено нашими тарифными учрежденіями, которыя, подъ вліяніемъ далеко не вполнѣ правильнаго пониманія такъ называемаго общегосударственнаго значенія желѣзныхъ дорогъ вообще и желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ частности, поставили себѣ въ отношеніи каменноугольныхъ тарифовъ двоякаго рода цѣли: съ одной стороны—возможно большее объединеніе этихъ тарифовъ, а съ другой—разрѣшеніе посредствомъ того или иного ихъ построенія задачъ общей экономической политики.

Первая цѣль была достигнута уже въ 1895 г. выработкою одной общей схемы, съ допущеніемъ отступленій лишь для углей подмосковнаго, уральскаго и др. въ виду ихъ меньшей, сравнительно съ донецкимъ, теплотворной способности; однако для угля домбровскаго, теплотворная сила котораго также ниже донецкаго, сохранены были болѣе высокіе, чѣмъ для донецкаго угля, тарифы, причемъ Тарифнымъ Комитетомъ даже было высказано, что вообще регулированіе тарифовъ по теплотворности углей является неправильнымъ. Что касается задачъ общей экономической политики, то въ этомъ

отношеніи измѣненіе тарифовъ было направлено къ тому, чтобы: во 1-хъ, вытѣснить съ внутреннихъ рынковъ заграничный уголь, который, какъ извѣстно, проникалъ въ прежнее время въ значительной степени даже въ Московскій промышленный раіонъ, во 2-хъ, разграничить раіоны потребленія дровяного, нефтяного и каменноугольнаго топлива и, въ 3-ьихъ, создать равновѣсіе въ борьбѣ на конкурентныхъ рынкахъ между донецкимъ и домбровскимъ углемъ. Для достиженія этихъ цѣлей приходилось прежніе тарифы отъ портовъ существеннымъ образомъ повысить, тарифы изъ Донецкаго бассейна въ Москву и ея раіонъ понизить, наконецъ, на извѣстныхъ разстояніяхъ такъ урегулировать ставки, чтобы, достигнуть равновѣсія между различными видами топлива. При этомъ всѣхъ этихъ измѣненій прежнихъ тарифовъ стремились достигнуть установленіемъ соотвѣтственно построенной одной общей тарифной схемы. При послѣднемъ общемъ пересмотрѣ каменноугольныхъ тарифовъ въ текущемъ 1909 г., когда возникъ вопросъ уже о повышеніи этихъ тарифовъ для поднятія выручки нашей рельсовой сѣти, то опять признано было необходимымъ дѣйствовать общимъ образомъ, такъ чтобы повышеніе платъ коснулось по возможности въ одинаковой мѣрѣ всѣхъ получателей угля. Вопроса же о томъ, что послѣдніе (т. е. потребители) дѣлятся на три совершенно различныхъ категоріи и что соотвѣтственно съ различнымъ назначеніемъ угля тарифы могли бы быть такъ измѣнены въ отношеніи размѣра ставокъ и условій примѣненія, чтобы дать выгоды желѣзнымъ дорогамъ безъ ущерба для производителей и потребителей угля,—вопроса объ этомъ не возникало ни при одномъ изъ упомянутыхъ производившихся у насъ общихъ пересмотровъ каменноугольныхъ тарифовъ. И въ настоящее время перевозка угля по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ во всѣхъ сообщеніяхъ (мы не говоримъ объ экспортѣ, для котораго и во Франціи имѣются особыя схемы) и для всякаго назначенія таксируется по одной и той же общей схемѣ. На основаніи простого сопоставленія этой схемы съ французскими тарифами, конечно, нельзя сказать ни того, что ее можно повысить для перевозокъ угля,

предназначаемаго для домашняго потребленія, ни того, что ее надо понизить для угля, предназначаемаго для нуждъ промышленности вообще и металлургической въ особенности. Но для насъ несомнѣнно, что условія потребленія угля въ домашнемъ хозяйствѣ, подъ котлами на фабрикахъ и заводахъ и, наконецъ, въ доменныхъ печахъ на столько различны, что удовлетворить всѣ эти потребности надлежащимъ образомъ какой-либо одной общей тарифной схемой безусловно невозможно. Изъ этого же положенія неизбѣжно вытекаетъ заключеніе, что примѣненіе у насъ одной общей схемы или кишаетъ желѣзныя дороги по перевозкѣ угля, служащаго для домашняго потребленія, извѣстной части выручки безъ всякой существенной необходимости для потребителей, или стѣсняетъ, или даже вовсе препятствуетъ многимъ перевозкамъ угля, которыя могли бы при болѣе низкихъ ставкахъ совершаться съ пользою и для желѣзныхъ дорогъ и для всего народнаго хозяйства.

Тарифы на перевозку желѣзной руды. Что касается перевозки этого груза въ мѣстныхъ сообщеніяхъ французскихъ желѣзныхъ дорогъ, то въ ниже слѣдующей таблицѣ мы ограничиваемся тарифами трехъ дорогъ: Сѣверной, Средиземноморской и Орлеанской. Тарифы другихъ дорогъ большею частью нѣсколько выше.

| | Россія. Диф. Е. | Nord. | | У насъ дороже +, дешевле —. | | P.-L.-M. 610 п. | У насъ дороже +, дешевле —. | Orléans. Bar. Spec. 610 п. | У насъ дороже +, дешевле —. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Bar. VI 610 п. | Bar. spéc. A 1220 п. | | | | | | |
| | | I. | II. | I. | II. | | | | |
| 50 | 0,67 | 1,14 | 0,64 | — 0,47 | + 0,03 | 1,16 | — 0,49 | 0,80 | — 0,13 |
| 100 | 1,31 | 2,03 | 1,32 | — 0,72 | + 0,01 | 1,66 | — 0,35 | 1,47 | — 0,16 |
| 150 | 1,94 | 2,86 | 1,97 | — 0,92 | — 0,03 | 2,15 | — 0,21 | 2,12 | — 0,18 |
| 200 | 2,43 | 3,62 | 2,55 | — 1,19 | — 0,12 | 2,64 | — 0,21 | 2,76 | — 0,33 |
| 250 | 2,83 | 4,21 | 2,95 | — 1,38 | — 0,12 | 3,11 | — 0,28 | 3,38 | — 0,55 |

| | Россія. Диф. К. | Nord. Bar. VI 610 п | Nord. Bar. spéc. A 1220 п | У насъ дороже +, дешевле —. I. | У насъ дороже +, дешевле —. II. | P.-L.-M. 610 п. | У насъ дороже +, дешевле —. | Orléans. Bar. Spéc. 610 п. | У насъ дороже +, дешевле —. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | I. | II. | I. | II. | | | | |
| 281 | 3,08 | 4,55 | 3,22 | — 1,47 | — 0,14 | — | — | — | — |
| 300 | 3,23 | — | — | — | — | 3,56 | — 0,33 | 3,99 | — 0,76 |
| 400 | 4,03 | — | — | — | — | 4,22 | — 0,19 | 5,13 | — 1,10 |
| 500 | 4,83 | — | — | — | — | 4,88 | — 0,05 | 6,26 | — 1,43 |
| 600 | 5,53 | — | — | — | — | 5,53 | + 0,10 | 7,43 | — 1,80 |
| 700 | 6,18 | — | — | — | — | 6,18 | + 0,25 | 8,57 | — 2,14 |
| 800 | 6,84 | — | — | — | — | 6,84 | + 0,39 | — | — |
| 900 | 7,49 | — | — | — | — | 7,49 | + 0,54 | — | — |
| 1000 | 8,15 | — | — | — | — | 8,15 | + 0,69 | — | — |

Относительно тарифа P.-L.-M. слѣдуетъ имѣть въ виду что, кромѣ общихъ условій примѣненія спеціальныхъ тарифовъ, этотъ тарифъ обусловленъ еще правомъ дороги удлинить срокъ доставки на 10 дней, а также отправкою непосредственно на металлургическіе заводы, расположенные на сѣти Парижъ—Ліонъ—Средиземное море и производящихъ въ сыромъ видѣ чугунъ, желѣзо, сталь и ферро-металлическіе сплавы въ полосахъ или мелкихъ кускахъ.

Что касается прямыхъ сообщеній, то изъ многочисленныхъ тарифовъ этого рода между станціями разныхъ дорогъ въ ниже слѣдующей таблицѣ взяты: 1) тарифъ дорогъ: Окружной, Восточной, государственныхъ, Южной, Сѣверной, Орлеанской, Западной и Парижъ—Ліонъ—Средиземное море, какъ имѣющій характеръ общаго тарифа; онъ установленъ однако лишь для перевозокъ на разстояніяхъ не менѣе 300 кил. или съ условіемъ уплаты не менѣе, чѣмъ за это разстояніе; 2) тарифъ дорогъ: Окружной, Восточной и Сѣверной; 3) тарифъ Сѣверной и Западной дорогъ; 4) тарифъ дороги Парижъ—

Ліонъ—Средиземное море съ Восточной и съ дорогами Юга Франціи. Всѣ эти тарифы содержатся въ спеціальномъ тарифѣ № 113 подъ особыми главами.

| | Россія. Диф. Е. 900 п. | Франція. Общій тарифъ. Ch 1. 610 п. | У насъ дороже +, дешевле —. | Ceintures, Est, Nord Ch. 2 | | У насъ дороже +, дешевле — | | Nord, Ouest. Ch. 10. 2440 п. | У насъ дороже +, дешевле —. | P.-L.-M., Sud de la France. Ch. 13. 610 п. | У насъ дороже +, дешевле —. | P.-L.-M., Est, Ch. 15. 14640 п. | У насъ дороже +, дешевле — |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | I 6106 п. | II 14554 п. | I | II | | | | | | |
| 50 | 0,67 | — | — | 1,11 | 0,96 | −0,44 | — 0,29 | 0,65 | + 0,02 | — | — | — | — |
| 100 | 1,31 | — | — | 1,78 | 1,62 | −0,47 | — 0,31 | 1,31 | ± 0,00 | — | — | — | — |
| 150 | 1,94 | — | — | 2,32 | 2,06 | −0,38 | — 0,12 | 1,97 | — 0,03 | 2,09 | −0,15 | 2,15 | −0,21 |
| 200 | 2,43 | — | — | 2,81 | 2,38 | −0,38 | + 0,05 | 2,56 | — 0,13 | 2,58 | −0,15 | 2,64 | −0,21 |
| 250 | 2,83 | — | — | 3,28 | 2,70 | −0,45 | + 0,13 | 2,97 | — 0,14 | 3,08 | −0,25 | 3,14 | −0,31 |
| 300 | 3,23 | 4,39 | — 1,16 | 3,79 | 3,04 | −0,56 | + 0,19 | 3,38 | — 0,15 | 3,50 | −0,27 | 3,56 | −0,33 |
| 350 | 3,63 | 5,13 | — 1,50 | 4,28 | 3,37 | −0,65 | + 0,26 | 3,78 | — 0,15 | 3,83 | −0,20 | 3,89 | −0,26 |
| 400 | 4,03 | 5,80 | — 1,77 | 4,78 | 3,70 | −0,75 | + 0,33 | 4.20 | — 0,17 | 4,16 | −0,13 | 4,22 | −0,19 |
| 500 | 4,83 | 6,82 | — 1,99 | 5,76 | 4,35 | −0,93 | + 0,48 | 5,02 | — 0,19 | 4,82 | +0,01 | 4,88 | +0,05 |
| 600 | 5,63 | 7,74 | — 2,11 | 6,74 | 5,01 | −1,11 | + 0,62 | 5.83 | — 0,29 | 5,47 | +0,16 | 5,53 | +0,10 |
| 700 | 6,43 | 8,84 | — 2,41 | — | — | — | — | 6,66 | — 0,23 | 6,12 | +0,31 | 6,18 | +0,25 |
| 800 | 7,23 | 9,77 | — 2,54 | — | — | — | — | 7,18 | — 0,25 | 6,71 | +0,45 | 6,84 | +0,39 |
| 900 | 8,03 | 10,69 | — 2,66 | — | — | — | — | 8,29 | — 0,26 | 7,43 | +0,60 | 7,49 | +0,54 |
| 1000 | 8,83 | 11,79 | — 2,96 | — | — | — | — | 9,11 | — 0,28 | 8,09 | +0,74 | 8,15 | +0,68 |

Какъ видно изъ этой таблицы, наши тарифы на перевозку руды въ большинствѣ случаевъ ниже тарифовъ французскихъ желѣзныхъ дорогъ, причемъ разница достигаетъ особенно значительной величины по сравненію съ тарифомъ, обнимающимъ всѣ главныя желѣзныя дороги Франціи. Такія разницы въ размѣрахъ провозныхъ платъ, какъ въ 1.16 коп.

съ пуда для разстоянія въ 300 верстъ и въ 2.96 к. для 1000 в., нельзя не признать весьма большими для столь дешеваго груза, какъ желѣзная руда. Разница съ другими тарифами существенно меньше, причемъ нѣкоторые французскіе тарифы оказываются даже ниже нашихъ: это преимущественно тарифы, обусловленные перевозкою цѣлыми поѣздами. Приведенная таблица позволяетъ также и въ отношеніи руды констатировать фактъ болѣе сильнаго диференцированія французскихъ тарифовъ сравнительно съ нашими.

Въ помѣщенныхъ выше таблицахъ приведены дѣйствующія ставки нашего тарифа на перевозку руды. Однако съ 1 января 1910 года вступаетъ въ силу на нашихъ дорогахъ новый тарифъ, ставки котораго повышены противъ дѣйствующаго въ среднемъ на 0 2 к. съ пуда. Хотя это повышеніе и весьма умѣренное, тѣмъ не менѣе оно должно быть принято во вниманіе при окончательномъ сужденіи о сравнительной стоимости перевозки чугуна на русскихъ и французскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Тарифы на перевозку чугуна. Чугунъ въ полосахъ и кускахъ (fonte brute en lingots on en morceaux) относится по общему тарифу французскихъ желѣзныхъ дорогъ къ 5-й серіи товаровъ, но всѣ дороги установили на перевозку этого груза по своимъ линіямъ спеціальные пониженные тарифы. Тарифы эти, какъ въ видѣ схемъ, такъ и въ видѣ исключительныхъ табличныхъ ставокъ, настолько многочисленны что исчерпать ихъ всѣ въ очеркѣ, посвященномъ общему обзору тарифовъ, положительно невозможно. Въ ниже слѣдующемъ мы ограничиваемся лишь наиболѣе характерными и важными тарифами, примѣняемыми въ мѣстныхъ и въ прямыхъ сообщеніяхъ нѣкоторыхъ французскихъ желѣзныхъ дорогъ. Что касается русскихъ желѣзныхъ дорогъ, то нами взятъ диференціалъ *Д*, по которому у насъ таксируется повагонная перевозка чугуна не въ дѣлѣ—всякаго (въ штыкахъ, свинкахъ и т. п.), отправляемаго во всякой укупоркѣ, кромѣ закрытыхъ бочекъ и ящиковъ, и безъ укупорки, одинаково какъ въ мѣстныхъ, такъ и въ прямыхъ сообщеніяхъ всей нашей рельсовой сѣти.

| | Россія. Диф. Д. 900 п. | État. Bar. 7 244 п. | P.-L.-M. [1] Bar. 6 44[illegible] п. | Nord. Bar J. 610 п. [2]. | Est. Bar. G-bs. 610 п. | У насъ дороже +, дешевле —, противъ. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | I. | II | III. | IV. | I. | II | III. | IV. |
| 50 | 1,08 | 1,54 | 1,90 | 1,29 | 1,59 | — 0,46 | 0,82 | — 0,21 | —0,51 |
| 100 | 1,92 | 2,61 | 3,22 | 2,27 | 2,54 | — 0,69 | — 1,30 | — 0,35 | —0,62 |
| 150 | 2,75 | 3,65 | 4,36 | 3,04 | 3,19 | — 0,90 | — 1,61 | — 0,29 | —0,44 |
| 200 | 3,58 | 4,51 | 5,50 | 3,65 | 3,80 | — 0,93 | — 1,92 | — 0,07 | —1,22 |
| 300 | 5,25 | 5,90 | 7,74 | 4,08[3]) | 4,78 | — 0,65 | — 2,49 | + 0,34 | +0,47 |
| 400 | 6,70 | 7,86 | 9,70 | — | 5,77 | — 1,16 | — 3,09 | — | +0,93 |
| 500 | 8,03 | 9,83 | 11,67 | — | — | — 1,80 | — 3,64 | — | — |
| 600 | 9,37 | 11,79 | 13,51 | — | — | — 2,42 | — 4,14 | — | — |
| 700 | 10,70 | — | 15,17 | — | — | — | — 4,47 | — | — |
| 800 | 12,03 | — | 16,80 | — | — | — | — 4,77 | — | — |
| 900 | 12,70 | — | 18,24 | — | — | — | — 5,54 | — | — |
| 1000 | 13,36 | — | 19,56 | — | — | — | — 6,20 | — | — |

Такимъ образомъ мѣстные тарифы французскихъ желѣзныхъ дорогъ почти на всѣхъ разстояніяхъ выше платъ по нашему диференціалу *Д*. Наиболѣе высокія ставки примѣняются на линіяхъ общества Парижъ—Ліонъ—Средиземное море; если даже вычесть включенный въ нихъ сборъ за станціонные расходы (0.245 коп. съ пуда), то и въ такомъ случаѣ разницы противъ ставокъ нашего тарифа остаются довольно значительными. Впрочемъ, названная компанія, кромѣ приведенныхъ схемныхъ спеціальныхъ тарифовъ, имѣетъ не малое число еще и исключительныхъ табличныхъ

[1]) Платы P.-L.-M. приведены со включеніемъ станціоннаго сбора.

[2]) При перевозкѣ партіями въ 1220 п. приведенныя ставки понижаются на 5%.

[3]) Только за 250 верстъ.

ставокъ, предоставляющихъ отправителямъ извѣстныя пониженія. Оставляя однако ставки этого рода безъ разсмотрѣнія, мы приведемъ лишь исключительную схему, установленную компаніей Парижъ—Ліонъ—Средиземное море для перевозки чугуна, отправляемаго партіями въ 50.000 килогр. (3.050 пуд.) съ погрузкою не менѣе 610 пуд. въ одинъ вагонъ непосредственно съ чугуноплавильныхъ и электрическихъ заводовъ, обслуживаемыхъ линіями названной компаніи. Означенная схема приводится въ нижеслѣдующей таблицѣ вмѣстѣ съ нѣкоторыми тарифами важнѣйшихъ прямыхъ сообщеній между различными французскими желѣзными дорогами.

| | Россія. Диф. Д. 900 п. | P.-L.-M. § IX. 3050 п. | У насъ: дороже +, дешевле —. | Ceinture, Est, Nord. Bar. 8. 610 п. [1]). | У насъ: дороже +, дешевле —. | Etat, Orléans, P.-L.-M. Ch. 27, § II, Bar. VI. 610 п. | У насъ: дороже +, дешевле —. | Ceinture, Est, Etat, Midi, Nord, Orléans, P.-L.-M., Ouest. Ch. 1, § 1. 610 п. | У насъ: дороже +, дешевле —. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 50 | 1,08 | 1,42 | — 0,34 | 1,59 | — 0,51 | — | — | — | — |
| 100 | 1,92 | 2,84 | — 0,92 | 2,56 | — 0,64 | — | — | — | — |
| 150 | 2,75 | 3,50 | — 0,75 | 3,18 | — 0,43 | — | — | — | — |
| 200 | 3,58 | 4,16 | — 0,58 | 3,81 | — 0,23 | 5,56 | — 1,98 | — | — |
| 300 | 5,25 | 5,41 | — 5,16 | 4,79 | + 0,46 | 7,74 | — 2,49 | 5,78 | — 0,53 |
| 400 | 6,70 | 6,31 | + 0,39 | 5,78 | + 0,92 | 9,95 | — 3,25 | 7,97 | — 1,27 |
| 500 | 8,03 | 6,96 | + 1,07 | 6,66 | + 1,37 | 11,79 | — 3,76 | 8,41 | — 0,38 |
| 600 | 9,37 | 7,62 | + 1,75 | 7,31 | + 2,06 | 13,51 | — 4,14 | 9,59 | — 0,22 |
| 700 | 10,70 | 8,28 | + 2,42 | 7,93 | + 2,77 | 15,35 | — 4,65 | 10,56 | + 0,14 |
| 800 | 12,03 | 8,94 | + 3,09 | — | — | 16,89 | — 4,86 | 11,56 | + 0,47 |
| 900 | 12,70 | 9,60 | + 3,10 | — | — | 18,42 | — 5,72 | 12,56 | + 0,14 |
| 1000 | 13,36 | 10,26 | + 3,10 | — | — | 20,27 | — 6,91 | 13,56 | — 0,20 |

[1]) Для отправокъ количествами въ 1220 пудовъ ставки этого тарифа понижаются на 5%.

Прямые тарифы: État, Orléans и P.-L.-M, а также Ceintures, Est, Etat, Midi, Nord, Orléans и P.-L.-M. примѣняются только при условіи пробѣга по этимъ линіямъ не менѣе 200 килом. для перваго тарифа и 300 килом. для второго. Тѣ же дороги, за исключеніемъ Midi, установили для сообщенія станцій дорогъ Est и Nord съ нѣкоторыми отдѣльными пунктами еще нѣсколько болѣе пониженную схему, при условіи пробѣга грузовъ не менѣе, чѣмъ въ 800 километровъ. Въ общемъ изъ обозрѣнія всѣхъ приведенныхъ схемъ нельзя не придти къ заключенію, что ставки на перевозку чугуна по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ нѣсколько ниже, чѣмъ по дорогамъ французскимъ. Для окончательнаго заключенія слѣдовало бы, конечно, анализировать и всѣ табличныя ставки французскихъ дорогъ, притомъ въ связи со статистикою перевозокъ, для чего печатные матеріалы, однако, даже не даютъ необходимыхъ данныхъ. Нѣкоторыя же изъ этихъ ставокъ показываютъ, что во многихъ важнѣйшихъ сообщеніяхъ французскія желѣзныя дороги держатъ и на относительно короткихъ разстояніяхъ болѣе низкія провозныя платы, чѣмъ взимаемыя на нашихъ дорогахъ. Такъ, между станціями дорогъ Est и Nord [1]) въ сообщеніяхъ между 8 пунктами отправленія и 6 пунктами назначенія на разстояніяхъ отъ 245 килом. до 364 килом. установлено 48 табличныхъ ставокъ, варьирующихъ въ слѣдующихъ размѣрахъ:

| | Nancy—Creil. | St.-Dizier—Hautmont. |
|---|---|---|
| Разстояніе . . | 341 в. | 229 в. |
| Ставка . . . | 4.97 к. | 3.77 к. |
| У насъ за 341 в. | 5.91 „ | 4.08 „ |
| Разница . . . | +0.94 | +0.31 |

Исключительныя ставки между всѣми остальными станціями, отстоящими другъ отъ друга на промежуточныхъ

---

[1]) Tarif commun № 114, ch. 20. Récueil Chaix, Octobre 1908, стр. 878.

разстояніяхъ, отъ 229 до 341 в., также ниже нашихъ ставокъ диференціала *Д* для соотвѣтственныхъ разстояній. Такъ напр. ставка отъ Сентъ-Дизье до Валансьена за 253 в. составляетъ 3.80 коп. съ пуда противъ 4.47 к., взимаемыхъ у насъ за то же разстояніе. А между тѣмъ указанные 48 исключительныхъ тарифовъ никакъ не слѣдуетъ оставлять безъ вниманія при сужденіи о сравнительной стоимости перевозки чугуна во Франціи и у насъ. Дѣло въ томъ, что линіи Сѣверной дороги обслуживаютъ именно самый обширный изъ французскихъ каменноугольныхъ бассейновъ – Валансьенъ, расположенный въ департаментахъ Сѣверномъ и Па-де-Калэ. Въ раіонѣ же линій Восточной желѣзной дороги очень развита обширная промышленность, главнымъ образомъ, металлургическая въ департаментѣ Meurthe-et-Moselle, гдѣ въ 1906 г. одного только кокса было потреблено на выплавку чугуна около 200 милл. пудовъ.

Выше приведенныя французскія схемы, равно какъ и нашъ диф. *Д*, примѣняются въ большинствѣ случаевъ также къ перевозкѣ желѣза и стали не въ дѣлѣ, въ слиткахъ и т. п.; по тѣмъ же тарифамъ таксируются бой, крошье, ломъ, болванки, старые рельсы, скрѣпленія и т. п., хотя для сихъ послѣднихъ во Франціи иногда даются нѣкоторыя пониженія противъ тарифовъ на чугунъ.

Тарифы на перевозку литья желѣзнаго, стальнаго и чугуннаго. Грузы этого рода перевозятся у насъ по диф. № 9, который установленъ собственно для попудныхъ отправокъ; но такъ какъ для повагонныхъ перевозокъ не предоставлено никакого пониженія, то онъ примѣняется одинаково къ партіямъ товара всякой величины. Французскія дороги, напротивъ того, проводятъ въ своихъ тарифахъ существенное различіе между отправками мелкими въ 50 килогр. и болѣе значительными, превышающими 4000 кил. (244 пуда). Въ ниже слѣдующей таблицѣ сопоставляются платы по нашему диф. № 9 съ платами французскихъ дорогъ: государственныхъ, Парижъ—Лионъ –Средиземное море, Сѣверной и Восточной, какъ за мелкія, такъ и за повагонныя отправки.

| | Россія. Диф. № 9 пощдно. | Etat. | | P.-L.-M. | | Nord. | | Est. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Bar. 4 | Bar. 5 | Bar. A | Bar. B | Bar C | Bar. E | Bar. A | Bar. E |
| | | 3,05 п. | 244 п | 3,05 п. | 244 п. | 3,05 п | 305 п. | 3,05 п. | 305 п. |
| 50 | 2,78 | 3,25 | 2,58 | 2,91 | 2,58 | 2,60 | 2,24 | 2,61 | 2,05 |
| 100 | 5,56 | 6,17 | 3,90 | 5,87 | 4,54 | 5,12 | 3,84 | 5,09 | 3,37 |
| 150 | 8,33 | 8,74 | 5,59 | 8,47 | 6,51 | 7,09 | 4,98 | 6,35 | 4,66 |
| 200 | 11,11 | 11,11 | 7,12 | 10,96 | 8,31 | 8,90 | 6,02 | 7,70 | 5,89 |
| 300 | 15,66 | 15,71 | 9,83 | 15,23 | 10,79 | 11,05[1]) | 7,21[1]) | 9,30 | 7,55 |
| 400 | 20,20 | 20,96 | 13,11 | 19,26 | 13,20 | — | — | 12,95 | 9,08 |
| 500 | 24,55 | 26,18 | 16,49 | 22,54 | 15,50 | — | — | — | — |
| 700 | 31,95 | 36,80 | 25,97 | 28,79 | 20,05 | — | — | — | — |
| 1000 | 38,34 | 52,19 | 32,84 | 36,81 | 26,41 | — | — | — | — |

Таблица эта даетъ весьма ясную картину сравнительной стоимости перевозки литья у насъ и во Франціи: перевозка мелкими отправками у насъ дешевле, чѣмъ на французскихъ желѣзныхъ дорогахъ, перевозка же болѣе значительными партіями, начиная съ 244 пудовъ, во Франціи таксируется существенно ниже, чѣмъ у насъ.

Прямые тарифы также весьма разнообразны для различныхъ сообщеній, варьируя вмѣстѣ съ тѣмъ и въ зависимости отъ величины отправки. Въ общемъ они существенно ниже мѣстныхъ тарифовъ. Въ ниже слѣдующей таблицѣ сопоставляются тарифы прямыхъ сообщеній между станціями: 1) дорогъ Восточной и Сѣверной (№ 114, ch. 8, bar. 3 и 5), 2) дорогъ Сѣверной и Восточной со станціями Западной (№ 114, ch. 6, bar. 2 и 4) и 3) дорогъ государственныхъ, Средиземноморской и Орлеанской (№ 114, ch. 27, bar. I и IV). У насъ и въ прямыхъ сообщеніяхъ примѣняется тотъ же

[1]) Только за 281 в.

диф. № 9, притомъ также одинаково къ отправкамъ мелкимъ и повагоннымъ.

| | Россія. | Est-Nord. | | Est.-Nord.-Ouest. | | Etat-Orléans-P.-L.-M. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Диф № 9 | Bar. 3 3,05 п. | Bar. 5 305 п. | Bar. 2 3,05 п. | Bar. 4 305 п. | Bar. I 3,05 п. | Bar. IV 305 п. |
| 50 | 2,78 | 2,56 | 2,07 | — | — | — | — |
| 100 | 5,56 | 4,43 | 3,20 | — | — | — | — |
| 150 | 8,33 | 5,76 | 4,29 | 7,43 | 4,85 | — | — |
| 200 | 11,11 | 6,90 | 5,26 | 9,34 | 6,12 | 12,18 | 9,49 |
| 300 | 15,66 | 9,70 | 7,06 | 13,32 | 8,78 | 15,71 | 11,42 |
| 400 | 20,20 | 12,34 | 8,71 | 16,82 | 11,34 | 19,64 | 13,64 |
| 500 | 24,55 | 14,92 | 10,35 | 20,04 | 13,64 | 22,71 | 15,36 |
| 750 | 33,02 | 19,80 | 13,04 | 27,01 | 19,34 | 30,08 | 19,34 |
| 1000 | 38,34 | — | — | 33,64 | 24,96 | 36,96 | 23,65 |

Изъ этой таблицы видно, что въ прямыхъ сообщеніяхъ даже мелкія отправки литья чугуннаго, стального и желѣзнаго таксируются на французскихъ желѣзныхъ дорогахъ обыкновенно значительно ниже, чѣмъ на нашихъ дорогахъ. Разница же не въ нашу пользу по отправкамъ повагоннымъ достигаетъ иногда прямо поражающей величины (см. ставки bar. 5 для сообщенія между станціями Восточной и Сѣверной жел. дорогъ). Необходимо впрочемъ оговорить, что примѣненіе означенныхъ тарифовъ связано съ нѣкоторыми спеціальными условіями въ отношеніи нагрузки и выгрузки, возврата упаковки, а также по отношенію къ предметамъ исключительныхъ размѣровъ и вѣса и т. под. Затѣмъ, тарифъ между станціями Восточной и Сѣверной дорогъ и станціями дороги Западной примѣняется лишь при условіи пробѣга по каждой изъ нихъ не менѣе 50 километровъ, а въ совокупности по всѣмъ—не менѣе 150 килом. Тарифъ дорогъ государственныхъ, Орлеанской и Парижъ-Ліонъ-Средиземное море примѣняется при условіи пробѣга не менѣе 200 километровъ.

Тарифы на перевозку лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ и дровъ. Изъ всей этой обширной группы товаровъ въ нижеслѣдующихъ таблицахъ взяты для сравненія слѣдующія три наиболѣе типичныя категоріи грузовъ съ особыми для каждой изъ нихъ ставками: I—доски, брусья, а также крупныя бревна и балки, II—шпалы и менѣе крупныя бревна и балки и III—дрова и рудничныя стойки. Изъ французскихъ тарифовъ мы ограниваемся лишь тарифами дорогъ: государственныхъ и Парижъ—Ліонъ—Средиземное море.

| | Россія. | | | État Bar. 7 444 п. | У насъ дороже +, дешевле —. | | | P.-L.-M. Bar. 6 305 п. | У насъ: дороже +, дешевле —. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | I. | II. | III. | | I. | II | III. | | I. | II. | III. |
| 50 | 1,67 | 1,39 | 0,95 | 1,54 | + 0,13 | — 0,15 | — 0,59 | 1,90 | — 0,23 | — 0,51 | — 0,92 |
| 100 | 3,33 | 2,70 | 1,45 | 2,61 | + 0,72 | + 0,09 | — 1,16 | 3,22 | + 0,11 | — 0,52 | — 1,10 |
| 150 | 4,40 | 3,70 | 1,95 | 3,65 | + 0,75 | + 0,05 | — 1,70 | 4,36 | + 0,04 | — 0,66 | — 1,24 |
| 200 | 5,33 | 4,67 | 2,45 | 4,51 | + 0,82 | + 0,16 | — 2,06 | 5,50 | — 0,17 | — 0,83 | — 1,39 |
| 300 | 7,00 | 6,20 | 3,45 | 5,90 | + 1,10 | + 0,30 | — 2,45 | 7,74 | — 0,74 | — 1,54 | — 1,71 |
| 400 | 8,00 | 7,00 | 4,00 | 7,86 | + 0,14 | — 0,86 | — 3,86 | 9,70 | — 1,70 | — 2,70 | — 2,48 |
| 500 | 8,50 | 7,50 | 4,50 | 9,83 | — 1,33 | — 2,33 | — 5,33 | 11,67 | — 3,17 | — 4,17 | — 3,30 |
| 600 | 9,00 | 8,00 | 5,00 | 11,79 | — 2,79 | — 3,79 | — 6,79 | 13,51 | — 4,51 | — 5,51 | — 4,09 |

Тарифъ Сѣверной дороги нѣсколько ниже тарифовъ приведенныхъ французскихъ дорогъ, но все-таки даетъ ставки въ большинствѣ случаевъ выше нашихъ. Тарифы другихъ дорогъ вообще выше, что впрочемъ вполнѣ соотвѣтствуетъ значительно большей цѣнности лѣсныхъ грузовъ во Франціи сравнительно съ Россіею.

Тарифы на перевозку хлопчато-бумажныхъ тканей и издѣлій. Наши тарифы на мануфактурные товары отличаются сравнительно съ французскими чрезвычайной простотой: они почти всецѣло исчерпываются схемой I кл.

которая примѣняется на всѣхъ дорогахъ почти ко всѣмъ родамъ мануфактурнаго товара и ткацкихъ издѣлій, за исключеніемъ только самыхъ грубыхъ сортовъ, каковы: затрапеза, пестрядь, посконина, серпянка не фабричная и холстъ крестьянскій не фабричный. Никакихъ пониженій для болѣе значительныхъ отправокъ не предоставлено. Нѣсколько (очень мало) исключительныхъ тарифовъ установлено лишь по соображеніямъ конкурренціи съ водной перевозкой Французскіе тарифы, напротивъ того, весьма сильно варьируютъ по различнымъ родамъ мануфактурныхъ товаровъ и по различнымъ дорогамъ, а также въ зависимости отъ величины отправокъ (50, 100, 1000, 4000 и болѣе килограммовъ), и кромѣ того предоставляютъ множество табличныхъ ставокъ для отдѣльныхъ сообщеній. Вслѣдствіе этого детальное выясненіе всѣхъ различій французскихъ тарифовъ на мануфактуру отъ нашихъ потребовало бы спеціальнаго и обширнаго изслѣдованія, не соотвѣтствующаго ни плану, ни размѣрамъ настоящей работы. Ограничиваемся поэтому лишь нижеслѣдующимъ сопоставленіемъ тарифовъ на перевозку хлопчатобумажныхъ тканей и издѣлій.

| | Россія. I кл. пудъ. | Midi. 1 сер. 3,5 п. | Etat. 1 сер. 3,5 п. | Orléans, P.-L.-M. 1 сер. 3,5 п. | Est. 2 сер. 3,5 п. | Ouest. 2 сер 3,5 п. | Nord. | | Orléans. Издѣлія. 4 сер. 244 п. | P.-L.-M. Издѣлія 3 сер. 3,5 п. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Ткани 3 сер. 3,5 п. | Издѣлія 2 сер. 122 п. | | |
| 50 | 5,00 | 5,22 | 5,22 | 5,22 | 4,55 | 4,55 | 3,90 | 4,55 | 3,26 | 3,90 |
| 100 | 10,00 | 10,41 | 9,76 | 10,38 | 9,09 | 9,09 | 7,77 | 9,09 | 6,48 | 7,83 |
| 200 | 20,00 | 21,04 | 18,18 | 20,24 | 17,63 | 17,63 | 14,93 | 17,63 | 12,38 | 15,02 |
| 300 | 30,00 | 31,54 | 25,55 | 29,97 | 26,04 | 26,01 | — | — | 18,18 | 22,11 |
| 400 | 40,00 | 41,58 | 34,01 | 39,19 | 34,00 | 33,60 | — | — | 23,43 | 28,68 |
| 500 | 48,33 | 50,92 | 42,72 | 48,15 | — | 39,74 | — | — | 28,50 | 35,04 |
| 750 | 69,17 | 70,94 | 63,88 | 67,56 | — | 50,98 | — | — | 38,08 | 47,89 |
| 1000 | 88,31 | — | 84,27 | 81,93 | — | — | — | — | 44,65 | 56,72 |

Уже изъ этой таблицы можно видѣть, насколько тарифы французскихъ желѣзныхъ дорогъ на перевозку бумажныхъ тканей разнообразнѣе нашихъ тарифовъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ почти всѣ они и ниже нашихъ: только тарифъ Южной дороги даетъ ставки немного выше нашего I класса на всѣхъ разстояніяхъ, остальныя же, кромѣ État и Orléans для 50—200 в., даютъ для всѣхъ разстояній ставки ниже нашего I класса. Разницы для мелкихъ отправокъ достигаютъ 6 коп. и 11 коп. на 400 верстахъ и 7 и 31 коп. на 1000 верстъ. При отправкахъ же партіями въ 244 п. издѣлія перевозятся на Орлеанской дорогѣ на разстояніяхъ въ 1000 в. на 43 коп. съ пуда дешевле, чѣмъ у насъ. Затѣмъ разнаго рода другіе мануфактурные товары, которые у насъ таксируются по I классу, на французскихъ дорогахъ весьма часто выдѣляются изъ 1 серіи и помѣщаются въ болѣе низкія серіи; такъ напр. на дорогѣ Парижъ — Ліонъ — Средиземное море къ приведенной въ таблицѣ схемѣ 3-й серіи отнесены палатки холщевыя, ковры джутовые и др., притомъ безъ повышенія обычной нормы для мелкихъ отправокъ. У насъ эти послѣдніе предметы также таксируются по I классу.

## VIII.

### Германія.

Дѣйствующая въ Германіи система желѣзнодорожныхъ тарифовъ малой скорости гораздо ближе къ нашей, чѣмъ система французская. Единство тарифовъ различныхъ желѣзныхъ дорогъ достигнуто здѣсь не только въ отношеніи формы тарифовъ, раздѣленія ихъ на классы и условій примѣненія, но также въ значительной степени и въ отношеніи основныхъ ставокъ тарифныхъ классовъ. Но особенно сильное сходство наблюдается, какъ будетъ ниже отмѣчено болѣе подробно, въ отношеніи общаго характера задачъ и принциповъ тарифной политики у насъ и въ Германіи. Все это, конечно, въ значительной степени облегчаетъ сравнительный обзоръ нашихъ и германскихъ тарифовъ и увеличиваетъ са-

мую цѣнность сравнительнаго сопоставленія тарифныхъ ставокъ, дѣйствующихъ на русскихъ и германскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Однако, не смотря на эти черты сходства, имѣется и существенное различіе между тарифами обѣихъ странъ. Такъ, прежде всего, тарифная классификація и номенклатуры германская и русская, представляя существенное сходство въ томъ отношеніи, что какъ та, такъ и другая отличаются общимъ характеромъ примѣненія на огромномъ большинствѣ дорогъ каждой страны, по существу своему являются, напротивъ того, совершенно различными. Это различіе настолько значительно, что сравненіе цѣлыхъ тарифныхъ классовъ русскихъ и германскихъ само по себѣ можетъ имѣть для сужденія о дѣйствительной стоимости желѣзнодорожнаго транспорта у насъ и въ Германіи еще меньше значенія, чѣмъ такое же сопоставленіе тарифныхъ схемъ французскихъ и русскихъ для сужденія о стоимости желѣзнодорожной перевозки во Франціи и Россіи. Поэтому, хотя въ нижеслѣдующемъ изложеніи и дается общая характеристика внутренняго строя германскихъ тарифныхъ схемъ и размѣра ихъ ставокъ сравнительно съ русскими тарифами, какъ это было сдѣлано выше по отношенію къ французскимъ желѣзнодорожнымъ тарифамъ, но дѣйствительно точное сравненіе стоимости желѣзнодорожной перевозки у насъ и въ Германіи можетъ быть выяснено только путемъ сопоставленія отдѣльныхъ тарифовъ примѣняющихся на русскихъ и германскихъ дорогахъ къ перевозкѣ опредѣленныхъ однородныхъ грузовъ, притомъ на извѣстныхъ также хотя приблизительно однородныхъ условіяхъ. Однако условія перевозки и примѣненія тарифовъ у насъ и въ Германіи въ свою очередь представляютъ болѣе или менѣе настолько существенныя различія, что не должно быть упускаемо изъ виду при всякихъ сужденіяхъ о сравнительной высотѣ тарифовъ обѣихъ странъ.

Дѣйствующая нынѣ въ Германіи тарифная система, получившая въ свое время названіе Reformtarif'a, была установлена, какъ извѣстно, еще во второй половинѣ 70-хъ годовъ прошлаго столѣтія, именно въ февралѣ 1877 года на общей конференціи всѣхъ германскихъ желѣзныхъ дорогъ

съ согласія дорогъ Имперіи и дорогъ Пруссіи. Однако практическое осуществленіе тарифной реформы совершалось затѣмъ лишь медленно и постепенно. Въ началѣ большія затрудненія представило назначеніе максимальныхъ ставокъ для различныхъ тарифныхъ классовъ и вопросъ объ исключительныхъ тарифахъ, установленіе которыхъ было предоставлено, по постановленію Союзнаго Совѣта 14 декабря 1876 года, мѣстнымъ правительствамъ. Частныя желѣзныя дороги ходатайствовали объ однообразныхъ предѣльныхъ тарифахъ для всѣхъ компаній, но это отвергло Прусское Министерство Торговли въ согласіи съ Имперскимъ желѣзнодорожнымъ управленіемъ. Затѣмъ наступила продолжительная и трудная подготовка сначала тарифовъ внутреннихъ, а потомъ союзныхъ международныхъ, такъ что реформа была окончательно завершена только въ 1880 году [1]). Впрочемъ и послѣ 1880 года въ самую систему реформированнаго тарифа были введены нѣкоторыя довольно существенныя измѣненія и дополненія, которыя хотя и не отступали ни въ чемъ отъ основъ системы, но тѣмъ не менѣе явились значительнымъ улучшеніемъ установленной первоначально тарификаціи. Важнѣйшія изъ нихъ будутъ отмѣчены ниже.

Реформированный тарифъ представляетъ собою компромиссъ между натуральною системою тарифовъ, принимающею за основаніе для допущенія различій въ тарифахъ лишь собственныя издержки желѣзныхъ дорогъ, и системою исторической (коммерческой, называвшейся иногда также классификаціонной), основанной на распредѣленіи перевозимыхъ грузовъ на опредѣленное число классовъ въ зависимости главнымъ образомъ отъ ихъ цѣнности. Поэтому въ реформированномъ тарифѣ находимъ элементы обѣихъ системъ. Тарифы большой скорости уже изложены выше, и здѣсь мы не будемъ касаться ихъ. Что же касается перевозки грузовъ съ малой скоростью, то реформированный тарифъ установилъ для мелкихъ отправокъ всякаго рода товаровъ только

---

[1]) Ulrich, Traité général des tarifs de chemins de fer, Paris, 1890. Стр. 230.

одинъ общій тарифъ и такимъ образомъ совершенно устранилъ для перевозокъ этого рода всякое классифицированіе товаровъ по ихъ цѣнности. Для вагонныхъ перевозокъ установлены были два общихъ тарифныхъ класса также для всякаго рода грузовъ независимо отъ ихъ цѣнности: классъ $A_1$ для отправокъ не менѣе 5.000 килогр. и классъ B для отправокъ не менѣе 10.000 килогр. Затѣмъ для особо поименованныхъ грузовъ установлены были четыре спеціальныхъ класса: одинъ ($A_2$) для отправокъ этихъ грузовъ количествами въ 5.000 килогр. и три класса для отправокъ не менѣе 10.000 килогр. Къ I изъ нихъ были отнесены фабрикаты, ко II—полуобработанные продукты и къ III-ьему—сырые матеріалы и массовые товары малой цѣнности. Классъ $A_2$ примѣнялся къ перевозкѣ товаровъ спеціальныхъ классовъ въ тѣхъ случаяхъ, когда они предъявлены къ перевозкѣ въ количествахъ менѣе 10.000 килогр., но не менѣе 5.000 килогр. Кромѣ этихъ классовъ, реформированный тарифъ содержалъ особыя постановленія и спеціальныя таксы для перевозки взрывчатыхъ веществъ, предметовъ исключительно большихъ размѣровъ, предметовъ громоздкихъ, обратной тары и др.

Вскорѣ послѣ принятія реформированнаго тарифа въ его нормальные классы были введены слѣдующія измѣненія. Прежде всего Прусскими государственными желѣзными дорогами былъ возбужденъ вопросъ о томъ, что классъ $A_2$ является обременительнымъ для полувагонныхъ отправокъ товаровъ, отнесенныхъ къ спеціальному классу III и что для этихъ отправокъ онъ долженъ быть замѣненъ ставками спец. класса II. Предложеніе это, послѣ изслѣдованія его въ тарифной комиссіи, было принято общей конференціей германскихъ желѣзныхъ дорогъ. Но послѣдняя отвергла другое, возбужденное одновременно, предположеніе прусскихъ желѣзныхъ дорогъ объ установленіи особаго пониженнаго спеціальнаго класса для мелкихъ отправокъ нѣкоторыхъ товаровъ. Тогда Прусскія государственныя желѣзныя дороги ввели у себя этотъ тарифъ въ формѣ исключительнаго тарифа для своихъ мѣстныхъ сообщеній, и большая часть

германскихъ желѣзныхъ дорогъ послѣдовали этому примѣру. Обѣ эти мѣры, которыми были дополнены по иниціативѣ Пруссіи нормальные классы реформированнаго тарифа, дали по разсчету за перевозки того времени въ общей суммѣ пониженіе стоимости провоза на 2.700.000 марокъ ежегодно [1]).

Затѣмъ въ реформированный тарифъ были введены многочисленныя и важныя измѣненія въ области товарной классификаціи. Обсужденіе разнообразныхъ предложеній и ходатайствъ о перемѣщеніи товаровъ изъ одного тарифнаго класса въ другой, болѣе низкій, составляетъ, какъ свидѣтельствуетъ указанное въ примѣчаніи правительственное сообщеніе о развитіи товарныхъ тарифовъ прусско-гессенскихъ желѣзныхъ дорогъ, главную дѣятельность постоянной тарифной комиссіи. Съ теченіемъ времени классификація 1877 года значительно видоизмѣнилась. Въ нее было включено большое число новыхъ предметовъ, многіе же другіе были перемѣщены изъ высшихъ въ низшіе классы. Въ 1878 г. спеціальные тарифы обнимали только 160 позицій, а въ 1904 г. 364 позиціи, что указываетъ на перемѣщеніе товаровъ внизъ (т. е. изъ общаго повагоннаго тарифнаго класса, который по самому существу своему, какъ общій, не содержитъ особыхъ наименованій товаровъ въ спеціальные) и слѣдовательно пониженіе тарифовъ. Допущенныя вслѣдствіе этого пониженія составили: при перемѣщеніи изъ общаго повагоннаго класса В въ спец. тарифъ I—25%, во II—42% и въ III до 63%, при перемѣщеніи изъ спец. тарифа I во II классъ 22%, изъ I въ III до 51% и изъ II въ III-ій отъ 26 до 37%. Кромѣ этого рода пониженія провозныхъ платъ путемъ перемѣщенія товаровъ изъ одного класса въ другой, были допущены и пониженія нѣкоторыхъ ставокъ, принятыхъ первоначально. Такъ, съ 1 апрѣля 1897 года болѣе низкіе экспедиціонные сборы восточныхъ

---

[1]) См. Archiv für Eisenbahnwesen, 1905, Heft I: «Die Entwicklung der Gütertarife der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen» (Nach dem Deutschen Reichsanzeiger und Kgl. preussischen Staatsanzeiger vom 30. November 1904). Стр. 91, 92. Также Ulrich назв. соч. стр. 254.

желѣзнодорожныхъ округовъ были распространены на всѣ государственныя дороги, что дало пониженіе выручки на 3.000.000 марокъ ежегодно. Еще болѣе важное измѣненіе единичныхъ ставокъ было произведено въ общемъ тарифѣ для мелкихъ отправокъ, измѣнившее самый строй этого тарифа. Дѣло въ томъ, что первоначально реформированный тарифъ былъ построенъ почти всецѣло на системѣ однообразныхъ единичныхъ ставокъ съ тонны и километра для всѣхъ разстояній перевозки, и только въ спеціальномъ классѣ III-ьемъ начальная ставка въ 2.6 пф. съ т. и кил. ($^1/_{47.2}$ съ п. и в.) понижалась до 2 пф. ($^1/_{55.9}$ к. съ п. и в.) для разстояній свыше 100 километровъ. Съ 1 октября 1898 года диференцированіе единичныхъ тарифныхъ ставокъ съ увеличеніемъ протяженія перевозки было введено и въ общій тарифъ для мелкихъ отправокъ, представлявшій до этого однообразную ставку въ 11 пфениговъ съ тонны и километра ($^1/_{11.2}$ коп. съ п. и в.). Въ настоящее время эта ставка начинаетъ понижаться уже на разстояніи въ 50 кил. и постепенно переходитъ на разстояніи въ 500 кил. въ конечную ставку наращиванія въ 6 пф. съ т. и к. ($^1/_{20.5}$ коп. съ п. и в.). Это пониженіе въ свою очередь уменьшило выручку желѣзныхъ дорогъ на 11.000.000 марокъ въ годъ.

Наконецъ, нельзя особо не отмѣтить весьма важнаго для развитія тарифнаго дѣла и облегченія желѣзнодорожныхъ перевозокъ нововведенія, которое было сдѣлано въ Пруссіи тотчасъ послѣ принятія въ государственное управленіе первыхъ выкупленныхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Нововведеніе это заключалось въ томъ, что на всѣхъ государственныхъ желѣзныхъ дорогахъ были установлены прямые тарифы и прямая отправка грузовъ между всѣми станціями государственной желѣзнодорожной сѣти. Это обстоятельство заслуживаетъ особеннаго вниманія въ виду того, что и наша тарифная реформа, произведенная въ первой половинѣ 90-хъ годовъ, привела къ установленію тарифовъ прямыхъ сообщеній между станціями всей нашей рельсовой сѣти, притомъ не только казенныхъ, но и частныхъ жел. дорогъ.

Такимъ образомъ въ настоящее время германскій нор-

мальный тарифъ малой скорости состоитъ изъ слѣдующихъ схемъ и ставокъ:

А. *Для мелкихъ отправокъ.*

1) Общій тарифъ: 11 пф. съ тонны и километра ($^1/_{11.2}$ к. съ пуда и версты) съ постепеннымъ пониженіемъ до 6 пф. ($^1/_{20.5}$ к.) на разстояніи свыше 469 верстъ.

2) Спеціальный тарифъ: 8 пф. съ т. и к. ($^1/_{15.4}$ к. съ п. и в.) до 680 в., а свыше по 6 пф. ($^1/_{20.5}$ к.).

Б. *Для повагонныхъ отправокъ.*

1) Общій тарифъ: а) классъ $A_1$ для отправокъ не менѣе 5000 килогр. (305 п.): 6,7 пф. съ тонны и километра ($^1/_{18.4}$ к. съ п. и в.) на всѣхъ разстояніяхъ;

б) классъ В для отправокъ не менѣе 10000 килогр. (610 п.): 6 пф. съ тонны и километра ($^1/_{20.5}$ к. съ п. и в.) на всѣхъ разстояніяхъ.

2) Спеціальные тарифы: а) классъ $A_2$ для отправокъ не менѣе 5000 килогр. (305 п.): 5 пф. съ т. и кил. ($^1/_{24.6}$ к. съ п. и в.) на всѣхъ разстояніяхъ;

б) классъ I для отправокъ не менѣе 10.000 кил. (610 п.): 4,5 пф. съ т. и кил. ($^1/_{27.3}$ к. съ п. и в.) на всѣхъ разстояніяхъ;

в) классъ II для отправокъ не менѣе 10.000 кил. (610 п.): 3,5 пф. съ т. и кил. ($^1/_{35.1}$ к. съ п. и в.) на всѣхъ разстояніяхъ;

г) классъ III для отправокъ не менѣе 10.000 кил. (610 п.): 2,6 пф. ($^1/_{47.3}$ к. съ п. и в.) до 94 в., а свыше 94 в. по 2,2 пф.) ($^1/_{55.9}$ к. съ п. и в.).

По тарифамъ для мелкихъ отправокъ перевозятся товары, предъявленные отправителемъ къ перевозкѣ не какъ вагонные грузы. Однако плата по всякаго рода отправкамъ взимается на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ не менѣе какъ за 20 кил. (1 п. 9 ф.), причемъ въ частности по мелкимъ отправкамъ малой скорости плата по одной накладной не можетъ быть менѣе 30 пф. По ставкамъ повагонныхъ тарифовъ перевозятся тѣ товары, которые отправитель предъявляетъ по одной накладной для одного вагона какъ вагон-

ный грузъ. При этомъ въ основаніе разсчета платъ по ставкамъ повагонныхъ тарифовъ I, II, III классовъ принимается вѣсъ въ 10.000 кил. на каждый вагонъ, хотя бы дѣйствительный вѣсъ погруженнаго товара и былъ менѣе. Классъ $A_1$ является дополнительнымъ классомъ къ классу B общаго тарифа, классъ $A_2$ служитъ такимъ же дополненіемъ къ спеціальнымъ классамъ I и II, а спец. классъ II служитъ дополнительнымъ классомъ для спец. класса III. Эти дополнительные классы служатъ для разсчета платъ за перевозки тѣхъ же товаровъ, которые таксируются по основнымъ классамъ, въ тѣхъ случаяхъ, въ которыхъ вѣсъ предъявленныхъ партій товара достигаетъ лишь 5000 кил. Впрочемъ, для разсчета платъ принимается въ основаніе вѣсъ въ 5000 кил. на вагонъ даже и въ томъ случаѣ, если дѣйствительный вѣсъ ниже [1]).

Какъ можно видѣть изъ этихъ постановленій германскаго тарифа, на германскихъ дорогахъ принята приблизительно та же норма минимальнаго количества груза для мелкихъ отправокъ, что и у насъ, а именно 1 п. 9 ф., у насъ же ровно 1 пудъ. Различіе это впрочемъ конпенсируется тѣмъ, что при опредѣленіи итога провозной платы вѣсъ груза округляется у насъ до полныхъ пудовъ, считая всякую часть пуда, сверхъ цѣлаго числа пудовъ, за одинъ пудъ, въ Германіи же такое огругленіе производится лишь до 10 кил. (около 24 ф.). Что касается примѣненія повагонныхъ тарифовъ, то наша норма повагонной нагрузки въ 900 пуд. значительно выше принятой на германскихъ дорогахъ— 610 пуд. [2]). Принципъ же разсчета платъ по повагоннымъ тарифамъ у насъ тотъ же, что и въ Германіи: плата разсчитывается по полной установленной нормѣ повагонной нагрузки, хотя бы дѣйствительный вѣсъ товара погруженнаго въ 1 вагонъ и былъ ниже [3]). Особыхъ пониженныхъ тари-

[1]) Съ допущеніемъ пониженныхъ нормъ лишь въ видѣ исключенія.

[2]) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung B. 1908. §§ 1, 5, 7, 8 и 9.

[3]) Общій тарифъ на перевозку грузовъ по русскимъ жел. дорогамъ. Часть 1, §§ 19 и 20.

фовъ для различныхъ партій товара въ количествахъ менѣе повагонныхъ нормъ, напр. для 100, 1000 или 2000 килогр., которые нерѣдки во французской системѣ тарификаціи, германскій тарифъ, равно какъ и нашъ, не знаютъ. Однако при этой одинаковости въ условіяхъ примѣненія повагонныхъ тарифовъ у насъ и въ Германіи въ отношеніи вѣса предъявленныхъ къ перевозкѣ отправокъ, замѣчается весьма существенное различіе въ требованіяхъ въ отношеніи состава этихъ отправокъ. Тогда какъ у насъ на основаніи § 20 I ч. Общаго тарифа для примѣненія повагоннаго тарифа требуется перевозка „въ одномъ вагонѣ и по одной накладной груза одного наименованія“, по § 10 германскаго тарифа, "вагонные грузы (Wagenladungen) могутъ быть составляемы изъ разнородныхъ товаровъ, даже различныхъ основныхъ классовъ“, поскольку этому не препятствуютъ постановленія Verkehrsordung'a. Вслѣдствіе этого у насъ повагонные тарифы примѣняются къ такъ назыв. сборнымъ (совмѣстнымъ) отправкамъ, т. е. къ перевозкамъ въ одномъ вагонѣ и по одной накладной грузовъ разныхъ наименованій, лишь въ тѣхъ случаяхъ, которые особо предусмотрѣны въ классификаціи общаго тарифа или въ исключительныхъ тарифахъ. По общему же правилу (п. IV того же § 20) итоги провозной платы за такія отправки опредѣляются по суммѣ платъ, исчисленныхъ по соотвѣтствующимъ попуднымъ тарифамъ по каждому наименованію отдѣльно за дѣйствительный вѣсъ каждаго изъ нихъ. Въ Германіи, напротивъ того, пониженные повагонные тарифы примѣняются къ сборнымъ отправкамъ всякаго рода грузовъ, независимо отъ ихъ природы и цѣнности, съ тѣмъ только ограниченіемъ, которое впрочемъ принято и у насъ, что плата за смѣшанныя отправки изъ грузовъ различныхъ тарифныхъ классовъ разсчитывается по наивысшему изъ повагонныхъ классовъ, къ которому относится часть отправки. Это правило германскаго тарифа относительно разсчета платъ за сборныя отправки является въ сущности лишь дальнѣйшимъ выраженіемъ и развитіемъ того принципа германской системы тарификаціи, въ силу котораго она установила особыя схемы

общихъ тарифовъ для мелкихъ и для повагонныхъ отправокъ вообще, не для какихъ-либо опредѣленныхъ наименованій товаровъ, но для всякаго рода грузовъ, независимо отъ ихъ природы и цѣнности. Эти общіе тарифы малой скорости, вмѣстѣ съ упомянутыми выше соотвѣтственными тарифами большой скорости, составляютъ совершенно спеціальную особенность дѣйствующей германской тарифной системы, не встрѣчающуюся въ тарифныхъ системахъ другихъ странъ. Они являются остаткомъ прежней такъ называемой натуральной системы, введенной впервые въ Нассау на государственныхъ жел. дорогахъ, примѣненной съ 1870 г. въ болѣе широкихъ размѣрахъ на дорогахъ Эльзаса и Лотарингіи послѣ занятія этихъ провинцій нѣмецкими войсками и затѣмъ получившей значительное распространеніе на другихъ дорогахъ Германіи [1]). Сущность этой системы, стремившейся построить всѣ тарифы единственно на основаніи собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ, заключается въ томъ, что она устанавливала тарифы собственно не на перевозку товаровъ различныхъ классовъ по ихъ способности выдерживать тѣ или иные расходы перевозки, но на исполненіе желѣзными дорогами различныхъ категорій транспортныхъ услугъ по собственнымъ издержкамъ дорогъ въ зависимости отъ скорости перевозки, рода подвижного состава и величины предъявляемыхъ къ отправкѣ партій товаровъ. Поэтому по идеѣ натуральной системы тарифы даютъ платы собственно за пользованіе передвигаемыхъ по рельсамъ вагономъ въ размѣрѣ полной нормы его нагрузки или нѣкоторой части ея, но не платы за перевозку опредѣленныхъ товаровъ въ зависимости отъ ихъ рода, цѣнности, условій производства, торговли, потребленія и проч.

Въ реформированномъ тарифѣ, который въ сущности явился компромисомъ между натуральной и классификаціон-

---

[1]) Burmeister, Geschichtliche Entwicklung des Gütertarifwesens der Eisenbahnen Deutschlands 1899. Стр. 9—10. F. Ulrich, цит. сочиненіе стр. 213 и слѣд. Также мою книгу «Теорія желѣзнодорожныхъ тарифовъ». 1901. Стр. 237 и слѣд.

ной системами, указанный основной принципъ натуральной системы и выразился въ установленіи общихъ тарифовъ для мелкихъ и для повагонныхъ отправокъ съ примѣненіемъ послѣднихъ къ сборнымъ отправкамъ всякаго рода товаровъ, лишь бы только общій ихъ вѣсъ въ суммѣ достигалъ установленной повагонной или полувагонной нормы нагрузки въ одинъ вагонъ. Первоначально эти общіе тарифы были установлены по однообразнымъ ставкамъ съ тонны и километра для всѣхъ разстояній перевозки: по 11 пф. для мелкихъ отправокъ и по 6.7 и 6 пф. для отправокъ вагонныхъ. Вслѣдствіе этого разница въ итогахъ провозныхъ платъ съ увеличеніемъ разстоянія перевозки непрерывно возростала. Съ 1898 г., какъ упомянуто выше, въ общій тарифъ для мелкихъ отправокъ введено диференцированіе ставокъ въ зависимости отъ протяженія перевозки съ такимъ разсчетомъ, что разница въ итогахъ провозныхъ платъ по обоимъ тарифамъ, достигающая на разстояніи около 500 в. 11.59 коп. съ пуда, затѣмъ на дальнѣйшихъ разстояніяхъ остается безъ измѣненія. Эта значительная разница въ пользу повагонныхъ отправокъ вмѣстѣ съ изложенными выше условіями примѣненія повагонныхъ тарифовъ приводитъ къ двоякаго рода послѣдствіямъ. Такъ какъ не только публика, но даже и торговля и промышленность сравнительно лишь рѣдко имѣютъ надобность въ отправкѣ такихъ количествъ высокоцѣнныхъ товаровъ, подлежащихъ таксированію по общимъ тарифамъ, которые были бы достаточны для полной нагрузки вагона, то образовался цѣлый классъ спеціальныхъ посредниковъ, которые принимаютъ мелкія отправки отъ грузохозяевъ и группируютъ изъ нихъ вагонные грузы. Достигается это, конечно, тѣмъ, что часть разницы между тарифами повагонными и для мелкихъ отправокъ группировщики уступаютъ грузохозяевамъ. Какъ видно изъ данныхъ, приведенныхъ Кольсономъ [1]), только $^1/_3$ до $^1/_4$ всего пониженія провозныхъ платъ, которое предоставлено повагонными тарифами, дѣйствительно поступаетъ въ пользу

[1]) C. Colson. Transports et tarifs. Paris. 1809 Стр. 760.

публики, а $^2/_3$—$^3/_4$ теряются желѣзными дорогами въ пользу посредниковъ. Желѣзныя дороги, конечно, получаютъ выгоду отъ того, что подвижной составъ лучше утилизируется: такъ въ 1876 г. до введенія въ дѣйствіе реформированнаго тарифа въ общей суммѣ желѣзнодорожныхъ перевозокъ мелкія отправки составляли 10%, а отправки въ 5 тоннъ 30%, въ настоящее же время первыя составляютъ только 4%, а вторыя только 5%. Всѣ остальныя перевозки на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ производятся полными вагонами. Конечно, этотъ результатъ слѣдуетъ признать весьма благопріятнымъ съ точки зренія общихъ интересовъ народнаго хозяйства, такъ какъ онъ означаетъ, что 95% всего желѣзнодорожнаго транспорта производится въ отношеніи утилизаціи подвижного состава въ условіяхъ, требующихъ затраты меньшихъ издержекъ, чѣмъ тѣ, которыя требуются при слабой нагрузкѣ вагоновъ. Но нельзя при этомъ не отмѣтить, что достиженіе этого результата не только обусловливается слишкомъ большими тарифными уступками со стороны желѣзныхъ дорогъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ и сопровождается множествомъ непроизводительныхъ и ненужныхъ по существу дѣла операцій по пріему грузовъ комиссіонерами отъ публики, по ихъ храненію, составленію документовъ, затѣмъ распредѣленію ихъ между покупателями въ пунктѣ назначенія грузовъ и т. под. Вся процедура составленія вагонныхъ партій изъ совершенно разнородныхъ товаровъ всегда можетъ быть произведена и дѣйствительно производится самими желѣзными дорогами съ меньшими исдержками, чѣмъ посторонними желѣзной дорогѣ комиссіонерами и экспедиторскими предпріятіями [1]). Вообще указанный слишкомъ большой размѣръ пониженія повагоннаго тарифа противъ мелкихъ отправокъ, а также примѣненіе повагоннаго тарифа къ сборнымъ отправкамъ всякаго рода грузовъ, независимо отъ ихъ наименованія, составляютъ общепризнаный недостатокъ германской тарифной системы

[1]) Комиссіонеры - группировщики Берлина даже организовались въ особый синдикатъ.

Введеніе съ 1898 года диференцированія ставокъ въ общій тарифъ для мелкихъ отправокъ и имѣло отчасти цѣлью оказать нѣкоторое противодѣйствіе чрезмѣрному развитію посредничества по группировкѣ вагонныхъ грузовъ, но допущенное сокращеніе разницы между этимъ тарифомъ и повагоннымъ, въ особенности при сохраненіи прежнихъ условій примѣненія послѣдняго, оказалось слишкомъ недостаточнымъ для достиженія этой цѣли. Въ настоящее время мелкія партіи товара сдаются желѣзнымъ дорогамъ непосредственно только для перевозки на короткихъ разстояніяхъ, приблизительно не болѣе 150 — 160 верстъ, на которыхъ разница въ пользу повагонныхъ отправокъ, составляющая всего 3 — $3^1/_2$ коп. на 1 пудъ, оказывается по своему абсолютному размѣру недостаточной, чтобы покрыть расходы комиссіонеровъ и вмѣстѣ съ тѣмъ побудить публику обращаться къ ихъ услугамъ.

Другое неблагопріятное послѣдствіе указанной особенности германской тарифной системы съ ея общимъ тарифомъ для всякаго рода оконченныхъ готовыхъ товаровъ заключается въ слѣдующемъ. Повагонный тарифъ B, по которому собственно и производится перевозка почти всѣхъ мелкихъ отправокъ, оказалось возможнымъ примѣнить къ неопредѣленной совокупности всякихъ вообще товаровъ, несомнѣнно, потому, что для него избрана была приблизительно средняя ставка между дѣйствовавшими прежде высшимъ и низшимъ классами исторической системы тарифовъ. Эта ставка въ $^1/_{20.5}$ коп. съ пуда и версты занимаетъ именно почти среднее мѣсто между начальными ставками 1-ой серіи общаго тарифа ($^1/_{9.6}$ к.) съ одной стороны и наиболѣе низкихъ спеціальныхъ тарифовъ ($^1/_{38.5}$ к.) французскихъ дорогъ съ другой; по отношенію къ 10-ти нормальнымъ классамъ нашего общаго тарифа сказанная ставка также помѣщается между начальными ставками IV и V классовъ ($^1/_{18}$ и $^1/_{24}$ коп.), хотя благодаря допущенному у насъ диференцированію итоги платъ по IV классу ниже нѣмецкаго повагоннаго класса B лишь на разстояніяхъ до 100 верстъ, но провозныя платы по III классу оказываются выше уже на всѣхъ протяженіяхъ

перевозки, имѣющихъ мѣсто на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Такимъ образомъ, для установленія разсматриваемаго общаго для всякихъ товаровъ повагоннаго тарифа пришлось понизить прежнія ставки для цѣнныхъ грузовъ и поднять ставки для многихъ болѣе дешевыхъ грузовъ. Пониженіе ставокъ для первыхъ, хотя само по себѣ и довольно значительное, не могло однако по своей величинѣ сравнительно съ цѣнностью этихъ грузовъ вызвать сколько-нибудь соотвѣтственнаго развитія ихъ перевозокъ и потому являлось простой потерей части желѣзнодорожной выручки. Повышеніе же ставокъ для болѣе дешевыхъ грузовъ, навѣрное, во многихъ случаяхъ останавливало перевозки и также приводило въ итогѣ къ уменьшенію выручки. Если такія послѣдствія германской унификаціи тарифовъ фактически въ концѣ концовъ и не выразились отрицательными результатами для доходности сѣти, то это объясняется главнымъ образомъ огромнымъ подъемомъ германской промышленности и торговли, имѣвшими мѣсто въ послѣдней четверти XIX вѣка и сопровождавшимися огромнымъ ростомъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ. Такимъ образомъ, благодаря значительнымъ пониженіямъ въ формѣ общаго повагоннаго тарифа, достигается на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ лучшая утилизація подвижного состава лишь путемъ чисто механическаго процесса совмѣстной погрузки разныхъ товаровъ въ одинъ вагонъ, т. е. происходитъ улучшеніе утилизаціи только подвижного состава въ смыслѣ возможности совершать данную сумму уже существующихъ на желѣзныхъ дорогахъ перевозокъ въ меньшемъ количествѣ вагоновъ, но не вызывается дальнѣйшее развитіе желѣзнодорожнаго движенія и не достигается лучшая утилизація всего желѣзнодорожнаго аппарата, со всею совокупностью его сооруженій, оборудованій, его механической и живой рабочей силы.

Въ системѣ нашего общаго тарифа нѣтъ ничего аналогичнаго разсмотрѣннымъ общимъ тарифамъ для мелкихъ и повагонныхъ отправокъ. Нашъ общій тарифъ всецѣло построенъ по классификаціонной системѣ, вслѣдствіе чего всѣ наши нормальные тарифные классы, равно какъ и диферен-

ціалы имѣютъ совершенно опредѣленное содержаніе и относятся только къ опредѣленнымъ, отнесеннымъ къ каждому изъ нихъ товарамъ. Поэтому сравненіе германскихъ общихъ тарифовъ съ какими-либо нашими отдѣльными тарифными схемами можетъ дать извѣстное понятіе лишь о внутреннемъ строѣ тѣхъ и другихъ, но отнюдь не о сравнительной стоимости перевозки тѣхъ или иныхъ категорій товаровъ у насъ и въ Германіи. Для этого необходимо уже сопоставить непосредственно ставки на отдѣльныя наименованія товаровъ, что и будетъ сдѣлано ниже въ виду того довольно существеннаго значенія, которое имѣютъ упомянутые общіе германскіе тарифы въ общей совокупности перевозокъ на нѣмецкихъ дорогахъ, если и не по вѣсу перевозимыхъ грузовъ, то по той выручкѣ, которую дороги получаютъ по этимъ тарифамъ. Такъ въ 1906 году на германскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогахъ изъ общей суммы дохода отъ коммерческаго товарнаго движенія въ 1.611 милл. марокъ выручено отъ перевозокъ по общимъ тарифамъ повагонному и для мелкихъ отправокъ 293.4 милл. марокъ или 18.2% [1]).

Прежде однако, чѣмъ перейти къ разсмотрѣнію внутренняго строя германскихъ схемъ и размѣра ихъ ставокъ сравнительно съ нашими тарифами, закончимъ начатую общую характеристику германской тарифной системы. Какъ видно изъ приведенной выше таблицы, дающей всю совокупность классовъ нормальнаго тарифа германскихъ желѣзныхъ дорогъ, оказалось необходимымъ сразу же установить одинъ спеціальный тарифъ для мелкихъ отправокъ особо поименованныхъ грузовъ и три спеціальныхъ класса для повагонныхъ перевозокъ также цѣлаго ряда грузовъ, для которыхъ общіе тарифы были бы совершенно непосильны Спеціальный тарифъ для мелкихъ отправокъ содержитъ 31 позицію съ весьма многими отдѣльными наименованіями въ нѣкоторыхъ изъ нихъ. Повагонные же спеціальные классы обнимаютъ еще гораздо большее число отдѣльныхъ товаровъ; такъ въ

[1]) Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands B. XXVII. 1906. Tabelle 19.

I и II классахъ содержится примѣрно по 100 позицій, а въ Ш-ьемъ 225, причемъ многія изъ этихъ позицій въ свою очередь обнимаютъ цѣлые десятки отдѣльныхъ товарныхъ наименованій.

Такимъ образомъ получается цѣлая обширная товарная номенклатура и классификація, которая, правда, по числу наименованій и тарифныхъ классовъ уступаетъ нашей и французской тарифнымъ системамъ, но тѣмъ не менѣе въ значительнѣйшей части придаетъ реформированному Германскому тарифу общій характеръ классификаціонныхъ системъ, основывающихъ различія тарифныхъ ставокъ не на различіи въ собственныхъ издержкахъ желѣзныхъ дорогъ въ зависимости только отъ скорости перевозки, величины отправокъ и рода подвижного состава, но на основаніи различій въ природѣ и цѣнности перевозимыхъ товаровъ, а также въ условіяхъ перевозки и особенностяхъ отдѣльныхъ сообщеній.

Но главная масса товарныхъ перевозокъ на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ совершается даже не по спеціальнымъ классамъ нормальнаго тарифа, но по различнаго рода исключительнымъ тарифамъ, которые оказалось необходимымъ не только принять послѣ тарифной реформы изъ прежнихъ тарифовъ, но и вновь установить послѣ 1880 года. Такъ, по статистическимъ даннымъ за 1906 годъ изъ общей суммы перевозокъ по германскимъ государственнымъ желѣзнымъ дорогамъ въ 47.203 милл. тонно-килом. приходится на перевозки по спеціальнымъ классамъ нормальнаго тарифа 11.932 милл. тон.-кил. или 25%, по исключительнымъ же тарифамъ сдѣлано 26 604 милл. тонно-килом. или 56%[1]). Любопытны общіе мотивы установленія исключительныхъ тарифовъ, которые приводятся въ цитированномъ выше официальномъ сообщеніи о развитіи товарныхъ тарифовъ на прусско-гессенскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Рядомъ

[1]) На прусскихъ и гессенскихъ государственныхъ дорогахъ перевозки по исключительнымъ тарифамъ составили въ общей суммѣ ихъ товарныхъ перевозокъ 64%.

съ установленіемъ въ 1880 году нормальнаго тарифа по объединеннымъ ставкамъ, читаемъ въ этомъ сообщеніи [1]), должны были, въ видахъ бережнаго отношенія къ сложившимся интересамъ и условіямъ хозяйственнаго значенія удержать исключительные тарифы или даже ввести ихъ вновь. При этомъ управленіе стремилось къ тому, чтобы устранять несправедливые, ненужные или вредные для общихъ интересовъ особенные тарифы (Sondertarife) и устанавливать новые исключительные тарифы (Ausnahmetarife) только въ тѣхъ случаяхъ, въ которыхъ публичные интересы дѣйствительно требовали исключенія изъ нормальнаго порядка составленія тарифовъ. Руководящими задачами при этомъ были: 1) содѣйствіе внутреннему промышленному и сельскохозяйственному производству посредствомъ облегченія подвоза необходимыхъ сырыхъ и вспомогательныхъ матеріаловъ; 2) содѣйствіе сбыту туземныхъ продуктовъ противъ иностранной конкурренціи, именно путемъ облегченія вывоза; 3) поддержаніе торговли германскихъ торговыхъ центровъ, въ особенности германскихъ портовъ, противъ конкурренціи чужеземныхъ пунктовъ; 4) поддержаніе туземныхъ путей и средствъ сообщенія, въ частности государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, противъ конкурренціи иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ и водныхъ путей сообщенія.

По исключительнымъ тарифамъ перевозятся въ особенности массовые грузы. Это легко объясняется именно тѣмъ, что самыя существенныя тарифныя неравенства прежняго времени имѣли мѣсто именно въ области перевозокъ массовыхъ малоцѣнныхъ грузовъ, каковы каменноугольные, камень, земля и т. п., для которыхъ высота фрахта по отношенію къ потребительной цѣнности имѣетъ въ высшей степени важное значеніе, и по отношенію къ которымъ поэтому требовалось при пересмотрѣ старыхъ тарифовъ соблюденіе особенной заботливости и бережнаго вниманія къ существующимъ отношеніямъ. Поэтому ограниченіе нормальнаго тарифа тремя спеціальными классами въ томъ видѣ, какъ онѣ были

[1]) Archiv für Eisenbahnwesen, 1905, Heft 1, стр. 86.

предписаны Союзнымъ Совѣтомъ при утвержденіи нормальнаго тарифа, вынудило съ теченіемъ времени къ тому, чтобы удовлетворить потребность въ дальнѣйшемъ пониженіи фрахта на малоцѣнные грузы посредствомъ введенія новыхъ исключительныхъ тарифовъ съ болѣе низкими ставками, чѣмъ ставки самаго низкаго нормальнаго класса. Но подобно тому, какъ уже при переходѣ къ новому порядку вообще управленіе стремилось устранять неравенства прежняго времени посредствомъ урегулированія тарифовъ, по общему правилу сопровождавшагося пониженіемъ провозныхъ платъ, въ предѣлахъ крупныхъ хозяйственныхъ областей, такъ и при установленіи новыхъ исключительныхъ тарифовъ оно стремилось къ тому, чтобы выгоды этихъ тарифовъ распространить по возможности равномѣрно на заинтересованныя отрасли хозяйства. Съ этою цѣлью большая часть исключительныхъ тарифовъ устанавливалилась по одинаковымъ единичнымъ ставкамъ или для всей сѣти государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, или хотя бы для болѣе значительныхъ однородныхъ хозяйственныхъ округовъ, или даже для однородныхъ перевозокъ одной и той же отрасли индустріи въ различныхъ областяхъ страны.

Къ числу первыхъ относится такъ называемый сырьевой тарифъ (Rohstofftarif), который введенъ въ дѣйствіе въ 1890 г. для цѣлаго ряда сельскохозяйственныхъ и вспомогательныхъ матеріаловъ и распространенъ въ 1897 году на топливо [1]), тарифъ на калій (удобрительныя вещества калійной промышленности, посредствомъ котораго было облег-

[1]) По поводу этого распространенія сырьевого тарифа на топливо, цитируемое офиціальное сообщеніе приводитъ мнѣніе старѣйшинъ берлинскаго купечества о томъ, что наступившее съ принятіемъ этой мѣры удешевленіе стоимости перевозки имѣло особенно важное значеніе для берлинскаго округа съ его высокоразвитою индустріею и его крупнымъ потребленіемъ каменнаго угля, кокса и бураго угля, потому что здѣсь уголь получается на очень большихъ разстояніяхъ и поэтому высота тарифа очень существеннымъ образомъ опредѣляетъ издержки производства въ промышленности. Пониженіе стоимости провоза составило, напримѣръ, изъ Верхней Силезіи до Берлина 10—12 марокъ на двойной вагонъ, т. е., примѣрно, около 1/2 коп. на 1 пудъ.

чено, а частью впервые сдѣлано возможнымъ полученіе каліевой соли съ мѣстъ ея добычи внутри страны въ отдаленныя провинціи, тарифъ на удобрительную известь, тарифъ на желѣзную руду, тарифъ на строительные дорожные матеріалы. Исключительные тарифы этого рода отличаются отъ нормальныхъ тарифовъ по формѣ, по существу же они имѣютъ, какъ и послѣдніе, общее значеніе и не нарушаютъ возможно большей равномѣрности, къ которой стремилось желѣзнодорожное управленіе. Многочисленные исключительные тарифы на вывозъ туземныхъ продуктовъ, какъ хлѣбъ, спиртъ, крахмалъ, предметы желѣзной индустріи, прямые тарифы въ Левантъ и Восточную Африку также имѣютъ общій характеръ и при наличности одинаковыхъ условій равномѣрно служатъ всѣмъ заинтересованнымъ хозяйственнымъ кругамъ. Однако, на ряду съ этими тарифами государственное желѣзнодорожное управленіе не могло, конечно, обойтись и безъ установленія особенныхъ тарифовъ (Sondertarifen) для отдѣльныхъ хозяйственныхъ областей съ однородными экономическими условіями, особенно для противодѣйствія иностранной конкуренціи въ германскихъ прибрежныхъ областяхъ или въ важныхъ пунктахъ сбыта внутри страны или заграницей [1]), или для поддержанія бѣдныхъ областей страны, какъ Siegerland. Но при этомъ всегда строго соблю-

[1]) По поводу мѣръ этого рода официальное сообщеніе приводитъ выраженное въ ландтагѣ мнѣніе гр. К а н и ц а, который въ результатахъ, достигнутыхъ этими тарифными пониженіями для туземной каменноугольной и желѣзодѣлательной промышленности, усматривалъ оправданіе огосударствленія жел. дорогъ. „Частныя желѣзнодорожныя общества никогда не могли дѣйствовать въ этомъ направленіи такъ систематически и приносить такія жертвы. Если пересмотрѣть перечень исключительныхъ тарифовъ, то почти въ каждой отрасли отечественной промышленности можно видѣть дѣятельность заботливой попечительной руки желѣзнодорожнаго министра; онъ постоянно заботится о томъ, чтобы поддержать отечественную индустрію противъ иностранной конкуренціи, открыть ей заграницею новые рынки сбыта, помочь ей удержать за собою разъ завоеванныя области сбыта. Выгода, полученная страною благодаря этому, не можетъ быть выражена въ цифрахъ даже многими милліонами“ (стр. 95).

далось, чтобы новые исключительные тарифы были допускаемы только при наличности публичной потребности въ нихъ торговли и промышленности. Оцѣнка затрогиваемыхъ при разсмотрѣніи вопросовъ этого рода экономическихъ интересовъ, часто противоположныхъ другъ другу, задача очень трудная, для разрѣшенія которой оказалась чрезвычайно полезной компетентная помощь желѣзнодорожныхъ совѣщательныхъ присутствій (Eisenbahnbeiräthe). Обширные протоколы центральнаго желѣзнодорожнаго совѣта (Landeseisenbahnraths) свидѣтельствуютъ объ этомъ и въ настоящее время. Если ходатайства о тарифныхъ пониженіяхъ или о предоставленіи исключительныхъ тарифовъ не были уважаемы, то это обыкновенно обусловливалось отсутствіемъ общей потребности въ нихъ или наличностью болѣе важнаго интереса другихъ хозяйственныхъ круговъ, возражавшихъ противъ такихъ мѣръ. Финансовыя соображенія имѣли вліяніе на управленіе лишь въ рѣдкихъ случаяхъ [1]). За послѣдніе 5—6 лѣтъ не извѣстно ни одного случая отклоненія по фискальнымъ соображеніямъ такого пониженія, за которое ходатайствовалъ центральный желѣзнодорожный совѣтъ. Съ другой стороны, правительство во многихъ случаяхъ слѣдовало мнѣнію меньшинства и предоставляло пониженія провозныхъ платъ, не смотря на финансовый ущербъ, если таковыя пониженія по его мнѣнію соотвѣтствовали общему экономическому интересу". Такъ напр., въ 1888 г. пониженъ тарифъ на провозъ каменнаго угля въ Гамбургъ, въ 1895 г. болѣе дешевые тарифы на перевозку скота въ восточныхъ областяхъ распространены на всю страну и т. под.

Мы позволили себѣ привести эту обширную выписку изъ официальнаго сообщенія о развитіи товарныхъ тарифовъ на прусско-гессенскихъ желѣзныхъ дорогахъ не только по тому, что она объясняетъ мотивы установленныхъ на этихъ дорогахъ исключительныхъ тарифовъ. Вмѣстѣ съ ранѣе сдѣлан-

[1]) Такъ, именно вслѣдствіе неблагопріятнаго финансоваго положенія государства въ началѣ 90-хъ годовъ было отложено до 1897 г. распространеніе на топливо сырьевого тарифа 1890 г.

ными выдержками изъ того же сообщенія, она даетъ весьма любопытную, сдѣланную самимъ правительствомъ, характеристику его взгляда на руководящія задачи и идеи управленія желѣзнодорожными тарифами. Эти задачи, если судить по приведенному офиціальному сообщенію, всецѣло исчерпываются съ одной стороны объединеніемъ тарифовъ, внесеніемъ въ тарифное дѣло принципа равенства отношенія ко всѣмъ заинтересованнымъ сторонамъ въ самомъ широкомъ смыслѣ слова [1]), наконецъ, заботами о поддержаніи равномѣрности, устойчивости и ясности. Съ другой стороны, что касается измѣненія тарифныхъ ставокъ по существу, которое совершалось, судя по даннымъ приведеннаго сообщенія, исключительно въ сторону ихъ пониженія, правительство производило ихъ всегда по соображеніямъ и мотивамъ общей экономической политики—для поддержанія туземной индустріи и земледѣлія въ борьбѣ ихъ съ иностранной конкурренціей, для облегченія переработывающей промышленности полученія сырыхъ матеріаловъ, для регулированія внутренней конкурренціи между различными производительными раіонами и т. под. Если же правительство и отклоняло нѣкоторыя ходатайства о тарифныхъ пониженіяхъ, то происходило это только вслѣдствіе неудовлетворительнаго или стѣсненнаго положенія общегосударственныхъ финансовъ. Такимъ образомъ управленіе желѣзнодорожными тарифами въ Пруссіи представляетъ въ отношеніи своихъ задачъ и руководящихъ идей по изображенію цитированнаго офиціальнаго сообщенія только троякаго рода элементы: 1) формальные—общее упорядоченіе и объединеніе тарифовъ, 2) общей экономической политики и 3) фискальные. Но во всемъ сообщеніи мы не находимъ ни малѣйшаго указанія на основной безусловно неустранимый элементъ всякаго управленія желѣзнодорожными тарифами

[1]) Т. е. не только въ точно ограниченномъ смыслѣ равенства тарифныхъ ставокъ для всѣхъ отправителей однихъ и тѣхъ же товаровъ между данными двумя станціи при однихъ и тѣхъ же условіяхъ перевозки, но также въ смыслѣ равенства ихъ по возможности для всѣхъ производительныхъ раіоновъ, для различныхъ отраслей промышленности и т. под.

какъ самой важнѣйшей отрасли всей желѣзнодорожной эксплоатаціи—именно на элементъ возмѣщенія сдѣланныхъ на желѣзнодорожное дѣло затратъ основныхъ и текущихъ, и наилучшаго использованія огромныхъ вложенныхъ въ желѣзныя дороги капиталовъ. Можно бы подумать, что прусское управленіе государственными желѣзными дорогами совершенно игнорируетъ этотъ элементъ и что тарифы сказанныхъ дорогъ вовсе не являются платами за транспортныя услуги дороги по ихъ цѣнности для заинтересованныхъ, но служатъ лишь средствомъ для достиженія разнаго рода другихъ цѣлей. А между тѣмъ на самомъ дѣлѣ желѣзнодорожные тарифы ни по своей природѣ, ни по своей техникѣ не могутъ быть сколько-нибудь подходящимъ орудіемъ общей экономической политики. По самому существу своему они не могутъ быть обращены въ таможенныя пошлины—внѣшнія или внутреннія. Равнымъ образомъ они не являются и фискальными сборами и не должны быть обращаемы въ таковые, ибо транспортныя услуги желѣзныхъ дорогъ совершенно непригодный объектъ для акцизнаго обложенія. Ни тотъ ни другой взглядъ на желѣзнодорожные тарифы нигдѣ не былъ и не можетъ быть проведенъ на практикѣ послѣдовательно и систематически въ отношеніи всей совокупности желѣзнодорожныхъ перевозокъ. Взглядъ на желѣзнодорожные тарифы какъ на простое орудіе общей экономической политики и даже вообще какъ на средство для удовлетворенія всякаго рода потребностей государства, въ томъ числѣ и финансовыхъ, подвергнутъ нами подробному анализу въ другомъ мѣстѣ [1]) и повторять здѣсь наши соображенія мы не будемъ. На самомъ дѣлѣ и желѣзнодорожные тарифы государственныхъ прусско-гессенскихъ желѣзныхъ дорогъ въ основѣ своей построены въ значительнѣйшей части на общихъ началахъ исторической системы тарификаціи, неизбѣжно вытекающихъ не только изъ финансовой, но и народно-хозяйственной необходимости возмѣщенія огромныхъ постоянныхъ и текущихъ затратъ

[1]) См. К. Я. Загорскій. Теорія желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Спб. 1901. Глава VII.

желѣзнодорожнаго дѣла Что же касается вмѣшательства чрезъ посредство желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ общій ходъ народнаго хозяйства для воздѣйствія на него въ желательныхъ въ каждый данный моментъ направленіяхъ для регулированія внутренней конкурренціи между различными производительными раіонами и отраслями промышленности, для покровительства и поддержанія туземной промышленности противъ иностранной и т. д., то всѣ задачи и соображенія этого рода имѣли, конечно, больше мѣста въ тарифной политикѣ прусскаго желѣзнодорожнаго управленія, чѣмъ напр. на французскихъ дорогахъ, но и здѣсь они играютъ на самомъ дѣлѣ лишь второстепенную роль, ограничивая и скорѣе извращая правильное развитіе желѣзнодорожной тарификаціи, но рѣшительно не въ состояніи вытѣснить основное существо ея. Для доказательства этого положенія, которое видно уже и изъ общаго обзора германской тарифной системы, сошлемся только на слѣдующую характеристику руководящихъ идей этой системы, данную въ томъ же офиціальномъ органѣ Прусскаго министерства публичныхъ работъ: „Archiv für Eisenbahnwesen за 1906 г. вып. 2, въ статьѣ Biedermann'a: „Die wirtschaftliche Entwicklung der preussischen Staatseisenbahnen“ [1]). При установленіи тарифовъ германскихъ желѣзныхъ дорогъ, говоритъ Бидерманъ, рѣшающее значеніе имѣютъ слѣдующія точки зрѣнія: a) протяженіе пути вліяетъ такимъ образомъ, что съ увеличеніемъ длины его провозная плата возрастаетъ, но обыкновенно не пропорціонально; она возрастаетъ въ меньшей прогрессіи, чѣмъ протяженіе перевозки, въ отношеніи 80% всѣхъ перевозимыхъ товаровъ (такъ назыв. Staffeltarife mit fallender Skala); b) скорость перевозки, которая должна повышать тарифъ, потому что съ одной стороны увеличиваетъ собственныя издержки желѣзныхъ дорогъ, а съ другой—даетъ цѣнное для получателя сбереженіе времени; c) какъ въ отношеніи размѣровъ ставокъ пассажирскаго тарифа оказываетъ вліяніе классъ вагона (платежеспособность пассажира съ

[1]) Стр. 318 и слѣд.

одной стороны, повышенныя собственныя издержки дороги съ другой), такъ въ товарномъ тарифѣ вообще признанъ принципъ величины отправокъ, въ силу котораго для мелкихъ отправокъ (малыхъ количествъ товара) назначаются болѣе высокія провозныя платы, чѣмъ для вагонныхъ грузовъ (большихъ количествъ); d) рѣшающее значеніе для размѣра тарифныхъ ставокъ имѣетъ цѣнность груза, вслѣдствіе чего массовые малоцѣнные грузы (дающіе вмѣстѣ съ тѣмъ цѣлые вагонные грузы) сырыхъ матеріаловъ перевозятся дешевле, чѣмъ болѣе цѣнные грузы полуфабрикатовъ, а послѣдніе дешевле, чѣмъ еще болѣе цѣнные грузы фабрикатовъ (большею частью мелкія отправки). „Здѣсь удешевленіе вытекаетъ изъ теоріи тарификаціи по цѣнности (aus der Werttheorie), тогда какъ указанное выше подъ п. c удешевленіе по принципу массы получается изъ теоріи тарификаціи по собственнымъ издержкамъ (aus der Selbstkostentheorie); e) собственныя издержки распадаются на постоянныя (экспедиціонные сборы) и перемѣнныя (стоимость перевозки), которыя находятъ свое выраженіе въ формѣ тарифовъ“.

Изъ этой характеристики Бидермана мы видимъ, что въ германской тарифной системѣ, дѣйствующей въ настоящее время, не смотря на отразившееся въ ней вліяніе натуральной системы, тарифные классы опредѣлились собственно въ зависимости прежде всего отъ природы и цѣнности товаровъ, а затѣмъ въ зависимости отъ такихъ условій перевозки, какъ скорость, величина отправки и нѣкоторые другія. Такимъ образомъ основа германской системы тарификаціи та же, что и французской. Различіе же между ними заключается, кромѣ указаннаго уже болѣе значительнаго вліянія соображеній общей экономической политики, еще также въ томъ, что германская система въ гораздо большей степени, чѣмъ французская, дѣйствуетъ посредствомъ общихъ схемъ и формулъ, распространяя на всѣ области страны одинаковыя ставки и въ значительно меньшей степени допускаетъ примѣненіе исключительныхъ схемъ и отдѣльныхъ табличныхъ ставокъ, для приспособленія тарифовъ къ спеціальнымъ условіямъ различныхъ раіоновъ и сообщеній. Въ этомъ отношеніи наша

тарифная система не только значительно ближе къ германской системѣ, но едва-ли даже не превосходитъ ее

На государственныхъ желѣзныхъ дорогахъ Пруссіи дѣйствуютъ троякаго рода исключительные тарифы. Первую категорію составляютъ пять тарифовъ, дѣйствіе которыхъ распространяется на всѣ дороги одинаково и которые по существу являются, какъ это справедливо отмѣчается въ цитированномъ выше правительственномъ сообщеніи, вполнѣ общими тарифами. Исключительными же они называются только по той причинѣ, что изъемлютъ изъ дѣйствія спеціальныхъ классовъ нормальнаго тарифа нѣкоторые массовые грузы, устанавливая для нихъ особо пониженныя тарифныя схемы. Такъ, известковыя землеудобрительныя вещества, а также матеріалы для постройки дорогъ (камень, песокъ и т. под.) перевозятся по схемамъ, которыя начинаются со ставки въ 2.6 пф. съ тонны и километра ($^1/_{47.3}$ коп. съ п. и в.); весьма важный тарифъ на сырые матеріалы (Rohstafftarif), по которому съ 1897 г. таксируется и топливо, и тарифъ на каліевыя соли, начинаются со ставки въ 2.2 пф. съ т. и к. ($^1/_{55.9}$ к. съ п. и в.) и, наконецъ, тарифъ на лѣсные матеріалы состоитъ изъ однообразной ставки для всѣхъ разстояній въ 3 пф. съ т. и к. ($^1/_{41}$ к. съ п. и в.). Что же касается ставокъ наращиванія, то тарифъ на калій наращивается на протяженіяхъ свыше 328 в. по 1 пф. съ т. и к. ($^1/_{123}$ коп.); въ прочихъ же тарифахъ конечныя ставки наращиванія не падаютъ ниже $^1/_{87.9}$ к. съ п. в.

Вторую категорію исключит. тарифовъ составляютъ тарифы на вывозъ къ портамъ. Эта группа тарифовъ, хотя и примѣняется къ отправкамъ со всѣхъ станцій сѣти, но распространяется только на вывозныя сообщенія. Понятіе вывознаго сообщенія является по германскому тарифу строго опредѣленнымъ, такъ какъ пониженные вывозные тарифы примѣняются къ перевозкѣ лишь тѣхъ товаровъ, которые дѣйствительно вывезены за предѣлы германской таможенной области, но не остались въ приморскихъ городахъ для мѣстнаго потребленія. Желѣзныя дороги имѣютъ право требовать доказательства того, что вывезенные товары окончательно остались заграницей. Если же товаръ, къ перевозкѣ котораго

былъ примѣненъ пониженный тарифъ, вновь будетъ ввезенъ внутрь таможенной черты, то взимается не уплаченная желѣзной дорогѣ разница между тарифами вывознымъ и внутреннимъ и, кромѣ того, если въ теченіе 4 недѣль дорогѣ не сообщено о фактѣ ввоза, то еще и дополнительная плата въ размѣрѣ двойной тарифной разницы. Вообще непосредственное примѣненіе пониженныхъ вывозныхъ тарифовъ имѣетъ мѣсто лишь въ случаяхъ отправокъ по прямымъ накладнымъ на заграничныя станціи или въ такъ наз. вольныя гавани [1]) и округа (Freihäfen oder Freibezirken), во всѣхъ же другихъ случаяхъ примѣненіе этихъ тарифовъ обставлено серьезными и сложными формальностями и производится путемъ уже послѣдующаго возврата разницы между вывознымъ и внутреннимъ тарифами [2]).

Въ виду всѣхъ этихъ обстоятельствъ упомянутая вторая группа исключительныхъ тарифовъ уже дѣйствительно является исключеніемъ изъ нормальнаго тарифа. Тарифы этой группы установлены для вывоза во внѣгерманскія страны товаровъ, отнесенныхъ къ общему тарифу для мелкихъ отправокъ малой скорости и къ спеціальному тарифу большой скорости, а также спирта, пшеницы, ржи и др. хлѣбныхъ грузовъ, крахмальныхъ веществъ, желѣза, стали и сахара. Однако всѣ тарифы этой группы даютъ въ общемъ болѣе высокія ставки, чѣмъ исключительные тарифы первой группы. Начальныя ставки этихъ тарифовъ составляютъ 6.7, 4.5, 3.5, 3 и 2.6 пф. съ тонны кил. ($^1/_{18.4}$, $^1/_{27.3}$, $^1/_{35.1}$, $^1/_{41}$ и $^1/_{47.3}$ коп. съ п. и в.), причемъ ставки въ $^1/_{18.4}$ для мелкихъ отправокъ, въ $^1/_{27.3}$ для спирта и въ $^1/_{41}$ к. для крахмальныхъ веществъ не диференцируются, оставаясь одинаковыми на всѣхъ разстояніяхъ перевозки. Остальные тарифы, хотя и диференцируются, но въ пониженіи ихъ единичныхъ ставокъ совер-

[1]) Т. е. такія гавани и округа въ предѣлахъ таможенной черты, въ которыхъ импортированные товары могутъ оставаться въ теченіе извѣстнаго времени безъ очистки ихъ таможенными пошлинами. Вопросъ объ устройствѣ такихъ гаваней у насъ возбужденъ лишь въ самое послѣднее время.

[2]) См. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abth. 13. §§ 13—15.

шенно нѣтъ той правильности, какая имѣетъ мѣсто на французскихъ дорогахъ. Такъ напр. тарифъ на сахаръ, имѣющій начальную ставку по $^1/_{47.3}$ к. до 94 в. (100 кил.), затѣмъ на всѣхъ дальнѣйшихъ разстояніяхъ разсчитывается по $^1/_{55.9}$ к. (2.2 пф. съ т. и к.) [1]). Тарифъ на вывозъ хлѣба диференцируется съ точки зрѣнія внѣшней стройности совсѣмъ неправильно. Начинаясь со ставки въ $^1/_{27.3}$ коп. съ п. и в., онъ наращивается на разстояніи отъ 94 до 375 верстъ по $^1/_{86}$ к., на дальнѣйшихъ же разстояніяхъ наращиваніе производится опять по $^1/_{27.3}$ коп. О мотивахъ такого построенія тарифа будетъ сказано ниже. Ставки наращиванія въ тарифахъ на известковыя землеудобрительныя вещества понижаются на разстояніяхъ свыше 47 в. до $^1/_{87\ 9}$ к., а на каліевыя соли— до $^1/_{123}$ коп. для разстояній свыше 328 в. Послѣдняя ставка ($^1/_{123}$ к. съ п. и в.=1 пф. съ т. и кил.) является вообще самой низкой ставкой наращиванія, которая допущена въ германскихъ тарифахъ. Впрочемъ ставка эта встрѣчается въ этихъ тарифахъ вообще въ очень рѣдкихъ случаяхъ, гораздо рѣже, чѣмъ ставка въ $^1/_{303}$ на французскихъ дорогахъ. Только въ одномъ случаѣ мы нашли ставку еще ниже, а именно въ $^1/_{154}$ к. въ тарифѣ, по которому таксируется перевозка морскихъ водорослей изъ прибрежныхъ мѣстностей Сѣвернаго моря на сѣверныя внутреннія станціи при условіи одновременнаго предъявленія къ перевозкѣ двухъ вагонныхъ грузовъ на одну и ту же станцію. Эта чрезвычайно низкая ставка введена, по объясненію официальнаго обзора исключительныхъ тарифовъ на прусско-гессенскихъ желѣзныхъ дорогахъ [2]), съ цѣлью осушенія болотистыхъ и низменныхъ мѣстностей. Нѣсколько чаще встрѣчается ставка въ $^1/_{102}$ к., но обыкновенно исключительные тарифы оканчиваются ставками выше

---

[1]) Такъ называемая тарифная яма, которая должна была бы образоваться при такомъ способѣ составленія тарифа, заполняется тѣмъ, что экспедиціонный сборъ, составляющій для отправокъ на разстояніяхъ до 100 килом. 60 и 90 пф. съ тонны, взимается съ отправокъ на дальнѣйшія разстоянія въ суммѣ 120 пф. съ тонны.

[2]) Обзоръ этотъ, представленный министромъ публичныхъ работъ центральному желѣзнодорожному совѣту, относится къ октябрю 1907 г.

$^1/_{100}$ к., напр. $^1/_{93}$, $^1/_{87.9}$, $^1/_{76.9}$, $^1/_{68}$, $^1/_{55.9}$ и т. под. Таковы исключительные тарифы, составляющіе третью группу, самую многочисленную. Тарифы этой группы являются уже въ строгомъ смыслѣ слова исключительными, такъ какъ дѣйствіе. ихъ распространяется только на опредѣленную ограниченную группу сообщеній или даже только на отдѣльныя сообщенія Установленіе этихъ тарифовъ предоставлено дирекціямъ желѣзнодорожныхъ округовъ съ утвержденія однако министра публичныхъ работъ.

Число дѣйствующихъ въ настоящее время на прусско-гессенскихъ желѣзныхъ дорогахъ исключительныхъ тарифовъ весьма значительно. Офиціальнаго собранія ихъ нѣтъ Полный же сборникъ всѣхъ германскихъ тарифовъ издается, на основаніи офиціальныхъ данныхъ, президентомъ справочнаго бюро имперскихъ и соединенныхъ прусскихъ и гессенскихъ желѣзныхъ дорогъ, подъ заглавіемъ Deutscher Gesammt-Eisenbahn-Güter-Tarif.

Однако въ послѣднемъ 3-мъ изданіи этого сборника вышелъ въ настоящее время только I томъ, содержащій общія правила, разсчетныя таблицы къ нормальному тарифу, километрическія разстоянія между станціями и прсч.; II-ой же томъ до сихъ поръ не выпущенъ изъ печати. Поэтому данныя объ исключительныхъ тарифахъ прусско-гессенскихъ желѣзныхъ дорогъ мы заимствуемъ изъ цитированнаго выше офиціальнаго обзора этихъ тарифовъ, представленнаго министромъ публичныхъ работъ центральному желѣзнодорожному совѣту.

Прежде чѣмъ перейти къ сопоставленію размѣра тарифныхъ ставокъ на различные грузы у насъ и въ Германіи, намъ остается еще сказать о нѣкоторыхъ наиболѣе существенныхъ общихъ условіяхъ перевозки, дѣйствующихъ на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Провозная плата разсчитывается по килограммамъ, причемъ отправки менѣе 20 килогр вѣсомъ таксируются за 20 килогр., всякій же излишекъ вѣса сверхъ 20 килогр. округляется до 10 килогр. Такимъ образомъ въ Германіи въ отношеніи мелкихъ отправокъ принята приблизительно та же

норма минимальнаго вѣса груза, что и на нашихъ дорогахъ Хотя у насъ эта норма и нѣсколько ниже, именно 1 пудъ противъ 1 п. 9 ф. (20 килогр.) германской нормы, но за то округленіе у насъ производится до полныхъ пудовъ, тогда какъ въ Германіи, какъ сказано, только до полныхъ 10 кил. (24 ф.). Что касается нормъ минимальной погрузки въ одинъ вагонъ, являющейся необходимымъ условіемъ для примѣненія пониженныхъ повагонныхъ тарифовъ, то въ Германіи эти нормы установлены въ общемъ ниже нашихъ, именно 305 и 610 пуд. противъ нашихъ 750 и 900 п. Однако, какъ будетъ видно изъ нижеслѣдующаго детальнаго обзора исключительныхъ тарифовъ, во многихъ случаяхъ примѣненіе пониженныхъ ставокъ обусловлено предъявленіемъ къ перевозкѣ болѣе значительныхъ партій товара, напр. 20 или 30 тоннъ и болѣе. О различіи въ условіяхъ примѣненія повагонныхъ тарифовъ у насъ и въ Германіи сказано выше.

Что касается скорости перевозки, то на основаніи § 63 Eisenbahnverkehrsordnung для грузовъ малой скорости установлены слѣдующіе сроки доставки: на отправленіе два дня и на перевозку на разстояніяхъ до 100 килом. 1 день, при разстояніяхъ болѣе значительныхъ на каждые начатые 200 к. по 1 дню. Такимъ образомъ обязательный минимумъ скорости перевозки въ Германіи установленъ болѣе значительный, чѣмъ у насъ (150 в. при повагонной перевозкѣ въ прямыхъ сообщеніяхъ и 120 в. при попудной перевозкѣ въ прямыхъ и при всякихъ перевозкахъ въ мѣстныхъ сообщеніяхъ въ сутки).

Для сравнительнаго выясненія внутренняго строя германскихъ и русскихъ тарифныхъ схемъ, главнымъ образомъ въ отношеніи допускаемой тѣми и другими степени диференцированія, сопоставимъ провозныя платы и среднія пудоверстныя ставки по важнѣйшимъ изъ этихъ схемъ, начинающихся у насъ и въ Германіи приблизительно съ одинаковыхъ начальныхъ ставокъ, за разстоянія въ 100 и въ 1000 верстъ (см. стр. 189). При этомъ, въ виду того, что на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ дополнительные сборы взимаются въ неодинаковыхъ размѣрахъ при различныхъ разстояніяхъ

| Версты. | Россія. | | | | | | Германія. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | I кл. | | II кл. | | III кл. | | Общій тарифъ для мелкихъ отправокъ. | | Спец. тарифъ для мелкихъ отправокъ. | |
| | к. съ П. | к. съ П. и В. | к. съ П. | к. съ П. и В. | к. съ П. | к. съ П. и В. | к. съ П. | к. съ П. и В. | к. съ П. | к. съ П. и В. |
| 100 . . . . . | 10,70 | $\frac{1}{9,3}=0,107$ | 9,03 | $\frac{1}{11}=0,090$ | 7,37 | $\frac{1}{13}=0,073$ | 10,01 | $\frac{1}{10}=0,100$ | 8,03 | $\frac{1}{12,4}=0,080$ |
| 1000 . . . . . | 89,04 | $\frac{1}{11,2}=0,089$ | 72,92 | $\frac{1}{13,7}=0,073$ | 56,01 | $\frac{1}{18}=0,056$ | 61,02 | $\frac{1}{16,4}=0,061$ | 61,02 | $\frac{1}{16,4}=0,061$ |
| Разница . . | 78,34 | — 0,018 | 63,89 | — 0,017 | 48,64 | — 0,017 | 51,01 | — 0,039 | 52,99 | — 0,019 |

| Версты. | Россія. Диф. № 37—bis. | | Германія Спец. классъ III. | | Россія. Диф. № 39. | | Германія. Rohstoff tarif. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | к. съ П. | к. съ П и В. | к. съ П. | к. съ П. и В. | к. съ П. | к. съ П. и В. | к. съ П. | к. съ П. и В. |
| 100 . . . . . | 2,92 | $\frac{1}{34,4}=0,029$ | 2,73 | $\frac{1}{36,6}=0,0273$ | 2,20 | $\frac{1}{45}=0,0220$ | 2,35 | $\frac{1}{42}=0,0235$ |
| 1000 . . . . . | 14,03 | $\frac{1}{71}=0,014$ | 18,72 | $\frac{1}{53,4}=0,0187$ | 10,70 | $\frac{1}{93}=0,0107$ | 13,95 | $\frac{1}{71}=0,0139$ |
| Разница . . | 11,11 | — 0,015 | 15,99 | — 0,0086 | 8,50 | — 0,0113 | 11,65 | — 0,0096 |

перевозки, какъ въ этой таблицѣ, такъ и вездѣ въ послѣдующемъ изложеніи цифры провозныхъ платъ и среднихъ ставокъ какъ нашихъ, такъ и германскихъ, берутся вмѣстѣ съ экспедиціоннымъ сборомъ. Поэтому, а также вслѣдствіе того, что диференцированіе какъ въ нашихъ, такъ и въ германскихъ тарифахъ начинается иногда ранѣе 100 верстъ, среднія ставки за разстоянія въ 100 верстъ не совпадаютъ съ приведенными выше начальными ставками соотвѣтственныхъ тарифныхъ схемъ самихъ по себѣ безъ дополнительныхъ сборовъ. Во всѣхъ нижеслѣдующихъ таблицахъ всѣ данныя приводятся въ русской валютѣ и въ русскихъ мѣрахъ протяженія и вѣса.

Разсмотрѣніе приведенной выше таблицы даетъ существенно иные выводы, чѣмъ тѣ, которые были получены выше при сравненіи строя французскихъ схемъ и нашихъ. Тогда какъ французскіе тарифы диференцируются въ общемъ сильнѣе нашихъ, германскіе, напротивъ того, обнаруживаютъ скорѣе болѣе слабую диференцировку. Изъ всѣхъ приведенныхъ примѣровъ только общій тарифъ для мелкихъ отправокъ диференцируется значительно сильнѣе нашихъ трехъ первыхъ классовъ, остальныя же три схемы диференцируется слабѣе. Нельзя впрочемъ не оговорить, что если бы мы пожелали сравнить только что приведенныя ставки германскихъ схемъ съ приведенными выше ставками французскихъ, то послѣднія слѣдовало бы предварительно увеличить прибавкою дополнительныхъ сборовъ за стаціонные расходы (frais de gare), которые во Франціи вообще значительно ниже, чѣмъ въ Германіи. Какъ упомято выше; этотъ сборъ составляетъ во Франціи: для мелкихъ отправокъ 0.429 к съ пуда и для повагонныхъ (244 п.) 0.245 к. Въ Германіи же онъ взимается: съ мелкихъ отправокъ на разстояхъ до 100 километровъ въ размѣрѣ отъ 0.758 до 1.516 коп. съ пуда, на разстояніяхъ свыше 100 кил. 1.516 к., съ отправокъ по общему повагонному тарифу 0.606 — 0.909 коп. съ пуда и по спеціальнымъ тарифамъ 0.45,0.67 и 0.9 коп. въ зависимости отъ протяженія перевозки (до 50, отъ 50 до 100 и свыше 100 километровъ). Болѣе низкіе размѣры станціоннаго сбора во Франціи отражаются на общихъ итогахъ провозныхъ платъ въ томъ отно-

шеніи, что нѣсколько уменьшаютъ разницу въ степени дифференцированія тарифовъ французскихъ и германскихъ.

Этотъ общій характеръ болѣе слабаго дифференцированія тарифовъ германскихъ желѣзныхъ дорогъ сравнительно съ французскими коренится главнымъ образомъ въ отличіи географическихъ условій Германіи сравнительно съ Франціей, не создающихъ для германскихъ дорогъ такой настоятельной надобности, какую испытываютъ французскія дороги, въ очень значительномъ пониженіи ставокъ на болѣе отдаленныхъ разстояніяхъ для привлеченія грузовъ. Но помимо этой причины, не маловажную роль играютъ и общественное мнѣніе Германіи и характеръ ея желѣзнодорожной политики. Тѣ хозяйственные круги, которые при первоначальномъ возникновеніи желѣзныхъ дорогъ являлись принципіальными противниками ихъ сооруженія, опасаясь конкуренціи болѣе отдаленныхъ производительныхъ раіоновъ, впослѣдствіи, проигравъ споръ на этомъ основномъ вопросѣ, устремили свои усилія къ тому, чтобы возможно болѣе парализовать важнѣйшее вліяніе желѣзнодорожнаго транспорта въ смыслѣ сближенія отдаленныхъ мѣстностей и удешевленія сношеній между ними. Въ этомъ отношеніи агитація противъ всякаго дифференцированія желѣзнодорожныхъ тарифовъ можетъ служить однимъ изъ наиболѣе удобныхъ способовъ для достиженія сказанной цѣли. Упорныя ссылки на „естественные законы разстояній“, причемъ вмѣсто гораздо болѣе умѣстнаго понятія геометріи всегда злоупотребляютъ гораздо болѣе сложнымъ понятіемъ географіи, горячіе протесты противъ „своекорыстныхъ“ стремленій желѣзныхъ дорогъ „искусственно“ удлинить пробѣги грузовъ по своимъ линіямъ и т. под. чисто полемическіе пріемы, считающіеся не съ существомъ дѣла, но съ предвзятыми агитаціонными цѣлями, даютъ легкую возможность создавать въ большой неосвѣдомленной публикѣ общее предубѣжденіе противъ дифференціальныхъ тарифовъ—этого необходимаго логическаго завершенія процесса послѣдовательнаго развитія экономической сущности желѣзнодорожныхъ предпріятій. Къ голосамъ заинтересованныхъ промышленныхъ и сельскохозяйствен-

ныхъ круговъ присоединяются также голоса представителей судоходства внутренняго и каботажнаго. Поэтому вопросъ о диференціальныхъ тарифахъ, практически давно уже безповоротно разрѣшенный въ такихъ странахъ, какъ Соединенные Штаты, Англія, Франція, въ положительномъ смыслѣ, въ Германіи до сихъ поръ продолжаетъ вызывать сомнѣнія и споры. И то обстоятельство, что правительственная власть, пользующаяся въ Германіи, благодаря системѣ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, очень большимъ вліяніемъ на самое установленіе тарифовъ, вынуждена считаться не только съ общими интересами, но и съ требованіями вліятельныхъ заинтересованныхъ круговъ, не въ малой мѣрѣ задерживаетъ нормальное и необходимое развитіе тарифнаго дѣла германскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Тарифы на перевозку хлѣбныхъ грузовъ. По германской товарной классификаціи хлѣбъ въ зернѣ (пшеница, рожь, ячмень, овесъ, кукуруза, сѣмена стручковыхъ), равно какъ и перемолочные продукты отнесены къ I спеціальному классу нормальнаго тарифа. По этому классу товары таксируются по однообразной ставкѣ въ 4.5 пф. съ тонны и километра $\left(\frac{1}{27.3}\right.$ к. съ п. и в.$\left.\right)$ на всѣхъ разстояніяхъ перевозки, безъ всякаго диференцированія. Этотъ тарифъ примѣняется къ перевозкѣ хлѣба и муки внутри страны, въ предѣлахъ таможенной черты, въ томъ числѣ и до портовъ и пограничныхъ пунктовъ, если означенные продукты идутъ на мѣстное потребленіе. Если же хлѣбъ вывозится заграницу, то къ перевозкѣ его примѣняется исключительный пониженный тарифъ, построенный по особой диференціальной формулѣ, о которой будетъ сказано ниже. Однако для примѣненія этого тарифа необходимо, чтобы хлѣбъ былъ дѣйствительно экспортированъ и чтобы фактъ экспорта былъ доказанъ надлежащимъ образомъ.

Наши тарифы на перевозку хлѣба построены по совершенно иной системѣ. Прежде всего не лишено извѣстнаго интереса то обстоятельство, что, несмотря на сравнительно очень большую многочисленность нашихъ нормальныхъ клас-

совъ и диференціальныхъ тарифовъ (63), ни одинъ изъ нихъ не оказалось возможнымъ примѣнить къ перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ, и вынуждены были выработать для этихъ грузовъ особыя спеціальныя схемы. Главныхъ основныхъ схемъ у насъ двѣ: одна для перевозокъ во внутреннихъ сообщеніяхъ, другая — для сообщеній вывозныхъ. Однако послѣдняя отнюдь не является экспортнымъ тарифомъ въ собственномъ смыслѣ слова: хотя хлѣбъ, вывозимый заграницу, дѣйствительно таксируется по этой схемѣ, но вмѣстѣ съ тѣмъ она примѣняется и къ хлѣбу, который идетъ на мѣстное потребленіе въ портовыхъ городахъ и пограничныхъ пунктахъ, такъ какъ она установлена собственно лишь для сообщенія внутреннихъ станцій со станціями портовыми и пограничными и примѣненіе ея не обусловлено дѣйствительнымъ вывозомъ хлѣба изъ Россіи. Такого требованія впрочемъ было бы и невозможно предъявлять, потому-что наша вывозная схема на хлѣбъ не ниже, но напротивъ того, на разстояніяхъ до 540 в. выше внутренняго тарифа, и конечно не было бы смысла требовать отъ кого-либо представленія доказательствъ такого факта, который приводитъ не къ удешевленію перевозки, но къ примѣненію повышеннаго тарифа. Соотвѣтственно съ этимъ у насъ и приняты нѣкоторыя тарифныя мѣры лишь къ тому, чтобы хлѣбъ, подвозимый къ портамъ и пограничнымъ станціямъ, не могъ воспользоваться пониженной внутренней формулой, одинаково, идетъ ли онъ на вывозъ или на внутреннее потребленіе Вывозной тарифъ въ собственномъ смыслѣ установленъ у насъ лишь на перевозку перемолочныхъ продуктовъ. Этотъ тарифъ на 20% ниже тарифа на зерновой хлѣбъ и примѣняется онъ только при условіи дѣйствительнаго вывоза перемолочныхъ продуктовъ заграницу, въ Финляндію или на Дальній Востокъ. Перевозка перемолочныхъ продуктовъ во внутреннихъ сообщеніяхъ между станціями русскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ томъ числѣ съ портами и пограничными пунктами, таксируется, напротивъ того, выше тарифовъ на зерновой хлѣбъ на 10%. Слѣдовательно и въ этомъ отношеніи имѣетъ мѣсто существенное отличіе отъ германской тарификаціи, по ко-

торой къ зерну и къ мукѣ примѣняются одинаковыя ставки.

Сопоставимъ прежде всего провозныя платы на перевозку хлѣба во внутреннихъ сообщеніяхъ на разныхъ разстояніяхъ (въ коп. съ пуда, со включеніемъ дополнительныхъ сборовъ: у насъ за станц. расходы 0.5 к. и въ Германіи экспедиціонный сборъ 0.6 и 0.9 к. съ пуда).

| Версты. | Россія. | | Германія. Спец. кл. I. | У насъ: дороже + дешевле − | |
|---|---|---|---|---|---|
| | До портовъ и границы. | Во внутреннихъ сообщеніяхъ. | | | |
| | I. | II. | | I. | II. |
| 50 . . | 2,50 | 1,97 | 2,50 | + 0,00 | — 0,53 |
| 100 . . | 4,50 | 3,44 | 4,55 | — 0,05 | — 1,11 |
| 150 . . . | 6,50 | 4,91 | 6,37 | + 0,13 | — 1,46 |
| 200 . . . | 8,02 | 6,38 | 8,19 | — 0,17 | — 1,81 |
| 300 . . . | 9,60 | 8,38 | 11,82 | — 2,22 | — 3,44 |
| 400 . . . | 11,12 | 10,38 | 15,46 | — 4,34 | — 5,08 |
| 500 . . | 12,59 | 12,38 | 19,10 | — 6,51 | — 6,72 |
| 600 . . . | 14,06 | 14,06 | 22,74 | — 8,68 | — 8,68 |
| 800 . . | 17,00 | 17,00 | 30,02 | —13,02 | —13,02 |
| 1000 . . | 19,38 | 19,38 | 37,29 | —17,91 | —17,91 |
| 1250 . . . | 21,94 | 21,94 | 46,39 | —24,45 | —24,45 |

Изъ этой таблицы прежде всего видно, что нашъ тарифъ на перевозку хлѣба въ зернѣ ниже германскаго на всѣхъ разстояніяхъ, не только на малыхъ, менѣе 150—200 верстъ, но и на всѣхъ дальнѣйшихъ разстояніяхъ, причемъ уже съ 500 верстъ эта разница становится весьма значительной, а на 1000 и 1250 верстахъ ее можно признать почти запретительной. Это обусловливается какъ высотой единичныхъ ставокъ германскаго тарифа, такъ и внутреннимъ его строемъ: самъ по себѣ этотъ тарифъ разсчитанъ по единообразной ставкѣ съ тонны и километра въ 4.5 пф. на всѣхъ разстояніяхъ, и нѣ-

которое слабое диференцированіе провозныхъ, которое имѣетъ въ немъ мѣсто, обусловливается всецѣло взиманіемъ дополнительныхъ сборовъ, которые, разлагаясь на меньшее число километровъ, въ большей мѣрѣ повышаютъ среднюю ставку на короткихъ разстояніяхъ, чѣмъ на болѣе значительныхъ. Такъ средняя ставка на 50 в. въ 0.050 к. съ п. понижается на 1000 в. до 0.037 к., т. е. всего на 0.013 к., тогда какъ въ нашемъ тарифѣ до портовъ та же ставка въ 0 050 к. и во внутреннемъ въ 0 039 к. понижаются до 0.019 к., т. е. на 0 031 и 0.020 к., слѣдовательно значительно сильнѣе, чѣмъ ставка германскаго тарифа Сравнивая наши хлѣбные тарифы съ французскими, мы уже указывали на весьма важную роль, которую сыграло при выработкѣ нашихъ тарифныхъ схемъ стремленіе предоставить на внутреннихъ потребительныхъ рынкахъ земледѣлію ближайшихъ къ нимъ мѣстностей преимущественное положеніе сравнительно съ земледѣліемъ болѣе отдаленныхъ раіоновъ, главнымъ образомъ центральному земледѣлію предъ восточными и юго-восточными окраинами. Это и было достигнуто отмѣченнымъ только что болѣе слабымъ диференцированіемъ внутренняго тарифа сравнительно съ тарифомъ до портовъ и пограничныхъ станцій. Благодаря этому, сельскіе хозяева, находящіеся въ 150 верстахъ отъ портовъ ограждаются отъ хлѣба, прибывающаго съ разстояній въ 1000 в., разницею въ провозныхъ платахъ въ 12.88 коп. съ пуда, тогда какъ на внутреннихъ рынкахъ тѣ же сельскіе хозяева имѣютъ преимущество предъ такими же конкуррентами уже въ 14.47 к. съ пуда. Однако въ этомъ отношеніи мы очень далеки отъ Германіи, въ которой сельскіе хозяева ближайшихъ раіоновъ (въ 150 в. отъ рынковъ сбыта) ограждены отъ конкурренціи раіоновъ болѣе отдаленныхъ, напр. расположенныхъ въ 1000 в. отъ тѣхъ же рынковъ сбыта, тарифною разницей въ 30.92 к. на каждый пудъ.

Такое усиленное внутреннее покровительство отечественному земледѣлію путемъ стѣсненія конкурренціи между различными земледѣльческими раіонами установлено или вѣрнѣе возстановлено въ Германіи съ 1894 года, когда былъ отмѣ-

ненъ дѣйствовавшій до тѣхъ поръ пониженный диференціальный тарифъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ изъ восточныхъ прусскихъ областей страны въ среднія и западныя провинціи. Исторія этого тарифа, какъ по мотивамъ его установленія, такъ затѣмъ и по мотивамъ отмѣны, такъ ярко характеризуетъ германскую систему тарификаціи, что заслуживаетъ особаго вниманія. Для насъ она представляетъ особенный интересъ въ виду чрезвычайнаго сходства, которое нельзя не замѣтить между соображеніями, высказанными въ Германіи въ центральномъ желѣзнодорожномъ совѣтѣ (Landeseisenbahnrath) при обсужденіи вопроса объ отмѣнѣ сказаннаго тарифа, и тѣми, которыя развивались у насъ въ совѣщаніяхъ по пересмотру хлѣбныхъ тарифовъ и въ Тарифномъ Комитетѣ частью еще раньше въ 1893 г. и позднѣе въ 1896/7 году. Мы увѣрены, что здѣсь не можетъ и возникать вопроса о подражательности и заимствованіи, по крайней мѣрѣ никто изъ многочисленныхъ членовъ нашихъ совѣщаній ни разу не сослался на примѣръ Германіи, хотя въ данномъ случаѣ для представителей нашихъ центральныхъ губерній это могло бы послужить весьма сильнымъ подкрѣпленіемъ ихъ аргументаціи. Указанное сходство объясняется исключительно сходствомъ интересовъ и положеній, которые и привели защитниковъ этихъ интересовъ въ обѣихъ странахъ къ тождественнымъ соображеніямъ и выводамъ.

Установленіе упомянутаго диференціальнаго тарифа состоялось, какъ видно изъ доклада представителя министра публичныхъ работъ желѣзнодорожному совѣту [1]), въ 1891 г. при слѣдующихъ обстоятельствахъ.

Уже въ теченіе многихъ лѣтъ изъ сельскохозяйственныхъ круговъ восточныхъ прусскихъ областей высказывались пожеланія о пониженіи общихъ хлѣбныхъ тарифовъ; эти пожеланія особенно усилились послѣ того, какъ вывозъ заграницу, въ Скандинавію и Англію, восточно-прусскаго хлѣба въ смѣшеніи съ русскимъ хлѣбомъ почти совершенно пре-

[1]) Ausschuss des Ländereisenbahnraths. Einundzwanzigste Sitzung. Am 3. März 1894 г. № 3.

кратился вслѣдствіе введенія таможенныхъ пошлинъ. Заинтересованныя лица указывали также на то обстоятельство, что зерной хлѣбъ и мука продолжаютъ со времени тарифной реформы 1877 года оставаться въ I классѣ спеціальныхъ тарифовъ съ тѣми же высокими ставками, между тѣмъ какъ многіе другіе товары такой же и даже болѣе высокой цѣнности были перенесены за это время въ болѣе низкіе классы и вообще фрахты въ международномъ обращеніи морскіе и желѣзнодорожные (въ конкуррирующихъ странахъ) и даже рѣчные въ самой Германіи существеннымъ образомъ понизились. Въ теченіе 10 лѣтъ этотъ вопросъ обсуждался въ мѣстныхъ совѣщательныхъ присутствіяхъ при желѣзнодорожномъ управленіи. Наконецъ ландтагъ поручилъ правительству произвести изслѣдованіе о возможныхъ экономическихъ и финансовыхъ послѣдствіяхъ установленія пониженныхъ диференцирующихся ставокъ на перевозку хлѣба, перемолочныхъ продуктовъ и т. под. на отдаленныхъ разстояніяхъ Изслѣдованіе это было произведено всестороннимъ образомъ (in sehr umfassender Weise) при содѣйствіи министерствъ сельскаго хозяйства, госуд. имуществъ и лѣсовъ, а также торговли и промышленности, и въ общемъ результатѣ было установлено, что сельскохозяйственное производство на востокѣ какъ обсолютно, такъ и по сравненію съ другими областями страны находится въ особенно тяжеломъ положеніи во всѣхъ отношеніяхъ (сборы хлѣба ниже, очень слабое развитіе болѣе интенсивныхъ культуръ, низкія цѣны, неблагопріятныя условія сбыта, упадокъ винокуренія и т. д.). Введеніе таможенныхъ пошлинъ, прекратившее заграничный экспортъ, положительно вынуждаетъ искать новыхъ рынковъ для сбыта внутри страны, а это возможно лишь путемъ пониженія желѣзнодорожныхъ тарифовъ на отдаленныхъ разстояніяхъ по диференціальной системѣ, такъ какъ сообщеніе по рѣкамъ доступно не всѣмъ земледѣльческимъ мѣстностямъ и притомъ зимою прекращается. Неудовлетворительные виды на урожай въ 1891 году вмѣстѣ съ послѣдовавшимъ тогда запрещеніемъ вывоза изъ Россіи ржи побудили министерство ввести разсматриваемый исключительный тарифъ въ дѣйствіе

неотлагательно съ 1 сентября 1891 года, безъ предварительнаго представленія результатовъ произведеннаго изслѣдованія ландтагу, что прежде имѣлось въ виду.

Въ 1894 г. министерство имѣло намѣреніе представить желѣзнодорожному совѣту данныя о результатахъ примѣненія тарифа въ періодъ 1891—1893 г.г. Между тѣмъ сельскіе хозяева, мукомолы и торговцы среднихъ и западныхъ провинцій все время жаловались на вредныя послѣдствія произведеннаго пониженія хлѣбныхъ тарифовъ. Эти жалобы получили существенную поддержку въ опасеніи, что конкурренція на рынкахъ сбыта, усиленія которой ожидали отъ принятія русско-германскаго торговаго договора вмѣстѣ съ отмѣною требованія доказательствъ о тождественности экспортируемаго хлѣба, можетъ вслѣдствіе общихъ тарифныхъ облегченій, предоставленныхъ отечественной торговлѣ хлѣбомъ и мукою, обостриться роковымъ образомъ для земледѣлія и мукомольнаго дѣла западныхъ и среднихъ областей страны. Въ виду этого правительство признало необходимымъ внести вопросъ въ экстренное засѣданіе желѣзнодорожнаго совѣта. Здѣсь, при обсужденіи вопроса, однимъ изъ его членовъ прежде всего было высказано, что система диференціальныхъ тарифовъ является подходящею лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда продукты, производимые въ какомъ-либо одномъ раіонѣ, нужно сдѣлать доступными всей странѣ, и потому система эта не можетъ быть признана правильной въ отношеніи перевозки хлѣба, который производится и потребляется повсюду. Хотя дѣйствительно и не произошло болѣе значительныхъ измѣненій хозяйственныхъ отношеній страны, однако остается неоспоримый фактъ, что хлѣботорговцы и мукомолы среднихъ и западныхъ провинцій потерпѣли ущербъ вслѣдствіе имѣвшихъ мѣсто предложеній съ востока по болѣе дешевымъ цѣнамъ. Въ особенности были нарушены интересы расположенныхъ въ центрѣ мельницъ, которыя получали зерно для перемола съ востока и потому не имѣли никакой выгоды отъ диференцированія тарифа ни на доставкѣ хлѣба, ни на отправкахъ муки на западъ, между тѣмъ какъ восточныя мельницы по своимъ отправкамъ муки на западъ пользова-

лись полнымъ пониженіемъ тарифа на всемъ разстояніи перевозки. При однообразномъ пониженіи провозныхъ платъ на всѣхъ разстояніяхъ и центральные мукомолы воспользовались бы почти одинаковыми выгодами. Увеличеніе перевозокъ хлѣба по дорогамъ въ 1892—1893 г.г. объясняется хорошими урожаями и низкимъ состояніемъ воды въ рѣкахъ, а не тарифнымъ пониженіемъ, которое причинило лишь ненужную потерю въ суммѣ 991.000 марокъ въ 1892 года и 2.146.000 марокъ въ 1893 г.

На эти соображенія представитель Министерства публичныхъ работъ указалъ, что перевозка хлѣба по водѣ не только не уменьшилась въ 1892 и 1893 г., но, напротивъ того, очень значительно увеличилась вслѣдствіе того, что фрахты были дешевые. Но не только водные фрахты изъ Восточной Пруссіи въ Западную и Южную Германію дешевле диференціальнаго тарифа; фрахты на подвозъ иностраннаго хлѣба такъ низки, что напр. доставка хлѣба изъ Нью-Іорка въ Мангеймъ обходится дешевле, чѣмъ перевозка по диференціальному тарифу на 200 килом., и такимъ образомъ подвозъ восточнаго хлѣба до Берлина въ среднемъ уже значительно дороже, чѣмъ перевозка американскаго хлѣба изъ Нью-Іорка въ Мангеймъ. Равномѣрное пониженіе тарифныхъ ставокъ на всѣхъ разстояніяхъ вызвало бы для нѣкоторыхъ раіоновъ еще болѣе сильное измѣненіе сложившихся условій конкуренціи, причемъ этимъ пониженіемъ воспользовался бы главнымъ образомъ иностранный хлѣбъ при перевозкѣ его на короткихъ разстояніяхъ отъ портовъ и рѣчныхъ пристаней, въ особенности Рейна и Эльбы, въ близьлежащія мѣстности. Что касается пониженія цѣнъ на хлѣбъ и муку, то таковое имѣло мѣсто не только въ Германіи, но также и въ сосѣднихъ странахъ и вообще во всемъ мірѣ и всецѣло объясняется обильными урожаями въ самой Германіи, въ Соединенныхъ Штатахъ, въ Россіи, въ Аргентинѣ въ связи съ денежнымъ кризисомъ въ Соединенныхъ Штатахъ.

Однако, не смотря на всю основательность этихъ соображеній представителя Министерства публичныхъ ра-

ботъ, при послѣдующемъ весьма продолжительномъ обсужденіи вопроса желѣзнодорожный совѣтъ остановился на слѣдующихъ соображеніяхъ въ пользу отмѣны дифференціальнаго тарифа. Послѣ заключенія германскаго торговаго договора и отмѣны свидѣтельствъ о тождественности экспортируемаго хлѣба съ ранѣе ввезеннымъ восточный хлѣбъ по всей вѣроятности вновь найдетъ для себя болѣе выгодные рынки въ Скандинавскихъ государствахъ и въ Англіи, куда опять будетъ вывозиться въ смѣшеніи съ русскимъ хлѣбомъ, и слѣдовательно дифференціальный тарифъ утратитъ большую часть своего значенія. Притомъ же вообще русскій хлѣбъ ввозится внутрь страны главнымъ образомъ чрезъ порты Балтійскаго моря и отсюда рѣчными путями. Кромѣ того мелкіе сельскіе хозяева и мукомолы вообще не въ состояніи разобраться въ дѣйствительныхъ причинахъ своего тяжелаго положенія и приписываютъ именно дѣйствію дифференціальнаго тарифа то обстоятельство, что не могутъ продавать свой хлѣбъ и муку по достаточно выгоднымъ цѣнамъ. Отсюда общее неудовольствіе дифференціальнымъ тарифомъ, который на самомъ дѣлѣ никому не приноситъ и дѣйствительной пользы. Не смотря на указанія на то, что восточные сельскіе хозяева держались на этотъ счетъ совсѣмъ иного мнѣнія и признавали для себя весьма полезнымъ общій исключительный тарифъ 1 Сент. 1891 г., Комитетъ желѣзнодорожнаго совѣта большинствомъ трехъ голосовъ противъ одного постановилъ предложить совѣту ходатайствовать объ отмѣнѣ этого тарифа.

Кромѣ приведенныхъ выше мотивовъ несомнѣнно имѣло вліяніе также опасеніе, что этимъ тарифомъ можетъ воспользоваться, посредствомъ переотправки, русскій хлѣбъ, импортированный въ Восточную Пруссію. Вообще мѣстный, внутренній протекціонизмъ, выражающійся въ стремленіи регулировать внутреннюю конкурренцію между различными раіонами востока и юга Германіи, обладающими неодинаковыми естественными преимуществами для дешеваго производства тѣхъ или иныхъ продуктовъ, нерѣдко задерживаетъ введеніе въ германскіе желѣзнодорожные тарифы началъ дифференціальной системы.

Германскій экспортный тарифъ на перевозку хлѣба установленъ при слѣдующихъ обстоятельствахъ. Вмѣстѣ съ заключеніемъ въ 1894 г. торговаго договора съ Россіею имперскимъ закономъ 14 апрѣля того же года, съ цѣлью предоставить нѣкоторую компенсацію сельскимъ хозяевамъ, въ особенности восточныхъ провинцій, за отмѣну дифференціальнаго тарифа и за облегченіе доступа внутрь страны русскому хлѣбу, было отмѣнено дѣйствовавшее ранѣе требованіе доказательства тождественности (такъ наз. Identitätsnachweis) экспортируемой партіи хлѣба съ хлѣбомъ, ранѣе ввезеннымъ въ предѣлы Германіи. Представленіе такого доказательства необходимо было для обратнаго полученія внесенной таможенной пошлины; изданіемъ упомянутаго закона была создана возможность вывозить за границу германскій хлѣбъ, получая при этомъ таможенную пошлину за импортированный русскій хлѣбъ. Такое положеніе нерѣдко даетъ поводъ утверждать, что Германія выдаетъ экспортныя преміи при вывозѣ туземнаго хлѣба. Ясно однако, что установленный съ 1894 г. порядокъ не создалъ экспортныхъ премій ни по существу, ни по формѣ. Съ одной стороны экономическая возможность вывоза германскаго хлѣба впервые создается, при нынѣшнемъ соотношеніи размѣровъ мѣстнаго производства и потребленія хлѣба, лишь благодаря факту ввоза хлѣба чужеземныхъ провенансовъ, а съ другой—германское населеніе не несетъ никакого податного бремени на уплату вывозныхъ премій, которыя всецѣло являются лишь простымъ возвратомъ таможенныхъ пошлинъ, уплаченныхъ иностраннымъ хлѣбомъ.

Установленной льготой могли однако пользоваться лишь сельскіе хозяева прибрежныхъ мѣстностей. Чтобы облегчить пользованіе этой льготой и для болѣе отдаленныхъ внутреннихъ мѣстностей, въ 1895 году былъ установленъ пониженный экспортный тарифъ, первоначально только для вывоза чрезъ морскіе порты, но къ концу года распространенный также на вывозъ чрезъ сухопутныя границы съ Бельгіей, Франціей, Нидерландами, Швейцаріей и Австро-Венгріей. Размѣры провозныхъ платъ, взимаемыхъ

по этому тарифу, приводятся въ ниже слѣдующей таблицѣ сравнительно съ платами по нашей тарифной схемѣ, дѣйствующей до портовъ и пограничныхъ пунктовъ (въ коп. съ пуда).

| Версты. | Россія. | Германія. | У насъ: дороже + дешевле — |
|---|---|---|---|
| 50 . . . . | 2,50 | 2,50 | + 0,00 |
| 100 . . . . | 4,50 | 4,41 | + 0,09 |
| 150 . . . . | 6,50 | 4,99 | + 1,51 |
| 200 . . . . | 8,02 | 5,57 | + 2,45 |
| 300 . . . . | 9,60 | 6,73 | + 2,87 |
| 400 . . . . | 11,12 | 8,52 | + 2,60 |
| 500 . . . . | 12,59 | 12,18 | + 0,41 |
| 600 . . . . | 14,06 | 15,84 | — 1,78 |
| 800 . . . . | 17,00 | 23,17 | — 6,17 |
| 1000 . . . . | 19,38 | 30,49 | —11,11 |

Какъ видно изъ этой таблицы, германскій экспортный тарифъ ниже нашего лишь на разстояніяхъ до 400—500 в. Затѣмъ онъ быстро повышается и по мѣрѣ приближенія станцій отправленія къ русской границѣ становится гораздо выше нашего тарифа. Это достигается такимъ построеніемъ тарифа, что послѣ начальной ставки въ $^1/_{27.3}$ к., которая взимается за разстоянія до 94 в., тарифъ на дальнѣйшихъ разстояніяхъ до 375 в. наращивается по $^1/_{86}$ к. съ п. и в., послѣ чего наращиваніе опять производится по $^1/_{27.3}$ к. Съ точки зрѣнія нормальной тарифной техники и, въ особенности, красоты графическаго изображенія тарифной схемы такое построеніе тарифа представляется совершенно неправильнымъ, но его слѣдуетъ признать вполнѣ цѣлесообразнымъ съ точки зрѣнія той цѣли, для которой онъ установленъ, а именно для того, чтобы оказываемую имъ поддержку экспорту ограничить только хлѣбомъ германскаго производства, но не дать возможности воспользоваться ею

и русскому хлѣбу, который иначе послѣ импорта въ Германію немедленно переотправлялся бы по пониженному германскому тарифу.

Если же сравнить германскій экспортный тарифъ съ германскимъ же внутреннимъ, то первый даетъ платы ниже чѣмъ второй, на всѣхъ разстояніяхъ, причемъ разница на 1000 в. оказывается въ 6.80 к. съ пуда. Въ этомъ отношеніи онъ не является такой аномаліей среди экспортныхъ тарифовъ вообще, какъ нашъ такъ называемый вывозной хлѣбный тарифъ, который на разстояніяхъ до 540 в. даетъ провозныя платы выше внутренняго тарифа.

Разсмотрѣнный экспортный тарифъ примѣняется въ мѣстномъ и прямыхъ сообщеніяхъ прусско-гессенскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ и такимъ образомъ имѣетъ болѣе или менѣе общее значеніе. Однако значеніе это при сужденіи о сравнительной стоимости желѣзнодорожной перевозки хлѣба въ Германіи и въ Россіи не слѣдуетъ преувеличивать. Германія является страною ввоза, а не вывоза хлѣба. Послѣдній по количеству составляетъ примѣрно лишь около 20% ввоза; если же принять во вниманіе вывозъ гужомъ и водою, то окажется, что экспортный хлѣбъ составляетъ на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ совершенно незначительную долю въ общей суммѣ ихъ хлѣбныхъ перевозокъ. Такъ въ 1907 г. изъ общей суммы перевозокъ хлѣба и муки въ 1.120 милл. пуд. приходится: на внутреннія сообщенія 1.000 милл., а на вывозъ только 24 милл.; остальное составляетъ ввозъ и транзитъ [1]).

Кромѣ указаннаго исключительнаго тарифа на прусско-гессенскихъ дорогахъ имѣются и другіе пониженные тарифы на перевозку хлѣба, напр. тарифъ бывшей Бромбергской дирекціи, установленный для содѣйствія сбыту хлѣба изъ болѣе отдаленныхъ восточныхъ областей, тарифъ на вывозъ чрезъ Данцигъ, Кенигсбергъ, Мемель, Нейфарвассеръ и Пилау со станцій западно и восточно-прусскихъ, а также изъ Познани, транзитные тарифы: со станціи нидерландскихъ и бельгійскихъ до пограничныхъ нѣмецко-швей-

[1]) Statistisches Jahrbuch für das deutsche Reich. Berlin. 1909. Стр. 119.

царскихъ, со станцій Галиціи, Румыніи и Венгріи для вывоза чрезъ порты Сѣвернаго и Балтійскаго морей и не малое число другихъ тарифовъ, установленныхъ по различнымъ мотивамъ. Однако, сравнивать эти тарифы съ дѣйствующими у насъ исключительными и навигаціонными тарифами положительно не представляется возможнымъ какъ въ виду существенныхъ различій въ условіяхъ русскихъ и германскихъ, такъ и въ виду слишкомъ спеціальнаго и узкаго интереса, который могло бы представлять подобное сравненіе.

Изъ прочихъ хлѣбныхъ тарифовъ ограничимся сопоставленіемъ тарифовъ на перемолочные продукты и на отруби и выжимки. Платы за перевозку перемолочныхъ продуктовъ въ Россіи и Германіи взимаются въ слѣдующихъ размѣрахъ (коп. съ пуда).

| Версты. | Во внутреннихъ сообщеніяхъ. | | | Въ вывозныхъ сообщеніяхъ. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Россія | Германія. | У насъ: + дороже, − дешевле | Россія | Германія. | У насъ: + дороже, − дешевле |
| 50 | 2,11 | 2,50 | — 0,39 | 2,10 | 2,50 | — 0,40 |
| 100 | 3,73 | 4,55 | — 0,82 | 3,70 | 4,41 | — 0,71 |
| 150 | 5,34 | 6,37 | — 1,03 | 5,30 | 4,99 | + 0,31 |
| 200 | 6,95 | 8,19 | — 1,24 | 6,52 | 5,57 | + 0,95 |
| 300 | 9,18 | 11,82 | — 1,64 | 7,78 | 6,73 | + 1,05 |
| 400 | 11,40 | 15,46 | — 4,06 | 9,00 | 8,52 | + 0,48 |
| 500 | 13,45 | 19,10 | — 5,65 | 10,17 | 12,18 | — 2,01 |
| 600 | 15,34 | 22,74 | — 7,40 | 11,35 | 15,84 | — 4,49 |
| 800 | 18,67 | 30,02 | —11,35 | 13,70 | 23,17 | — 9,47 |
| 1000 | 21,30 | 37,29 | —15,99 | 15,60 | 30,49 | —14,89 |

Такимъ образомъ перемолочные продукты, таксируемые у насъ на 10% выше зернового хлѣба, перевозятся у насъ

какъ во внутреннихъ, такъ и въ вывозныхъ сообщеніяхъ, за весьма незначительнымъ исключеніемъ, болѣе или менѣе существенно ниже, чѣмъ по германскимъ желѣзнымъ дорогамъ, хотя послѣднія и таксируютъ муку одинаково съ зерномъ.

Отруби и выжимки отнесены въ германскомъ тарифѣ къ болѣе низкому классу, чѣмъ хлѣбъ въ зернѣ и мука, а именно къ спеціальному III классу, причемъ для вывоза ихъ не предоставлено никакихъ тарифныхъ пониженій. У насъ, напротивъ того, дѣйствуютъ два разныхъ тарифа для вывозныхъ и для внутреннихъ сообщеній. Въ вывозныхъ сообщеніяхъ, т. е. до портовъ и пограничныхъ станцій, къ перевозкѣ отрубей и выжимокъ примѣняется схема, установленная собственно для масляничныхъ сѣмянъ. Эта схема, начиная съ 180 в., даетъ провозныя платы выше платъ по зерновому тарифу; эта разница на 260 верстахъ достигаетъ 1.93 коп. съ пуда, и затѣмъ сохраняется въ томъ же размѣрѣ на всѣхъ дальнѣйшихъ разстояніяхъ перевозки. Во внутреннихъ сообщеніяхъ провозныя платы разсчитываются по $^1/_{60}$ коп. съ пуда и версты до 1056 верстъ, а при дальнѣйшихъ разстояніяхъ по тарифу на зерно со скидкою 10%. Такимъ образомъ нашъ вывозной тарифъ на отруби и выжимки выше внутренняго тарифа для всѣхъ протяженій перевозки, причемъ разница уже на 171 верстѣ достигаетъ 4 коп. съ пуда, на 300 верстахъ 6 к., затѣмъ медленно падаетъ вновь до 4 коп. на 1030 верстахъ и на дальнѣйшихъ разстояніяхъ опять постепенно увеличивается. Такая огромная разница между тарифами вывознымъ и внутреннимъ создаетъ большія техническія затрудненія и усложняетъ тарифъ, такъ какъ вызываетъ необходимость въ установленіи исключительныхъ повышенныхъ станціонныхъ сборовъ болѣе чѣмъ на 500 станціяхъ, ближайшихъ къ портамъ и границѣ, доходя при этомъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, до совершенно несообразнаго размѣра станціоннаго сбора въ 5.25 коп. съ пуда. При такихъ размѣрахъ станціоннаго сбора иногда оказывается выгоднымъ отправлять отруби до ближайшей къ границѣ станціи по низкому внутреннему

тарифу и затѣмъ, вмѣсто переотправки по желѣзной дороги, вывозить грузъ за границу гужомъ.

Эта система нашихъ тарифовъ на отбросы маслобойнаго и мукомольнаго производствъ, вмѣстѣ со всѣми неизбѣжно вытекающими изъ нея затрудненіями и неправильностями, коренится въ томъ, что и въ данномъ случаѣ, какъ и во многихъ другихъ, желѣзнодорожные тарифы обращаются у насъ въ орудіе таможенной политики и въ средство воздѣйствія на ходъ народнаго хозяйства. Задача этой системы—затруднить вывозъ отрубей и выжимокъ за границу и, напротивъ того, удешевить ихъ перевозку во внутреннихъ сообщеніяхъ, чтобы такимъ образомъ способствовать возможно широкому потребленію этихъ превосходныхъ кормовыхъ средствъ внутри страны. Насколько дѣйствительно эти цѣли достигаются, представляется весьма спорнымъ вопросомъ. Можно думать, что нашъ пониженный внутренній тарифъ не оказываетъ никакого вліянія на цѣны отрубей, которыя опредѣляются всецѣло подъ вліяніемъ заграничнаго спроса, а въ такомъ случаѣ пониженіе тарифа не можетъ оказывать никакого содѣйствія потребленію, но является простой и совершенно не нужной по существу дѣла (для развитія или хотя бы для сохраненія перевозокъ) передачей части желѣзнодорожной выручки мукомольнымъ предпріятіямъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ повышенный вывозной тарафъ, разсматриваемый съ точки зрѣнія средства задержать отруби и выжимки внутри страны, является мѣрою весьма несправедливою сравнительно съ установленіемъ вывозной пошлины. Послѣдняя налагала бы на всѣ мукомольныя и маслобойныя предпріятія одинаковое добавочное бремя по экспорту своихъ отбросовъ, тогда какъ тарифъ необходимо измѣняется въ зависимости отъ разстоянія и слѣдовательно отражается весьма неравномѣрно на условіяхъ сбыта изъ различныхъ раіоновъ.

Въ ниже слѣдующей таблицѣ сопоставляются провозныя платы на отруби и выжимки по русскимъ и германскимъ желѣзнымъ дорогамъ во внутреннихъ и въ вывозныхъ сообщеніяхъ (въ коп. съ пуда).

| Версты. | Россія. | | Германія. | У насъ: | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Вывозныя сообщенія. | Внутреннія сообщенія | Вывозн. и внутрен. сообщенія. | дороже + дешевле — | |
| | I | II. | | I. | II. |
| 50 . . | 2,50 | 1,23 | 1,74 | + 0,76 | — 0,51 |
| 100 . . . | 4,50 | 2,17 | 2,73 | + 1,77 | — 0,46 |
| 150 . | 6,50 | 3,00 | 3,56 | + 2,94 | — 0,56 |
| 200 . . . | 8,50 | 3,83 | 4,77 | + 3,73 | — 0,94 |
| 300 . . . | 11,53 | 5,50 | 6,22 | + 5,31 | — 0,72 |
| 400 . . | 13,05 | 7,17 | 8,34 | + 4,71 | — 1,17 |
| 500 . . | 14,52 | 8,53 | 9,78 | + 4,74 | — 1,25 |
| 600 . . . | 15,99 | 10,50 | 11,60 | + 4,39 | — 1,10 |
| 700 . . . | 17,47 | 12,17 | 13,34 | + 4,13 | — 1,17 |
| 800 . . | 18,94 | 13,53 | 15.16 | + 3,78 | — 1,63 |
| 900 . . | 20,13 | 15,50 | 16,90 | + 3,23 | — 1,40 |
| 1000 . . . | 21,22 | 17,17 | 18,72 | + 2,50 | — 1,55 |
| 1250 . . . | 24,05 | 19,80 | 23,12 | + 0,93 | — 3,32 |

Изъ этой таблицы можно видѣть, что Германія, при всемъ стремленіи къ поощренію внутренняго потребленія отрубей и жмыховъ, во-1-хъ, держитъ одинаковый тарифъ на перевозку ихъ во внутреннихъ и вывозныхъ сообщеніяхъ, и во 2-хъ, взимаетъ за перевозку ихъ платы, которыя хотя и значительно ниже нашего вывозного тарифа, но всетаки выше нашего весьма низкаго внутренняго тарифа.

Тарифы на перевозку льна и пеньки. По германскому тарифу ленъ трепаный, а также пенька всякая отнесены ко II спеціальному классу, ленъ же сырецъ (Flachs, roh, ungebrecht) — къ III спец. классу. По нашему Общему Тарифу всѣ эти предметы таксируются одинаково по дифференціальному тарифу № 20. Сравнительные размѣры провозныхъ платъ, разсчитанныхъ по этимъ тарифамъ, слѣдующіе (коп. съ пуда):

| Версты. | Россія. | Германія. | | Нашъ тарифъ. | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Диф. № 20. | Спец. кл. II | Спец. кл. III. | дороже + | дешевле — |
| | | I. | II. | I. | II. |
| 50 . . . | 3,48 | 2,12 | 1,74 | + 1,36 | + 1,74 |
| 100 . . | 6,26 | 3,71 | 2,73 | + 2,55 | + 3,53 |
| 150 . . | 9,03 | 5,15 | 3,56 | + 3,88 | + 5,47 |
| 200 . . . | 11,81 | 6,59 | 4,47 | + 5,22 | + 7,34 |
| 300 . . | 16,20 | 9,40 | 6,22 | + 6,80 | + 9,98 |
| 400 . . | 17,53 | 12,20 | 8,34 | + 5,33 | + 9,19 |
| 500 . . | 18,86 | 15,08 | 9,78 | + 3,78 | + 9,08 |
| 600 . . . | 20,20 | 17,89 | 11,60 | + 2,31 | + 8,60 |
| 800 . . . | 22,86 | 23,57 | 15,16 | — 0,71 | + 7,70 |
| 1000 . . . | 25,53 | 29,18 | 18,72 | — 3,65 | + 6,81 |

Хотя приведенные въ этой таблицѣ германскіе тарифы и отличаются общимъ характеромъ, но на практикѣ они, повидимому, должны имѣть самое ограниченное примѣненіе, такъ какъ существуютъ исключительные тарифы, обнимающіе обширный кругъ весьма важныхъ по перевозкѣ льна и пеньки сообщеній. Главныхъ исключительныхъ тарифовъ имѣется два. Во-1-хъ, тарифъ на перевозку льняныхъ и пеньковыхъ грузовъ изъ Россіи до Кенигсберга, Данцига и Мемеля. Этотъ тарифъ разсчитанъ въ силу торговаго договора съ Германіей по тѣмъ же ставкамъ, по которымъ составлены наши тарифы до Риги и Либавы, т. е. по нашему упомянутому общему тарифу для льна и пеньки (диф. № 20), притомъ съ условіемъ примѣненія за общее непрерывное протяженіе перевозки отъ русскихъ станцій отправленія. Этотъ же тарифъ примѣняется на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ при переотправкѣ льна и пеньки (im Reexpeditionsverfahren von Russland) изъ Кенигсберга, Эльбинга и Мемеля на германскія, нидерландскія, бельгійскія и французскія станціи. Такимъ образомъ во всей этой весьма мно-

гочисленной группѣ сообщеній на германскихъ дорогахъ дѣйствуютъ тѣ же тарифы, что и на нашихъ дорогахъ. Во-2-хъ, для поднятія торговли Кенигсберга и Бреславля, а также для облегченія конкурренціи съ внѣгерманскими желѣзными дорогами, равно какъ и для содѣйствія туземной культурѣ льна установлены для перевозки льна и пеньки весьма пониженные тарифы: 1) отъ Кенигсберга и другихъ восточно-прусскихъ станцій въ Силезію и Саксонію, въ Берлинъ, Штетинъ, до нѣкоторыхъ средне-германскихъ и баварскихъ станцій, а также отъ станцій Силезіи и Познани вовнутреннемъ сообщеніи и въ сообщеніи съ Баваріей и Виртембергомъ, равно какъ отъ пограничныхъ русско-галиційскихъ станцій въ Южную Германію, и 2) отъ Бреславля достанцій прусскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, а также саксонскихъ и южно-германскихъ. Тарифы эти образованы поставкѣ 3.5 пф. съ тонны и километра для отправокъ въ 5 тоннъ (305 п.) и въ 2,2 пф. для отправокъ въ 10 т (610 п). Тарифы эти, какъ можно видѣть изъ нижеслѣдующаго сопоставленія провозныхъ платъ за разныя разстоянія, приближаются къ спец. кассу III, т. е. значительно ниже нашего диф. № 20.

| Версты. | Россія. Диф. № 20. | Германія. Перечисленныя сообщенія. 305 п. I. | 610 п. II | У насъ дороже + дешевле — противъ. I | II |
|---|---|---|---|---|---|
| 50 | 3,48 | 2,12 | 1,56 | +1,36 | +1,92 |
| 100 | 6,26 | 3,71 | 2,69 | +2,55 | +3,57 |
| 150 | 9,03 | 5,15 | 3,58 | +3,88 | +5,45 |
| 200 | 11,81 | 6,59 | 4,48 | +5,22 | +7,33 |
| 300 | 16,20 | 9,40 | 6,27 | +6,80 | +9,93 |
| 400 | 17,53 | 12,20 | 8,06 | +5,33 | +9,47 |
| 500 | 18,86 | 15,08 | 9,84 | +3,78 | +9,02 |
| 600 | 20,20 | 17,89 | 11,53 | −2,31 | +8,67 |
| 800 | 22,86 | 23,57 | 15,21 | −0,71 | +7,65 |
| 1000 | 25,53 | 29,18 | 18,78 | −3,65 | +6,75 |

Такимъ образомъ оба указанные исключительные тарифа, которые, судя по станціямъ отправленія, отъ которыхъ они установлены, служатъ главнымъ образомъ для перевозки льна и пеньки мѣстнаго германскаго происхожденія, оказываются значительно ниже тарифа на ленъ и пеньку, дѣйствующаго на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и на германскихъ для перевозокъ льна и пеньки русскаго происхожденія

Тарифы на перевозку спирта Перевозка спирта во внутреннихъ сообщеніяхъ германскихъ желѣзныхъ дорогъ производится по общимъ тарифамъ, установленнымъ для мелкихъ и для повагонныхъ отправокъ всякаго рода грузовъ вообще. Въ виду незначительности мелкихъ отправокъ, мы ограничимся въ ниже слѣдующемъ сравненіи лишь общимъ повагоннымъ тарифомъ В, примѣненіе котораго обусловлено нормою нагрузки въ одинъ вагонъ 10 тоннъ (610 п.). По нашимъ дорогамъ къ перевозкамъ спирта во внутреннихъ сообщеніяхъ, мѣстныхъ и прямыхъ, примѣняется дифференціалъ № 12. Провозныя платы по этимъ тарифамъ взимаются въ слѣдующихъ размѣрахъ за различныя разстоянія (въ коп. съ пуда):

| | Россія д. № 12. | Германія кл. В. | У насъ: дороже + дешевле —. |
|---|---|---|---|
| 50 | 3,48 | 3,34 | + 0,14 |
| 100 | 6,26 | 5,76 | + 0,50 |
| 150 | 9,03 | 8,19 | + 0,84 |
| 200 | 11,81 | 10,61 | + 1,20 |
| 300 | 16,36 | 15,46 | + 0,90 |
| 400 | 20,90 | 20,31 | + 0,59 |
| 500 | 25,25 | 25,17 | + 0,08 |
| 600 | 28,20 | 30,02 | — 1,82 |
| 800 | 31,53 | 39,72 | — 8,19 |
| 1000 | 34,86 | 49,42 | — 14,56 |

Изъ этой таблицы видно, что стоимость перевозки спирта по русскимъ и германскимъ желѣзнымъ дорогамъ во внутреннихъ сообщеніяхъ на разстояніяхъ до 500 в. включительно приблизительно одинакова, потому что такая разница не въ нашу пользу, какъ $^1/_2$—$1^1/_5$ коп. съ пуда, не можетъ имѣть существеннаго значенія для спирта. Что касается болѣе отдаленныхъ разстояній, то здѣсь отношеніе между русскимъ и германскимъ тарифами рѣзко измѣняется. При изложеніи французскихъ тарифовъ, которые вообще ниже нашего тарифа, въ особенности же на болѣе значительныхъ разстояніяхъ (до 8—10 к. съ пуда), мы объяснили, что главнымъ мотивомъ къ удержанію у насъ высокихъ ставокъ на этихъ разстояніяхъ служитъ стремленіе оградить мѣстное винокуреніе отъ конкуренціи болѣе отдаленныхъ раіоновъ Германскій тарифъ въ этомъ отношеніи идетъ далеко впереди нашего. Его ставка за 1000 в. составляетъ 49.42 коп. съ пуда, т. е. на 14 56 коп. выше нашей и на 21.90 коп. выше французской ставки тарифа прямого сообщенія между всѣми французскими дорогами за такое же разстояніе (27.52 коп.).

Изъ исключительныхъ тарифовъ, установленныхъ для облегченія вывоза спирта изъ Германіи, остановимся на двухъ: 1) на перевозку спирта въ Швейцарію, Францію, Италію и австрійскую приморскую область съ внутреннихъ станцій, отправляющихъ спиртъ, и 2) на перевозку отъ сѣверныхъ станцій прусскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ и нижнегерманскихъ станцій частныхъ дорогъ до приморскихъ портовъ, а также до бельгійскихъ и нидерландскихъ пограничныхъ транзитныхъ станцій. Сравнительно съ русскимъ вывознымъ тарифомъ на спиртъ (диф. № 25), по этимъ тарифамъ причитаются слѣдующія провозныя платы (въ коп. съ пуда).

| | Россія д. № 25. | Германія | | У насъ: дороже + дешевле — противъ | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 1. | 2. | 1. | 2. |
| 50 | 2,78 | 1,26 | 1,74 | + 1,52 | + 1,04 |
| 100 | 4,87 | 2,08 | 2,73 | + 2,79 | + 2,14 |
| 150 | 6,95 | 2,89 | 3,56 | + 4,06 | + 3,39 |
| 200 | 9,03 | 3,70 | 4,47 | + 5,33 | + 4,56 |
| 300 | 11,70 | 5,28 | 6,22 | + 6,42 | + 5,48 |
| 400 | 14,20 | 6,95 | 8,04 | + 7,25 | + 6,16 |
| 500 | 16,70 | 8,58 | 9,78 | + 8,12 | + 6,92 |
| 600 | 17,70 | 10,21 | 11,60 | + 7,49 | + 6,10 |
| 800 | 19,70 | 13,46 | 15,16 | + 6,24 | + 4,54 |
| 1000 | 23,57 | 16,71 | 18,72 | + 6,86 | + 4,85 |

Изъ этой таблицы видно, что германскіе вывозные тарифы на перевозку спирта существенно ниже нашего, причемъ въ соотношеніи этихъ тарифовъ на разныхъ разстояніяхъ не наблюдается того характера, который отмѣченъ выше относительно внутреннихъ тарифовъ: разница между вывозными германскими и нашимъ тарифомъ остается на болѣе отдаленныхъ разстояніяхъ почти въ томъ же размѣрѣ, какъ и на среднихъ разстояніяхъ, а это значитъ, что германская тарификація, которая въ отношеніи внутреннихъ перевозокъ оказываетъ сильное покровительство мѣстностямъ, ближайшимъ къ рынкамъ сбыта, почти совершенно отказывается отъ такого покровительства по отношенію къ заграничному экспорту. Въ русскомъ вывозномъ тарифѣ, напротивъ того, сохраняетъ свою силу и въ отношеніи экспорта основная идея нашихъ внутреннихъ тарифовъ на перевозку спирта, заключающаяся въ стремленіи оградить винокуренную промышленность, ближайшую къ мѣсту сбыта, отъ конкурренціи районовъ отдаленныхъ. Если сравнить данныя послѣдней таблицы (о вывозныхъ тарифахъ) съ данными предыдущей (о внутреннихъ тарифахъ), то мы увидимъ, что хотя и нашъ вывозной та-

рифъ предоставляетъ существенное пониженіе экспорту сравнительно съ внутренними перевозками, но размѣры этого пониженія значительно меньше того, что предоставляется германскими вывозными тарифами. Въ ниже слѣдующей таблицѣ сопоставлены размѣры этихъ пониженій въ Германіи и у насъ на разстояніяхъ въ 200, 500, 700 и 1000 верстъ (въ коп. съ пуда):

| На | Въ Германіи. | Въ Россіи. |
|---|---|---|
| 200 в | 6,14 и 6,91 | 2,78 |
| 500 » | 15,39 и 16,59 | 8,55 |
| 700 » | 21,55 и 23,06 | 11,16 |
| 1000 » | 30,70 и 32,71 | 9,29 |

Такимъ образомъ размѣръ пониженія, предоставляемый въ Германіи для содѣйствія экспортному спирту въ борьбѣ съ конкуррентами на международномъ рынкѣ, вообще гораздо значительнѣе, чѣмъ у насъ. и притомъ возрастаетъ въ очень сильной прогрессіи съ увеличеніемъ разстоянія перевозки У насъ же для разстояній свыше 500 в. онъ остается почти безъ перемѣны, и, слѣдовательно, то тарифное соотношеніе, въ которое поставлены различные районы другъ къ другу по снабженію внутреннихъ рынковъ, остается для нихъ въ силѣ и для снабженія рынковъ иностранныхъ.

Тарифы на перевозку сахарныхъ грузовъ. Перевозка этихъ грузовъ на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ таксируется по слѣдующимъ тарифамъ: 1) вообще во внутреннихъ сообщеніяхъ—по общему повагонному тарифу В, 2) въ вывозныхъ сообщеніяхъ для экспорта—по спец. тарифу I и 3) на государственныхъ желѣзныхъ дорогахъ и въ сообщеніяхъ между ними и другими дорогами, принявшими одинаковыя основанія для составленія тарифовъ, по спеціальному классу III, въ качествѣ исключительнаго тарифа: а) для экспорта и б) для подвоза песка къ рафинаднымъ заводамъ (въ пропорціи къ вывезенному рафинаду).

Что касается русскихъ дорогъ, то перевозка рафинада производится у насъ по диф. А, а песка по диф. Б, который даетъ болѣе низкія ставки на разстояніяхъ до 903 в., а на дальнѣйшихъ разстояніяхъ сливается съ диференціаломъ Б Объ основаніяхъ и строѣ этихъ диференціальныхъ тарифовъ мы уже говорили при обозрѣніи французскихъ тарифовъ. Равнымъ образомъ тамъ же нами было указано, какимъ образомъ у насъ компенсируется отсутствіе спеціальныхъ пониженныхъ тарифовъ на подвозъ песка къ рафинаднымъ заводамъ. Для экспорта заграницу какъ рафинада, такъ и песка у насъ установлены исключительные тарифы по группѣ 95 товарной номенклатуры Общаго тарифа: № 11—для вывоза вообще и № 13 для вывоза въ Персію.

Стоимость желѣзнодорожной перевозки сахара-рафинада и сахара-песка во внутреннихъ сообщеніяхъ Германіи и Россіи, а равно и разницу между ними можно видѣть изъ ниже слѣдующаго сопоставленія провозныхъ платъ по нашимъ диференціаламъ №№ А и Б и по германскому общему повагонному тарифу В (въ коп. съ пуда):

| | Россія. | | Германія кл. В. | Наши тарифы: дороже + дешевле —. | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Диф А. | Диф. Б. | | | |
| | I. | II. | | I. | II. |
| 50 в. | 5,20 | 3,70 | 3,34 | + 1,86 | + 0,36 |
| 100 » | 9,70 | 6,70 | 5,76 | + 3,94 | + 0,94 |
| 150 » | 14,20 | 9,63 | 8,19 | + 6,01 | + 1,44 |
| 200 » | 16,72 | 12,09 | 10,61 | + 6,11 | + 1,48 |
| 300 » | 21,22 | 17,00 | 15,46 | + 5,76 | + 1,54 |
| 400 » | 25,72 | 21,91 | 20,31 | + 5,41 | + 1,60 |
| 500 » | 30,22 | 26,81 | 25,17 | + 5,05 | + 1,64 |
| 600 » | 34,72 | 31,73 | 30,02 | + 4,70 | + 1,71 |
| 800 » | 42,90 | 41,55 | 39,72 | + 3,18 | + 1,83 |
| 1000 » | 50,09 | 50,09 | 49,42 | + 0,67 | + 0,67 |

Такимъ образомъ стоимость перевозки сахара у насъ оказывается на всѣхъ разстояніяхъ выше, чѣмъ въ Германіи, причемъ разницу по перевозкѣ рафинада, въ особенности на короткихъ разстояніяхъ, нельзя не признать весьма значительной. Ставки нашего тарифа на рафинадъ, на разстояніяхъ 100—200 верстъ, превышаютъ нѣмецкія ставки на 57—73% Съ увеличеніемъ протяженія перевозки разница постепенно падаетъ. Тарифъ на перевозку сахара-песка значительно ниже и разницы между его ставками и ставками нѣмецкаго тарифа представляются менѣе существенными. Но въ отношеніи перевозки песка заслуживаетъ вниманія то обстоятельство, что тогда какъ нашъ тарифъ имѣетъ общій характеръ, примѣняясь одинаково какъ къ песку, поступающему непосредственно на потребленіе, такъ и къ тому, который подвозится къ рафинаднымъ заводамъ для переработки, въ Германіи къ послѣдняго рода перевозкамъ примѣняется исключительный тарифъ по ставкамъ спеціальнаго тарифа III, что уже даетъ гораздо болѣе низкія провозныя платы. Мы отмѣчаемъ это обстоятельство особенно въ виду того, что подобная особенность имѣетъ мѣсто, какъ было выше указано, и во французскихъ сахарныхъ тарифахъ. Въ ниже слѣдующей таблицѣ приводятся германскія платы на подвозъ песка къ рафинаднымъ заводамъ сравнительно съ платами по нашему диф. Б, который у насъ примѣняется къ перевозкѣ рафинада отъ нѣкоторыхъ пунктовъ взамѣнъ установленія спеціальныхъ пониженій для подвоза песка къ находящимся въ этихъ пунктахъ передѣлочнымъ заводамъ.

| | Россія. Диф. Б. | Германія. Спец. кл. III. | У насъ дороже на: |
|---|---|---|---|
| 50 | 3,70 | 1,74 | 1,96 |
| 100 | 6,70 | 2,73 | 3,97 |
| 150 | 9,63 | 3,56 | 6,07 |
| 200 | 12,09 | 4,47 | 7,62 |
| 300 | 17,00 | 6,22 | 10,78 |
| 400 | 21,91 | 8,04 | 13,87 |
| 500 | 26,81 | 9,78 | 17,03 |
| 600 | 31,73 | 11,60 | 20,13 |
| 800 | 41,55 | 15,16 | 26,39 |
| 1000 | 50,09 | 18,72 | 31,37 |

Какъ видно изъ этой таблицы, разница въ пониженіяхъ у насъ и въ Германіи прямо громадна. При оцѣнкѣ этой разницы необходимо однако имѣть въ виду слѣдующія весьма важныя обстоятельства: 1) нашъ диф. Б. распространяется на перевозки песка до всѣхъ станцій, тогда какъ нѣмецкій спец классъ III ограничивается лишь подвозомъ песка къ рафинаднымъ заводамъ, да притомъ лишь въ пропорціи къ вывезенному рафинаду и 2) нашъ диф. Б. примѣняется въ нѣкоторыхъ случаяхъ и къ подвозу песка до рафинаднаго за вода и къ отправкѣ рафинада съ завода, а слѣдовательно предоставляемое имъ пониженіе дается дважды. Такимъ образомъ вполнѣ естественно, что наше пониженіе, распространяясь на значительно болѣе широкій кругъ перевозокъ, оказывается гораздо меньше германскаго, ограниченнаго опредѣленнымъ узкимъ кругомъ сообщеній. Но это то обстоятельство и можетъ служить лишнимъ довольно яркимъ примѣромъ, доказывающимъ, что тѣ тарифныя пониженія, которыя дѣйствительно оказываютъ серьезное вліяніе на развитіе промышленности и вмѣстѣ съ тѣмъ являются выгодными для желѣзныхъ дорогъ. почти никогда не носятъ общаго характера, но ограничиваются лишь немногими сообщеніями, предоставляя за то этимъ сообщеніямъ крупное удешевленіе перевозки. Приведенный германскій тарифъ на подвозъ песка къ передѣлочнымъ заводамъ для выработки рафинада, подлежащаго экспорту, несомнѣнно, является вмѣстѣ съ пониженными тарифами на вывозъ сахара вообще однимъ изъ важныхъ факторовъ, благодаря которымъ Германія довела свой сахарный экспортъ до весьма крупныхъ размѣровъ.

Что касается вывоза сахара, то къ перевозкамъ въ этихъ сообщеніяхъ у насъ примѣняются исключит. тарифы по группѣ 95 номенклатуры: № 13, дающій болѣе высокія ставки, по вывозу въ Персію, и № 11 съ болѣе низкими ставками—по вывозу вообще. Въ Германіи также въ вывозныхъ сообщеніяхъ примѣняются два тарифа: болѣе высокій спец. тарифъ I имѣетъ значеніе общаго тарифа для германскихъ желѣзныхъ дорогъ и спец. тарифъ III въ качествѣ исключительнаго тарифа государственныхъ желѣзныхъ дорогъ и для со-

общеній между ними и другими дорогами, принявшими тѣ же ставки. Въ ниже слѣдующей таблицѣ сопоставляются провозныя платы по всѣмъ этимъ четыремъ тарифамъ:

| | Россія. | | Германія. | | Наши тарифы противъ германскихъ дороже +, дешевле —. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | № 11 противъ | | № 13 противъ | |
| | № 11 вывозъ вообще. | № 13 вывозъ въ Персію. | Спец. I по германск. дор. вообще. | Спец. III по госуд. дорогамъ. | Спец. I. | Спец. III. | Спец. I. | Спец. III. |
| 50 | 3,48 | 3,48 | 2,50 | 1,74 | + 0,98 | + 1,74 | + 0,98 | + 1,74 |
| 100 | 5,58 | 6,26 | 4,55 | 2,73 | + 1,03 | + 2,85 | + 1,71 | + 3,59 |
| 150 | 7,14 | 8,97 | 6,37 | 3,56 | + 0,77 | + 3,58 | + 2,60 | + 5,41 |
| 200 | 8,70 | 11,25 | 8,19 | 4,47 | + 0,51 | + 4,23 | + 3,06 | + 6,78 |
| 250 | 10,26 | 13,52 | 9,93 | 5,31 | + 0,33 | + 4,95 | + 3,59 | + 8,21 |
| 300 | 11,83 | 15,79 | 11,82 | 6,22 | + 0,01 | + 5,61 | + 3,97 | + 9,57 |
| 400 | 14,95 | 20,34 | 15,46 | 8,04 | — 0,51 | + 6,91 | + 4,88 | + 12,30 |
| 500 | 18,08 | 24,88 | 19,10 | 9,78 | — 1,02 | + 8,30 | + 5,78 | + 15,10 |
| 600 | 19,40 | 29,43 | 22,74 | 11,60 | — 3,34 | + 7,80 | + 6,69 | + 17,83 |
| 800 | 21,90 | 37,88 | 30,02 | 15,16 | — 8,12 | + 6,74 | + 7,86 | + 22,72 |
| 1000 | 24,40 | 39,88 | 37,29 | 18,72 | — 12,89 | + 5,68 | + 2,59 | + 21,16 |

Таблица эта не нуждается въ какихъ-лнбо детальныхъ комментаріяхъ. Отмѣтимъ только, что наибольшаго вниманія заслуживаютъ разницы между нашимъ исключит. тарифомъ № 11 и германскимъ спец. тарифомъ III, который примѣняется къ вывозу на государственныхъ желѣзныхъ дорогахъ, т. е. далеко къ преобладающему количеству перевозокъ сахара въ вывозныхъ сообщеніяхъ.

Въ заключеніе этого сравненія сахарныхъ тарифовъ представляется любопытнымъ сопоставить размѣръ пониженія, которымъ пользуются перевозки въ вывозныхъ сообщеніяхъ сравнительно съ внутренними у насъ и въ Германіи. Въ этомъ отношеніи, повидимому, наиболѣе подходящими для

сравненія являются: у насъ внутренній тарифъ на перевозку песка съ исключит. тарифомъ № 11, а въ Германіи общій повагонный тарифъ B со спец тарифомъ III. Ниже слѣдующая таблица и даетъ провозныя платы по этимъ четыремъ тарифамъ вмѣстѣ съ разницами между ними:

| | Россія. | | Размѣръ пониженія. | Германія. | | Размѣръ пониженія. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Диф. Б. | Искл. тар. № 11 | | Тар. В. | Спец. тар. III. | |
| 50 | 3,70 | 3,48 | 0,22 | 3,34 | 1,74 | 1,60 |
| 100 | 6,70 | 5,58 | 1,12 | 5,76 | 2,73 | 3,03 |
| 150 | 9,63 | 7,14 | 2,49 | 8,19 | 3,56 | 4,63 |
| 200 | 12,09 | 8,70 | 3,39 | 10,61 | 4,47 | 6,24 |
| 300 | 17,00 | 11,83 | 5,17 | 15,46 | 6,22 | 9,24 |
| 400 | 21,91 | 14,95 | 6,96 | 20,31 | 8,04 | 12,27 |
| 500 | 26,81 | 18,08 | 8,73 | 25,17 | 9,78 | 15,39 |
| 600 | 31,73 | 19,40 | 12,43 | 30,02 | 11,60 | 18,42 |
| 800 | 41,55 | 21,90 | 19,65 | 39,72 | 15,16 | 24,56 |
| 1000 | 50,09 | 24,40 | 25,69 | 49,42 | 18,72 | 30,70 |

Эта разница въ размѣрѣ пониженія тарифа на экспортъ, достигающая 6 коп. на пудъ, настолько существенна, что не могла не имѣть въ ряду прочихъ причинъ извѣстнаго вліянія на относительные размѣры экспорта сахара изъ Россіи и изъ Германіи. Тогда какъ въ 1906/7 и 1907/8 годахъ вывозъ изъ Россіи составлялъ 129 и 297 тысячъ тоннъ или только 10% и 23% по отношенію къ производству сахара въ эти годы (1.294 и 1.263 тысячи тоннъ), изъ Германіи за тѣ же годы вывезено 1.222 и 904 тысячи тоннъ, что по отношенію къ производству составляло 54% и 42% (2.242 и 2.136 тысячъ тоннъ).

Тарифы на перевозку каменноугольныхъ грузовъ. По нормальному тарифу германскихъ желѣзныхъ дорогъ каменный уголь всякаго рода, а также и брикеты отнесенъ къ

спеціальному классу III. Схема этого класса начинается со ставки въ 2,6 пф. ($^1/_{47.3}$ коп.), которая взимается до 100 кил., а для дальнѣйшихъ разстояній даетъ однообразную ставку въ 2,2 пф ($^1/_{55.9}$ к.) независимо отъ протяженія перевозки. Нашъ общій тарифъ на каменный уголь, начинаясь съ $^1/_{30}$ к. съ п. и в. (до 25 в.), непрерывно диференцируется до 1257 верстъ: наращиваніе провозныхъ платъ производится въ немъ по $^1/_{55}$ к. до 155 в., по $^1/_{60}$ к. до 203 в., по $^1/_{81}$ к. до 498 в., по $^1/_{150}$ к. до 560 в., по $^1/_{275}$ к. до 890 в. и по $^1/_{300}$ к. до 1257 в.; за перевозки же на разстояніяхъ свыше 1257 в. платы разсчитываются по $^1/_{120}$ коп. Поэтому на короткихъ разстояніяхъ до 200 в. провозныя платы по германскому тарифу (вмѣстѣ съ дополн. сборами) превышаютъ нашъ тарифъ (также съ дополн. сборами) лишь весьма незначительно, не болѣе 0,12 коп. на 1 пудъ. Съ увеличеніемъ же протяженія перевозки разницы постепенно возрастаютъ, достигая на 500 в. 1.73 коп. и на 1000 в. 8.70 коп. на 1 пудъ не въ пользу германскаго тарифа.

Однако для сужденія о сравнительныхъ размѣрахъ желѣзнодорожной стоимости перевозки каменнаго угля у насъ и въ Германіи никакъ нельзя ограничиться приведенными данными. Какъ уже было упомянуто выше, съ 1 апрѣля 1897 года въ Германіи состоялось распространеніе на всѣ виды топлива, въ томъ числѣ и каменноугольнаго, исключительнаго пониженнаго тарифа, установленнаго для перевозки сырыхъ необработанныхъ матеріаловъ (Rohstofftarif). Правда, этотъ пониженный тарифъ распространенъ не на всѣ германскія дороги, а только на дороги государственныя и на прямыя ихъ сообщенія. Но такъ какъ дороги государственныя составляютъ въ Германіи болѣе 90% всей сѣти, то если принять еще во вниманіе и перевозки въ прямыхъ сообщеніяхъ этихъ дорогъ съ другими, то слѣдуетъ придти къ заключенію, что общимъ тарифомъ на перевозку каменнаго угля въ Германіи долженъ быть признанъ сказанный сырьевой тарифъ; примѣненіе же спец. класса III нормальнаго тарифа можетъ касаться лишь относительно совершенно ничтожнаго количества перевозокъ угольныхъ грузовъ. Поэтому въ ниже слѣ-

дующей таблицѣ провозныя платы по нашему общему тарифу сопоставляются съ провозными платами по германскому исключительному тарифу на сырые необработанные матеріалы. Данныя эти приводятся, какъ и во всемъ предыдущемъ изложеніи, въ копѣйкахъ съ пуда со включеніемъ дополнительныхъ сборовъ

| | Россія | Германія. | У насъ дороже+ дешевле—. |
|---|---|---|---|
| 50 | 1,68 | 1,44 | + 0,24 |
| 100 | 2,59 | 2,35 | + 0,24 |
| 150 | 3,50 | 3,18 | + 0,32 |
| 200 | 4,35 | 4,09 | + 0,26 |
| 250 | 4,98 | 4,93 | + 0,05 |
| 300 | 5,60 | 5,84 | — 0,24 |
| 400 | 6,83 | 7,20 | — 0,37 |
| 500 | 8,05 | 8,34 | — 0,29 |
| 600 | 8,60 | 9,48 | — 0,88 |
| 800 | 9,32 | 11,75 | — 2,43 |
| 1000 | 10,02 | 13,95 | — 3,93 |

Изъ этой таблицы видно, что различіе между обоими тарифами, въ особенности на разстояніяхъ до 600 верстъ, должно быть признано не существеннымъ. если принять во вниманіе характеръ этихъ тарифовъ, какъ общихъ, подлежащихъ примѣненію къ перевозкамъ каменноугольнаго топлива до всѣхъ станцій вообще и совершенно независимо отъ назначенія его для того или иного употребленія. При обозрѣніи французскихъ тарифовъ мы уже выяснили подробно то огромное вліяніе, которое имѣетъ характеръ назначенія угля на его способность выносить большія или меньшія издержки перевозки. Разсмотрѣніе многихъ французскихъ тарифовъ показало, что французская система тарификаціи каменноугольнаго топлива и построена на основаніи

учета этого вліянія, такъ что размѣры ставокъ сообразованы или съ преобладающимъ характеромъ потребленія угля въ тѣхъ или иныхъ пунктахъ, или въ зависимости отъ величины отправокъ, характеризующей назначеніе угля для опредѣленной цѣли, или, наконецъ, въ зависимости отъ представленія прямыхъ доказательствъ, что перевезенный уголь употребленъ дѣйствительно для потребностей металлургической промышленности или для изготовленія кокса. Тогда же нами было отмѣчено, что уголь, предназначаемый для домашняго употребленія, легко мирится съ болѣе высокими ставками. Поэтому и выше приведенныя разницы между тарифами на перевозку угля, предназначаемаго для всякаго, а слѣдовательно главнымъ образомъ для домашняго потребленія, мы не можемъ признать существенными даже въ тѣхъ случаяхъ, въ которыхъ они достигаютъ около $1^1/_2$ коп. на 1 пудъ, какъ это имѣетъ мѣсто на разстояніи въ 700в., въ таблицѣ не обозначенномъ.

Сложившіеся на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ тарифы на перевозку каменнаго угля представляютъ въ этомъ отношеніи значительную аналогію съ французской системой каменноугольныхъ тарифовъ. Здѣсь также находимъ цѣлый рядъ исключительныхъ пониженныхъ тарифовъ, ставки которыхъ опредѣлились подъ вліяніемъ потребностей горнозаводскаго дѣла и металлургической промышленности. Въ этомъ отношеніи особеннаго вниманія заслуживаютъ многочисленные тарифы отъ нижне-рейнскихъ и вестфальскихъ каменноугольныхъ копей. Остановимся на двухъ тарифахъ изъ Рурскаго округа [1]), который въ германской каменноугольной промышленности играетъ приблизительно такую же преобладающую роль, какъ у насъ Донецкій бассейнъ. Эти тарифы установлены на перевозку каменнаго угля и каменноугольныхъ брикетовъ, а также кокса на расположенные въ близъ лежащихъ промышленныхъ округахъ домен-

[1]) Въ 1906 году отправлено по желѣзнымъ дорогамъ изъ Рурскаго округа 3.933.130.000 пудовъ, изъ Силезскаго 1.333 230.000 пудовъ и Саарскаго 637 700.000.

ныя печи, сталелитейные и сталепрокатные заводы, на сименсъ-мартеновскія, пудлинговыя и т. п. печи. Примѣненіе тарифовъ обусловлено предъявленіемъ отправокъ партіями не менѣе 45 тоннъ (2747 пудовъ). Введены они въ дѣйствіе 15 января 1905 г на срокъ по 14 января 1910 года. Сравнивать ихъ приходится опять-таки съ нашимъ общимъ каменноугольнымъ тарифомъ, такъ какъ у насъ нѣтъ тарифовъ, установленныхъ по аналогичнымъ мотивамъ и на аналогичныхъ условіяхъ.

| | Германія. | | Россія. | Нашъ тарифъ дороже + дешевле — | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Тарифъ въ Bienenburg. | Тарифъ въ Sieg-, Sahn- и Dillgebiet. | | | |
| | I | II. | | I. | II. |
| 50 | 1,10 | 1,02 | 1,68 | + 0,58 | + 0,66 |
| 100 | 1,75 | 1,59 | 2,59 | + 0,84 | + 1,00 |
| 150 | 2,40 | 2,16 | 3,50 | + 1,10 | + 1,34 |
| 200 | 3,05 | 2,72 | 4,35 | + 1,30 | + 1,63 |
| 250 | 3,70 | 3,29 | 4,98 | + 1,28 | + 1,69 |
| 300 | 4,35 | 3,86 | 5,60 | + 1,15 | + 1,74 |

Эта таблица приводитъ къ совершенно иному выводу относительно сравнительныхъ размѣровъ германскихъ и нашихъ каменноугольныхъ тарифовъ. Если въ отношеніи тарифовъ на перевозку угля вообще и можно еще съ нѣкоторымъ основаніемъ утверждать, что нашъ тарифъ въ общемъ ниже германскаго, то въ отношеніи ставокъ на подвозъ угля для нуждъ металлургической промышленности слѣдуетъ положительно признать, что нашъ тарифъ существеннымъ образомъ выше германскаго. Такая разница въ ставкахъ, какъ въ 1—$1^3/_4$ коп. на пудъ, имѣетъ для металлургической промышленности огромное значеніе, такъ какъ здѣсь оказывается ощутительнымъ повышеніе цѣны на уголь уже на $^1/_2$—$^1/_4$ коп. на 1 пудъ и даже менѣе значительное.

Что касается вывозныхъ тарифовъ на уголь и вообще

такихъ тарифовъ, которые установлены для содѣйствія отечественному углю въ его конкурренціи съ заграничнымъ въ предѣлахъ самой Германіи, то тарифы этого рода весьма многочисленны на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ. При этомъ для примѣненія ихъ нерѣдко ставятся спеціальныя условія въ отношеніи величины отправляемыхъ партій или въ отношеніи общей суммы груза, подлежащаго перевозкѣ въ теченіе года. При большомъ разнообразіи ставокъ вывозныхъ тарифовъ, послѣдніе даютъ провозныя платы и выше и ниже нашихъ Ограничимся сравненіемъ лишь тарифа, установленнаго для усиленія сбыта туземнаго угля въ портахъ Сѣвернаго моря для мѣстнаго потребленія и потребностей судоходства, а также и для экспорта, въ виду конкурренціи иностраннаго угля Тарифъ этотъ весьма интересенъ по своему особенному строю. Это—групный тарифъ (Gruppentarife), сущность котораго заключается въ томъ, что рейнско-вестфальскія станціи отправленія угля раздѣлены на группы съ равными провозными платами до однихъ и тѣхъ же пунктовъ назначенія, вслѣдствіе чего получаются, конечно, весьма неодинаковыя единичныя километрическія ставки въ зависимости отъ удаленности станціи отправленія отъ пункта назначенія. Эти ставки колеблются отъ 1.65 пф. съ т. и к. ($^1/_{74}$ к. съ п. и в.) до 1.29 пф. ($^1/_{95}$ к.). Тарифъ этотъ однако примѣняется только при предъявленіи къ перевозкѣ сразу болѣе значительныхъ количествъ груза. Платы по этимъ ставкамъ составляютъ за разстояніе напр. въ 300 в. 3.60 и 4.44 коп. съ пуда, по нашему же вывозному тарифу за то же разстояніе взимается только 3.40 к., т. е. на 1.04 и 0 20 к. съ пуда дешевле.

Любопытно, что такіе же групные тарифы съ одинаковыми платами отъ цѣлой группы станцій практикуются и въ Англіи. Такъ напр. всѣ станціи каменноугольнаго округа южнаго Іоркшира имѣютъ одинаковыя платы до Лондона, притомъ безразлично до всѣхъ станцій назначенія [1]). У насъ ходатайства объ установленіи аналогичныхъ тарифовъ признается невозможнымъ удовлетворять.

---

[1]) См. Acworth, стр. 136.

Тарифы на перевозку руды и шлаковъ. Перевозка руды и шлаковъ по германскимъ желѣзнымъ дорогамъ таксируется вообще по III спеціальному тарифу, но къ перевозкамъ по прусскимъ государственнымъ желѣзнымъ дорогамъ и въ сообщеніяхъ сихъ послѣднихъ съ другими германскими, а также и внѣгерманскими желѣзными дорогами, которыя приняли также единичныя ставки, примѣняется болѣе низкій сырьевой тарифъ (Rohstofftarif). Провозныя платы по этимъ тарифамъ за различныя разстоянія сравнительно съ платами по нашему диференціалу Е приводятся въ нижеслѣдующей таблицѣ вмѣстѣ съ дополнительными сборами (въ коп. съ пуда):

| | Россія | Германія | У насъ: дороже + дешевле— | Германія. | У насъ дороже + дешевле— |
|---|---|---|---|---|---|
| | Диф. Е. | Спец. III кл. | | Rohstofftarif. | |
| 50 | 1,07 | 1,74 | — 0,67 | 1,44 | — 0,37 |
| 100 | 1,71 | 2,73 | — 1,02 | 2,35 | — 0,64 |
| 150 | 2,34 | 3,56 | — 1,22 | 3,18 | — 0,84 |
| 200 | 2,83 | 4,47 | — 1,64 | 4,09 | — 1,26 |
| 300 | 3,64 | 6,22 | — 2,59 | 5,84 | — 2,21 |
| 400 | 4,43 | 8,04 | — 3,61 | 7,20 | — 2,77 |
| 500 | 5,23 | 9,78 | — 4,55 | 8,34 | — 3,11 |
| 600 | 6,03 | 11,60 | — 5,57 | 9,48 | — 3,45 |
| 700 | 6,83 | 13,34 | — 6,51 | 10,61 | — 3,78 |
| 800 | 7,63 | 15,16 | — 7,53 | 11,75 | — 4,12 |
| 900 | 8,43 | 16,90 | — 8,47 | 12,81 | — 4,38 |
| 1000 | 9,23 | 18,72 | — 9,49 | 13,95 | — 4,72 |

Такимъ образомъ, хотя дѣйствительно общимъ тарифомъ германскихъ желѣзныхъ дорогъ и надлежитъ считать сырьевой болѣе низкій тарифъ, тѣмъ не менѣе нашъ тарифъ оказывается существенно ниже германскаго даже на самыхъ

короткихъ разстояніяхъ. Такія разницы, какъ 0.37 коп. съ пуда для 50 в. и 0.64 коп. для 100 в., не могутъ не имѣть самаго серьезнаго значенія для перевозки столь малоцѣннаго и тяжеловѣснаго груза какъ руда.

Однако, кромѣ этихъ общихъ тарифовъ въ Германіи имѣются еще и исключительные пониженные тарифы на перевозку руды, изъ которыхъ необходимо отмѣтить слѣдующіе два: 1) одинъ болѣе высокій на подвозъ руды къ доменнымъ печамъ вообще, и 2) другой болѣе низкій на перевозку руды со станцій рудныхъ мѣсторожденій въ „Lahn"- „Dill"- и „Sieg"-скомъ округахъ къ станціямъ, при которыхъ расположены доменныя печи въ раіонахъ Рурскомъ, Саарскомъ и Ахенскомъ, а также въ Люксембургъ и Лотарингію. Эти германскіе тарифы приходится сравнивать съ нашимъ тѣмъ же диф. Е, такъ какъ аналогичныхъ исключительныхъ тарифовъ у насъ не имѣется. Сопоставленіе платъ дается въ ниже слѣдующей таблицѣ

| | Россія. | Германія. | | У насъ дороже + дешевле — противъ: | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Диф. Е. | I. | II | I. | II. |
| 50 | 1,07 | 1,26 | 0,96 | — 0,19 | + 0,11 |
| 100 | 1,71 | 1,92 | 1,47 | — 0,21 | + 0,24 |
| 150 | 2,34 | 2,53 | 1,97 | — 0,19 | + 0,37 |
| 200 | 2,83 | 3,05 | 2,48 | — 0,22 | + 0,35 |
| 300 | 3,63 | 3,86 | 3,50 | — 0,23 | + 0,13 |
| 400 | 4,43 | 4,67 | 4,52 | — 0,24 | — 0,09 |
| 500 | 5,23 | 5,49 | — | — 0,25 | — |
| 600 | 6,03 | 6,30 | — | — 0,27 | — |
| 700 | 6,83 | 7,11 | — | — 0,28 | — |
| 800 | 7,63 | 7,93 | — | — 0,30 | — |
| 900 | 8,43 | 8,74 | — | — 0,31 | — |
| 1000 | 9,23 | 9,55 | — | — 0,32 | — |

Такимъ образомъ главные потребители руды—чугуноплавильные, желѣзодѣлательные и сталелитейные заводы—поставлены въ Германіе уже въ лучшее положеніе, причемъ нѣкоторые изъ нихъ даже пользуются тарифомъ болѣе низкимъ, чѣмъ дѣйствующіе у насъ. Съ повышеніемъ же нашего тарифа на руду съ 1 января 1910 г. на 0.2 коп. съ пуда всѣ приведенныя разницы между нашимъ тарифомъ и германскимъ измѣнятся соотвѣтственнымъ образомъ не въ нашу пользу.

Тарифъ на перевозку чугуна не въ дѣлѣ. По германскому тарифу чугунъ всякій не въ дѣлѣ (въ видѣ Ganzen, Masseln, Broden), желѣзо черновое, бой, крошье, ломъ и проч., а также старыя рельсы, скрѣпленія, старыя шпалы желѣзныя и т. под. отнесены къ спеціальному III классу и таксируются, какъ можно видѣть изъ ниже слѣдующей таблицы, нѣсколько дороже, чѣмъ, у насъ.

| | Германія. | Россія. | У насъ: дешевле — |
|---|---|---|---|
| 50 | 1,74 | 1,48 | — 0,25 |
| 100 | 2,73 | 2,32 | — 0,41 |
| 150 | 3,56 | 3,15 | — 0,41 |
| 200 | 4,47 | 3,98 | — 0,49 |
| 300 | 6,22 | 5,65 | — 0,57 |
| 400 | 8,04 | 7,10 | — 0,94 |
| 500 | 9,78 | 8,43 | — 1,35 |
| 600 | 11,60 | 9,77 | — 1,83 |
| 700 | 13,34 | 11,10 | — 2,24 |
| 800 | 15,16 | 12,43 | — 2,73 |
| 900 | 16,90 | 13,10 | — 3,80 |
| 1000 | 18,72 | 13,76 | — 4,96 |

Кромѣ приведеннаго тарифа, въ Германіи дѣйствуетъ цѣлый рядъ исключительныхъ пониженныхъ тарифовъ для

поощренія вывоза чугуна заграницу, а также и для облегченія туземному чугуну конкурренціи съ чугуномъ, ввозимымъ изъ заграницы. У насъ также имѣется рядъ пониженныхъ навигаціонныхъ тарифовъ, а кромѣ того для заграничнаго экспорта допущено примѣненіе диф. Е, начинающагося съ 1/75 к., при перевозкѣ до 415 в., а при дальнѣйшихъ разстояніяхъ перевозки плата разсчитывается по 1/100 к Такимъ образомъ у насъ и экспортный тарифъ на чугунъ ниже, чѣмъ въ Германіи.

Желѣзо и сталь не въ дѣлѣ, листовыя и сортовыя, фасонныя, жесть, а также продыравленныя, въ томъ числѣ покрытыя оловомъ, цинкомъ или инымъ металломъ, таксируются на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ по спец. тарифу II при условіи повагонной перевозки. У насъ перечисленные предметы таксируются по разнымъ тарифамъ, а именно: 1) желѣзо и сталь не въ дѣлѣ, кромѣ продыравленнаго, если они не покрыты оловомъ и не оцинкованы—до диф. Г., причемъ этотъ диференціалъ примѣняется къ перевозкѣ этихъ предметовъ безъ укупорки, а также во всякой укупоркѣ, кромѣ закрытыхъ бочекъ и ящиковъ, независимо отъ величины отправки, одинаково какъ попудно, такъ и повагонно; 2) тѣ же предметы, покрытые оловомъ и цинкованные—по диф В, также одинаково попудно и повагонно и 3) желѣзо и сталь продыравленныя сортовыя, листовыя, фасонныя и полосовыя—попудно по диф. № 15 и повагонно по диф. № 30. Въ ниже слѣдующей таблицѣ сопоставляются провозныя платы по всѣмъ этимъ тарифамъ, кромѣ № 15, но при этомъ, конечно, нельзя не имѣть въ виду, что дѣйствительно однородными величинами, подлежащими сравненію, являются спец. тарифъ II и диф. № 30, такъ какъ только примѣненіе этихъ двухъ тарифовъ обусловлено предъявленіемъ повагонныхъ партій.

| | Германія. | Россія. | | | Наши тарифы: дороже + дешевле — | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Спец. тар. II | Диф. В. I. | Диф. Г. II. | Диф. № 30. III. | I. | II. | III. |
| 50 | 2,12 | 4,03 | 2,78 | 2,08 | + 1,91 | + 0,66 | — 0,04 |
| 100 | 3,71 | 7,37 | 4,87 | 4,17 | + 3,66 | + 1,16 | + 0,46 |
| 150 | 5,15 | 10,70 | 6,95 | 6,25 | + 5,55 | + 1,80 | + 1,10 |
| 200 | 6,59 | 13,81 | 8,77 | 7,50 | + 7,22 | + 2,18 | + 0,91 |
| 300 | 9,40 | 18,37 | 10,65 | 10,00 | + 9,97 | + 1,25 | + 0,60 |
| 400 | 12,20 | 24,92 | 12,32 | 12,50 | + 12,72 | + 0,12 | + 0,30 |
| 500 | 15,08 | 28,95 | 13,98 | 15,00 | + 13,87 | — 1,10 | — 0,08 |
| 600 | 17,89 | 31,45 | 15,65 | 16,00 | + 13,56 | — 2,24 | — 1,89 |
| 700 | 20,69 | 33,95 | 17,32 | 17,00 | + 13,26 | — 3,37 | — 3,69 |
| 800 | 23,57 | 36,45 | 18,70 | 18,00 | + 12,88 | — 4,87 | — 5,57 |
| 900 | 26,38 | 38,95 | 19,70 | 19,00 | + 12,57 | — 6,68 | — 7,38 |
| 1000 | 29,18 | 39,95 | 20,70 | 20,00 | + 10,77 | — 8,48 | — 9,18 |

Для правильнаго сужденія о разницахъ между ставками нашихъ диференціаловъ В и Г и германскаго спеціальнаго тарифа II, необходимо имѣть въ виду, что послѣдній, какъ выше сказано, примѣняется лишь къ повагоннымъ отправкамъ, между тѣмъ какъ разсматриваемые грузы по роду своему отнюдь не таковы, чтобы торговля и промышленность всегда или хотя бы въ большинствѣ случаевъ отправляла ихъ въ столь значительныхъ количествахъ, которыя достаточны для образованія вагонныхъ грузовъ. Именно по этой причинѣ у насъ и признано было излишнимъ устанавливать особый пониженный тарифъ для повагонныхъ отправокъ. Въ Германіи же мелкія отправки всѣхъ выше названныхъ предметовъ должны таксироваться по общему тарифу для мелкихъ отправокъ, который значительно выше спец. повагоннаго тарифа II. Однако мы не приводимъ ставокъ этого общаго тарифа для сравненія съ нашими дифер. В и Г, потому что на самомъ дѣлѣ перевозка разсматриваемыхъ товаровъ производится въ Германіи вагонными грузами, которые составляются посредниками-группировщиками изъ мелкихъ отправокъ за особое вознагражденіе, получаемое съ дѣйствительныхъ грузохозяевъ. Поэтому послѣдніе уплачиваютъ на самомъ дѣлѣ значительно дороже, чѣмъ приведенныя въ таблицѣ ставки спец. тарифа II, а слѣдовательно дѣйствительная стоимость желѣзнодорожной перевозки желѣза

и стали не въ дѣлѣ въ Германіи не только не ниже, но дороже, чѣмъ у насъ.

Эти же соображенія слѣдуетъ имѣть въ виду и при сравненіи ниже слѣдующихъ ставокъ на литье чугунное, желѣзное и стальное у насъ и въ Германіи.

| | Россія. | Германія. | У насъ: |
|---|---|---|---|
| | Диф. № 9 попудно. | Спец. тар. II 610 пуд. | дороже + |
| 50 | 3,48 | 2,12 | + 1,36 |
| 100 | 6,26 | 3,71 | + 2,55 |
| 150 | 9,03 | 5,15 | + 3,88 |
| 200 | 11,81 | 6,59 | + 5,22 |
| 300 | 16,36 | 9,40 | + 6,96 |
| 400 | 20,90 | 12,20 | + 8,70 |
| 500 | 25,25 | 15,08 | + 10,17 |
| 600 | 29,60 | 17,89 | + 11,71 |
| 700 | 32,65 | 20,69 | + 11,96 |
| 800 | 34,78 | 23,57 | + 11,21 |
| 900 | 36,91 | 26,38 | + 10,53 |
| 1000 | 39,04 | 19,18 | + 9,86 |

Нашъ диф. № 9 примѣняется къ мелкимъ отправкамъ, въ Германіи же къ приведеннымъ ставкамъ спец. тарифа II необходимо прибавить комиссіонное вознагражденіе посредникамъ, если мы желаемъ получить стоимость перевозки мелкихъ, а не повагонныхъ отправокъ.

Тарифы на перевозку лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ и дровъ. Различныя категоріи этихъ грузовъ распредѣляются по германскому тарифу между всѣми тремя спеціальными его классами, дрова же таксируются по исклю-

чительному тарифу на сырые необработанные матеріалы. Въ виду сложности номенклатуры лѣсныхъ грузовъ и многочисленности отдѣльныхъ наименованій, мы сводимъ ихъ для удобствъ сравненія германскихъ и нашихъ провозныхъ платъ къ слѣдующимъ группамъ: I—дорогіе сорта дерева, II—доски, брусья, а также крупныя бревна и балки, III—шпалы и менѣе крупныя бревна и балки, IV—рудничныя скрѣпленія и стойки, корни, пни, чурки и т. п. и V—дрова.

| | Германія I кат. спец. кл. I. | Россія I кат. Диф. 13 | У насъ: дороже +, дешевле —. | Германія II и III кат. спец. кл. II | Россія | | У насъ: дороже +, дешевле — | | Германія | | Россія IV и V кат. | У насъ: дороже +, дешевле — | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | II кат. | III кат. | II кат. | III кат. | IV кат. спец. кл. III. | V кат. Rohst.-tar. | | IV кат. | V кат. |
| 50 | 2,50 | 3,48 | + 0,98 | 2,12 | 2,07 | 1,79 | — 0,05 | — 0,33 | 1,74 | 1,44 | 1,15 | — 0,59 | — 0,29 |
| 100 | 4,55 | 6,26 | + 1,71 | 3,71 | 3,73 | 3,10 | + 0,02 | — 0,61 | 2,73 | 2,35 | 1,65 | — 1,08 | — 0,70 |
| 150 | 6,37 | 9,03 | + 2,66 | 5,15 | 4,80 | 4,10 | — 0,35 | — 1,05 | 3,56 | 3,18 | 2,15 | — 1,41 | — 1,03 |
| 200 | 8,19 | 11,81 | + 3,62 | 6,59 | 5,73 | 5,07 | — 0,86 | — 1,32 | 4,47 | 4,09 | 2,65 | — 1,82 | — 1,44 |
| 300 | 11,82 | 16,36 | + 4,54 | 9,40 | 7,40 | 6,60 | — 2,00 | — 2,80 | 6,22 | 5,84 | 3,65 | — 2,57 | — 2,19 |
| 400 | 15,46 | 20,90 | + 5,44 | 12,20 | 8,40 | 7,40 | — 3,80 | — 4,80 | 8,04 | 7,20 | 4,20 | — 3,84 | — 3,00 |
| 500 | 19,10 | 22,44 | + 3,34 | 15,08 | 8,90 | 7,90 | — 6,18 | — 7,18 | 9,78 | 8,34 | 4,70 | — 5,08 | — 3,60 |
| 600 | 22,74 | 23,87 | + 1,13 | 17,89 | 9,40 | 8,40 | — 8,49 | — 9,49 | 11,60 | 9,48 | 5,20 | — 6,40 | — 4,28 |
| 700 | 26,38 | 25,30 | — 1,08 | 20,69 | 9,90 | 8,90 | — 10,79 | — 11,79 | 13,34 | 10,61 | 6,03 | — 7,31 | — 4,58 |
| 800 | 30,02 | 26,73 | — 3,29 | 23,57 | 10,40 | 9,40 | — 13,17 | — 14,17 | 15,16 | 11,75 | 6,87 | — 8,29 | — 4,88 |
| 900 | 33,66 | 28,16 | — 5,50 | 26,38 | 10,90 | 9,90 | — 15,48 | — 16,48 | 16,90 | 12,81 | 7,70 | — 9,20 | — 5,11 |
| 1000 | 37,29 | 29,58 | — 7,71 | 29,18 | 11,40 | 10,40 | — 17,78 | — 18,78 | 18,72 | 13,95 | 8,53 | — 10,19 | — 5,42 |

Для болѣе полной характеристики германскихъ тарифовъ на лѣсные строительные матеріалы, въ нижеслѣдующей таблицѣ

приводятся еще исключительные пониженные тарифы на перевозку этихъ грузовъ: 1) въ сообщеніяхъ прусскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ и большей части прочихъ германскихъ дорогъ, 2) по дорогамъ бывшаго Бромбергскаго округа и 3) въ сообщеніяхъ вывозныхъ. При этомъ тарифы нашихъ дорогъ приводятся по двумъ слѣдующимъ группамъ лѣсныхъ грузовъ, отнесенныхъ по дѣйствующему у насъ своду тарифовъ на лѣсные грузы къ I и II категоріямъ этихъ грузовъ: I—доски, брусья и болѣе крупныя бревна и балки и II—шпалы и менѣе крупныя бревна и балки. Въ Германіи же объ эти категоріи таксируются одинаково.

| | Германія | | Россія | | Вывозное сообщеніе | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Германія | Россія | | У насъ: дороже +, дешевле, — | |
| | Прусскія госуд. дороги. | Бромб. округъ. | I кат. | II кат. | Прусскія госуд. дороги. | I кат | II кат. | I кат. | II кат |
| 50 | 1,90 | 1,67 | 2,07 | 1,79 | 1,34 | 1,75 | 1,65 | + 0,41 | + 0,31 |
| 100 | 3,34 | 2,88 | 3,73 | 3,10 | 2,24 | 2,75 | 2,57 | + 0,51 | + 0,33 |
| 150 | 4,55 | 4,02 | 4,80 | 4,10 | 3,13 | 3,75 | 3,20 | + 0,62 | + 0,07 |
| 200 | 5,76 | 5,13 | 5,73 | 5,07 | 4,03 | 4,40 | 3,70 | + 0,37 | — 0,33 |
| 300 | 8,19 | 7,19 | 7,40 | 6,60 | 5,82 | 5,30 | 4,70 | — 0,52 | — 1,12 |
| 400 | 10,61 | 9,57 | 8,40 | 7,40 | 7,61 | 5,80 | 5,20 | — 1,81 | — 2,41 |
| 500 | 13,04 | 11,36 | 8,90 | 7,90 | 9,39 | 6,30 | 5,70 | — 3,09 | — 3,69 |
| 600 | 15,46 | 13,15 | 9,40 | 8,40 | 11,18 | 6,80 | 6,40 | — 4,38 | — 4,78 |
| 700 | 17,89 | 14,93 | 9,90 | 8,90 | 12,97 | 7,40 | 7,40 | — 5,57 | — 5,57 |
| 800 | 20,31 | 16,72 | 10,40 | 9,40 | 14,76 | 8,40 | 8,40 | — 6,36 | — 6,36 |
| 900 | 22,74 | 18,51 | 10,90 | 9,90 | 16,55 | 9,40 | 9,40 | — 7,15 | — 7,15 |
| 1000 | 25,17 | 20,30 | 11,40 | 10,40 | 18,33 | 10,40 | 10,40 | — 7,93 | — 7,93 |

Изъ этой таблицы видно, что даже исключительные пониженные тарифы прусско-гессенскихъ желѣзныхъ дорогъ даютъ ставки ниже нашихъ общихъ тарифовъ только на ко-

роткихъ разстояніяхъ, не болѣе 200—250 верстъ. На всѣхъ же остальныхъ протяженіяхъ перевозки они существеннымъ образомъ превышаютъ взимаемыя у насъ провозныя платы. Всѣ прочіе исключительные тарифы прусскихъ желѣзныхъ дорогъ выше приведенныхъ въ таблицѣ, исключеніе составляютъ только тарифъ отъ станціи Сосновицы въ Баварію и тарифъ изъ западной и восточной Пруссіи на подвозъ дерева къ целлулознымъ фабрикамъ.

Тарифъ на перевозку мануфактуры. Мануфактурные товары таксируются на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ по общимъ тарифамъ, установленнымъ для перевозки всякаго рода грузовъ: 1) мелкими отправками, 2) количествами въ 5000 килогр. и 3) повагонными партіями. У насъ къ перевозкѣ мануфактуры примѣняется I классъ одинаково къ попуднымъ и къ повагоннымъ отправкамъ. Въ виду той важной роли, которую играютъ въ Германіи посредники, группирующіе мелкія отправки въ вагонные грузы, мы приводимъ въ ниже слѣдующей таблицѣ германскія ставки не только для мелкихъ, но также и для повагонныхъ отправокъ.

| | Германія | | Россія | У насъ: дороже + дешевле — противъ: | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Мелкія отправки. | Повагон. отправки. | I кл. | | |
| | I. | II. | | I. | II. |
| 50 | 5,53 | 3,34 | 5,70 | + 0,17 | + 2,36 |
| 100 | 10,01 | 5,76 | 10,70 | + 0,69 | + 4,94 |
| 150 | 14,02 | 8,19 | 15,70 | + 1,68 | + 7,51 |
| 200 | 17,96 | 10,61 | 20,70 | + 2,74 | + 10,09 |
| 300 | 25,09 | 15,46 | 30,70 | + 5,61 | + 15,24 |
| 400 | 31,38 | 20,31 | 40,70 | + 9,32 | + 20,39 |
| 500 | 36,76 | 25,17 | 49,03 | + 12,27 | + 23,86 |
| 600 | 41,61 | 30,02 | 57,37 | + 15,76 | + 27,35 |
| 700 | 46,47 | 34,89 | 65,70 | + 19,23 | + 30,81 |
| 800 | 51,32 | 39,72 | 74,03 | + 22,71 | + 34,31 |
| 900 | 56,17 | 44,57 | 82,37 | + 26,20 | + 37,80 |
| 1000 | 61,02 | 49,42 | 89,04 | + 28,02 | + 39,62 |

Какъ объяснено выше при общемъ обозрѣніи германской системы тарифовъ, торговля и промышленность, пользуясь вагоннымъ тарифомъ главнымъ образомъ чрезъ посредство группировщиковъ, вынуждена уступать имъ значительную

часть пониженія, предоставляемаго вагоннымъ тарифамъ сравнительно съ тарифомъ для мелкихъ отправокъ. Но если даже сократить на эту долю разницу между ставками нашего I класса и германскаго общаго тарифа повагонныхъ грузовъ, то всетаки нельзя непризнать эту разницу весьма значительной.

Подобный же болѣе низкій, чѣмъ у насъ, уровень тарифовъ на перевозку мануфактуры констатированъ нами ранѣе въ отношеніи французскихъ желѣзныхъ дорогъ. Тоже самое имѣетъ мѣсто, какъ увидимъ ниже, и на австрійскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Очевидно, существуютъ общія различія въ условіяхъ мануфактурной промышленности на Западѣ и у насъ, которыми и обусловливается отмѣченное существенное различіе стоимости перевозки мануфактуры на заграничныхъ и на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. У насъ эта промышленность сосредоточивается почти всецѣло въ трехъ раіонахъ: центральномъ московскомъ, петербургскомъ и въ Царствѣ Польскомъ. Эти раіоны и снабжаютъ своими продуктами всѣ части Имперіи, не встрѣчая на мѣстныхъ рынкахъ никакой иной конкурренціи какихъ-либо другихъ ближайшихъ производительныхъ раіоновъ. При такихъ условіяхъ размѣръ тарифа опредѣляется главнымъ образомъ степенью настоятельности потребности населенія и его покупательными средствами. За границею мануфактурная промышленность отличается гораздо болѣе разсѣяннымъ характеромъ географическаго распредѣленія по странѣ и сравнительно легкой возможностью возникновенія въ отдѣльныхъ новыхъ пунктахъ. Вслѣдствіе этого, если бы желѣзныя дороги повысили свои ставки на мануфактурные товары до размѣровъ нашего I класса, то снабженіе различныхъ областей необходимыми продуктами легко могло бы перераспредѣлиться, и дороги вовсе лишились бы значительнѣйшей части своихъ перевозокъ мануфактуры.

## IX.

### Австро-Венгрія.

Хотя въ Австро-Венгріи уже въ половинѣ 70-хъ годовъ была произведена первая значительная реформа желѣзно-

дорожныхъ тарифовъ, однако до сихъ поръ здѣсь не прекращаются опыты ихъ дальнѣйшаго усовершенствованія и переработки [1]). И въ настоящее время ведутся дѣятельныя работы по новой реформѣ тарифовъ австрійскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ результатѣ которой должны получиться существенныя измѣненія какъ въ самомъ строѣ и системѣ тарифовъ, такъ и въ размѣрахъ взимаемыхъ нынѣ провозныхъ платъ, признанныхъ вообще подлежащими повышенію. Вообще въ Австро-Венгріи далеко не наблюдается той устойчивости въ основныхъ началахъ тарифной системы и въ руководящихъ принципахъ самого назначенія тарифныхъ ставокъ, какія можно констатировать въ отношеніи желѣзнодорожныхъ тарифовъ Франціи и Германіи. Постоянныя перемѣны имѣютъ мѣсто въ особенности на государственныхъ желѣзныхъ дорогахъ, которыя въ короткое время провели нѣсколько реформъ весьма рѣшительнаго свойства, однако безъ надлежащаго успѣха. Въ настоящее время, послѣ чрезмѣрнаго пониженія ставокъ, приходится вновь поднимать ихъ вслѣдствіе значительнаго сокращенія выручки желѣзныхъ дорогъ [2]). Этотъ общій характеръ австро-венгерской тарифной политики въ значительной степени объясняется тѣмъ, что уже при самомъ построеніи тарифовъ австро-венгерскихъ желѣзныхъ дорогъ не малую роль играютъ теоретичность и искусственность, которыя даже при значительной сложности тарифной системы оказываются не въ состояніи дать надлежащаго приспособленія ставокъ къ условіямъ и потребностямъ торговли и промышленности.

Въ настоящее время на австро-венгерскихъ желѣзныхъ дорогахъ до извѣстной степени достигнуто лишь формальное

---

[1]) F. Ulrich, Traité général des tarifs de chemins de fer, стр. 314 и слѣд.

[2]) M. Epstein. Die Tariferhohungen der K K. osterr. Staatsbahnen. Brünn. 1909 Стр. 21. Авторъ цитируетъ мнѣніе швейцарскаго писателя по желѣзнодорожнымъ вопросамъ Роберта Бернгардта, высказанное послѣднимъ въ его трудѣ „Darstellungen des Eisenbahnwesens“, 1908, стр. 91.

единство въ отношеніи системы классовъ нормальнаго тарифа и общихъ правилъ примѣненія тарифовъ. Что же касается распредѣленія различныхъ категорій перевозокъ и грузовъ между отдѣльными тарифными классами, равно какъ и тарифныхъ схемъ различныхъ классовъ, то въ этомъ отношеніи отдѣльныя дороги Австро-Венгріи представляютъ полное разнообразіе. Послѣднее усиливается еще тѣмъ, что каждая дорога имѣетъ, кромѣ того, свою систему исключительныхъ тарифовъ и отдѣльныхъ табличныхъ ставокъ [1]).

Тарифы на перевозку грузовъ по австро-венгерскимъ дорогамъ съ большою скоростью разсмотрѣны нами въ VI главѣ настоящаго труда. Здѣсь же мы остановимся на выясненіи системы тарифовъ, условій ихъ примѣненія и размѣровъ тарифныхъ ставокъ на перевозку товаровъ съ малой скоростью.

По дѣйствующему тарифу австрійскихъ, венгерскихъ и боснійско-герцеговинскихъ желѣзныхъ дорогъ [2]), грузы малой скорости раздѣляются въ отношеніи разсчета провозныхъ платъ на слѣдующіе классы: 1) класъ I (нормальный), 2) классъ II, 3) вагонные классы *A*, *B* и *C*, 4) спеціальные тарифы: 1 (хлѣбные грузы), 2 (дерево) и 3 (удобрительныя вещества и матеріалы для исскуственнаго приготовленія, земля, камни, руда, торфъ, снѣгъ и ледъ и нѣкот. др.) и 5) громоздкіе предметы. По ставкамъ I класса перевозятся всѣ тѣ грузы, которые означены въ тарифѣ какъ подлежащіе таксировкѣ по этому классу, а также тѣ, которые вовсе не приведены въ товарной классификаціи и вмѣстѣ съ тѣмъ не относятся къ числу грузовъ, подлежащихъ какой либо спеціальной таксировкѣ. Равнымъ образомъ грузы класовъ:

---

[1]) См. Handwörterbuch der Staatswissenschaften, herausg. von Conrad, 1909, статью „Eisenbahnen“, стр. 892. Также докладъ Van Overbeek de Meyer „de la question de la tarification des marchandises à petite vitesse“ въ Bulletin de la commission internationale du congrès des chemins de fer. Décemb'e 1904. Vol. XVIII, № 12.

[2]) Tarif, Theil I. Allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gutern. Gültig vom November 1907. Wien 1907.

II, *A*, *B* и *C*, для которыхъ въ товарной классификаціи предписывается опредѣленный родъ упаковки, таксируются также по ставкамъ I класса, если они перевозятся въ другой упаковкѣ и если въ товарной классификаціи не содержится по той или иной статьѣ какого-либо другого постановленія. Какіе грузы и на какихъ условіяхъ причисляются къ классамъ II, *A*, *B*, *C*, къ спец. тарифамъ 1, 2, 3 или къ громоздкимъ предметамъ, это опредѣляется въ товарной классификаціи, причемъ ставки соотвѣтственнаго класса или спец. тарифа подлежатъ примѣненію, если отправка состоитъ изъ одной или изъ нѣсколькихъ статей этого класса или тарифа.

Въ общихъ правилахъ примѣненія тарифа не содержится никакого общаго постановленія о томъ, что перевозка всякаго груза въ количествѣ 5000 и 10.000 килограммъ должна таксироваться ниже, чѣмъ въ томъ случаѣ, если онъ предъявляется къ перевозкѣ мелкими отправками. Однако нѣкоторыя дороги ввели у себя это правило путемъ установленія особыхъ исключительныхъ тарифовъ. Такъ на австрійскихъ государственныхъ дорогахъ исключит. тарифъ III даетъ пониженныя схемы: *a*, *b* и *c*, изъ которыхъ схема *a* примѣняется къ сборнымъ отправкамъ громоздкихъ предметовъ и товаровъ I и II классовъ, предъявляемыхъ къ перевозкѣ партіями въ 5 тоннъ, схема *b* къ отправкамъ тѣхъ же товаровъ полными вагонами по 10 тоннъ и схема *c*—къ сборнымъ отправкамъ грузовъ, таксируемыхъ по классу *A* и при перевозкѣ мелкими партіями. Аналогичный тарифъ установленъ также на частной дорогѣ Южнаго Общества. Такимъ образомъ по тарифамъ нѣкоторыхъ дорогъ допускается, какъ общее правило, примѣненіе пониженнаго повагоннаго тарифа къ сборнымъ вагоннымъ отправкамъ, состоящимъ изъ мелкихъ партій различныхъ наименованій товаровъ, однако при условіи, что эти товары принадлежатъ къ соотвѣтственнымъ классамъ Общихъ повагонныхъ тарифовъ, для сборныхъ отправокъ всякаго рода товаровъ, какіе приняты въ нормальномъ тарифѣ германскихъ желѣзныхъ дорогъ, австрійская система не знаетъ. Нѣкоторыя дороги предоставляютъ пониженіе повагоннымъ отправкамъ только

отдѣльныхъ грузовъ, а не цѣлымъ классамъ, или въ отдѣльныхъ конкуррентныхъ сообщеніяхъ. Такимъ образомъ въ австрійскихъ желѣзнодорожныхъ тарифахъ слѣды натуральной системы отразились гораздо слабѣе, чѣмъ въ германскихъ. Австрійскій реформированный тарифъ представляется въ общемъ построеннымъ по принципу тарификаціи по цѣнности хотя во многихъ случаяхъ замѣчается сильное вліяніе также и соображеній общей экономической политики.

Что касается условій примѣненія тарифовъ, то важнѣйшіе изъ нихъ заключаются въ слѣдующемъ. Отправки менѣе 20 килогр. принимаются за 20 килогр., всякій же добавочный вѣсъ разсчитывается за полные 10 килогр. На венгерскихъ желѣзныхъ дорогахъ, кромѣ платы за перевозку по тарифу и дополнительныхъ сборовъ, взимается особый налогъ въ размѣрѣ 5% отъ стоимости перевозки. Если протяженіе перевозки по какой-либо дорогѣ менѣе 8 километровъ, то въ пользу этой дороги взимается плата за 8 кил. Минимальная провозная плата съ каждой отправки составляетъ на австрійскихъ и боснійско-герцеговинскихъ дорогахъ 40 геллеровъ, а на венгерскихъ 42 гелл. (17—18 коп.). На практикѣ однако они почти вдвое больше (70 и 80 гелл.) [1]). Примѣненіе ставокъ повагонныхъ классовъ производится по разсчету за полный вѣсъ груза, обусловленный тарифомъ (5000 или 10.000 килогр.) или за полную подъемную силу поданнаго подъ нагрузку вагона. Если поданный вагонъ ниже обусловленныхъ нормъ вѣса груза или подъемной силы вагона, то плата взимается за дѣйствительный вѣсъ груза или не менѣе какъ за дѣйствительную подъемную силу поданнаго подъ нагрузку вагона по тарифамъ подлежащихъ повагонныхъ классовъ.

Сроки для доставки грузовъ малой скорости установлены слѣдующіе: на отправленіе 2 сутки и на перевозку на разстояніяхъ до 100 кил. 1 сутки, а на болѣе далекихъ разстояніяхъ на каждые добавочные 200 кил. также 1 сутки.

---

[1]) Kocourek. Zur Tarifreform der k. k. österr. Staatsbahnen 1909. Стр. 12.

Различіе этихъ условій перевозокъ и примѣненія тарифовъ отъ дѣйствующихъ у насъ правилъ едва-ли нуждается въ поясненіяхъ послѣ тѣхъ замѣчаній, которыя уже были сдѣланы при обозрѣніи тарифовъ Франціи и Германіи.

Что касается самого строя тарифныхъ схемъ и размѣра единичныхъ ставокъ и общихъ итоговъ провозныхъ платъ, то въ дальнѣйшемъ изложеніи мы ограничиваемся лишь разсмотрѣніемъ тарифовъ, дѣйствующихъ на австрійскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Всѣхъ тарифныхъ схемъ, примѣняемыхъ на этихъ дорогахъ къ перевозкѣ грузовъ съ малой скоростью, имѣется 28; изъ нихъ двѣ для мелкихъ отправокъ, двѣ общихъ для повагонныхъ отправокъ и остальныя для повагонныхъ отправокъ по спеціальнымъ и по исключительнымъ тарифамъ. Въ отношеніи внутренняго строя этихъ схемъ прежде всего заслуживаетъ вниманія то обстоятельство, что всѣ онѣ дифенцируются на совершенно одинаковыхъ протяженіяхъ перевозки. Грани ихъ установлены въ видѣ слѣдующихъ поясовъ пробѣга: до 50 кил., отъ 51 до 150, отъ 151 до 300 и, наконецъ, свыше 300 километровъ. Такимъ построеніемъ схемъ какъ бы признается, что потребность въ пониженіи единичныхъ километрическихъ ставокъ возникаетъ на опредѣленныхъ однихъ и тѣхъ же разстояніяхъ перевозки одинаково для всѣхъ грузовъ, поступающихъ на желѣзную дорогу, совершенно независимо ни отъ различій въ природѣ и цѣнности отдѣльныхъ категорій товаровъ, ни отъ ихъ назначенія, отъ способовъ упаковки, ни отъ географическихъ условій ихъ производства и потребленія и т. д. Дифференціальные тарифы Франціи, Германіи и наши, какъ видно изъ предыдущаго изложенія, совершенно не отличаются такой теоретичной искусственностью построенія, но представляютъ собою въ большинствѣ случаевъ органическій результатъ постепеннаго развитія желѣзнодорожной тарификаціи, которое всегда начинается съ выработки и послѣдовательнаго приспособленія отдѣльныхъ тарифныхъ ставокъ къ условіямъ и нуждамъ отдѣльныхъ отраслей промышленности и торговли, отдѣльныхъ сообщеній и т. д. и лишь съ

теченіемъ времени переходитъ къ обобщенію отдѣльныхъ тарифовъ въ опредѣленныя диференціальныя схемы. Впрочемъ, въ настоящее время и управленіе австрійскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ пришло къ убѣжденію, что существующій строй тарифныхъ схемъ не отвѣчаетъ потребностямъ жизни и при предстоящей тарифной реформѣ проектируется ввести диференцированіе тарифныхъ схемъ на весьма различныхъ протяженіяхъ перевозки для различныхъ товарныхъ классовъ.

Другая особенность австрійскихъ тарифныхъ схемъ, аналогичная нашимъ класснымъ тарифамъ и диференціаламъ, заключается въ томъ, что всѣ онѣ прекращаютъ диференцированіе и переходятъ къ системѣ однообразныхъ километрическихъ ставокъ на разстояніяхъ въ 750 километровъ, притомъ опять таки одинаково для всѣхъ родовъ грузовъ. При предстоящей реформѣ тарифовъ также предположено отказаться отъ этого ограниченія диференцированія и продолжать его на всемъ протяженіи перевозки, какъ бы значительна она ни была.

Начальныя ставки различныхъ схемъ австр. госуд. жел. дорогъ, наиболѣе низкія ставки ихъ наращиванія (на разстояніяхъ свыше 300 кил.=281 в.) и среднія ставки за все разстояніе свыше 750 кил.=703 в сопоставляются въ ниже слѣдующей таблицѣ (въ коп. съ пуда и версты).

| | Классы. | | Пониженные повагонные классы. | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | Искл. тар. III. | | |
| | I. | II | A. | B | С. и спец. тар. 2. | Спец. тар. 1. | Спец. тар. 3 и искл. тар. 1. | Искл. тар. II. | a | b. | c |
| Начальная ставка . . | 1/11,9 | 1/14 | 1/19 | 1/26 | 1/30 | 1/26 | 1/33 | 1/60 | 1/14 | 1/15 | 1/20 |
| За 1 в. сверхъ 281 в . . | 1/12,6 | 1/22 | 1/34 | 1/52 | 1/72 | 1/45 | 1/91 | 1/91 | 1/24 | 1/27 | 1/38 |
| Средняя ставка свыше 703 в. (со включеніемъ эксп сбора) . . | 1/12 | 1/18 | 1/18 | 1/39 | 1/58 | 1/73 | 1/71 | 1/80 | 1/19 | 1/21 | 1/30 |

Манипуляціонный сборъ съ перевозокъ по всѣмъ приведеннымъ тарифамъ установленъ въ 8 гел. со 100 килогр., что составляетъ 0 516 коп. съ пуда, кромѣ перевозокъ по исключительному тарифу II, для которыхъ сборъ установленъ въ 6 гел. со 100 килогр., т. е. въ 0.387 коп. съ пуда.

По отдѣльнымъ важнѣйшимъ грузамъ эти тарифы даютъ слѣдующія провозныя платы на различныхъ разстояніяхъ въ копѣйкахъ съ пуда со включеніемъ дополнительныхъ сборовъ.

Хлѣбные грузы. Австрійскія государственныя желѣзныя дороги не раздѣляютъ этого рода грузовъ въ тарифномъ отношеніи на различныя категоріи, какъ это имѣетъ мѣсто у насъ. Хлѣбъ въ зернѣ, перемолочные продукты, отруби и жмыхи, а также и масляничныя сѣмена таксируются на этихъ дорогахъ одинаково по классу *A* при перевозкѣ мелкими отправками и по спеціальному тарифу I при перевозкѣ вагонными партіями въ 610 пудовъ. Равнымъ образомъ нѣтъ разницы въ таксировкѣ и по сообщеніямъ между внутренними станціями или между этими послѣдними и пограничными пунктами и портами.

Размѣры провозныхъ платъ по мелкимъ отправкамъ и разницы ихъ съ платами, взимаемыми на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, приводятся въ нижеслѣдующей таблицѣ.

| | Австрія. | Россія. | У насъ: дороже+ дешевле—. |
|---|---|---|---|
| 50 | 3,10 | 2,78 | — 0,32 |
| 100 | 5,29 | 4,87 | — 0,42 |
| 200 | 9,80 | 9,03 | — 0,77 |
| 300 | 13,48 | 12,60 | — 0,88 |
| 400 | 16,51 | 16,17 | — 0,34 |
| 500 | 19,48 | 19,50 | + 0,02 |
| 700 | 25,16 | 26,17 | + 1,01 |
| 1000 | 35,73 | 35,62 | — 0,11 |

Приведенныя разницы въ провозныхъ платахъ, взимаемыхъ у насъ и на австрійскихъ желѣзныхъ дорогахъ, можно признать совершенно не существенными для мелкихъ отправокъ хлѣбныхъ грузовъ.

Платы за повагонную перевозку во внутреннихъ сообщеніяхъ взимаются въ слѣдующихъ размѣрахъ:

| | Австрія | Россія. | | | Наши тирифы ниже на к. съ п. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Всѣ хлѣбные грузы во всѣхъ сообщеніяхъ. | Внутреннія сообщенія. | | | | | |
| | | Хлѣбъ въ зернѣ. | Мука и крупа | Отруби и выжимки. | | | |
| | | 1. | 2. | 3 | 1. | 2. | 3. |
| 50 | 2,45 | 1,97 | 2,11 | 1,33 | 0,48 | 0,34 | 1,12 |
| 100 | 4,00 | 3,44 | 3,73 | 2,17 | 0,56 | 0,27 | 1,83 |
| 200 | 7,10 | 6,38 | 6,95 | 3,83 | 0,72 | 0,15 | 3,27 |
| 300 | 9,61 | 8,38 | 9,18 | 5,50 | 1,23 | 0,43 | 4,11 |
| 400 | 11,87 | 10,38 | 11,40 | 7,17 | 1,49 | 0,47 | 4,70 |
| 500 | 14,13 | 12,38 | 12,45 | 8,83 | 1,75 | 1,68 | 5,30 |
| 600 | 16,38 | 14,06 | 15,34 | 10,50 | 2,32 | 1,04 | 5,88 |
| 700 | 18,45 | 15,54 | 17,01 | 12,17 | 2,91 | 1,44 | 6,28 |
| 800 | 21,03 | 17,00 | 18,67 | 13,83 | 4,03 | 2,36 | 7,20 |
| 900 | 23,48 | 18,19 | 20,00 | 15,50 | 5,29 | 3,48 | 7,98 |
| 1000 | 23,19 | 19,38 | 21,30 | 17,17 | 6,81 | 4,89 | 9,02 |

Соотношеніе тарифныхъ ставокъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ до портовъ и пограничныхъ пунктовъ, на нашихъ и на австрійскихъ желѣзныхъ дорогахъ, нѣсколько иное, какъ можно видѣть изъ таблицы на слѣдующей страницѣ. При этомъ ставки на муку и крупу показаны тѣ, которыя примѣняются при условіи дѣйствительнаго вывоза заграницу.

Такимъ образомъ, какъ видно изъ двухъ послѣднихъ таблицъ, перевозка хлѣбныхъ грузовъ всѣхъ категорій, за исключеніемъ лишь короткихъ протяженій въ вывозныхъ сообщеніяхъ, производится на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ дешевле, чѣмъ на австрійскихъ.

| | Австрія. | Россія | | | У насъ дороже +, дешевле —. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Всѣ хлѣбн грузы. | Хлѣбъ въ зернѣ. | Мука и крупа. | Сѣм. масл. отруби и выжимки. | | | |
| | | 1. | 2. | 3. | 1 | 2. | 3. |
| 50 | 2,45 | 2,50 | 2,10 | 2,50 | + 0,05 | — 0,35 | + 0,05 |
| 100 | 4,00 | 4,50 | 3,70 | 4,50 | + 0,50 | — 0,30 | + 0,50 |
| 200 | 7,10 | 8,02 | 6,52 | 8,50 | + 0,92 | — 0,58 | + 1,40 |
| 300 | 9,61 | 9,60 | 7,78 | 11,53 | — 0,01 | — 1,83 | + 1,92 |
| 400 | 11,87 | 11,12 | 9,00 | 13,05 | — 0,75 | — 2,87 | + 1,18 |
| 500 | 14,13 | 12,59 | 10,17 | 14,52 | — 1,54 | — 3,96 | + 0,39 |
| 600 | 16,38 | 14,06 | 11,35 | 15,99 | — 2,32 | — 5,03 | — 0,39 |
| 800 | 21,03 | 17,00 | 13,70 | 18,94 | — 4,03 | — 7,33 | — 2,09 |
| 1000 | 26,19 | 19,38 | 15,60 | 21,32 | — 6,81 | — 10,59 | — 4,87 |

Ленъ и пенька перевозятся по австрійскимъ желѣзнымъ дорогамъ повагонно (610 п.) по одному и тому же тарифу, а именно по вагонному классу *C*. Различіе между льномъ сырцемъ и трепанымъ дѣлается лишь для мелкихъ отправокъ. Оставляя послѣднія въ сторонѣ, сопоставимъ платы по упомянутому классу *C* съ платами по нашему диференціалу № 20, который примѣняется къ перевозкѣ тѣхъ же грузовъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ.

| | Австрія. | Россія. | У насъ: дороже +. |
|---|---|---|---|
| 50 | 2,19 | 3,48 | + 1,29 |
| 100 | 3,16 | 6,26 | + 3,10 |
| 200 | 4,90 | 11,81 | + 6,91 |
| 300 | 6,32 | 16,20 | + 9,88 |
| 400 | 7,74 | 17,53 | + 9,79 |
| 500 | 9,16 | 18,86 | + 9,76 |
| 600 | 10,58 | 20,20 | + 9,62 |
| 800 | 13,48 | 20,86 | + 7,38 |
| 1000 | 16,83 | 25,53 | + 8,70 |

Изъ этой таблицы видно, что австрійскій тарифъ на перевозку льна и пеньки значительно ниже нашего. Если

сопоставить его съ приведеннымъ ранѣе (стр 209) тарифомъ германскихъ желѣзныхъ дорогъ на перевозку льна и пеньки вагонными отправками по 610 п. германскаго происхожденія, то мы увидимъ, что оба эти тарифа весьма близки другъ къ другу.

Спиртъ и вино хлѣбное таксируются на австрійскихъ желѣзныхъ дорогахъ, по классу *A* одинаково при перевозкѣ какъ мелкими отправками, такъ и повагонными (610 пуд.), но обязательно въ упаковкѣ. У насъ проводится различіе между различными категоріями этихъ перевозокъ, какъ по упаковкѣ, такъ и по величинѣ отправокъ, а именно. попудно оба названные груза перевозятся въ бочкахъ, боченкахъ и бурдюкахъ по III классу, и во всякой другой укупоркѣ по II классу, повагонно же спиртъ таксируется по диф. № 12, а вино хлѣбное по IV классу. Сопоставленіе провозныхъ платъ по всѣмъ этимъ тарифамъ приводится въ нижеслѣдующей таблицѣ.

| | Австрія. | Россія. | | | Диф. № 12. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Кл. А. | II кл. | III кл. | IV кл. | |
| 50 | 3,10 | 4,87 | 4,03 | 3,48 | 3,48 |
| 100 | 5,29 | 9,03 | 7,37 | 6,26 | 6,26 |
| 200 | 9,80 | 17,37 | 14,03 | 11,81 | 11,81 |
| 300 | 13,48 | 25,70 | 19,59 | 16,36 | 16,36 |
| 400 | 16,51 | 34,03 | 25,14 | 20,90 | 20,90 |
| 500 | 19,48 | 40,70 | 30,40 | 25,25 | 23,25 |
| 600 | 22,45 | 47,36 | 35,67 | 29,60 | 28,30 |
| 800 | 28,70 | 60,70 | 46,19 | 38,29 | 31,53 |
| 1000 | 35,73 | 72,92 | 56,01 | 46,49 | 34,86 |

Изъ этой таблицы видно, что какъ спиртъ, такъ и вино хлѣбное при всякой укупоркѣ и при всякой величинѣ

отправки перевозятся по нашимъ дорогамъ на всѣхъ разстояніяхъ, за единственнымъ исключеніемъ повагонныхъ перевозокъ спирта на 1000 верстахъ, болѣе или менѣе существенно дороже, чѣмъ на австрійскихъ государственныхъ дорогахъ.

Сахарные грузы. По тарифу австрійскихъ госуд. жел. дорогъ, сахаръ-песокъ относится при перевозкѣ мелкими отправками ко II кл. и повагонно къ классу *A*, сахаръ же рафинадъ таксируется одинаково по классу II при перевозкѣ, какъ мелкими, такъ и повагонными партіями. У насъ попудныя перевозки песка и рафинада таксируются одинаково по II классу, къ повагонной же перевозкѣ примѣняются: рафинада диф. *A* и песка диф *B*. Въ нижеслѣдующей таблицѣ мы ограничиваемся сопоставленіемъ провозныхъ платъ лишь по тарифамъ повагоннымъ.

| | Рафинадъ. | | Песокъ. | |
|---|---|---|---|---|
| | Австрія. | Россія. | Австрія. | Россія |
| 50 | 4,19 | 5,20 | 3,10 | 3,70 |
| 100 | 7,42 | 9,70 | 5,29 | 6,70 |
| 200 | 14,32 | 16,72 | 9,80 | 12,09 |
| 300 | 20,25 | 21,22 | 13,48 | 17,00 |
| 400 | 24,77 | 25,72 | 16,51 | 21,91 |
| 500 | 29,23 | 30,22 | 19,48 | 26,81 |
| 600 | 33,86 | 34,72 | 22,45 | 31,73 |
| 800 | 43,28 | 42,90 | 28,70 | 41,55 |
| 1000 | 53,92 | 50,09 | 35,73 | 50,09 |

Изъ этой таблицы видно, что сахаръ-рафинадъ перевозится у насъ и Австріи почти по одинаковымъ ставкамъ: разницы въ 1 коп. и даже въ 3 коп. на пудъ не могутъ быть признаны существенными. Совсѣмъ иначе приходится оцѣнивать разницы между австрійскими и нашими ставками на

перевозку песка, которыя на разстояніяхъ около 800 верстъ превышаютъ 12 коп на 1 пудъ. Заслуживаетъ вниманія то обстоятельство, что и по австрійскому тарифу такъ же, какъ по тарифамъ французскимъ и германскимъ, разница между стоимостью перевозки рафинада и песка, если она только допущена, то затѣмъ съ увеличеніемъ разстоянія возрастаетъ, но не уменьшается, какъ у насъ.

Каменноугольные грузы таксируются на австрійскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогахъ по исключительному тарифу I. Для сравненія съ платами по этому тарифу приводятся въ нижеслѣдующей таблицѣ ставки нашего общаго тарифа на каменноугольные грузы, по которому перевозится между прочимъ, и уголь нашего главнаго раіона твердаго минеральнаго топлива—Донецкаго бассейна.

| | Австрія. | Россія. | У насъ: дороже +, дешевле—. |
|---|---|---|---|
| 50 | 2,00 | 1,68 | — 0,32 |
| 100 | 2,84 | 2,59 | — 0,25 |
| 150 | 3,68 | 3,50 | — 0,18 |
| 200 | 4,26 | 4,35 | + 0,09 |
| 300 | 5,29 | 5,60 | + 0,31 |
| 400 | 6,45 | 6,83 | + 0,38 |
| 500 | 7,61 | 8,05 | + 0,44 |
| 600 | 8,71 | 8,60 | — 0,11 |
| 800 | 11,09 | 9,32 | — 1,77 |
| 1000 | 13,80 | 10,02 | — 3,78 |

Перевозка руды таксируется на австрійскихъ желѣзныхъ дорогахъ по тому же тарифу, что и каменный уголь, а именно по исключит. тарифу III; у насъ, какъ объяснено выше, къ этому грузу примѣняется диференціалъ E, который на всѣхъ разстояніяхъ даетъ платы ниже австрійскихъ.

| | Австрія. | Россія. | У насъ дешевле на: |
|---|---|---|---|
| 50 | 2,00 | 1,07 | — 0,93 |
| 100 | 2,84 | 1,71 | — 1,13 |
| 150 | 3,68 | 2,34 | — 1,34 |
| 200 | 4,26 | 2,83 | — 1,43 |
| 300 | 5,29 | 3,63 | — 1,66 |
| 400 | 6,45 | 4,43 | — 2,02 |
| 500 | 7,61 | 5,23 | — 2,38 |
| 600 | 8,71 | 6,03 | — 2,68 |
| 800 | 11,09 | 7,63 | — 3,46 |
| 1000 | 13,80 | 9,23 | — 4,57 |

Какъ видно изъ этой таблицы, перевозка руды стоитъ у насъ дешевле, чѣмъ въ Австріи на всѣхъ разстояніяхъ, при чемъ предоставляемое у насъ пониженіе оказывается даже на самыхъ короткихъ разстояніяхъ перевозки столь значительнымъ, что не можетъ не имѣть самаго существеннаго значенія какъ для рудной, такъ и для металлургической промышленности.

Чугунъ не въ дѣлѣ всякій, равно какъ желѣзо и сталь старыя, бой, крошье, ломъ, старыя рельсы, старыя желѣзныя шпалы, скрѣпленія и проч., также перевозятся по нашимъ дорогамъ дешевле, чѣмъ въ Австріи, какъ это видно изъ нижеслѣдующей таблицы.

| | Австрія. Кл. С. | Россія. Диф. Д. | У насъ дешевле —. |
|---|---|---|---|
| 50 | 2,19 | 1,48 | — 0,71 |
| 100 | 3,16 | 2,32 | — 0,84 |
| 150 | 4,06 | 3,15 | — 0,91 |
| 200 | 4,90 | 3,98 | — 0,92 |
| 300 | 6,32 | 5,65 | — 0,67 |
| 400 | 7,74 | 7,10 | — 0,64 |
| 500 | 9,16 | 8,43 | — 0,73 |
| 600 | 10,58 | 9,77 | — 0,81 |
| 800 | 13,48 | 12,43 | — 1,05 |
| 1000 | 16,83 | 13,76 | — 3,07 |

Значительнѣйшее большинство лѣсныхъ грузовъ перевозится на австрійскихъ государственныхъ желѣзныхъ до-

рогахъ повагонными партіями по спец. тарифу 2 и по вагонному классу C, схемы которыхъ однако совпадаютъ. Сравненіе ставокъ по этимъ тарифамъ съ провозными платами, установленными у насъ для трехъ категорій лѣсныхъ грузовъ, приводитъ къ слѣдующимъ результатамъ.

| | Австрія. | Россія. | | | Наши тарифы дороже + дешевле —. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Кл. C и спец тар. 2. | I кат. | II кат. | III кат. | I. | II. | III. |
| 50 | 2,19 | 2,07 | 1,79 | 1,65 | — 0,12 | — 0,40 | — 1,04 |
| 100 | 3,16 | 3,73 | 3,10 | 1,15 | + 0,57 | — 0,06 | — 1,51 |
| 150 | 4,06 | 4,80 | 4,10 | 2,15 | + 0,74 | + 0,04 | — 1,91 |
| 200 | 4,90 | 5,73 | 5,07 | 2,65 | + 0,83 | + 0,17 | — 2,25 |
| 300 | 6,32 | 7,40 | 6,60 | 3,65 | + 1,08 | + 0,28 | — 2,67 |
| 400 | 7,74 | 8,40 | 7,40 | 4,20 | + 0,66 | — 0,34 | — 3,54 |
| 500 | 9,16 | 8,90 | 7,90 | 4,70 | — 0,26 | — 1,26 | — 4,56 |
| 600 | 10,58 | 9,40 | 8,40 | 5,20 | — 1,18 | — 2,18 | — 5,38 |
| 800 | 13,48 | 10,40 | 9,40 | 6,87 | — 3,08 | — 4,08 | — 6,61 |
| 1000 | 16,83 | 11,40 | 10,40 | 8,53 | — 5,43 | — 6,43 | — 8,30 |

При предстоящей общей реформѣ тарифовъ австрійскихъ государств. желѣзныхъ дорогъ предполагается видоизмѣнить существеннымъ образомъ приведенный тарифъ на лѣсные грузы. Вмѣстѣ съ повышеніемъ ставокъ проектируется установить различныя схемы для различныхъ категорій этого рода грузовъ.

Мануфактурные товары, для которыхъ у насъ установленъ тарифъ по I кл. и не предоставлено никакого пониженія для повагонныхъ отправокъ, на австрійскихъ желдорогахъ таксируются при перевозкѣ мелкими партіями по I классу, при перевозкѣ же повагонными отправками: по исключит. тарифу IIIb мануфактурные товары и по исключ. тарифу IIIc—хлопчатобумажные и льняные товары. Сравни-

тельные размѣры провозныхъ платъ по всѣмъ этимъ тарифамъ видны изъ ниже слѣдующей таблицы.

| | Россія. | Австрія. | | | У насъ дороже противъ: | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | I кл. | I кл. | Искл. тар. III b | Искл. тар. III c. | | | |
| | | 1. | 2. | 3. | 1. | 2. | 3. |
| 50 | 5,70 | 4,84 | 3,87 | 2,97 | + 0,86 | + 1,83 | + 2,73 |
| 100 | 10,70 | 8,70 | 6,77 | 5,03 | + 2,00 | + 3,93 | + 5,67 |
| 150 | 15,70 | 12,58 | 9,61 | 7,10 | + 3,12 | + 6,09 | + 8,60 |
| 200 | 20,70 | 17,16 | 12,96 | 9,22 | + 3,54 | + 7,74 | + 11,48 |
| 300 | 30,70 | 24,70 | 18,19 | 12,71 | + 6,00 | + 12,51 | + 17,99 |
| 400 | 40,70 | 32,96 | 22,06 | 15,42 | + 7,74 | + 18,64 | + 25,28 |
| 500 | 49,03 | 41,22 | 25,86 | 18,06 | + 7,81 | + 23,17 | + 30,97 |
| 600 | 57,37 | 49,41 | 29,67 | 20,77 | + 7,96 | + 27,70 | + 36,60 |
| 800 | 74,03 | 64,82 | 37,80 | 26,45 | + 9,21 | + 36,23 | + 47,58 |
| 1000 | 89,04 | 80,75 | 47,09 | 32,96 | + 8,29 | + 41,95 | + 56,08 |

Такимъ образомъ мануфактурные товары перевозятся и въ Австріи, какъ во Франціи и Германіи, значительно дешевле, чѣмъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ.

Изложеннымъ мы ограничиваемъ обзоръ тарифовъ австровенгерскихъ желѣзныхъ дорогъ, хотя система послѣднихъ отнюдь не исчерпывается тарифами на разсмотрѣнные грузы. Въ этой системѣ имѣются нѣкоторые спеціально ей свойственные способы тарификаціи, не встрѣчающіеся въ тарифныхъ системахъ другихъ странъ, по крайней мѣрѣ въ примѣненіи къ тѣмъ же родамъ грузовъ. Таковы напр. исключительные тарифы IV и V, дающіе девять схемъ и устанавливающіе тарификацію грузовъ по занимаемой ими въ вагонѣ площади съ 1 кв. метра и 1 километра; къ такимъ грузамъ относятся: лошади, рогатый скотъ, овцы и т. под., стекляные полые товары, мебель, корзины, упаковка разнаго

рода, ленъ сырой не мятый, пенька, сѣно, солома и многіе другіе. Имѣются и еще болѣе своеобразные тарифы. Однако прямая задача предлагаемой работы требовала выясненія лишь тѣхъ особенностей тарифныхъ системъ разныхъ странъ, которыя необходимо принимать во вниманіе при сужденіи о сравнительной высотѣ тарифныхъ ставокъ для однородныхъ единицъ перевозки. Всестороннее же и полное исчерпывающее разсмотрѣніе этихъ системъ потребовало бы дальнѣйшаго расширенія рамокъ изслѣдованія, а между тѣмъ настоящая работа и безъ того далеко вышла за первоначально намѣченные для нея предѣлы.

### X. Заключительныя замѣчанія.

Собранныя въ настоящемъ изслѣдованіи данныя показываютъ, что дѣйствующія во Франціи, Германіи, Австро-Венгріи и Россіи системы желѣзнодорожныхъ тарифовъ, равно какъ и самые размѣры тарифныхъ ставокъ въ каждой странѣ представляютъ весьма существенныя особенности и отличія. Въ каждой изъ нихъ раздѣленіе тарифовъ на общіе, спеціальные и исключительные имѣетъ свои особыя основанія; затѣмъ число тарифныхъ классовъ, способы распредѣленія между ними перевозимыхъ товаровъ, внутренній строй тарифныхъ схемъ, степень допускаемаго ими диференцированія провозныхъ платъ, условія перевозки и правила примѣненія тарифовъ, наконецъ, самые размѣры тарифныхъ ставокъ до такой степени не одинаковы въ различныхъ странахъ, что положительно исключаютъ самую мысль о достиженіи въ этой области когда-либо единства и однообразія.

Одинъ изъ докладчиковъ международнаго желѣзнодорожнаго конгресса W. J. van Overbeek de Meyer [1]), въ заключеніе своего доклада о тарификаціи на желѣзныхъ доро-

[1]) См. Bulletin de la commission internationale du Congrès des chemins de fer, vol. XVIII, № 12, Decembre 1904. Exposé № 3 „de la question de la tarification des marchandises à petite vitesse» (tous les pays, sauf l'Amerique, l'Angleterre, l'Espagne, le Portugal, la France et la Belgique).

гахъ многихъ странъ, прямо ставитъ вопросъ о томъ, не представлялось ли бы возможнымъ выработать для различныхъ странъ однообразную систему тарификаціи грузовъ малой скорости подобно тому, какъ международной Бернской конвенціей установлены извѣстныя общія основанія для условій перевозки. Вопросъ этотъ названный докладчикъ разрѣшаетъ однако отрицательно. „Наибольшее разнообразіе, говоритъ онъ, имѣетъ мѣсто въ отношеніи классификацій и тарифныхъ ставокъ. Но классификаціи и провозныя платы слагаются въ такой зависимости отъ условій и потребностей національныхъ, внутреннихъ и мѣстныхъ, отъ состоянія промышленности и торговли, отъ условій географическихъ и отъ конкурренціи разнаго рода и т. под, что можно сказать, что каждая страна обладаетъ такими тарифами, какіе ей спеціально нужны, и что слѣдовательно желѣзная дорога не можетъ отказаться отъ своей дѣйствующей системы, не нанося очень крупнаго ущерба національнымъ интересамъ во всей ихъ сложности и не утрачивая той великой роли, которую она играетъ въ современной экономической жизни и которая имѣетъ двоякую цѣль,—съ одной стороны развивать національное производство во всѣхъ его наиболѣе разнообразныхъ формахъ посредствомъ постояннаго расширенія рынковъ сбыта для его продуктовъ, а съ другой—обезпечить себѣ этимъ путемъ денежныя выгоды, получающіяся изъ развитія современнаго обращенія“.

Это заключеніе van Overbeck de Meyer'a было доложено въ засѣданіи 5 мая 1905 г. 4-й секціи и, повидимому, должно считаться ею принятымъ въ виду тѣхъ окончательныхъ заключеній, къ которымъ пришла эта секція по тарифнымъ вопросамъ [1]). И дѣйствительно, заключеніе г. Мейра нельзя не признать вполнѣ справедливымъ и вытекающимъ изъ основныхъ условій и природы дѣла желѣзнодорожной тарификаціи. Уже въ началѣ настоящей работы мы останавливались болѣе подробно на вопросѣ о томъ, какое значеніе вообще можетъ имѣть сравнительное изученіе желѣзнодо-

[1]] См. Bulletin, vol. XX, № 10, Octobre 1906, стр. 1256.

рожныхъ тарифовъ различныхъ странъ, и тогда же пришли къ заключенію, что такое изученіе само по себѣ не можетъ дать никакихъ непосредственныхъ практическихъ указаній на необходимость повышенія или пониженія тарифныхъ ставокъ на тѣ или иныя категоріи грузовъ. Равнымъ образомъ оно не можетъ оправдывать никакихъ заимствованій и подражательности въ отношеніи формъ и системъ тарифовъ.

Совершенно иначе разрѣшается вопросъ относительно общихъ основаній тарификаціи и принциповъ построенія тарифовъ. Въ этомъ отношеніи собранныя въ настоящемъ изслѣдованіи данныя легко позволяютъ установить нѣкоторыя общія начала, имѣющія рѣшительно преобладающее значеніе въ желѣзнодорожныхъ тарифахъ всѣхъ разсмотрѣнныхъ странъ. Это именно тѣ начала желѣзнодорожной тарификаціи, которыя въ настоящее время можно считать окончательно принятыми теоріей и послѣдовательное проведеніе которыхъ на практикѣ признается необходимымъ условіемъ, обезпечивающимъ наиболѣе успѣшную и продуктивную въ общихъ интересахъ страны работу капиталовъ и производительныхъ силъ, представляемыхъ желѣзными дорогами. Во всѣхъ разсмотрѣнныхъ странахъ, равно какъ и вообще повсюду, основнымъ началомъ, опредѣляющимъ размѣры желѣзнодорожныхъ тарифовъ, является потребительная цѣнность желѣзнодорожной перевозки для лица заинтересованнаго, тѣ выгоды, которыя это лицо можетъ получить посредствомъ обращенія къ услугамъ желѣзной дороги, вмѣсто другихъ видовъ транспорта или вмѣсто непосредственнаго производства необходимыхъ продуктовъ на мѣстѣ потребленія. Ни одинъ грузохозяинъ не согласится, да и не въ состояніи будетъ систематически и постоянно платить за перевозки болѣе сказанныхъ чистыхъ выгодъ, которыя такимъ образомъ опредѣляютъ максимальную возможную цѣну провоза, максимальную способность груза выдерживать расходы желѣзнодорожной перевозки. Что касается собственныхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ по исполненію перевозокъ, то они оказываютъ двоякое вліяніе на размѣры желѣзнодорожныхъ тарифовъ: во-1-хъ давая тотъ возможный мини-

мальный предѣлъ, ниже котораго не могутъ и не должны опускаться провозныя платы, и во-2-хъ видоизмѣняя ставки всѣхъ тарифныхъ классовъ въ зависимости отъ различныхъ спеціальныхъ условій и способовъ перевозки Ни одно транспортное предпріятіе, а въ томъ числѣ и желѣзная дорога, не въ состояніи существовать собственными силами, если провозная плата по каждой отдѣльной перевозкѣ не возмѣщаетъ ему съ нѣкоторымъ хотя самымъ малымъ излишкомъ его собственныя издержки, вызываемыя этой перевозкой, а общая выручка отъ всѣхъ исполняемыхъ имъ операцій не покрываетъ всей совокупности его основныхъ и текущихъ затратъ. При этомъ для желѣзной дороги, какъ впрочемъ и для всякаго транспортнаго предпріятія, выгоднѣе совершать такія перевозки, которыя при прочихъ равныхъ условіяхъ требуютъ отъ нея меньшихъ расходовъ, оставляя болѣе значительный чистый доходъ, вслѣдствіе чего, въ зависимости отъ такихъ условій перевозки, которыя понижаютъ расходы эксплоатаціи, обыкновенно предоставляются извѣстныя пониженія провозныхъ платъ. Въ обоихъ этихъ отношеніяхъ, если выгоды, получаемыя отъ перевозки или отъ особенныхъ условій ея исполненія, такъ незначительны, что не въ состояніи покрыть даже только вызываемыхъ ими спеціальныхъ расходовъ, то такія перевозки или особенныя условія ихъ совершенія не только являются коммерчески не выгодными для самихъ желѣзныхъ дорогъ, но должны быть признаны убыточными и съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго хозяйства, потому что въ концѣ концовъ они поглощаютъ больше цѣнностей, чѣмъ создаютъ.

Указанные два элемента, опредѣляющіе въ каждомъ конкретномъ случаѣ размѣръ провозной платы,—потребительная цѣнность желѣзнодорожной перевозки для лица заинтересованнаго съ одной стороны и собственные расходы желѣзныхъ дорогъ съ другой—стоятъ въ зависимости отъ цѣлаго ряда обстоятельствъ, вліяющихъ на каждый изъ нихъ порознь и на обоихъ въ совокупности. Такъ, скорость перевозки повышаетъ расходы желѣзной дороги, но вмѣстѣ съ тѣмъ и увеличиваетъ выгоды грузохозяина, перевозка на

открытомъ подвижномъ составѣ, напротивъ того, понижаетъ тѣ и другія, и т. д. Въ предыдущемъ изложеніи мы отмѣчали уже многія другія условія, которыя оказываютъ болѣе или менѣе значительное вліяніе то на способность груза выдерживать издержки перевозки, то на собственные расходы желѣзныхъ дорогъ. Таковы: природа и свойства товара, его цѣнность, условія географическія, экономическія, коммерческія, назначеніе товара, величина отправокъ, способы упаковки, протяженія перевозки, особенности сообщенія между данными пунктами и т. д. и т. д.

Однако выгоды, которыхъ можно ожидать отъ перевозки какого-либо даннаго товара, а слѣдовательно и цѣна, которую эта перевозка могла бы выдержать, зависятъ не только отъ указанныхъ общихъ условій и свойствъ перевозокъ, но также и отъ цѣлаго ряда совершенно индивидуальныхъ особенностей каждаго отдѣльнаго случая, связанныхъ съ личностью грузохозяина и положеніемъ его предпріятія въ данный моментъ. Поэтому для того, чтобы учесть эти выгоды наиболѣе полнымъ образомъ и извлечь изъ каждой перевозки всю возможную отъ нея прибыль для желѣзной дороги, необходимо было бы назначать отдѣльныя платы за каждую перевозку по особымъ соглашеніямъ съ каждымъ отправителемъ груза или съ каждымъ пассажиромъ. Само собою понятно однако, что такой порядокъ, допускаемый во всѣхъ тѣхъ сферахъ народнаго хозяйства, въ которыхъ конкуренція между предпринимателями дѣйствительно является основной силою, регулирующей ихъ ходъ и развитіе, создалъ бы въ случаѣ примѣненія его къ желѣзнодорожному транспорту совершенно нетерпимое положеніе для всего народнаго хозяйства. Онъ поставилъ бы всѣ промышленные и коммерческіе разсчеты въ зависимость отъ субъективнаго усмотрѣнія множества второстепенныхъ агентовъ желѣзной дороги, отъ степени ихъ коммерческаго чутья, отъ ихъ освѣдомленности, добросовѣстности и т. п., которыя въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ не подчиняются всестороннему и непрерывному дѣйствію такого могущественнаго объективнаго регулятора, какъ конкурренція другихъ однородныхъ предпринимателей. Этою

существенной особенностью желѣзнодорожныхъ предпріятій сравнительно съ огромнымъ большинствомъ торгово-промышленныхъ предпріятій другихъ категорій и обусловливается повсемѣстное вмѣшательство государственной власти въ дѣло установленія желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Назначеніе послѣднихъ должно быть подчинено опредѣленнымъ правиламъ. Тарифныя ставки должны быть лишены характера произвольности. Они должны быть твердыми и постоянными, давая одинаковые итоги провозныхъ платъ, если условія и обстоятельства перевозокъ тожественны; они могутъ быть различными лишь въ тѣхъ случаяхъ, въ которыхъ это оправдывается различіемъ въ обстоятельствахъ, причемъ и самая степень различія между ними должна быть соотвѣтственна и разумна. Это важное требованіе достигается тѣмъ, что учетъ выгодъ, ожидаемыхъ отъ исполненія перевозокъ, производится для цѣлыхъ группъ или категорій перевозокъ на основаніи опредѣленныхъ объективныхъ свойствъ этихъ перевозокъ, но отнюдь не по соображеніямъ и мотивамъ, относящимся лично къ заинтересованнымъ. Равенство отношенія дороги ко всѣмъ ея кліентамъ является въ настоящее время абсолютнымъ принципомъ желѣзнодорожнаго права, принятымъ во всѣхъ странахъ. Этотъ принципъ находитъ себѣ выраженіе въ безусловномъ запрещеніи какихъ бы то ни было частныхъ соглашеній дороги съ отдѣльными отправителями относительно платъ за перевозку или иныхъ условій ея выполненія, причемъ осуществленіе этого запрещенія обезпечивается установленіемъ въ законодательномъ порядкѣ требованія публичности тарифовъ, запрещеніемъ всякихъ отступленій отъ опубликованныхъ платъ и прочихъ условій перевозки (рефакціи), и возложеніемъ на дороги обязанности исполнять перевозку пассажировъ и грузовъ на извѣстныхъ условіяхъ. Эти положенія составляютъ въ настоящее время существеннѣйшую основу тарифнаго дѣла во всѣхъ странахъ [1]).

[1]) См. Colson, les travaux publics et les transports, стр. 211—212. Также Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 1909, B. III, „Eisenbahnen“, стр. 388.

Изложенные основные принципы установленія тарифовъ нашли себѣ признаніе и со стороны международнаго желѣзнодорожнаго конгресса въ заключеніяхъ, принятыхъ 4-ой секціей послѣ обсужденія вопроса о тарификаціи грузовъ малой скорости [1]). Заключенія эти формулированы слѣдующимъ образомъ: „желательно, чтобы тарифы устанавливались на коммерческихъ основаніяхъ съ учетомъ тѣхъ особенныхъ условій, которыя оказываютъ вліяніе на коммерческую цѣнность оказанной услуги. При условіи, что тарифы будутъ примѣняемы ко всѣмъ отправителямъ, находящимся въ однихъ и тѣхъ же условіяхъ, безъ произвольныхъ преимуществъ, тарификація должна по возможности отличаться необходимой гибкостью, чтобы давать возможность развитія перевозокъ и позволять дорогамъ достигать наиболѣе полезныхъ результатовъ какъ для публики, такъ и для эксплоатанта".

Не смотря на то, что изложенныя положенія относительно желѣзнодорожной тарификаціи являются такимъ образомъ общепринятыми, у насъ они не встрѣчаютъ симпатій ни въ широкихъ слояхъ населенія, пользующагося желѣзными дорогами, ни у большинства нашихъ экономистовъ и публицистовъ. Даже правительство наше долгое время стояло принципіально скорѣе на точкѣ зрѣнія отрицательнаго отношенія къ извлеченію прямыхъ доходовъ отъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ и признавало необходимымъ лишь освобожденіе казны отъ чрезмѣрныхъ потерь и убытковъ по участію въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Но какъ только финансовые результаты желѣзнодорожнаго хозяйства стали у насъ болѣе благопріятными, то тотчасъ въ нашей тарифной политикѣ заняла далеко не маловажное мѣсто тенденція пользоваться желѣзными дорогами и ихъ тарифами какъ орудіемъ для воздѣйствія на ходъ экономической жизни страны и даже какъ средствомъ для удовлѣтворенія разнаго рода государственныхъ потребностей [2]). Изъ разсмотрѣнныхъ

[1]) Bulletin, Vol. XX № 10, Octobre 1906, стр. 1256

[2]) См. статью К. Я. Загорскаго „Наша желѣзнодорожная тарифная политика" въ „Извѣстіяхъ СПБ. Политехн. Инст." Э. О., 1908 г., т. IX вып. 2 и т. X вып. 1.

въ настоящемъ трудѣ государствъ Западной Европы эта тенденція желѣзнодорожной политики проявляется наиболѣе рельефно въ Пруссіи. Какъ видно изъ цитированнаго выше (стр. 176) правительственнаго сообщенія о развитіи товарныхъ тарифовъ на прусско-гессенскихъ госуд. жел. дорогахъ, руководящія задачи управленія этими тарифами исчерпывались, по объясненію этого сообщенія, содѣйствіемъ отечественной промышленности путемъ облегченія подвоза сырыхъ матеріаловъ и топлива и поддержки ихъ сбыта противъ иностранной конкурренціи, а также вообще поддержаніемъ германскихъ торговыхъ центровъ, портовъ и средствъ сообщенія противъ чужеземной конкурренціи. Къ сказанному ранѣе по поводу этой системы тарифной политики мы не можемъ не прибавить, что если тарифныя мѣры, принимаемыя для достиженія указанныхъ цѣлей, приводятъ къ такому развитію перевозокъ, что повышеніе выручки желѣзныхъ дорогъ отъ новыхъ перевозокъ возмѣщаетъ хотя бы съ самымъ малымъ излишкомъ потери отъ пониженія провозныхъ платъ, то въ такомъ случаѣ мѣры этого рода вполнѣ укладываются въ рамки характеризованной выше системы желѣзнодорожной тарификаціи и могутъ быть вполнѣ оправданы съ точки зрѣнія основныхъ началъ этой системы. Если же, напротивъ того, мѣры указаннаго рода дѣйствительно являются въ строгомъ смыслѣ слова мѣрами „содѣйствія отечественной промышленности“, а не средствами разумнаго развитія перевозокъ, и съ самаго начала разсчитаны на пожертвованіе нѣкоторой части дохода государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, а слѣдовательно и на повышеніе податного бремени всего населенія, то нельзя удержаться отъ сомнѣнія, правильно ли управленіе желѣзнодорожными тарифами присваиваетъ себѣ право распоряжаться государственными доходами и вообще вторгаться своими мѣрами въ такую область экономической политики, которая повсюду всецѣло входитъ въ составъ компетенціи высшихъ законодательныхъ установленій.

У насъ идея о желѣзныхъ дорогахъ какъ могущественныхъ орудіяхъ содѣйствія развитію производительныхъ силъ

и богатствъ страны приводитъ иногда къ выводамъ, которые нельзя не признать прямо несообразными съ точки зрѣнія раціональной экономической политики вообще и желѣзнодорожной въ частности. Такъ въ одной изъ записокъ [1]), изданныхъ Совѣтомъ Съѣздовъ представителей промышленности и торговли, указывается какъ на одно изъ важнѣйшихъ преимуществъ системы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ предъ частными, на возможность отказа отъ всякаго чистаго дохода на желѣзнодорожные капиталы. Авторъ сказанной записки, допуская возможность чистаго дохода нашей рельсовой сѣти въ 100 милл. рублей, выражается буквально слѣдующимъ образомъ: „такую сумму денегъ государство, эксплоатируя русскую сѣть дорогъ на себя, можетъ, при раціональномъ веденіи дѣла, оставлять въ рукахъ населенія и этимъ оплодотворять сельскохозяйственную и промышленную культуру. Въ рукахъ частныхъ жел.-дор. обществъ эти деньги не могутъ быть оставлены въ рукахъ массы населенія, или на цѣли дальнѣйшаго развитія средствъ сообщенія, потому что частные владѣльцы жел. дорогъ не станутъ работать, если не будутъ получать барышей". И далѣе: „Россія, какъ страна производящая преимущественно сырье, требуетъ удешевленія грузового тарифа, а это можетъ быть скорѣе достигнуто при казенномъ, чѣмъ при частномъ хозяйствѣ, однимъ отказомъ отъ чистаго дохода, который можетъ составить, какъ мы видѣли, около 100 милл. руб. лей". Выставляя подобныя руководящіе принципы для управленія казенными желѣзными дорогами, авторъ повидимому считаетъ ихъ своего рода аксіомами, такъ какъ рѣшительно никакихъ поясненій и доказательствъ въ оправданіе ихъ не приводитъ. А между тѣмъ идея о предоставленіи управленію желѣзнодорожными тарифами права обращать ежегодно по своему усмотрѣнію государственный доходъ въ

[1]) См. Матеріалы по желѣзнодорожному вопросу, № 25, записка инженера А. А. Павловскаго о „сравнительныхъ преимуществахъ современнаго частнаго и казенныхъ жел.-дор. хозяйства въ Россіи", стр. 22,27.

100 милл. рублей „на оплодотвореніе сельскохозяйственной и промышленной культуры“ путемъ пониженія тарифныхъ ставокъ, по меньшей мѣрѣ, требуетъ подробной мотивировки и разработки.

Правда, въ такой рѣзкой и прямой формѣ вопросъ объ обращеніи желѣзнодорожной выручки на воспособленіе промышленности ставится весьма рѣдко. Гораздо популярнѣе мысль о необходимости понижать тарифы, разъ только достигнута такая доходность жел. дорогъ, при которой покрываются расходы по эксплоатаціи и платежи процентовъ и погашенія на затраченные капиталы. Эта мысль встрѣчаетъ энергичную поддержку со стороны такого свѣдущаго и осторожнаго желѣзнодорожнаго дѣятеля, какъ М. П. Федоровъ [1]), бывшій членъ Государственной Думы. Сдѣлавъ краткій очеркъ взглядовъ различныхъ правительствъ на желѣзнодорожную политику, какъ они выразились въ законодательствѣ и административной практикѣ по управленію желѣзными дорогами, онъ приходитъ къ заключенію, что заграничная тарифная практика должна имѣть для насъ серьезное значеніе, такъ какъ, благодаря установившемуся взгляду на желѣзныя дороги какъ на крупнѣйшій факторъ въ хозяйственной жизни государства и общества, заграницею тарифное дѣло „уже давно начало приспособляться къ рѣшенію соціальныхъ задачъ“. Онъ неоднократно настаиваетъ на томъ, что „для руководительства желѣзнодорожными тарифами необходимо установить директивы въ связи съ общимъ направленіемъ нашей экономической политики“, что при этомъ „должны находить себѣ защиту интересы какъ крупной, такъ и мелкой промышленности и торговли, а также нужды потребителей“, и т. д. Весьма любопытны тѣ фактическія указанія, которыя дѣлаются почтеннымъ авторомъ въ подтвержденіе своихъ выводовъ. Это, во-1-хъ, швейцарскій законъ 15 октября 1897 г., по которому 80% избытковъ чистаго до-

[1]) См. его статью „Пути сообщенія въ Россіи“ въ изданіи кн. П. Д. Долгорукова, и П. П. Петрункевича СПБ, 1907, стр. 100—102, 120, 145, 147.

хода должны употребляться на усиленіе и улучшеніе движенія, на расширеніе сѣти и, въ особенности, на пониженіе тарифовъ, во-2-хъ, ходатайство компаній, эксплоатирующихъ государственныя дороги Остъ-Индіи, предъ правительствомъ объ отмѣнѣ минимальныхъ предѣльныхъ ставокъ, препятствующихъ дальнѣйшему пониженію провозныхъ платъ, и, въ-3-хъ,' Австралійскія желѣзныя дороги, которыя при повышеніи прибыли сверхъ $3^1/_2\%$ понижаютъ свои тарифы, а „если прибыль не достигаетъ $3^1/_2\%$, какъ это было въ 1904 г. вслѣдствіе необычайной засухи, то тарифы повышаются".

Вотъ и всѣ факты, которые служатъ для автора основаніемъ къ заключенію, будто тарифное дѣло заграницею „уже давно начало приспособляться къ рѣшенію соціальныхъ задачъ" (стр. 120) Мы съ своей стороны рѣшительно отказываемся видѣть въ приведенныхъ фактахъ желѣзнодорожной тарификаціи какое-либо приспособленіе ея къ разрѣшенію соціальныхъ задачъ. Законъ 1897 г. не только требуетъ, чтобы выручка жел. дорогъ покрывала платежи процентовъ и погашеніе жел.-дор. долговъ, но еще и установляетъ, чтобы $20\%$ избытка обращались на образованіе спеціальнаго фонда въ 50 милл. франковъ, который въ годы недостачи чистаго дохода на оплату $\%$ и погашенія долженъ служить источникомъ для пополненія необходимыхъ на это суммъ. Усиленіе и улучшеніе движенія, на которое должны употребляться излишки сверхъ $20\%$, равнымъ образомъ не имѣютъ ничего общаго съ соціальными задачами. Наконецъ, что касается пониженія тарифовъ при наличности избытковъ чистаго дохода, то о случаяхъ этого рода рѣшительно ничего не извѣстно, и повидимому такихъ случаевъ и не было, такъ какъ швейцарское правительство, напротивъ того, въ настоящее время чрезвычайно озабочено неблагопріятными финансовыми результатами эксплоатаціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ. Вообще идея обращенія избытковъ желѣзнодорожнаго дохода на пониженіе тарифовъ, не смотря на всю свою популярность, представляется до сихъ поръ совершенно не ясной и не разработанной. Впервые эта идея

нашла себѣ практическое признаніе въ одномъ изъ англійскихъ законовъ 1844 года, которымъ для вновь сооружаемыхъ дорогъ устанавливалась ревизія тарифовъ чрезъ 21 годъ въ случаѣ, если дивидендъ дороги будетъ достигать въ теченіе трехъ лѣтъ 10%, однако съ гарантіей правительства, что установленные вслѣдствіе ревизіи новые тарифы будутъ обезпечивать дорогѣ и въ дальнѣйшемъ дивиденды не менѣе 10%. По уставамъ нашихъ многихъ желѣзнодорожныхъ обществъ правительство имѣло, какъ извѣстно, право, въ случаѣ достиженія обществомъ опредѣленной нормы прибыли (обыкновенно отъ 8 до 15%), требовать отъ обществъ „соразмѣрнаго“ пониженія тарифовъ. Аналогичныя постановленія имѣли мѣсто и въ другихъ странахъ (Австрія, Пруссія) Практическаго примѣненія однако эти постановленія нигдѣ не получили. Отчасти, конечно, причина заключалась въ опасеніи отвѣтственности, такъ какъ пониженіе тарифа, произведенное по требованію правительства, легко могло бы сопровождаться уменьшеніемъ диведенда компаніи ниже узаконенной максимальной его нормы. Но главнымъ образомъ это объясняется практическими затрудненіями, съ которыми встрѣчается осуществленіе указаннаго права правительственной власти и которыя были отмѣчены уже англійской анкетной комиссіей 1872 года. Если бы желѣзныя дороги производили какую-нибудь однообразную услугу за одинаковую во всѣхъ случаяхъ цѣну для своихъ кліентовъ, то еще можно было бы путемъ пониженія этой цѣны довести прибыль желѣзной дороги до установленной нормы. Но вѣдь доходъ желѣзной дороги слагается изъ сборовъ, взимаемыхъ за перевозку огромнаго количества самыхъ разнообразныхъ товаровъ между множествомъ различныхъ станцій, при томъ въ весьма различныхъ условіяхъ. Какимъ именно изъ этихъ перевозокъ должно быть предоставлено пониженіе тарифа? Для разрѣшенія этого вопроса нѣтъ никакихъ объективныхъ данныхъ, если пониженіе производится не съ цѣлью развитія движенія или вслѣдствіе конкурренціи, но просто вслѣдствіе того, что оказался какой то избытокъ желѣзнодорожнаго дохода, который нужно уничтожить. Ясно, что при

этомъ можетъ получиться или полный произволъ и случайный характеръ всего дѣла желѣзнодорожной тарификаціи, или же послѣдняя превратится въ систему регламентированія промышленности посредствомъ раздачи своего рода воспособленій и премій отдѣльнымъ предпріятіямъ и группамъ ихъ. Система эта пользуется извѣстными симпатіями вслѣдствіе простого недоразумѣнія: въ ней хотятъ видѣть проявленіе государственнаго вмѣшательства въ экономическую жизнь съ цѣлью планомѣрнаго регулированія народной производительности и соціально-экономическихъ отношеній, слагающихся въ настоящее время подъ вліяніемъ конкурренціи и борьбы односторонніхъ и противоположныхъ интересовъ отдѣльныхъ предпринимателей и цѣлыхъ хозяйственныхъ группъ. Однако на самомъ дѣлѣ разсматриваемая система не имѣетъ ничего общаго съ такимъ планомѣрнымъ воздѣйствіемъ государственной власти, какъ представителя общихъ интересовъ, на экономическую жизнь страны, но является лишь возрожденіемъ въ новой формѣ старой давно пережившей себя системы полицейской опеки и регламентаціи, которая если и имѣла въ давно прошедшія времена извѣстное благотворное вліяніе на экономическое развитіе, то въ настоящее время совершенно не соотвѣтствуетъ политическимъ и экономическимъ условіямъ жизни цивилизованныхъ странъ.

Ссылка М. П. Федорова на дороги Остъ-Индіи и Австраліи равнымъ образомъ представляется не доказательной. Что касается первыхъ, то англійское правительство, какъ упоминается и въ статьѣ М. П. Федорова, не признало возможнымъ согласиться на отмѣну или пониженіе минимальныхъ тарифовъ и, повидимому, поступило вполнѣ правильно. Какъ видно изъ преній по тарифному вопросу на международномъ конгрессѣ [1]), представитель остъ-индскихъ дорогъ Вильямъ Дрингъ не могъ дать удовлетворительныхъ объясненій на предложенный ему вопросъ о тѣхъ основаніяхъ и мотивахъ, по которымъ эти дороги желаютъ понизить свои

[1]) См. Bulletin, vol. XX, № 10, стр. 1243.

тарифы. Его спрашивали, не является ли причиной конкурренція или надежда достигнуть увеличенія тоннажа и перевозокъ, онъ же отвѣтилъ на это, что такъ какъ и при дѣйствующихъ тарифахъ желѣзныя дороги получаютъ хорошій доходъ, то можно было бы предоставить имъ возможность дѣлать дальнѣйшія уступки. Такой отвѣтъ со стороны представителя акціонерной компаніи, эксплоатирующей государственную дорогу, конечно не можетъ никого удовлетворить. Тамъ же, по поводу заявленій представителей австралійскихъ желѣзныхъ дорогъ объ ихъ тарифной политикѣ (пониженіе тарифовъ при повышеніи чистаго дохода сверхъ $3^1/_2\%$ и повышеніе ставокъ при паденіи доходности ниже этой нормы), представители американскихъ дорогъ рѣзко подчеркнули отрицательную сторону этой системы, которая приводитъ къ повышеніямъ провозныхъ платъ именно во время общественныхъ бѣдствій въ родѣ засухи, кризисовъ и т. под., которые уже и сами по себѣ отражаются весьма тяжело на экономической жизни и дѣятельности страны. Американскія дороги дѣйствуютъ совершенно противоположнымъ образомъ: они понижаютъ свои ставки во время неурожая, кризисовъ, застоя въ дѣлахъ и повышаютъ ихъ въ періоды экономическаго оживленія и промышленнаго подъема.

Впрочемъ представляется еще сомнительнымъ и самый фактъ господства указанной системы тарифной политики на желѣзныхъ дорогахъ Австраліи. По крайней мѣрѣ, по послѣднимъ отчетамъ о результатахъ ихъ эксплоатаціи [1]), были получены въ 1906 и 1907 гг. слѣдующіе проценты на основные желѣзнодорожные капиталы: въ Новомъ Южномъ Валисѣ 4.42 и 4.96, въ Викторіи 4.32 и 4.66, въ Квинслэндѣ 3.14 и 4.199, въ Южной Австраліи 4.30 и 5.16, въ Западной Австраліи 4.34 и 3.90, въ Тасманіи 1.74 и 1.84 и въ Новой Зеландіи 3.24 и 3.45. Судя по этимъ даннымъ, приходится придти къ заключенію, что указанная система тарифной политики или вовсе не практикуется въ Австраліи, или что она во всякомъ случаѣ не достигаетъ поставленной себѣ цѣли.

---

[1]) См. Archiv für Eisenbahnwesen, 1909, Heft 3, стр. 687.

Вообще мы думаемъ, что управленіе желѣзнодорожными тарифами не должно вмѣшиваться ни въ экономическую, ни въ соціальную, ни даже въ финансовую политику государства и не должно быть обращаемо въ средство для разрѣшенія задачъ этихъ категорій Оно представляетъ особую спеціальную область, имѣетъ свои спеціальныя задачи и свои спеціальныя руководящія идеи. Въ общемъ можно сказать, что управленіе желѣзнодорожными тарифами, строго подчиняясь тѣмъ требованіямъ, которыя вытекаютъ изъ государственной природы и характера [1]) желѣзнодорожныхъ предпріятій (обязательность исполненія перевозки на опредѣленныхъ условіяхъ, равенство отношенія ко всѣмъ отправителямъ, публичность тарифовъ, а также возможное единство, простота и устойчивость ихъ), должно быть направлено къ тому, чтобы достигалась наиболѣе продуктивная въ общемъ ходѣ народнаго хозяйства работа огромныхъ фиксированныхъ въ желѣзныхъ дорогахъ капиталовъ и производительныхъ силъ наряду съ работою тѣхъ капиталовъ и производительныхъ силъ, которые помѣщены во всѣхъ другихъ отрасляхъ народной производительности и торговли. Наиболѣе успѣшное осуществленіе этой цѣли обезпечивается единственно лишь путемъ возможно болѣе послѣдовательнаго проведенія указанныхъ принциповъ тарификаціи въ каждомъ конкретномъ случаѣ и возможно лучшаго приспособленія тарифовъ къ условіямъ и потребностямъ производства, потребленія и обращенія каждаго раіона и каждаго сообщенія. Вторженіе въ

---

[1]) Понятіе государственнаго предпріятія отнюдь не совпадаетъ съ понятіемъ казеннаго хозяйства. Частныя желѣзныя дороги въ такой же мѣрѣ, какъ и казенныя, должны подчиняться всѣмъ требованіямъ и условіямъ, вытекающимъ изъ государственной природы желѣзнодорожнаго дѣла вообще. А между тѣмъ основы послѣдняго принципіально настолько своеобразны, что даже частныя желѣзныя дороги, не говоря уже о казенныхъ, по своему правовому положенію и порядку управленія должны быть признаны гораздо болѣе чуждыми принципамъ частной промышленности, чѣмъ чисто казенныя промышленныя предпріятія, свободно конкуррирующія съ послѣдней въ снабженіи населенія тѣми или иными предметами, какъ напр. горнозаводскія предпріятія.

тарифное дѣло руководящихъ идей общей экономической и соціальной политики или управленія налогами неизбѣжно ухудшаетъ его и въ результатѣ понижаетъ полезный эффектъ работы желѣзныхъ дорогъ для общихъ интересовъ народнаго хозяйства.

Тѣмъ не менѣе нельзя не удостовѣрить, что во всѣхъ разсмотрѣнныхъ странахъ имѣютъ мѣсто болѣе или менѣе значительныя уклоненія отъ этого раціональнаго направленія тарифнаго дѣла. Во Франціи ихъ меньше всего, въ Германіи, Австро-Венгріи и Россіи гораздо больше. Вмѣстѣ съ тѣмъ тарифы французскихъ желѣзныхъ дорогъ являются и наиболѣе приспособленными къ условіямъ и нуждамъ промышленности и торговли. Быть можетъ, по разнообразію и числу тарифныхъ схемъ наши дороги и немногимъ уступаютъ французскимъ, но существенная разница заключается въ томъ, что наши 80 слишкомъ схемъ распространяются одинаково на всю нашу рельсовую сѣть, тогда какъ во Франціи дороги каждой компаніи, т. е. каждаго болѣе или менѣе обособленнаго раіона, имѣютъ свою систему схемныхъ тарифовъ. Кромѣ того, французскія дороги имѣютъ и гораздо болѣе значительное, сравнительно съ нашими, число исключительныхъ схемъ, дѣйствующихъ лишь въ ограниченномъ числѣ сообщеній, и табличныхъ ставокъ. Въ этомъ отношеніи мы уступаемъ даже Германіи и Австро-Венгріи. Впрочемъ въ послѣдней стремленіе къ индивидуализированію провозныхъ платъ приводитъ къ широкому развитію рефакцій, стоящихъ уже въ рѣзкомъ противорѣчіи съ основными принципами раціональной постановки тарифнаго дѣла.

Что касается самыхъ системъ тарифовъ въ разсмотрѣнныхъ странахъ, то глубокое различіе между ними видно уже изъ того, что самое понятіе „общаго тарифа“, въ отличіе отъ спеціальныхъ и исключительныхъ, въ каждой изъ нихъ является совершенно особеннымъ. Во Франціи основой этого отличія является общность классификаціи и опредѣленныя условія перевозки и примѣненія тарифныхъ схемъ, въ Германіи общій тарифъ отличается отъ спеціальныхъ и исключительныхъ тарифовъ по роду грузовъ: общій тарифъ является

общимъ по тому, что онъ примѣняется ко всякаго рода грузамъ вообще, спеціальные же и исключительные тарифы—только къ перевозкѣ тѣхъ грузовъ, которые особо выдѣлены изъ общей массы перевозокъ и отнесены къ тому или иному тарифу. У насъ основой различія общихъ тарифовъ отъ исключительныхъ служитъ кругъ сообщеній, въ которыхъ тарифъ дѣйствуетъ: общіе тарифы распространяются на прямыя и мѣстныя сообщенія всей рельсовой сѣти вообще, исключительные же тарифы —дѣйствуютъ только въ особо указанныхъ сообщеніяхъ. Со точки зрѣнія французской системы у насъ имѣется лишь совершенно ничтожное число исключительныхъ тарифовъ, съ точки же зрѣнія германской системы всѣ наши такъ называемые сводные тарифы, составляющіе теперь III, IV, V и VI части общаго тарифа, а именно тарифы на перевозку хлѣбныхъ, нефтяныхъ, каменноугольныхъ и лѣсныхъ грузовъ, уже должны быть признаны тарифами исключительными; кромѣ того тарифы и на многіе другіе грузы также вошли бы или въ эту категорію или въ категорію тарифовъ спеціальныхъ.

Особенности тарифныхъ схемъ, дѣйствующихъ въ различныхъ странахъ, были отмѣчены нами въ своемъ мѣстѣ. Въ общемъ онѣ сводятся къ тому, что французскія схемы даютъ тарифныя ставки на короткихъ разстояніяхъ обыкновенно выше нашихъ, на отдаленныхъ же—ниже; германскія схемы, напротивъ того, имѣютъ начальныя ставки ниже нашихъ, а конечныя и среднія ставки за все разстояніе перевозки на болѣе значительныхъ протяженіяхъ выше, чѣмъ у насъ. Въ связи съ этой отличительной особенностью въ построеніи французскихъ и германскихъ схемъ стоятъ и принятыя въ обѣихъ странахъ системы дополнительныхъ сборовъ за станціонные расходы. Сборъ этотъ на французскихъ желѣзныхъ дорогахъ не зависитъ отъ протяженія перевозки и взимается въ одинаковыхъ размѣрахъ съ отправокъ на всякія разстоянія. Поэтому онъ оказывается болѣе тяжелымъ для перевозокъ на короткихъ разстояніяхъ, повышая среднюю километрическую ставку на этихъ разстояніяхъ въ болѣе сильной степени, чѣмъ для разстояній отдаленныхъ. Въ

Германіи, напротивъ того, система дополнительныхъ сборовъ разсчитана на преимущественное поощреніе и облегченіе ближнихъ перевозокъ (Nahverkehr) предъ перевозками дальними (Fernverkehr). Станціонный сборъ (Abfertigungsgebuhr) составляетъ: а) по спеціальнымъ тарифамъ 6 пф. со 100 килогр. для отправокъ до 50 килом., 9 пф для отправокъ на 50—100 килом. и 12 пф. для разстояній свыше 100 килом., б) по общимъ повагоннымъ тарифамъ онъ повышается отъ 8 пф. до 12 пф. уже для разстояній свыше 50 килом, и в) по тарифамъ для мелкихъ отправокъ малой скорости отъ 10 до 20 пф. (свыше 100 килом.) и большой скорости отъ 20 до 40 пф.

Обращаясь, наконецъ, къ заключительному выводу о сравнительной высотѣ тарифовъ русскихъ и заграничныхъ, мы не можемъ прибавить ничего существеннаго къ тому, что было уже высказано нами на протяженіи всего настоящаго труда. Среднія выручки съ единицы перевозки отвергнуты нами съ самаго начала какъ основаніе для сужденій по этому вопросу. Сравненіе же тарифовъ на отдѣльные роды грузовъ для различныхъ разстояній перевозки позволяетъ придти къ общему и безспорному заключенію лишь въ отношеніи тарифовъ большой скорости, которые заграницею, какъ это нами и отмѣчено въ своемъ мѣстѣ, безусловно выше соотвѣтственныхъ тарифовъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Что же касается тарифовъ малой скорости, то приведенныя въ настоящемъ трудѣ данныя рѣшительно не даютъ возможности сдѣлать какое-либо общее заключеніе по отношенію къ этимъ тарифамъ: мы имѣемъ тарифныя ставки на различные роды грузовъ и на различныхъ разстояніяхъ и выше и ниже ставокъ заграничныхъ желѣзныхъ дорогъ Однако представленныя въ настоящемъ трудѣ данныя вмѣстѣ съ изученіемъ тарифовъ на нѣкоторые другіе роды грузовъ, въ предыдущемъ изложеніи нами опущенные, позволяютъ, какъ намъ кажется, намѣтить слѣдующую общую характеристическую черту въ различіяхъ нашихъ тарифныхъ ставокъ отъ заграничныхъ по перевозкѣ различныхъ категорій грузовъ. Тарифы на перевозку продуктовъ сельскаго хозяйства, добывающей промышленности и сырыхъ матеріаловъ вообще (хлѣбные грузы, лѣсные

строительные матеріалы и дрова, каменный уголь, руда, чугунъ не въ дѣлѣ, желѣзо черновое и др.) на иностранныхъ желѣзныхъ дорогахъ по большей части выше, чѣмъ у насъ. Продукты же перерабатывающей промышленности (спиртъ, сахаръ, литье желѣзное, чугунное и стальное, желѣзо сортовое и фасонное, машины, кромѣ земледѣльческихъ, инструменты, проволока, мануфактура и т. под.), напротивъ того, перевозятся по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ болѣе или менѣе существенно дороже, чѣмъ заграницею. При разсмотрѣніи тарифовъ на перевозку мануфактуры мы уже указали причину, которая можетъ, по нашему мнѣнію, объяснять это общее различіе между нашими и иностранными тарифами: причина эта заключается въ болѣе промышленномъ характерѣ всей западной Европы сравнительно съ Россіей, вслѣдствіе чего тамъ каждая отрасль промышленности распредѣляется въ большемъ числѣ центровъ, чѣмъ у насъ, и въ случаяхъ надобности всякое производство легче можетъ возникать въ новыхъ пунктахъ. При этомъ и разстоянія какъ между самими производительными пунктами, такъ и между ними и потребительными рынками, гораздо менѣе значительны, чѣмъ у насъ. Вслѣдствіе этой большей однородности условій и издержекъ перерабатывающей промышленности въ различныхъ областяхъ и странахъ западной Европы желѣзныя дороги могутъ сохранять перевозку продуктовъ этой промышленности на сколько-нибудь значительныхъ разстояніяхъ только при условіи достаточно пониженныхъ тарифовъ. У насъ, напротивъ того, при сосредоточеніи всей перерабатывающей промышленности въ сравнительно весьма ограниченномъ числѣ производительныхъ центровъ, потребительные пункты въ огромномъ большинствѣ случаевъ не имѣютъ вблизи отъ себя соотвѣтственныхъ конкуррирующихъ промышленныхъ предпріятій и потому вынуждены получать необходимые имъ готовые продукты съ весьма отдаленныхъ разстояній. При такихъ условіяхъ нашей промышленной географіи желѣзныя дороги получаютъ возможность держать на фабрикаты всякаго рода вообще болѣе высокіе тарифы, чѣмъ дороги западно-европейскія.

Приведеніе нашихъ тарифовъ къ уровню тарифныхъ ставокъ заграничныхъ желѣзныхъ дорогъ, т. е. повышеніе провозныхъ платъ на продукты сельскаго хозяйства и добывающей промышленности, и пониженіе ихъ для готовыхъ продуктовъ и фабрикатовъ, не принесло бы, по нашему глубокому убѣжденію, пользы ни съ точки зрѣнія интересовъ желѣзныхъ дорогъ, ни съ точки зрѣнія общихъ интересовъ всего нашего народнаго хозяйства. Отъ пониженія тарифовъ на перевозку готовыхъ продуктовъ наши дороги навѣрное потеряли бы значительную часть своей выручки. Но общее повышеніе тарифовъ на сельскохозяйственные продукты и сырые матеріалы едва ли возмѣстило бы эти потери; вѣроятнѣе, напротивъ того, что и оно въ свою очередь отразилось бы также неблагопріятно на доходности нашихъ желѣзныхъ дорогъ, ибо способность этого рода грузовъ выдерживать транспортные расходы у насъ очень не велика и въ условіяхъ, опредѣляющихъ эту способность, не наблюдается какихъ-либо такихъ общихъ перемѣнъ, которыя позволяли бы разсчитывать на ея усиленіе. Поэтому при такомъ направленіи тарифнаго дѣла наши желѣзныя дороги стали бы безнадежно убыточными, и пришлось бы окончательно отказаться отъ надежды когда-либо освободить общегосударственныя средства отъ тяжкаго бремени по ихъ содержанію. Уже одно это обстоятельство, вызывая постоянную необходимость взиманія лишнихъ налоговъ сверхъ того, что нужно для удовлетворенія чисто государственныхъ потребностей, неизбѣжно отражалось бы вреднымъ образомъ на развитіи какъ фабрично-заводской, такъ равно и сельскохозяйственной нашей промышленности. Но первая не получила бы сколько-нибудь прочныхъ выгодъ и отъ пониженія тарифовъ на свои продукты, такъ какъ въ тоже время она потеряла бы на повышеніи стоимости подвоза топлива, сырыхъ матеріаловъ и т. под. Да и вообще пониженіе тарифа на эти болѣе цѣнные товары не могло бы привести къ такому пониженію цѣнъ, которое вызвало бы существенное расширеніе потребленія, въ особенности при общемъ ухудшеніи условій экономической дѣятельности дру-

ихъ группъ населенія подъ вліяніемъ повышенія стоимости перевозки хлѣба, сырыхъ матеріаловъ и топлива, а также увеличенія налогового бремени, неизбѣжнаго вслѣдствіе постоянной убыточности желѣзнодорожнаго дѣла.

Въ заключеніе мы не можемъ не повторить еще разъ, что каждая страна должна имѣть свои размѣры тарифныхъ ставокъ, соотвѣтствующіе ея экономическимъ, географическимъ и инымъ условіямъ и особенностямъ. Важны не абсолютные размѣры провозныхъ платъ, но возможно лучшая приспособленность ихъ къ измѣняющимся условіямъ и нуждамъ какъ производства, такъ и потребленія.