Министерство Финансовъ.

МАТЕРІАЛЫ КЪ ПЕРЕСМОТРУ РУССКО-ГЕРМАНСКАГО ТОРГОВАГО ДОГОВОРА.

К. Я. ЗАГОРСКІЙ.

Желѣзнодорожные тарифы въ Россіи и Германіи

въ связи съ экономическою политикою этихъ странъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Редакціи періодическихъ изданій Министерства Финансовъ
1914.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

ВВЕДЕНІЕ.

ГЛАВА I.

Проникновеніе въ желѣзнодорожную политику началъ охраны и покровительства отечественной промышленности.

стр.

Общія соображенія 3
Покровительственная тарифная политика въ Германіи и роль въ ней исключительныхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ 5
Понятіе исключительныхъ тарифовъ и руководящіе принципы установленія ихъ въ Германіи 7
Покровительственная тарифная политика въ Россіи, ея возникновеніе и послѣдовательный ходъ развитія 13

ГЛАВА II.

Обзоръ покровительственныхъ тарифовъ желѣзныхъ дорогъ Германіи.

Ограниченіе предмета изслѣдованія прусско-гессенскими жел. дорогами . 20
Условія примѣненія экспортныхъ тарифовъ 21
Тарифы на перевозку главнѣйшихъ грузовъ: каменнаго угля, хлѣба въ зернѣ и перемолочныхъ продуктовъ, льна и пеньки, спирта, сахара, соли, цемента, гипса, асфальта и др., чугуна, желѣза и стали, желѣзныхъ и стальныхъ товаровъ, свинца, цинка и другихъ металловъ, лѣсныхъ товаровъ . . . . . 23—36
Прямыя заморскія и заграничныя сообщенія германскихъ желѣзныхъ дорогъ 36
Постановленія торговыхъ договоровъ относительно желѣзнодорожныхъ тарифовъ Германіи 39

ГЛАВА III.

Обзоръ покровительственныхъ тарифовъ желѣзныхъ дорогъ Россіи.

Урегулированіе ввозныхъ тарифовъ 42
Установленіе спеціальныхъ вывозныхъ тарифовъ 43

Тарифы на перевозку главнѣйшихъ грузовъ: хлѣба въ зернѣ, отрубей и жмыховъ, масличныхъ сѣмянъ, перемолочныхъ продуктовъ, скота, мясныхъ товаровъ, льна и пеньки, лѣсныхъ грузовъ, сахара, спирта, каменноугольныхъ грузовъ, соли, рудъ, шлаковъ желѣзныхъ, мѣди и мѣдныхъ издѣлій, желѣза, жести, стали и чугуна не въ дѣлѣ и издѣлій изъ нихъ, машинъ и ихъ частей, подвижного состава желѣзныхъ дорогъ, москательнаго и аптекарскаго товаровъ, красокъ, красильныхъ веществъ и химическихъ составовъ, русскихъ минеральныхъ водъ, винъ виноградныхъ русскихъ, макаронъ, азбеста, мануфактуры, а также нитокъ и пряжи льняныхъ и пеньковыхъ, спичекъ и пр. . . . . 45—68
Прямыя заграничныя сообщенія русскихъ жел. дор. 68

ГЛАВА IV.

Заключительныя соображенія о роли жел.-дор. тарифовъ въ общей системѣ покровительства національной промышленности 70

Желѣзнодорожная политика, какъ, впрочемъ, вообще отношеніе государства ко всякаго рода путямъ сообщенія и средствамъ сношеній, всегда находится въ тѣснѣйшей зависимости отъ общей и, въ особенности, отъ экономической его политики. Это является совершенно естественнымъ и неизбѣжнымъ при томъ огромномъ и разностороннемъ значеніи, какое имѣютъ пути сообщенія и средства сношеній какъ для осуществленія чисто государственныхъ задачъ, такъ и для всего народнаго хозяйства и благополучія страны. Обезпеченіе возможности и удобствъ передвиженія и сношеній является одной изъ основныхъ потребностей человѣка и всего общества, однимъ изъ важнѣйшихъ условій ихъ существованія и развитія. Поэтому уже въ наиболѣе раннюю пору послѣ возникновенія государствъ забота о путяхъ сообщенія всегда составляетъ одну изъ важнѣйшихъ ихъ задачъ, на-ряду съ обезпеченіемъ безопасности извнѣ и суда и расправы внутри страны. При этомъ необходимо отмѣтить, что государство, въ особенности въ прежнее время, въ заботахъ по устройству и поддержанію разнаго рода путей сообщенія и средствъ сношеній, ставитъ на первомъ планѣ достиженіе именно чисто государственныхъ цѣлей: стратегическихъ, политическихъ и административныхъ. Государство находитъ въ желѣзныхъ дорогахъ одно изъ сильнѣйшихъ средствъ для укрѣпленія своего военнаго могущества, для политическаго объединенія и сплоченія разнородныхъ областей страны, для успѣшнѣйшаго осуществленія разнообразныхъ административныхъ задачъ по военному и гражданскому управленіямъ. Въ области же экономической желѣзныя дороги, помимо своей прямой и основной функціи — перемѣщенія людей и всякаго рода предметовъ, являются также однимъ изъ важнѣйшихъ орудій экономической политики государства и служатъ разрѣшенію самыхъ разнообразныхъ ея задачъ. Государство пользуется желѣзными дорогами какъ могущественнымъ средствомъ общаго содѣйствія народному хозяйству и развитію его производительныхъ силъ, а такъ же какъ способомъ воздѣйствія на экономическую жизнь въ тѣхъ направленіяхъ, которыя представляются въ каждое данное время желательными по общегосударственнымъ соображеніямъ. Въ частности здѣсь можно указать на такія цѣли, какъ

колонизація и развитіе слабонаселенныхъ областей страны, оживленіе промышленности въ періоды ея застоя, привлеченіе иностранныхъ капиталовъ въ страну въ тѣхъ случаяхъ, когда достигнуть этого посредствомъ прямого государственнаго кредита представляется неудобнымъ или затруднительнымъ, облегченіе положенія населенія, постигнутаго неурожаемъ или другимъ народнымъ бѣдствіемъ, путемъ предоставленія ему заработковъ или удешевленіемъ доставки необходимыхъ ему продовольственныхъ средствъ и т. д., и т. д.

Очевидно, что всѣ эти цѣли не обусловливаются и не могутъ быть выведены изъ существа желѣзнодорожнаго дѣла самого по себѣ, но вытекаютъ изъ общихъ условій государственной и хозяйственной жизни страны и изъ тѣхъ основныхъ задачъ, которыя ставитъ себѣ государство въ своей общей и экономической политикѣ. Желѣзныя дороги являются лишь средствами для достиженія этихъ задачъ, и въ зависимости отъ преобладанія тѣхъ или иныхъ цѣлей опредѣляется общее направленіе желѣзнодорожной политики, и слагается тотъ или иной характеръ всего желѣзнодорожнаго дѣла: сооружаются стратегическія, политическія или экономическія желѣзныя дороги, избираются для нихъ тѣ или иныя направленія, опредѣляется степень и свойство ихъ оборудованія, принимается та или иная система сооруженія (непосредственнымъ распоряженіемъ и за счетъ государства или чрезъ посредство частной предпріимчивости), устанавливаются опредѣленныя финансовыя отношенія къ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ, опредѣленный порядокъ организаціи и надзора за эксплоатаціей ихъ какъ въ техническомъ, такъ и въ коммерческомъ отношеніяхъ, предопредѣляются самыя системы эксплоатаціи и тарифовъ и т. д.

Естественно, что при такомъ широкомъ и разностороннемъ значеніи желѣзныхъ дорогъ въ ходѣ государственной и народной жизни перемѣна системы экономической политики влечетъ за собою и соотвѣтственную перемѣну въ направленіи политики желѣзнодорожной. Господству въ экономической политикѣ началъ такъ называемой системы свободы торговли и промышленности необходимо соотвѣтствуетъ и опредѣленная система желѣзнодорожной политики; переходъ въ экономической политикѣ къ системѣ охраны и покровительства національной промышленности требуетъ и совершенно иного отношенія государственной власти къ желѣзнодорожному дѣлу.

ГЛАВА I.

Проникновеніе въ желѣзнодорожную политику началъ охраны и покровительства отечественной промышленности.

Разъ государство ставитъ въ число своихъ непосредственныхъ задачъ верховное руководство и направленіе экономической жизни страны, то оно не можетъ оставлять внѣ своего ближайшаго вліянія такой могущественный факторъ всего развитія народнаго хозяйства, какимъ являются желѣзныя дороги. И дѣйствительно, повсюду съ водвореніемъ системы послѣдовательнаго и строгаго протекціонизма наблюдается существенное усиленіе воздѣйствія правительственной власти на желѣзнодорожное дѣло. Это воздѣйствіе проявляется какъ въ отношеніи сооруженія желѣзныхъ дорогъ, такъ и въ отношеніи эксплоатаціи ихъ, въ особенности же въ отношеніи тарифовъ.

Общія соображенія. Начало поворота экономической и желѣзнодорожной политики въ указанномъ направленіи относится въ Германіи къ концу 70-хъ годовъ, а въ Россіи къ началу 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія. Именно въ это время въ обѣихъ странахъ система свободы торговли и невмѣшательства въ экономическую жизнь постепенно уступаетъ мѣсто строгому и послѣдовательному протекціонизму. При этомъ сразу же обнаруживается несогласованность и даже прямое противорѣчіе между мѣрами таможенной политики государства и тѣми тарифными мѣрами, которыя свободно принимаютъ желѣзныя дороги, руководствуясь лишь соображеніями о своихъ собственныхъ ближайшихъ интересахъ. Дѣло въ томъ, что какъ въ Россіи, такъ и въ Германіи, въ особенности въ то время, вывозъ значительно превышалъ ввозъ не только въ отношеніи цѣнности, но даже, главнымъ

образомъ, въ отношеніи вѣса и массы экспортируемыхъ товаровъ. Вслѣдствіе этого провозная и пропускная способность желѣзныхъ дорогъ въ направленіяхъ, обратныхъ отъ морскихъ портовъ и сухопутныхъ пограничныхъ станцій къ внутреннимъ потребительнымъ и производительнымъ пунктамъ, остается въ значительной степени неиспользованной, что и выражается въ весьма значительномъ, доходящемъ у насъ до 75% [1]), движеніи порожнихъ вагоновъ. Естественно, что желѣзнодорожныя общества и даже государственныя жел. дороги, заботясь о возможно лучшей утилизаціи своихъ капиталовъ и производительныхъ силъ, прежде всего принимаютъ мѣры къ привлеченію грузовъ именно на эти направленія, такъ какъ перевозка новыхъ грузовъ въ этихъ направленіяхъ требуетъ отъ нихъ совершенно ничтожныхъ добавочныхъ издержекъ (отъ $^1/_{1000}$ до $^1/_{2000}$ коп. съ пуда и версты). Къ такой легкой практической возможности понижать тарифы на перевозку разнаго рода грузовъ отъ морскихъ и сухопутныхъ границъ внутрь страны присоединяются для отдѣльныхъ дорогъ еще и сильные побудительные мотивы къ этому въ видѣ конкурренціи дорогъ, идущихъ отъ другихъ портовъ и сухопутныхъ пограничныхъ станцій къ тѣмъ же внутреннимъ рынкамъ. Для каждой дороги является въ этихъ случаяхъ менѣе убыточнымъ идти на самыя крайнія пониженія своихъ тарифовъ, лишь бы только вовсе не лишиться перевозокъ. Благодаря этимъ обстоятельствамъ, ввозъ иностранныхъ товаровъ находитъ существенную поддержку въ тарифныхъ мѣропріятіяхъ жел. дорогъ, которыя для поддержанія и развитія своихъ перевозокъ въ выгодныхъ для нихъ направленіяхъ предоставляютъ этимъ товарамъ болѣе или менѣе существенно пониженныя тарифныя ставки сравнительно со ставками, дѣйствующими во внутреннихъ сообщеніяхъ, въ которыхъ перевозятся товары отечественнаго происхожденія.

Такой ходъ развитія желѣзнодорожныхъ тарифовъ наблюдается рѣшительно во всѣхъ странахъ. И повсюду, какъ только государственная власть переходитъ въ своей экономической политикѣ отъ системы свободы торговли и невмѣшательства въ экономическую жизнь къ политикѣ энергичнаго и послѣдовательнаго содѣйствія отечественной промышленности въ ея конкурренціи съ иностранными продуктами, немедленно обращается вниманіе на желѣзнодорожные тарифы и принимаются мѣры къ тому, чтобы эти тарифы были приведены въ соот-

[1]) И въ Германіи даже въ настоящее время желѣзнодорожный подвозъ къ морскимъ портамъ и пограничнымъ станціямъ значительно превышаетъ движеніе грузовъ отъ нихъ въ направленіи къ внутреннимъ пунктамъ. За 1911 г. соотвѣтственныя цифры были 50.760.489 и 31.932.755 тоннъ, т. е. подвозъ превышалъ отправленіе на 59%. См. Archiv für Eisenbahnwesen, 1913, H. 1, S. 154.

вѣтствіе съ задачами таможенной политики. При этомъ первоначально усилія направляются только на ввозные желѣзнодорожные тарифы съ цѣлью удержать ихъ ставки на такомъ уровнѣ, чтобы они не подрывали таможенной охраны внутреннихъ рынковъ отъ проникновенія иностранныхъ продуктовъ. Съ теченіемъ времени къ этой чисто отрицательной задачѣ присоединяются также задачи положительныя, и желѣзнодорожные тарифы постепенно превращаются для государства изъ простого средства огражденія отечественной торговли и промышленности въ одно изъ важнѣйшихъ и сильныхъ орудій государственнаго содѣйствія ей въ борьбѣ съ чужеземными конкуррентами не только на внутреннихъ отечественныхъ рынкахъ, но также и на внѣшнихъ, иностранныхъ. Такой порядокъ развитія желѣзнодорожной экспортной политики наблюдается и въ Германіи, и у насъ.

Покровительственная тарифная политика въ Германіи и роль въ ней исключительныхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Какъ упомянуто выше, переходъ Германіи къ покровительственной таможенной системѣ относится къ 1879 г., когда была установлена хлѣбная пошлина въ размѣрѣ 1 марки со 100 килограммовъ. Но князь Бисмаркъ уже въ концѣ 1878 года въ своемъ посланіи Союзному Совѣту, излагая программу таможенной реформы, указывалъ на то, что желѣзнодорожные тарифы дѣйствовали болѣе сильно, чѣмъ таможенные, потому что предоставляли заграничнымъ странамъ на счетъ нѣмецкой промышленности преміи, во много разъ превосходившія таможенныя пошлины, устанавливаемыя имперіей. Поэтому ревизія таможенныхъ пошлинъ необходимо должна, по его мнѣнію, сопровождаться и пересмотромъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ. «Нельзя,—заявлялъ князь Бисмаркъ,—оставлять въ рукахъ управленій отдѣльныхъ государственныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ право по собственному усмотрѣнію конкуррировать съ экономическимъ законодательствомъ имперіи, нейтрализировать по произволу торговую политику союзныхъ государствъ и подвергать экономическую жизнь націи колебаніямъ, которыя необходимо наступаютъ въ результатѣ дѣйствія высокихъ и измѣнчивыхъ ввозныхъ премій на отдѣльные продукты».

Еще болѣе рѣшительнымъ образомъ подчеркивалъ Бисмаркъ взаимную связь политики таможенной и желѣзнодорожной въ засѣданіи рейхстага 8 мая 1879 г., когда онъ назвалъ раковою болѣзнью отечественнаго производства положеніе, при которомъ вывозъ изъ Германіи производился по болѣе высокимъ тарифамъ, чѣмъ ввозъ, и всякій германскій, туземный, національный продуктъ перевозился дороже чѣмъ иностранный. «Пока Германія не избавится отъ этой

болѣзни,—говорилъ Бисмаркъ,—до тѣхъ поръ никакой таможенный тарифъ не можетъ достигнуть цѣли въ отношеніи массовыхъ продуктовъ».

Тѣ же мысли о безусловной необходимости согласованія таможенныхъ и желѣзнодорожныхъ тарифовъ послужили однимъ изъ важнѣйшихъ мотивовъ и основаній для прусскаго законопроекта 29 октября 1879 г. о выкупѣ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ собственность государства.

Съ тѣхъ поръ мысль о необходимости подчиненія желѣзнодорожныхъ тарифовъ общей экономической и таможенной политикѣ государства пріобрѣтаетъ въ Германіи все большее значеніе и въ настоящее время является одною изъ руководящихъ идей при всякихъ обсужденіяхъ вопросовъ о желѣзнодорожныхъ тарифахъ не только въ правящихъ кругахъ, но также и въ литературѣ, наукѣ и общественномъ мнѣніи.

Въ 80-хъ годахъ прошлаго столѣтія особенно настойчиво проповѣдывалъ эти мысли въ парламентѣ и въ наукѣ извѣстный нѣмецкій проф. Адольфъ Вагнеръ [1]). Онъ говорилъ, «что нормальное установленіе товарныхъ тарифовъ не можетъ въ современномъ государствѣ освободиться отъ связи съ таможеннымъ тарифомъ. Поэтому крупныя современныя государства если хотятъ руководить установленіемъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ и вести таможенную политику, а также представлять связанные съ этимъ интересы, которые считаютъ справедливыми, то они должны привести свои желѣзнодорожные тарифы въ надлежащую связь и соотношеніе съ таможеннымъ тарифомъ. Управленіе желѣзными дорогами имѣетъ задачей заботиться не только о фискальномъ интересѣ въ узкомъ смыслѣ этого слова но также объ общемъ интересѣ народнаго хозяйства, и поэтому, если дѣло идетъ о томъ, чтобы удешевить полученіе удобреній для менѣе плодородныхъ и истощенныхъ почвъ, то это составляетъ жизненный вопросъ всего народнаго хозяйства».

Однако, мысль о необходимости подчиненія желѣзнодорожныхъ тарифовъ общей экономической и таможенной политикѣ далеко не сразу получила руководящее значеніе на практикѣ. Еще 10 лѣтъ тому назадъ этому принципу приходилось встрѣчать большія затрудненія, какъ можно видѣть изъ слѣдующихъ весьма любопытныхъ и характерныхъ указаній, сдѣланныхъ Конрадомъ Гаусманомъ въ вюртембергскомъ ландтагѣ въ 1901 году [2]). «Замѣчательное явленіе ши-

[1]) См. *Fritz Elsas*. Die Ausnahmetarife im Güterverkehr der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. Stuttgart. 1912. S. 2.

[2]) Ib. стр. 2–3.

рокаго распространенія пассивнаго отношенія промышленности къ измѣненіямъ въ таможенныхъ пошлинахъ, такъ что она лишь вяло защищается отъ грозы, надвигающейся на ея предпріятія, зависитъ отчасти отъ того, что господа промышленники говорятъ себѣ: хорошо; если въ какомъ-либо случаѣ пошлина будетъ нѣсколько повышена, то достаточно поговорить съ Тиленомъ [1]), и товарный тарифъ будетъ соотвѣтственно пониженъ; желѣзнодорожное управленіе можетъ сдѣлать это собственнымъ распоряженіемъ, никакого отчета по этому поводу представлять не нужно; дѣло не идетъ въ ландтагъ, а выгода одинакова; если приходится платить больше въ видѣ пошлины, то это возвращается въ видѣ тарифовъ».

Задачи охраны, покровительства и регулированія отечественной промышленности осуществлялись въ Германіи посредствомъ установленія такъ называемыхъ исключительныхъ тарифовъ, которые играютъ вообще весьма значительную роль въ тарифной системѣ германскихъ желѣзныхъ дорогъ и имѣютъ весьма важное значеніе въ дѣлѣ перевозки грузовъ по этимъ дорогамъ. Въ нижеслѣдующей таблицѣ приведены данныя за 1911 годъ въ процентахъ относительнаго участія перевозокъ по разнымъ категоріямъ тарифовъ въ общей суммѣ дохода отъ товарнаго движенія, а также въ общихъ суммахъ перевезенныхъ количествъ грузовъ и сдѣланныхъ тонно-километровъ:

	Доходъ.	Тоннъ.	Тонно-километровъ.
I. По нормальному тарифу:			
а) для грузовъ большой скорости и съ экспрессами . .	4.15%	0,90%	0,93%
б) для грузовъ малой скорости по нормальному тарифу . .	53.65%	37.70%	36,04%
II. По исключительнымъ тарифамъ	46,35%	62,30%	63,96%

Такимъ образомъ, перевозки по исключительнымъ тарифамъ, давая нѣсколько менѣе половины всей суммы дохода отъ товарнаго движенія, составляютъ значительно болѣе половины всей работы желѣзныхъ дорогъ по количеству тоннъ (62,30%) и, въ особенности, по количеству сдѣланныхъ тонно-километровъ (63,96%).

Понятіе исключительныхъ тарифовъ и руководящіе принципы установленія ихъ въ Германіи.

Въ виду такого особо важнаго значенія исключительныхъ тарифовъ германскихъ жел. дорогъ необходимо хотя бы въ краткихъ чертахъ остановиться на выясненіи существа этихъ тарифовъ и мотивовъ ихъ установленія, чтобы имѣть возможность выдѣ-

[1]) Извѣстный министръ публичныхъ работъ того времени.

лить изъ нихъ тѣ, которые имѣютъ ближайшее и непосредственное отношеніе къ предмету настоящаго изслѣдованія [1]). Какъ извѣстно, дѣйствующая нынѣ въ Германіи тарифная система, получившая въ свое время названіе Reformtarif'a, была установлена во второй половинѣ 70-хъ годовъ прошлаго столѣтія, именно въ февралѣ 1877 г. на общей конференціи всѣхъ германскихъ желѣзныхъ дорогъ съ согласія дорогъ имперіи и дорогъ Пруссіи. Однако, переработка дѣйствовавшихъ въ то время внутреннихъ и союзныхъ международныхъ тарифовъ на началахъ новой системы потребовала упорной работы въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, такъ что реформа была завершена только въ 1880 г., когда было достигнуто формальное объединеніе тарифовъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ германскаго союза. Матеріальное единство ихъ было установлено только 10 лѣтъ позднѣе, именно въ 1890 г. Это относится, однако, только къ нормальной классификаціи товаровъ и къ нормальнымъ тарифнымъ классамъ. Эта нормальная тарифная система состоитъ изъ четырехъ общихъ тарифныхъ классовъ и шести спеціальныхъ. Общіе классы установлены для перевозокъ всякаго рода грузовъ безъ какихъ-либо указаній на ихъ наименованіе: 1) мелкими отправками съ большою скоростью; 2) также мелкими отправками съ малою скоростью; 3) полувагонами и 4) цѣлыми вагонами съ малой скоростью. Спеціальные тарифные классы примѣняются только къ спеціально поименованнымъ товарамъ, причемъ такихъ классовъ установлено по одному для мелкихъ отправокъ большой и малой скорости, одинъ для полувагонныхъ отправокъ грузовъ, отнесенныхъ къ I классу, и три класса для особо перечисленныхъ грузовъ, отправляемыхъ полными вагонами. Всякія измѣненія и дальнѣйшее развитіе нормальной классификаціи товаровъ и нормальныхъ тарифныхъ классовъ совершается на «общихъ конференціяхъ германскихъ желѣзнодорожныхъ управленій», которыя періодически созываются прусскимъ министромъ публичныхъ работъ при содѣйствіи постоянной тарифной коммисіи и комитета, состоящаго изъ представителей интересовъ торговли, промышленности и сельскаго хозяйства.

Иной порядокъ дѣйствуетъ въ отношеніи исключительныхъ тарифовъ, для которыхъ не существуетъ ни формальнаго, ни матеріальнаго тарифнаго единства. Союзныя правительства и соотвѣтствен-

---

1) См. Archiv für Eisenbahnwesen, 1905, Heft I: Die Entwicklung der Gütertarife der preussisch-hessischen Eisenbahnen (Nach dem Deutschen Reichsanzeiger und Kgl. preussischen Staatsanzeiger vom 30 Nowember 1904), стр. 91, 92. Также *F. Elsas*, назв. сочин., стр. 16—27.

ныя желѣзнодорожныя управленія союзныхъ государствъ сохранили за собою полную свободу въ дѣлѣ установленія исключительныхъ тарифовъ. Нерѣдко бываетъ такъ, что какое-либо тарифное пониженіе, предложенное на обсужденіе общей конференціи германскихъ желѣзныхъ дорогъ однимъ изъ союзныхъ управленій, затѣмъ въ случаѣ отклоненія его конференціей вводится этимъ управленіемъ у себя въ формѣ исключительнаго тарифа. При этомъ конкурренція между желѣзными дорогами различныхъ нѣмецкихъ союзныхъ государствъ до сихъ поръ далеко не вполнѣ устранена.

Такимъ образомъ, необходимость для всякихъ измѣненій въ тарифныхъ ставкахъ и въ распредѣленіи товаровъ по классамъ согласія желѣзнодорожныхъ управленій всѣхъ германскихъ государствъ составляетъ основное отличіе нормальной тарифной системы отъ исключительныхъ тарифовъ. Нѣкоторые, притомъ весьма важные, исключительные тарифы дѣйствуютъ на всемъ протяженіи всѣхъ германскихъ желѣзныхъ дорогъ, во всѣхъ сообщеніяхъ, и тѣмъ не менѣе они не становятся въ силу этого тарифами нормальными. Поэтому и нельзя германскіе исключительные тарифы сопоставлять съ исключительными тарифами русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Существеннымъ отличительнымъ свойствомъ исключительнаго тарифа у насъ является ограниченность его дѣйствія только опредѣленными указанными въ самомъ тарифѣ сообщеніями. Исключительнымъ тарифамъ у насъ противопоставляются не нормальные тарифы, а общіе, которые примѣняются на всѣхъ открытыхъ для общаго пользованія желѣзныхъ дорогахъ во всѣхъ ихъ сообщеніяхъ.

Нѣкоторые исключительные тарифы германскихъ желѣзныхъ дорогъ весьма давняго происхожденія. Уже одновременно съ установленіемъ въ 1880 году нормальнаго тарифа съ объединенными тарифными классами были удержаны нѣкоторые прежніе исключительные тарифы вслѣдствіе необходимости бережнаго отношенія къ существовавшимъ условіямъ и интересамъ особеннаго хозяйственнаго значенія. Другіе исключительные тарифы были установлены по мотивамъ конкурренціи другихъ желѣзныхъ дорогъ или водныхъ путей сообщенія. Но кромѣ этихъ тарифовъ были введены въ дѣйствіе новые исключительные тарифы во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, въ которыхъ экономическіе интересы имперіи или отдѣльныхъ государствъ требовали изъятій изъ общихъ правилъ и нормъ установленія тарифовъ. Такія изъятія производились на прусско-гессенскихъ жел. дорогахъ, въ особенности въ слѣдующихъ случаяхъ, какъ это объясняется въ указанномъ выше оффиціальномъ сообщеніи прусскаго министерства публичныхъ работъ: 1) для содѣйствія промышленному или сельско-

хозяйственному производству путемъ предоставленія облегченнаго подвоза необходимыхъ сырыхъ или вспомогательныхъ матеріаловъ; 2) для содѣйствія сбыту туземныхъ продуктовъ въ тѣхъ раіонахъ внутри страны, въ которыхъ имъ угрожаетъ иностранная конкурренція, а также въ особенно широкихъ размѣрахъ для облегченія вывоза германскихъ продуктовъ заграницу; 3) для поддержки торговли нѣмецкихъ торговыхъ пунктовъ, именно морскихъ портовъ, противъ конкурренціи иностранныхъ, и 4) для поддержанія нѣмецкихъ транспортныхъ предпріятій, въ особенности государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, противъ конкурренціи чужихъ желѣзныхъ дорогъ и водныхъ путей.

Такимъ образомъ, управленіе прусско-гессенскихъ желѣзныхъ дорогъ преслѣдуетъ при установленіи исключительныхъ тарифовъ двоякаго рода задачи. Одна группа этихъ тарифовъ обусловливается стремленіемъ управленія привлечь на свои линіи перевозки, которыя прежде шли по другимъ путямъ. Въ частности этому намѣренію отвѣчаютъ тѣ тарифныя пониженія, которыя введены вообще для пріобрѣтенія перевозокъ отъ иностранныхъ или внѣ-прусскихъ конкуррентныхъ путей, для борьбы съ иностранными или внѣ-прусскими рельсовыми или водными путями въ сообщеніи ихъ съ германскими пунктами и мѣстами назначенія (порты, транзитъ), а также для борьбы съ соперничествомъ водныхъ путей. Въ другой группѣ исключительныхъ тарифовъ обнаруживается намѣреніе государства предоставить себя и свои средства на службу народному хозяйству и его нуждамъ, транспортную политику сдѣлать служебнымъ средствомъ для цѣлей политики экономической и, въ особенности, торговой. По мотивамъ этого порядка вводятся въ дѣйствіе исключительные тарифы въ общихъ интересахъ страны, чтобы помочь промышленности, торговлѣ и сельскому хозяйству въ ихъ усиліяхъ къ удержанію или завоеванію рынковъ сбыта, а также для поддержанія неблагопріятно расположенныхъ промышленныхъ и сельскохозяйственныхъ предпріятій.

Отъ исключительныхъ тарифовъ надлежитъ отличать такъ называемые «Nothstandstarife», которые имѣютъ цѣлью оказаніе помощи извѣстной области въ теченіе опредѣленнаго ограниченнаго времени вслѣдствіе преходящихъ разстройствъ хозяйственной жизни, вызываемыхъ обыкновенно такими бѣдствіями, какъ неурожаи, наводненія, иногда при остановкахъ работъ (Arbeiteraussperrungen) и т. п. Такіе же тарифы устанавливаются въ пользу нѣкоторыхъ областей, положеніе которыхъ существенно ухудшилось вслѣдствіе общихъ неблагопріятныхъ условій, какъ, напр., въ Восточной Пруссіи, или вслѣдствіе наступленія особенныхъ неблагопріятныхъ обстоятельствъ

какъ естественнаго, такъ и техническаго свойства, какъ, напр., въ Lahn-, Dill-и Sieggebiet. Въ такихъ случаяхъ эти тарифы не только предоставляютъ прямую поддержку соотвѣтственнымъ областямъ, но и имѣютъ въ виду общіе интересы, которые именно требуютъ по возможности равномѣрнаго развитія всѣхъ частей государства. Внѣшнимъ образомъ эти тарифы, какъ мѣры помощи въ нуждѣ, характеризуются тѣмъ, что они вводятся въ дѣйствіе, во 1-хъ, подъ именемъ «Nothstandstarife» и притомъ, во 2-хъ, всегда на опредѣленный, точно ограниченный срокъ (6 мѣсяцевъ, 1 годъ и до 5 лѣтъ), причемъ для болѣе продолжительнаго дѣйствія этихъ тарифовъ необходимо положительное и прямое постановленіе о продленіи ихъ срока.

Для того, чтобы цѣль, которая преслѣдуется путемъ установленія тарифовъ въ указанныхъ случаяхъ народныхъ бѣдствій и нужды, могла быть достигнута, необходимо существенное и значительное пониженіе ставокъ, такъ что эти тарифы безусловно имѣютъ своимъ слѣдствіемъ потерю дохода желѣзныхъ дорогъ. Хотя возрастаніе движенія, которое собственно и имѣется при этомъ въ виду, можетъ быть въ нѣкоторыхъ случаяхъ настолько значительнымъ, что возрастетъ и валовая выручка, но соотвѣтственное повышеніе чистаго дохода по эксплоатаціи не можетъ имѣть мѣста. Принципіально при установленіи тарифовъ этого рода, какъ это вытекаетъ изъ самаго ихъ существа, допускается возможность пониженія единичныхъ нормальныхъ тарифныхъ ставокъ ниже собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ.

Иначе стоитъ дѣло съ исключительными тарифами. Хотя въ Германіи вообще пользуется широкими симпатіями идея установленія желѣзнодорожныхъ тарифовъ по такъ называемому принципу пошлины (Gebührenprinzip), т. е. съ такимъ разсчетомъ, чтобы достигалось лишь покрытіе процентовъ и погашенія капиталовъ по сооруженію и расходовъ эксплоатаціи, однако, практически нормальные тарифные классы германскихъ желѣзныхъ дорогъ построены по такъ называемому коммерческому принципу (Erwerbsprinzip), т. е. съ такимъ разсчетомъ, чтобы, сверхъ покрытія всѣхъ сказанныхъ расходовъ, достигнуть еще и извѣстнаго чистаго дохода какъ для управленія желѣзныхъ дорогъ, такъ и для общаго государственнаго управленія. Согласно господствующему въ Германіи мнѣнію, представляется весьма сомнительнымъ съ точки зрѣнія практической цѣлесообразности заставлять такіе огромные капиталы, которые вложены въ желѣзныя дороги, работать безъ всякаго чистаго дохода. Во всякомъ случаѣ представляется совершенно безспорнымъ, что и въ будущемъ, насколько

вообще можно предвидѣть, нельзя ожидать какого-либо измѣненія въ указанномъ основномъ руководящемъ принципѣ управленія германскими желѣзными дорогами.

Дальнѣйшее развитіе системы нормальныхъ тарифовъ германскихъ дорогъ въ направленіи установленія исключительныхъ тарифовъ совершалось въ зависимости отъ финансоваго положенія государства. При этомъ принципіально было удержано положеніе, что государство и къ выработкѣ исключительныхъ тарифовъ не должно примѣнять чистый принципъ пошлины и должно стремиться при этихъ тарифныхъ мѣрахъ, за исключеніемъ Nothstandstarife, путемъ пониженій и несмотря на пониженія, къ достиженію благопріятныхъ финансовыхъ результатовъ. Этотъ въ строгомъ смыслѣ слова частно-хозяйственный образъ дѣйствія лежитъ въ концѣ концовъ въ основѣ исключительной тарификаціи прежде всего массовыхъ грузовъ, потому что транспортировать большія массы малоцѣнныхъ товаровъ на далекія разстоянія возможно только по низкимъ тарифамъ. Въ противномъ случаѣ фрахтъ очень скоро поглотитъ цѣнность товара. Возможно низкіе тарифы для массовыхъ грузовъ даютъ наивысшую интенсивность движенія и, слѣдовательно, наивысшій доходъ для государства. При этомъ, однако, желѣзнодорожное управленіе должно принимать во вниманіе всѣ тарифо-образующіе факторы, т. е. цѣны на транспортныя услуги должны быть назначаемы по соображенію, съ одной стороны, съ интересами «отдѣльныхъ хозяйствъ», для которыхъ естественно всегда нужны дешевые тарифы, а съ другой—съ интересами желѣзныхъ дорогъ. Такимъ образомъ, тарифное управленіе въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ должно входить въ разсмотрѣніе и оцѣнку въ ихъ взаимной связи интересовъ желѣзныхъ дорогъ, финансоваго положенія государства, экономическихъ конъюнктуръ и экономическихъ потребностей отдѣльныхъ хозяйствъ. Взаимное отношеніе этихъ тарифо-образующихъ факторовъ другъ къ другу и ихъ относительная сила и вліяніе весьма неодинаковы въ отдѣльныхъ случаяхъ. Но при этомъ, конечно, имѣютъ большое значеніе, съ одной стороны, настоятельность потребностей отдѣльныхъ хозяйствъ и вліяніе этихъ заинтересованныхъ круговъ, а съ другой—народно-хозяйственное пониманіе и благожелательность администраціи.

Таковы въ общихъ чертахъ ходъ развитія и руководящіе принципы германскихъ исключительныхъ тарифовъ вообще, а въ томъ числѣ и тѣхъ, которыми преслѣдуются задачи охраны и покровительства туземной промышленности и торговли въ ея борьбѣ съ иностранной конкурренціей, т. е. въ которыхъ выражается экспортная желѣзнодорожная политика Германіи.

Покровительственная тарифная политика въ Россіи, ея возникновеніе и послѣдовательный ходъ развитія.

Исторія нашей желѣзнодорожной политики въ этой области, равно какъ и ея руководящіе принципы въ общемъ вполнѣ сходны съ германскими. Прежде всего нельзя не отмѣтить, что самое возникновеніе вопроса о необходимости согласованія желѣзнодорожныхъ тарифовъ съ руководящими задачами и принципами таможенной политики относится къ тому періоду времени, когда наше правительство вообще начинаетъ переходить въ области своей экономической политики отъ системы свободы и невмѣшательства въ ходъ народнаго хозяйства къ послѣдовательному регулированію хозяйственной дѣятельности народа и къ систематической защитѣ и покровительству отечественной промышленности и торговлѣ въ ихъ борьбѣ съ чужеземной конкурренціей. Это время—конецъ 70-хъ и начало 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія. Такъ, уже Высочайше учрежденная въ 1876 году коммисія для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи обратила на эту сторону дѣятельности нашихъ желѣзныхъ дорогъ самое серьезное вниманіе. «Администрація желѣзныхъ дорогъ,—читаемъ въ трудахъ этой коммисіи [1]),—понижая по своему произволу провозную плату для иностранныхъ товаровъ сравнительно съ туземными, даетъ первымъ пропорціональное этому пониженію преимущество и, слѣдовательно, настолько же понижаетъ таможенныя пошлины, уплату которыхъ она какъ бы беретъ на себя. Подобными мѣрами, которыя, къ сожалѣнію, встрѣчаются у насъ особенно часто, желѣзныя дороги совершенно разстраиваютъ систему таможенныхъ пошлинъ и произвольно распоряжаются международной торговлей нашего отечества. Особенно выдается вредъ, наносимый ложною тарифною политикою дорогъ нашимъ портамъ и морской торговлѣ». Цитируя далѣе записку рижскаго биржевого купечества, которое настойчиво указываетъ на существенный интересъ государства въ направленіи товаровъ къ собственнымъ границамъ и въ развитіи своихъ торговыхъ портовъ, обладающихъ большими капиталами и собственными судохозяевами, коммисія замѣчаетъ, что наши «ведущія къ границамъ желѣзныя дороги, слѣдуя единственно внушеніямъ своей временной выгоды, у насъ, какъ и въ другихъ странахъ, *пока не встрѣчаютъ энергичнаго отпора со стороны* правительства, поступаютъ обыкновенно какъ разъ наоборотъ требованіямъ намѣченной выше разумной политики». Нельзя не отмѣтить еще указанія коммисіи на роль тарифныхъ мѣропріятій желѣзныхъ дорогъ въ дѣлѣ

[1]) «Матеріалы по вопросу о желѣзнодорожныхъ тарифахъ». Часть I. Спб. 1881. Стр. 10 и слѣд.

отвлеченія торговли отъ отечественныхъ портовъ къ иностраннымъ, причемъ, какъ замѣчаетъ коммисія, «одинаковыя причины вездѣ производятъ и одинаковыя послѣдствія». «Если эгоистическая тарифная политика французскихъ желѣзныхъ дорогъ имѣла своимъ результатомъ громадныя потери французской морской торговли, причемъ въ особенности пострадали Руанскій и Гаврскій порты, у которыхъ значительная часть транзитной торговли была, благодаря болѣе низкимъ тарифамъ бельгійскихъ дорогъ, отвлечена къ Антверпену, то и у насъ повторилось буквально то же самое, съ тою только разницею, что роль Антверпена игралъ по отношенію къ нашимъ приморскимъ городамъ прусскій портъ Кенигсбергъ, а роль бельгійскихъ дорогъ играли у насъ наши собственныя, построенныя почти исключительно на казенныя деньги, дороги. Печальная аналогія эта, впрочемъ, простирается и далѣе, такъ какъ и во Франціи, и у насъ отъ тарифной политики желѣзныхъ дорогъ пострадали по крайней мѣрѣ столько же, сколько порты и морская торговля, еще и внутреннія водяныя сообщенія, у которыхъ желѣзныя дороги, пользуясь своимъ правомъ произвольно понижать тарифы и вводить въ нихъ безчисленныя исключенія, отняли значительную часть грузовъ».

Всестороннее изслѣдованіе желѣзнодорожнаго дѣла, произведенное во второй половинѣ 70-хъ г.г. коммисіею графа Баранова, констатировало цѣлый рядъ коренныхъ недостатковъ въ дѣйствовавшихъ въ то время на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ тарифахъ и весьма вредное вліяніе ихъ во многихъ отношеніяхъ на интересы торговли, промышленности, населенія и казны. Это вредное вліяніе установившагося на частныхъ дорогахъ порядка тарификаціи грузовъ проявлялось, по мнѣнію правительства, главнымъ образомъ въ тарифахъ прямого заграничнаго сообщенія, такъ что даже первые рѣшительные шаги на пути къ установленію дѣйствительнаго правительственнаго вмѣшательства и контроля за желѣзнодорожными тарифами были сдѣланы у насъ именно въ этой области. Уже въ первую половину 80-хъ годовъ Министръ Путей Сообщенія вошелъ въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ о подчиненіи правительственному надзору тарифовъ прямого заграничнаго сообщенія. Мотивы, приведенные имъ въ этомъ представленіи, весьма интересны для характеристики исторіи нашей экспортной желѣзнодорожной политики. Рѣзкій примѣръ вреднаго вліянія дѣйствовавшихъ тогда тарифовъ прямого заграничнаго сообщенія представляли, по объясненію Министра Путей Сообщенія, тарифы на перевозку иностранныхъ товаровъ, ввозившихся въ Россію и слѣдовавшихъ чрезъ Ревель, Ригу, Либаву и Кенигсбергъ. За провозъ товаровъ отъ этихъ портовъ взимались одинаковыя платы, не-

смотря на весьма большое различіе въ разстояніяхъ; такъ, напр., въ то время отъ Ревеля до Москвы было 936 в., отъ Либавы около 1.300 в., а отъ Кенигсберга—1.425 в. При этомъ одинаковыя платы за означенныя разстоянія были ниже платъ, взимавшихся за перевозку соотвѣтственныхъ товаровъ отъ С.-Петербурга до Москвы, т. е. всего за 600 в. по мѣстному тарифу николаевской желѣзной дороги. Кромѣ того, такъ называемые заморскіе тарифы отъ названныхъ выше портовъ Балтійскаго моря были гораздо ниже установленныхъ отъ нихъ тарифовъ мѣстнаго и прямого внутреннихъ сообщеній, по которымъ перевозятся русскіе товары. Это пониженіе тарифовъ для иностранныхъ товаровъ при перевозкѣ на значительныя разстоянія нерѣдко превышало по своимъ размѣрамъ таможенныя пошлины, которыми былъ обложенъ ввозъ иностранныхъ товаровъ, и такимъ образомъ не только вообще ослабляло и подрывало таможенное покровительство русской промышленности, но во многихъ случаяхъ даже совершенно уничтожало его, что вызывало многочисленныя жалобы со стороны нашихъ промышленниковъ и торговцевъ. Сказанная система заморскихъ тарифовъ явилась результатомъ ожесточенной борьбы между желѣзными дорогами, соединяющими Москву съ Балтійскими портами. Борьба эта, приведя къ значительному пониженію провозныхъ платъ, закончилась соглашеніемъ возить товары отъ различныхъ Балтійскихъ портовъ въ Москву по одинаковымъ тарифамъ. Этотъ порядокъ имѣлъ слѣдствіемъ существенное сокращеніе доходности всѣхъ соотвѣтственныхъ желѣзныхъ дорогъ, а такъ какъ онѣ пользовались приплатами казны по гарантіи, то въ результатѣ установившійся порядокъ явился источникомъ постояннаго немаловажнаго ущерба для интересовъ казны.

Таковы были соображенія и мотивы, послужившіе къ изданію въ 1886 году Высочайше утвержденнаго положенія Комитета Министровъ, которымъ было признано, что «установленіе тарифовъ прямого заграничнаго сообщенія должно безусловно подлежать утвержденію правительства». Обязанность разсматривать тарифы прямыхъ заграничныхъ сообщеній была возложена на учрежденный тогда же въ составѣ Министерства Путей Сообщенія Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, который, однако, не успѣлъ осуществить реформу означенныхъ тарифовъ. Съ учрежденіемъ, въ силу закона 8 марта 1889 г. въ составѣ Министерства Финансовъ спеціальныхъ тарифныхъ учрежденій (Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, Тарифнаго Комитета и Совѣта по тарифнымъ дѣламъ), указанная функція Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ по контролю за тарифами прямыхъ заграничныхъ сообщеній перешла къ этимъ новымъ учрежденіямъ. Перво-

начально, какъ можно видѣть изъ объясненій стоявшаго тогда во главѣ этихъ учрежденій д. с. с. (нынѣ графа) С. Ю. Витте [1]), Министерство Финансовъ ставило себѣ задачею собственно лишь согласованіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ съ таможенными. Главнымъ и основнымъ руководящимъ началомъ всѣхъ работъ по первому пересмотру ввозныхъ тарифовъ было принято достиженіе «возможно полнаго равенства передъ тарифами между иностранными и отечественными грузами». Желѣзнодорожные ввозные тарифы были настолько ниже тарифовъ внутреннихъ, «что могли весьма серьезно противодѣйствовать предпринимаемымъ правительствомъ таможеннымъ мѣрамъ», и такому ненормальному явленію долженъ былъ быть положенъ конецъ, разъ только правительство опредѣленнымъ образомъ признало цѣлесообразнымъ прибѣгнуть къ охранѣ русскаго производства при помощи повышенныхъ таможенныхъ пошлинъ. Однако, высказавшись категорически въ этомъ смыслѣ, С. Ю. Витте вмѣстѣ съ тѣмъ оговорился, что «не надо думать, что Министерство желаетъ, наоборотъ, пользоваться отнынѣ желѣзнодорожными тарифами, какъ орудіемъ для покровительства отечественной торговлѣ и промышленности, дополняющимъ таможенную политику государства; Министерство стремится только къ тому, чтобы ввозные тарифы не парализовали таможенныхъ мѣръ, другими словами, чтобы эти тарифы не создавали никакихъ привилегій для иностранныхъ грузовъ въ сравненіи съ русскими. Общій взглядъ Министерства таковъ, что цѣлямъ покровительственнымъ должны служить только таможенные тарифы, тарифы же желѣзнодорожные имѣютъ свое самостоятельное значеніе; Но, съ другой стороны, Министерство настаиваетъ на томъ, что желѣзнодорожные тарифы не должны противодѣйствовать таможеннымъ тарифамъ, а это будетъ достигнуто тогда, когда ввозные тарифы будутъ совершенно равны тарифамъ внутреннимъ».

Изложенныя положенія относительно значенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, высказанныя графомъ С. Ю. Витте отъ имени Министерства Финансовъ еще въ 1890 году, продолжаютъ и во все послѣдующее время пользоваться признаніемъ этого Министерства въ качествѣ руководящихъ положеній тарифной политики. Такъ, въ запискѣ, составленной въ Министерствѣ Финансовъ въ 1909 году и представленной въ ноябрѣ того же года въ Государственную Думу «О положеніи тарифнаго дѣла на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ»

[1]) См. Журналы совѣщаній изъ представителей жел. дорогъ, торговли и промышленности и тарифнаго комитета, происходившихъ въ 1890 году по вопросу объ урегулированіи ввозныхъ тарифовъ. Выпускъ II Журналовъ Тар. Комитета. Спб. 1893 г. Стр. 165 и слѣд.

находимъ слѣдующія мысли, относящіяся къ этому предмету [1]: «Желѣзнодорожные тарифы представляютъ свою самостоятельную область, подчиняющуюся своимъ собственнымъ спеціальнымъ руководящимъ идеямъ и принципамъ. Область эта по самому существу своему совершенно отличается отъ такихъ отраслей государственнаго управленія, какъ, съ одной стороны, охрана и покровительство отечественной промышленности отъ конкурренціи чужеземныхъ продуктовъ посредствомъ установленія таможенныхъ пошлинъ, а съ другой — какъ обезпеченіе государственной казны необходимыми для осуществленія всѣхъ государственныхъ задачъ финансовыми рессурсами путемъ установленія разнаго рода сборовъ прямыхъ и косвенныхъ. Платы за перевозку по желѣзнымъ дорогамъ пассажировъ и грузовъ не являются ни таможенными пошлинами, ни государственными налогами. Основанія для установленія тѣхъ и другихъ, равно какъ и для измѣненія ихъ размѣровъ, совершенно разныя. Желѣзнодорожные тарифы не должны противорѣчить таможенной политикѣ и подрывать ея дѣйствіе, но сами по себѣ они ни по природѣ своей, ни по техникѣ не могутъ служить пригоднымъ средствомъ для систематическаго и послѣдовательнаго осуществленія задачъ покровительства и охраны отечественной промышленности отъ иностранной конкурренціи. Равнымъ образомъ и услуги, оказываемыя желѣзными дорогами грузохозяевамъ по перевозкѣ и по другимъ дополнительнымъ операціямъ, отнюдь не могутъ быть признаны объектомъ, достаточно пригоднымъ для акцизнаго обложенія. Вообще, какъ интересы народнаго хозяйства, такъ и достиженіе наиболѣе благопріятныхъ финансовыхъ результатовъ желѣзнодорожнаго хозяйства требуютъ, чтобы тарифы желѣзныхъ дорогъ не были обращаемы ни въ орудіе таможеннаго покровительства, ни въ средство податного обложенія населенія, но подчинялись ихъ собственнымъ принципамъ и законамъ».

Руководствуясь въ своей тарифной политикѣ этими общими положеніями и разсматривая тарифное дѣло какъ особую и весьма важную отрасль желѣзнодорожной эксплоатаціи, а не какъ простое средство для таможенныхъ или фискальныхъ цѣлей, новыя тарифныя учрежденія вмѣстѣ съ тѣмъ съ самаго же начала своей дѣятельности всегда имѣли въ виду, что интересы желѣзнодорожной сѣти въ ея цѣломъ въ концѣ концовъ стоятъ въ тѣснѣйшей зависимости отъ общаго благополучія и процвѣтанія отечественной промышленности и торговли и всесторонняго развитія производительныхъ силъ страны. Вслѣдствіе этого означенныя учрежденія, принимая тѣ или другія тарифныя мѣры, не ограничивались разсчетомъ однѣхъ ближайшихъ

[1]) См. названную записку, стр. 218—219.

выгодъ и потому всегда ставили въ число главнѣйшихъ задачъ правительственнаго руководительства тарифнымъ дѣломъ не только согласованіе тарифовъ съ цѣлями таможеннаго покровительства, но также и такое направленіе тарифнаго дѣла, при которомъ наши желѣзныя дороги оказывали бы возможно большее содѣйствіе развитію отечественной производительности и сбыту ея продуктовъ какъ на внутреннихъ, такъ и на заграничныхъ рынкахъ.

Изложенными соображеніями и мотивами объясняется и характеризуется послѣдовательный ходъ тарифныхъ мѣропріятій, принятыхъ со времени подчиненія тарифовъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ правительственному надзору и руководительству по законамъ 8 марта и 12 августа 1889 года. Мѣры эти распадаются на двѣ большія группы: во 1-хъ, по уравненію въ тарифномъ отношеніи импорта иностранныхъ товаровъ съ внутренними перевозками туземныхъ продуктовъ и, во 2-хъ, по облегченію и поддержанію экспорта отечественныхъ произведеній. Къ первой группѣ относится рядъ мѣръ, принятыхъ съ цѣлью упорядоченія и повышенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ какъ въ прямыхъ заграничныхъ, такъ и во внутреннихъ сообщеніяхъ, на перевозку продуктовъ заграничнаго производства отъ пограничныхъ и портовыхъ пунктовъ внутрь страны, а также и на перевозку нѣкоторыхъ сырыхъ матеріаловъ и топлива (угольныхъ грузовъ) отъ портовъ Балтійскаго моря. Ко второй группѣ относятся мѣры, спеціально принятыя для облегченія нашего экспорта. Таковы дѣйствующіе и въ настоящее время исключительные пониженные тарифы на вывозъ изъ Россіи сырыхъ, полуобработанныхъ и готовыхъ продуктовъ, каковы, напримѣръ: перемолочные продукты, сахарный песокъ и рафинадъ, соль, лѣсъ, чугунъ, желѣзо и сталь, животныя и предметы животноводства, льняныя и пеньковыя ткани, спиртъ, натуральныя минеральныя воды и т. п. Къ числу этихъ же тарифныхъ мѣръ, направленныхъ къ расширенію нашего экспорта вообще и къ развитію торговыхъ сношеній центральныхъ раіоновъ Россіи съ окраинами и Дальнимъ Востокомъ, относится также установленіе весьма пониженныхъ провозныхъ платъ на перевозку главнѣйшихъ предметовъ внутренняго производства въ нѣкоторыхъ отдѣльныхъ прямыхъ сообщеніяхъ, а именно— въ южно-заморскомъ вывозномъ международномъ сообщеніи, въ сообщеніи съ портами Дальняго Востока, въ русско-китайскомъ и амурско-уссурійскомъ сообщеніяхъ. Кромѣ того, нельзя еще не отмѣтить, что забота нашихъ тарифныхъ учрежденій о положительномъ содѣйствіи отечественной промышленности въ ея конкурренціи съ иностранными продуктами не ограничивается указанными двумя категоріями мѣропріятій, но имѣетъ мѣсто также и при выработкѣ многихъ внутрен-

нихъ тарифовъ, предназначенныхъ для разсчета платъ за перевозку во внутреннихъ сообщеніяхъ. Именно съ этой цѣлью многимъ нашимъ тарифамъ, какъ схемнымъ, такъ и табличнымъ, притомъ не только исключительнымъ, но и общимъ приданъ такой строй и такое пространство дѣйствія (въ отношеніи начальныхъ и конечныхъ пунктовъ), что, во 1-хъ, ими не могутъ воспользоваться продукты иностраннаго происхожденія, а во 2-хъ, пониженныя платы получаются при перевозкѣ именно въ тѣ раіоны и области, въ которыхъ иностранная конкурренція представляется особенно угрожающею.

На этомъ мы заканчиваемъ изложенныя историческія замѣчанія о возникновеніи и послѣдовательномъ развитіи экспортной желѣзнодорожной политики Германіи и Россіи. Такъ какъ задача предлагаемой работы заключается не въ изслѣдованіи исторіи развитія этой политики, а въ характеристикѣ ея современнаго состоянія и направленія, то мы и переходимъ къ обозрѣнію тѣхъ дѣйствующихъ въ обѣихъ странахъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, въ которыхъ наиболѣе ярко выражается ихъ современная экспортная желѣзнодорожная политика, а затѣмъ попытаемся сдѣлать изъ приведеннаго матеріала необходимый выводъ.

ГЛАВА II.

Обзоръ покровительственныхъ тарифовъ желѣзныхъ дорогъ Германіи.

Ограниченіе предмета изслѣдованія прусско-гессенскими жел. дорогами.

Въ нижеслѣдующемъ изложеніи разсматриваются главнымъ образомъ тарифы, дѣйствующіе на прусско-гессенскихъ желѣзныхъ дорогахъ, но не на всѣхъ германскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Такое ограниченіе обусловливается: 1) трудностью разысканія необходимыхъ данныхъ по всѣмъ германскимъ государствамъ, и 2) далеко преобладающимъ значеніемъ именно прусско-гессенскихъ желѣзныхъ дорогъ сравнительно съ дорогами другихъ германскихъ государствъ какъ по количеству перевезенныхъ грузовъ, такъ и по вырученному доходу отъ товарнаго движенія. Въ слѣдующей таблицѣ сопоставляются соотвѣтственныя данныя за 1909 годъ, относящіяся ко всей совокупности дорогъ Германіи и къ дорогамъ прусско-гессенскаго союза:

Выручено отъ товарнаго движенія, марокъ:
- а) по всѣмъ германскимъ жел. дорогамъ . 1.800.781.680
- б) по прусско-гессенскимъ жел. дорогамъ . 1.321.115.500

Перевезено полувагонныхъ и повагонныхъ грузовъ по исключительнымъ тарифамъ:

а) по германскимъ государственнымъ желѣзнымъ дорогамъ:
- 1) тоннъ 266.065.581
- 2) тонно-километровъ 29.299.941.419

б) по прусско-гессенскимъ жел. дорогамъ:
- 1) тоннъ 190.029.980
- 2) тонно-километровъ 22.515.383.621

Выручено отъ перевозокъ по исключительнымъ тарифамъ, марокъ:
- а) на всѣхъ германскихъ госуд. дорогахъ . 759.247.311
- б) на прусско-гессенскихъ дорогахъ 583.960.466

Изъ этихъ цифръ видно, какое преобладающее положеніе занимаетъ Пруссія по отношенію къ другимъ союзнымъ германскимъ государствамъ. Ея тарифная политика неизбѣжно накладываетъ опредѣленную печать и на политику желѣзныхъ дорогъ другихъ германскихъ государствъ. Поэтому изученіе экспортной желѣзнодорожной политики Пруссіи вполнѣ достаточно для выясненія характера политики всей Германіи въ области желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Нижеслѣдующая выборка тарифовъ, установленныхъ на прусско-гессенскихъ желѣзныхъ дорогахъ съ цѣлью содѣйствія экспорту германскихъ продуктовъ, а также поддержанія ихъ въ борьбѣ съ иностранной конкурренціей на внутреннихъ рынкахъ, составлена главнымъ образомъ на основаніи обзора исключительныхъ тарифовъ прусско-гессенскихъ желѣзныхъ дорогъ, представленнаго министромъ публичныхъ работъ въ 1910 г. центральному желѣзнодорожному совѣту [1]). Въ предлагаемомъ далѣе изложеніи эти тарифы разсматриваются примѣрно въ томъ же порядкѣ, въ какомъ они слѣдуютъ въ сказанномъ обзорѣ.

Условія примѣненія экспортныхъ тарифовъ.

Установленные для облегченія экспорта исключительные пониженные тарифы примѣняются къ разсчету провозныхъ платъ за соотвѣтственные грузы лишь при условіи соблюденія цѣлаго ряда предписаній—общихъ и спеціальныхъ для отдѣльныхъ категорій грузовъ,—изданныхъ съ цѣлью контроля за тѣмъ, чтобы сказанными тарифными пониженіями могли воспользоваться только грузы, дѣйствительно вывезенные заграницу. Общія требованія этого рода заключаются въ слѣдующемъ [2]).

Прежде всего установлено, что экспортные тарифы имѣютъ силу лишь для тѣхъ товаровъ, которые отправляются за предѣлы таможеннаго союза и тамъ остаются, но не для тѣхъ, которые послѣ отправленія изъ германской таможенной области затѣмъ вновь въ нее возвращаются. Жел. дорога имѣетъ право требовать доказательствъ относительно мѣста окончательнаго водворенія вывозныхъ товаровъ. Въ случаяхъ обратнаго возвращенія товаровъ, воспользовавшихся пониженнымъ вывознымъ тарифомъ, взыскивается тарифная разница про-

[1]) Uebersicht über die auf den preussisch-hessischen Staatseisenbahnen im Güter-und Tierverkehr bestehenden Ausnahmetarife. Der Minister der öffentlichen Arbeiten an den Landes-Eisenbahnrat v. Breitenbach. Nr. 16. 9 Nowember 1910.

[2]) Erläuterungen zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif. Theil I Abtheilung *B. H. Burmeister*. Berlin. 1910. Стр. 7 и слѣд. *Fr. Elsas*, цит. соч. стр. 31 и слѣд.

тивъ нормальнаго тарифа и, кромѣ того, добавочная плата въ размѣрѣ двойной тарифной разницы, если дорога не будетъ поставлена отправителемъ или получателемъ въ извѣстность о фактѣ обратнаго ввоза въ теченіе четырехъ недѣль послѣ истеченія того мѣсяца, въ теченіе котораго этотъ ввозъ послѣдовалъ.

Къ вывознымъ товарамъ, которые отправляются на заграничныя станціи (а также вольныя гавани или вольные округа) по прямымъ накладнымъ, вывозные тарифы примѣняются тотчасъ при перевозкѣ. Если же вывозные товары сначала отправляются на одну или послѣдовательно на нѣсколько внутреннихъ станцій германской таможенной области и оттуда переотправляются далѣе заграницу немедленно или послѣ храненія въ промежуточномъ складѣ, то при выдачѣ груза провозныя платы разсчитываются по тарифамъ внутренняго сообщенія. Разница между послѣдними и вывозными тарифами возвращается получателю груза при соблюденіи слѣдующихъ условій: 1) Въ накладной должна быть сдѣлана надпись «для вывоза заграницу». 2) На каждый вагонный грузъ, состоящій изъ вывозныхъ товаровъ, должна быть составлена особая накладная. Въ накладной, а въ случаѣ необходимости на ея оборотной сторонѣ, должны быть обозначены число, марки и нумера погруженныхъ въ вагонъ мѣстъ товаровъ и общій вѣсъ каждой категоріи товаровъ. Если товары, имѣющіе пониженную ставку для вывоза, погружены вмѣстѣ съ другими товарами, то предназначенная для вывоза часть отправки должна быть особо указана въ накладной или на ея оборотѣ; 3) Если грузъ отправляется далѣе по желѣзной дорогѣ заграницу, то для доказательства вывоза предъявляются первоначальная и новая накладныя. Тождество отправокъ, первоначальной и вывезенной заграницу, удостовѣряется содержаніемъ накладныхъ, а именно согласіемъ обозначеній знаковъ и нумеровъ, способа упаковки, состава отправокъ и вѣса ихъ. Вмѣсто накладныхъ на перевозку заграницу могутъ быть представляемы также дубликаты накладныхъ или желѣзнодорожныя, таможенныя или податныя удостовѣренія о вывозѣ. 4) Если грузъ отправляется далѣе заграницу водою, то къ просьбѣ о возвратѣ тарифной разницы должны быть приложены: а) накладныя съ отмѣткой о мѣстѣ назначенія и томъ суднѣ, съ которымъ отправляется далѣе грузъ; отмѣтка эта должна быть подписана тѣмъ лицомъ, которое составляетъ погрузочное свидѣтельство рѣчного судна (см. ниже п. б и в); б) къ партіямъ, которыя отправляются изъ перегрузочнаго пункта непосредственно заграницу, должны быть прилагаемы погрузочныя свидѣтельства рѣчного судна или удостовѣренія таможенныхъ или податныхъ органовъ о томъ, что товаръ вывезенъ или принятъ на территорію вольной гавани; в) при партіяхъ,

которыя не отправляются непосредственно изъ перегрузочнаго пункта заграницу,—погрузочныя свидѣтельства рѣчного судна и корабельные коноссаменты; послѣдніе могутъ быть замѣнены удостовѣреніями таможенныхъ или податныхъ органовъ о вывозѣ товара или помѣщеніи его въ вольную гавань, или удостовѣреніемъ производящей морскую отправку фирмы на рѣчномъ погрузочномъ свидѣтельствѣ, что товаръ вывезенъ заграницу и не былъ подвергнутъ въ морской гавани какой-либо такой обработкѣ, которая измѣнила бы его внутреннюю природу. Погрузочныя свидѣтельства и морскіе коноссаменты могутъ быть представляемы также въ копіяхъ. Подлинники или копіи должны быть исполнены собственноручно собственникомъ судна или его капитаномъ или корабельнымъ маклеромъ или ихъ уполномоченными. Во всѣхъ указанныхъ въ п.п. б и в документахъ вывезенные товары должны быть обозначены на столько точно, чтобы не могло возникать никакого сомнѣнія въ тождествѣ ихъ съ товарами, указанными въ накладныхъ. 5) Просьбы о возвратѣ тарифной разницы должны обнимать отправки по крайней мѣрѣ одного полнаго календарнаго мѣсяца и должны быть предъявляемы жел. дорогѣ назначенія въ теченіе шести мѣсяцевъ по истеченіи того мѣсяца, въ который грузъ поступилъ на внутреннюю станцію. 6) Если вывезена только часть вагонной отправки, предъявленной какъ вывозной грузъ, то вывозныя ставки примѣняются ко всему заявленному къ вывозу вѣсу, если невывезенная часть составляетъ не болѣе 5%; въ противномъ же случаѣ примѣняется внутренній тарифъ ко всей отправкѣ по данной накладной.

Кромѣ этихъ общихъ условій примѣненія вывозныхъ тарифовъ, существуютъ еще условія для отдѣльныхъ категорій грузовъ, каковы: спиртъ, сахаръ, нефть, керосинъ, освѣтительныя масла и др., причемъ жел. дорогамъ даже предоставлено право требовать доказательствъ происхожденія тѣхъ или иныхъ экспортируемыхъ товаровъ.

Тарифы на перевозку каменноугольныхъ грузовъ.

На перевозку *каменнаго угля* установленъ цѣлый рядъ исключительныхъ тарифовъ какъ съ цѣлью поощрить вывозъ его за предѣлы Германіи, такъ и для содѣйствія ему въ конкурренціи съ заграничнымъ углемъ въ тѣхъ внутреннихъ раіонахъ, гдѣ это необходимо. Тарифы эти весьма разнообразны какъ по величинѣ единичныхъ ставокъ, такъ и по условіямъ ихъ примѣненія. Послѣднія заключаются, главнымъ образомъ, въ установленіи опредѣленныхъ повышенныхъ нормъ отправляемыхъ партій груза или даже въ опредѣленіи общей суммы груза, подлежащаго перевозкѣ въ теченіе года.

Изъ числа тарифовъ, имѣющихъ цѣлью облегченіе вывоза, наиболѣе низкій тарифъ установленъ отъ нижне-рейнскихъ каменноугольныхъ копей Вестфаліи (Ruhr.-Wurm-und Indebezirk) на перевозку угля и брикетовъ до Эмдена, Лера и Паппенбурга, а именно по $^1/_{100}$ к. съ пуда и версты. Это такъ называемый договорный тарифъ; онъ примѣняется только къ весьма значительнымъ отправкамъ въ 200—300 тоннъ (12.200—18.300 пудовъ) для вывоза морскимъ путемъ во внѣевропейскія страны и въ европейскіе порты Средиземнаго и Чернаго морей. Цѣль его—облегченіе вывоза чрезъ эмскія пристани, конкуррирующія съ иностранными гаванями. Экспедиціонный сборъ установленъ въ размѣрѣ 0,45 к. съ пуда. Чтобы судить о размѣрѣ пониженія, которое предоставляется этимъ тарифомъ, въ нижеслѣдующей таблицѣ сопоставлены итоги провозной платы вмѣстѣ съ экспедиціоннымъ сборомъ по этому тарифу и по такъ называемому сырьевому тарифу (Rohstofftarif), который съ 1897 г. распространенъ на всѣ виды топлива, въ томъ числѣ и каменноугольнаго, при перевозкѣ его по дорогамъ государственнымъ и въ прямыхъ сообщеніяхъ съ ними.

Версты.	Вывозной тарифъ.	Сырьевой тарифъ.	Разница.
	Копѣекъ съ пуда.		
50	0,95	1,44	0,49
100	1,45	2,35	0,90
150	1,95	3,18	1,23
200	2,45	4,09	1,64
300	3,45	5,84	2,39
400	4,45	7,20	2,75
500	5,45	8,34	2,89

Другіе вывозные тарифы не даютъ столь значительнаго пониженія. Изъ ихъ числа прежде всего заслуживаютъ упоминанія тарифы, установленные отъ рейнско-вестфальскихъ станцій до пристаней Эльбы, Везера и Эмса не только для облегченія экспорта туземнаго угля, но также и для содѣйствія сбыту его въ портахъ Сѣвернаго моря на мѣстное потребленіе и для потребностей судоходства. Эти тарифы представляютъ особенный интересъ по своему строю, сущность котораго заключается въ томъ, что станціи отправленія составляютъ группы съ равными провозными платами до различныхъ пунктовъ назначенія. Вслѣдствіе этого, получаются неодинаковыя единичныя километрическія ставки въ зависимости отъ удаленности пункта назначенія отъ станціи отправленія. Такъ, напримѣръ, отъ Ванны эта ставка составляетъ: до Гамбурга $^1/_{88}$ коп. съ пуда и версты, до Бремена $^1/_{75}$, до Бремергавена и Гестемюнде $^1/_{94}$ и до Эмдена $^1/_{95}$. Тарифъ этотъ, однако, примѣняется только при предъявленіи къ пере-

возкѣ болѣе значительныхъ количествъ груза. Кромѣ того взимается экспедиціонный сборъ въ размѣрѣ 0,45 к. съ пуда.

Изъ другихъ спеціально вывозныхъ тарифовъ на каменный уголь заслуживаютъ вниманія тарифы: 1) на вывозъ въ Данію и на шведскія станціи Гельзинборгъ и Мальме изъ Верхней Силезіи и Ибенбюра по 1/92 к. съ дополнительнымъ сборомъ въ 0,34 к. съ пуда, 2) изъ рурскаго угольнаго бассейна въ Данію по такому же тарифу, 3) изъ того же бассейна въ Нидерланды: а) въ порты и на близъ лежащія къ нимъ станціи для отправокъ по 45 тоннъ (2.750 пудовъ) по 1/56 к. съ пониженіемъ этой ставки до 1/74 к. и съ дополнительнымъ сборомъ въ 0,26 к. съ пуда и б) договорный тарифъ для отправокъ отъ 200 до 300 тоннъ по 1/66—1/81 к. съ дополнительнымъ сборомъ въ 0,26 к., 4) также изъ рурскаго бассейна въ Бельгію: а) въ порты и близъ лежащія къ нимъ станціи для отправокъ по 45 тоннъ по 1/72 к. съ дополнительнымъ сборомъ въ 0,30 к. и для отправокъ отъ 200 до 300 тоннъ договорный тарифъ по 1/70 до 1/83 к. съ дополнительнымъ сборомъ въ 0,30 к. и т. п.

Кромѣ этихъ вывозныхъ тарифовъ существуетъ цѣлый рядъ пониженныхъ тарифовъ, установленныхъ съ цѣлью облегченія туземному углю и коксу конкурренціи съ заграничнымъ углемъ въ предѣлахъ самой Германіи. Таковы тарифы изъ Верхней и Нижней Силезіи со ставками отъ 1/81 до 1/86 к. съ п. и в. и доп. сб. въ 0,45 к. въ западную и восточную Пруссію, въ Померанію, Укермаркъ и Мекленбургъ, изъ Нижней Силезіи въ Дрезденъ по 1/59 к. съ доп. сб. по 0,23 к., оттуда же на верхне-силезскія станціи металлургическихъ заводовъ по 1/68 к. + 0,45 к., изъ рурскаго бассейна на Дюисбургъ—рейнскія пристани по 1/50 к. + 0,68 к., оттуда же пониженные групповые тарифы въ Шлезвигъ-Гольштейнъ, Любекъ, Мекленбургъ и Пригнитцъ, для бураго угля изъ копей въ провинціяхъ Бранденбургъ, Познань, Саксонія, Силезія, а также въ Брауншвейгѣ, Ангальтѣ и королевствѣ Саксонія въ Берлинъ и его окрестности по 1/56 к. + + 0,23 к., изъ тѣхъ же копей въ германскіе порты и прилежащія приморскія области по 1/56 к. до 94 верстъ и съ дальнѣйшимъ наращиваніемъ по 1/88 к. (+ доп. сб. 0,53 к.).

Тарифы на перевозку хлѣба въ зернѣ и перемолочныхъ продуктовъ.

Для содѣйствія вывозу *хлѣбныхъ товаровъ* за границу на прусско-гессенскихъ желѣзныхъ дорогахъ установлены два тарифа, которые, впрочемъ, отличаются весьма мало другъ отъ друга: одинъ примѣняется въ мѣстныхъ и въ прямыхъ сообщеніяхъ прусско-гессенскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ къ перевозкамъ на разстояніяхъ

отъ 101 километра для вывоза моремъ во внѣгерманскія страны, другой примѣняется къ перевозкамъ на всѣхъ разстояніяхъ для вывоза чрезъ сухопутныя границы отъ станцій тѣхъ же дорогъ въ Бельгію, Францію, Нидерланды, Швейцарію и Австро-Венгрію. Тарифы эти примѣняются къ перевозкѣ пшеницы, ржи, овса, ячменя, сѣмянъ стручковыхъ, рапса, солода, перемолочныхъ продуктовъ и суррогатовъ кофе, изготовленныхъ изъ хлѣба или перемолочныхъ продуктовъ. Ставки обоихъ тарифовъ и самый строй ихъ совершенно одинаковы, причемъ размѣръ пониженія, предоставляемый ими противъ нормальнаго тарифа для перевозокъ внутри страны (спец. классъ I), является на нѣкоторыхъ разстояніяхъ весьма значительнымъ, какъ можно видѣть изъ нижеслѣдующаго сопоставленія итоговъ провозныхъ платъ вмѣстѣ съ дополнит. сборами:

Версты.	Вывозной тарифъ.	Специал. классъ I.	Разница.
	Коп. съ пуда.		
50	2,50	2,50	0
100	4,41	4,55	0,14
150	4,99	6,37	1,38
200	5,57	8,19	2,62
300	6,73	11,82	5,09
400	8,52	15,46	6,94
500	12,18	19,10	6,92
600	15,84	22,74	6,90
800	23,17	30,02	6,85
1.000	30,49	37,29	6,80

Предоставляемое этимъ тарифомъ поощреніе вывозу хлѣба сравнительно со стоимостью перевозки его во внутреннихъ сообщеніяхъ достигаетъ, какъ видно изъ приведенной таблицы, почти 7 к. на пудъ. Такое пониженіе нельзя не признать весьма существеннымъ. Несомнѣнно, въ связи съ дѣйствіемъ системы ввозныхъ свидѣтельствъ оно является немаловажнымъ факторомъ, способствовавшимъ широкому развитію хлѣбнаго экспорта изъ Германіи заграницу, между прочимъ, и въ Россію. Приведенный экспортный тарифъ установленъ въ 1895 г. при слѣдующихъ обстоятельствахъ. Вмѣстѣ съ заключеніемъ въ 1894 г. торговаго договора съ Россіей имперскимъ закономъ 14 апрѣля того же года, съ цѣлью предоставить нѣкоторую компенсацію сельскимъ хозяевамъ, въ особенности восточныхъ провинцій, за отмѣну дифференціальнаго тарифа на перевозку хлѣба изъ этихъ областей въ среднія и западныя провинціи и за облегченіе доступа внутрь страны русскому хлѣбу было отмѣнено дѣйствовавшее ранѣе требованіе доказательства тождественности (Identitätsnachweis) хлѣба экспортируемаго съ хлѣбомъ, ранѣе ввезеннымъ въ предѣлы Гер-

маніи [1]). Этимъ была создана возможность экспорта германскаго хлѣба, съ полученіемъ при этомъ ввозныхъ свидѣтельствъ, и импорта затѣмъ безпошлинно русскаго хлѣба, съ извлеченіемъ изъ этихъ операцій существенныхъ выгодъ на разницахъ цѣнъ и на стоимости перевозки. Однако, этой льготой могли пользоваться лишь сельскіе хозяева прибрежныхъ мѣстностей. Чтобы облегчить пользованіе этой льготой для болѣе отдаленныхъ внутреннихъ мѣстностей, и былъ установленъ въ 1895 г. сказанный пониженный экспортный тарифъ, первоначально только для вывоза чрезъ морскіе порты, а къ концу года распространенный также на вывозъ чрезъ сухопутныя границы сосѣднихъ съ Германіей странъ.

Кромѣ вывознаго тарифа установленъ для содѣйствія сбыту туземнаго хлѣба въ портахъ спеціальный пониженный тарифъ на перевозку отъ западно- и восточно-прусскихъ, а также познанскихъ станцій до Данцига, Кенигсберга, Мемеля, Нейфарвассера и Пилау. Пониженіе, предоставляемое этимъ тарифомъ, также весьма значительно, на короткихъ разстояніяхъ даже значительнѣе, чѣмъ по вывозному тарифу.

Въ слѣдующей таблицѣ сопоставляются платы по этому тарифу, по вывозному и по спец. классу I:

Версты.	До Данцига и проч.	Вывозной тарифъ.	Спеціал. кл. I.
	Коп. съ пуда.		
100	3,02	4,41	4,55
200	4,96	5,57	8,19
300	6,69	6,73	11,82
400	8,84	8,52	15,46
500	12,18	12,18	19,10

Свыше 400 верстъ платы до Данцига и др. портовъ разсчитываются по вывозному тарифу.

Наконецъ, заслуживаютъ упоминанія пониженные тарифы, установленные для поддержанія нѣмецкихъ портовъ и нѣмецкихъ желѣзныхъ дорогъ въ ихъ конкурренціи съ портами и дорогами другихъ странъ. Таковы тарифы: отъ нидерландскихъ и бельгійскихъ портовъ до германско-швейцарскихъ пограничныхъ станцій и до станцій ближайшихъ къ нимъ—по $^1/_{37}$ к. съ п. и в. противъ нормальной ставки въ $^1/_{27,3}$ к. съ п. и в., приблизительно по той же ставкѣ изъ Галиціи въ Данцигъ и Нейфарвассеръ для вывоза заграницу (тарифъ исчисленъ по условіямъ конкурренціи съ направленіемъ черезъ Иллово), тарифъ

[1]) Точнѣе—отмѣна дифференціальныхъ тарифовъ явилась уступкой за проведеніе закона 1894 г. объ отмѣнѣ тождества. См. монографію К. К. Миллера «Система ввозныхъ свидѣтельствъ», стр. 11.—*Ред.*

по 1/48 (противъ норм. 1/27,3) изъ Галиціи до другихъ нѣмецкихъ портовъ Сѣвернаго и Балтійскаго морей, а также изъ Румыніи и Венгріи до тѣхъ же портовъ для вывоза моремъ заграницу, изъ Баваріи и Австро-Венгріи въ Бельгію и Голландію и нѣкоторые другіе. Особаго при этомъ упоминанія заслуживаетъ тарифъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ изъ Россіи въ Кенигсбергъ, Пилау, Мемель, Данцигъ и Нейфарвассеръ.

Пониженіе, предоставленное германскими дорогами, заключается, какъ извѣстно, въ распространеніи на перевозку до названныхъ портовъ общихъ схемъ русскаго тарифа съ разсчетомъ платъ за общее протяженіе перевозки отъ нашихъ станцій отправленія до названныхъ германскихъ станцій назначенія. Ставка, причитающаяся германскимъ жел. дорогамъ за ихъ протяженіе, составляетъ вмѣстѣ съ экспедиц. сборомъ примѣрно 1/50 к. съ п. и в. Тарифъ этотъ примѣняется лишь къ тѣмъ хлѣбнымъ грузамъ, которые по прибытіи въ германскій портъ выгружаются на суда или на подводы или помѣщаются въ складъ, но не передаются желѣзной дорогѣ для дальнѣйшей перевозки. Мотивы, побудившіе германскія дороги къ принятію такой тарификаціи русскаго хлѣба, заключаются въ стремленіи привлечь торговлю нашимъ хлѣбомъ отъ Риги и Либавы къ германскимъ портамъ. Этотъ порядокъ тарификаціи существуетъ съ 80-хъ годовъ прошлаго вѣка. Наше правительство сохраняетъ его въ интересахъ обширныхъ земледѣльческихъ раіоновъ юго-запада и юга Россіи, которые, благодаря этому, имѣютъ дешевый доступъ не только къ портамъ Чернаго моря, но также и къ ближайшимъ къ нимъ важнѣйшимъ нѣмецкимъ портамъ Балтійскаго моря.

Ленъ и пенька.

Въ отношеніи *льна* и *пеньки* тарифная политика германскихъ жел. дорогъ прежде всего характеризуется покровительствомъ германскимъ портамъ Балтійскаго моря. Это покровительство выражается въ томъ, что Кенигсбергъ, Мемель и Данцигъ въ отношеніи полученія льна и пеньки изъ Россіи поставлены въ тарифномъ отношеніи въ одинаковыя условія съ русскими портами—Либавой и Ригой. Такое положеніе существовало уже въ концѣ 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія, а затѣмъ было закрѣплено русско-германскимъ торговымъ договоромъ 1894 года и возобновлено въ 1904 году. Въ силу этихъ договоровъ тарифныя схемы на перевозку льна и пеньки, дѣйствующія до названныхъ русскихъ портовъ, примѣняются также къ перевозкѣ этихъ грузовъ до Кенигсберга, Мемеля и Данцига съ разсчетомъ платъ за общее протяженіе перевозки, а не только до соотвѣтственныхъ пограничныхъ пунктовъ.

Вслѣдствіе этого получается значительное пониженіе стоимости перевозки. Наша тарифная схема на перевозку льна и пеньки (дифференціалъ № 20) построена слѣдующимъ образомъ: за перевозку до 295 верстъ взимается по $^1/_{18}$ к. съ п. и в., затѣмъ при перевозкѣ на разстояніяхъ отъ 296 до 1.200 верстъ къ платѣ за 295 в., въ 15,43 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{75}$ к. съ п. и в., на разстояніяхъ отъ 1.200 в. до 2.878 в. къ платѣ за 1.200 в., въ 27,50 к. съ пуда, прибавляется по $^1/_{100}$ к., наконецъ, на разстояніяхъ свыше 2.878 в. плата разсчитывается по IX кл. (т. е. на этихъ разстояніяхъ по $^1/_{65}$ к.) за все протяженіе. Такимъ образомъ, нашъ ленъ и пенька послѣ перехода чрезъ границу оплачиваютъ добавочный пробѣгъ по германскимъ дорогамъ, въ зависимости отъ общаго разстоянія перевозки, въ большинствѣ случаевъ по $^1/_{75}$ к. или даже по $^1/_{100}$ к. Если бы же наша схема примѣнялась только до границы, а затѣмъ примѣнялся мѣстный тарифъ германскихъ дорогъ, то эти грузы уплачивали бы по $^1/_{47,3}$ к. на разстояніяхъ до 100 кил. и по $^1/_{55,9}$ к. на разстояніяхъ свыше 100 кил. Такое пониженіе нельзя не признать довольно существеннымъ для достиженія поставленной германскимъ правительствомъ цѣли—поддержанія торговли Кенигсберга и Данцига. Въ случаяхъ переотправки русскаго льна изъ Кенигсберга и Эльбинга на нѣмецкія, нидерландскія, бельгійскія и французскія станціи провозная плата разсчитывается также по пониженнымъ ставкамъ, причемъ, однако, минимальнымъ предѣломъ принята ставка въ 2 пф. съ т. и кил. ($^1/_{61}$ к. съ п. и в.).

Кромѣ приведеннаго тарифа существуетъ еще рядъ пониженныхъ тарифовъ для облегченія конкурренціи съ внѣгерманскими жел. дорогами, для поддержанія мѣстнаго льноводства, на вывозъ нѣмецкихъ канатовъ въ Италію и Южную Францію, сырого джута отъ германскихъ портовъ Сѣв. моря и отъ Штеттина въ Гербы для вывоза въ Россію (по $^1/_{56}$ к. съ п. и в.) и т. под.

Тарифы на перевозку спирта. Вывозъ *спирта* пользуется весьма значительнымъ покровительствомъ. Съ этою цѣлью установлены два тарифа: 1) отъ сѣверныхъ станцій прусскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ и нижне-германскихъ станцій частныхъ жел. дор. до приморскихъ портовъ, бельгійскихъ пограничныхъ транзитныхъ станцій, а также отъ нѣмецкихъ станцій въ Сербію, Болгарію и Турцію по спец. классу III (2,6 пф. съ т. и кил. до 100 кил. и по 2,2 пф. на дальнѣйшія разстоянія) и 2) отъ внутреннихъ станцій отправленія въ Швейцарію, Францію, Италію и австрійскую приморскую область—по 2 пф. съ т. и кил. на всѣхъ разстояніяхъ. Платы за перевозку

спирта во внутреннихъ сообщеніяхъ разсчитываются по общему повагонному тарифу В, т. е. по 6 пф. съ тонны и километра. Такимъ образомъ, предоставляемыя для экспорта пониженія являются весьма значительными, какъ можно видѣть изъ нижеслѣдующаго сопоставленія обоихъ сказанныхъ вывозныхъ тарифовъ съ повагоннымъ тарифомъ В во внутреннемъ сообщеніи (со включеніемъ экспедиціоннаго сбора):

Версты.	Экспортные тарифы I.	Экспортные тарифы II.	Повар. тарифъ В.	Разница противъ I.	Разница противъ II.
	Копѣекъ съ пуда.				
50	1,74	1,26	3,34	1,60	2,08
100	2,73	2,08	5,76	3,03	3,66
150	3,56	2,89	8,19	4,63	4,30
200	4,47	3,70	10,61	6,14	6,91
300	6,22	5,28	15,46	9,24	10,18
400	8,04	6,95	20,31	12,27	13,36
500	9,78	8,58	25,17	15,39	16,59
600	11,60	10,21	30,02	18,42	19,81
800	15,16	13,46	39,72	24,56	26,26
1.000	18,72	16,71	49,42	30,70	32,71

Кромѣ того установленъ цѣлый рядъ пониженныхъ тарифовъ съ цѣлью облегчить германскимъ желѣзнымъ дорогамъ конкурренцію съ иностранными дорогами по перевозкѣ спирта.

Сахаръ. Перевозка *сахара* во внутреннихъ сообщеніяхъ производится по общему повагонному тарифу В. Для экспорта вообще во всякихъ сообщеніяхъ предоставленъ спец. классъ I, на государственныхъ же жел. дорогахъ и въ сообщеніяхъ между ними и другими дорогами, принявшими одинаковыя основанія для составленія тарифовъ, перевозка для экспорта разсчитывается по спец. классу III. Провозныя платы по этимъ тремъ тарифамъ за различныя разстоянія получаются слѣдующія:

Версты.	Повар. тарифъ В.	Спец. кл. I.	Спец. кл. III.	Кл. III ниже тарифа В.
	Копѣекъ съ пуда.			
50	3,34	2,50	1,74	1,60
100	5,76	4,55	2,73	3,03
150	8,19	6,37	3,56	4,63
200	10,61	8,19	4,47	6,24
300	15,46	11,82	6,22	9,24
400	20,31	15,46	8,04	12,27
500	25,17	19,10	9,78	15,39
600	30,02	22,74	11,60	18,42
800	39,72	30,02	15,16	24,56
1.000	49,42	37,29	18,72	30,70

Такимъ образомъ, размѣры пониженія, предоставляемаго экспорту сахара сравнительно съ перевозкою его во внутреннихъ сообщеніяхъ, почти столь же значительны, какъ и по спирту. Нѣсколько менѣе значительное пониженіе предоставлено для перевозки сахара съ русскихъ и польскихъ станцій въ Данцигъ, Кенигсбергъ и Пилау для экспорта моремъ во внѣгерманскія страны. Цѣль этого пониженія заключается въ поддержаніи германской транзитной торговли, которой угрожали тарифныя пониженія и другого рода облегченія, предоставленныя въ направленіяхъ на иностранные порты. Зато еще болѣе значительное пониженіе тарифа дано экспорту сахара-сырца и меласса, отправляемаго съ германскихъ станцій въ Италію.

Соль.

Для поощренія вывоза *соли всякаго рода* также существуетъ цѣлый рядъ исключительныхъ, нерѣдко весьма пониженныхъ тарифовъ. Прежде всего слѣдуетъ упомянуть о тарифахъ для облегченія экспорта соли въ прибалтійскія страны изъ Гогензалца и Клаузашахтъ по 2,2 пф. ($^1/_{56}$ к. съ п. и в.) въ Данцигъ и Нейфарвассеръ съ эксп. сборомъ въ 5 пф. и по 1,6 пф. ($^1/_{77}$ к.) въ Кенигсбергъ и на станціи примыкающихъ къ нему участковъ жел. дорогъ. Въ обоихъ случаяхъ пониженъ также экспед. сборъ (до 5 и до 3 пф.). Отъ тѣхъ же станцій отправленія дѣйствуютъ тарифы: по 1,8 пф. до Млавы и Щипіорно, по 1,56 пф. до Сосновицъ, Каттовицъ и Гербы и по 2,2 пф. до польскихъ станцій, а также до Александрово, Торна, Скальмержицъ, по 1,05 пф. ($^1/_{117}$ коп.) до Мысловицъ. На вывозъ каменной соли со средне-германскихъ станцій въ придунайскія страны дѣйствуетъ пониженная схема отъ 2,2 пф. до 1 пф. ($^1/_{56}$—$^1/_{123}$ к. съ п. и в.). Пониженіе, предоставляемое исключительными тарифами, въ общемъ не одинаково, но достигаетъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ 50%.

Цементъ, гипсъ, асфальтъ и др.

Экспортъ *цемента* поддерживается цѣлымъ рядомъ пониженныхъ тарифовъ. Въ нижеслѣдующей таблицѣ сопоставляются провозныя платы безъ эксп. сбора за разстоянія отъ 100 в. по тарифу въ 1,75 пф. ($^1/_{70}$ к. съ п. и в.) съ нормальнымъ тарифомъ на цементъ.

Версты.	Эксп. тарифъ.	Норм. тарифъ.	Разница.
	Копѣекъ съ пуда.		
100	1,42	2,73	1,31
200	2,84	4,47	1,63
300	4,26	6,22	1,96
400	5,68	8,04	2,36
500	7,70	9,78	2,68
750	10,71	14,25	3,54

Чугунъ. Этотъ же пониженный тарифъ примѣняется къ вывозу *чугуна всякаго рода*, желѣзныхъ и стальныхъ отбросовъ отъ германскихъ и нидерландскихъ станцій въ Россію (исключительно въ Польшу) въ германско- и нидерландско-русскомъ союзномъ и пограничномъ сообщеніи при повагонныхъ отправкахъ въ 10 т. (610 пуд.). Экспедиціонный сборъ взимается также въ пониженномъ размѣрѣ, а именно всего 0,23 к. съ пуда. Такія же пониженныя ставки въ разныхъ комбинаціяхъ въ отношеніи разстояній перевозки примѣняются и къ вывозу чугуна въ Австрію, Венгрію и другія европейскія страны.

Нельзя здѣсь же не отмѣтить, что существуетъ также пониженный тарифъ на перевозку литейнаго чугуна отъ чугуноплавильныхъ заводовъ до Берлина съ окрестностями, до станцій, расположенныхъ вблизи Одера, Эльбы, Везера и Эмса, въ приморскую область, Померанію (Hinterpommern) и привислинскую область, наконецъ, въ Нижнюю Силезію и королевство Саксонію. Мотивъ этого тарифа—облегченіе конкурренціи съ иностраннымъ чугуномъ.

Желѣзо и сталь, желѣзные и стальные товары. Весьма важное значеніе имѣютъ исключительные тарифы на *желѣзо и сталь*, а также на *желѣзные и стальные товары*. Нормальная тарифная классификація этихъ предметовъ [1]) заключается въ распредѣленіи ихъ на три категоріи, съ отнесеніемъ каждой изъ нихъ соотвѣтственно къ слѣдующимъ тремъ спеціальнымъ повагоннымъ классамъ нормальной тарифной схемы германскихъ желѣзныхъ дорогъ: I классъ—4,5 пф. съ тонны и километра=$^1/_{27,3}$ коп. съ пуда и версты, II классъ—3,5 пф. съ т. и к.=$^1/_{35,1}$ к. съ п. и в. и III классъ—2,6 пф. съ т. и к.=$^1/_{47,3}$ к. съ п. и в. Исключительные тарифы установлены въ различныхъ размѣрахъ какъ для отдѣльныхъ категорій и наименованій, такъ и для различныхъ сообщеній. Прежде всего укажемъ на тарифъ для перевозки предметовъ спец. тарифа I отъ германскихъ станцій до германскихъ морскихъ портовъ въ случаяхъ вывоза этихъ предметовъ моремъ во внѣевропейскія страны; этотъ тарифъ установленъ въ 2,2 пф., т. е. по $^1/_{55,8}$ коп. съ п. и в. съ дополн. сборомъ въ 12 пф. (0,91 коп. съ пуда).

На перевозку въ тѣхъ же сообщеніяхъ желѣза и стали, отнесенныхъ ко II спец. тарифу, а также нѣкоторыхъ предметовъ I спец.

---

[1]) Мы не даемъ ихъ подробнаго перечисленія, такъ какъ такая детализація не входитъ въ задачи нашей монографіи, и отсылаемъ читателей, интересующихся деталями, къ Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung B, Berlin, 1908, стр. 37 и слѣд., а также 80 и слѣд.

тарифа установленъ еще болѣе низкій тарифъ, а именно: за разстоянія до 400 килом. провозная плата разсчитывается по 1,4 пф. съ тонны и килом. ($^1/_{88}$ к. съ п. и в.), за разстоянія же свыше 400 кил. плата разсчитывается по 1,2 пф. ($^1/_{103}$ к. съ п. и в.) съ километра въ среднемъ за все протяженіе перевозки.

Для вывоза этихъ же предметовъ (т. е. всѣхъ предметовъ II спец. тарифа и упомянутыхъ нѣкоторыхъ предметовъ I-го) моремъ во внѣгерманскія европейскія страны существуетъ особый тарифъ до германскихъ портовъ Сѣвернаго и Балтійскаго морей, нѣсколько выше, чѣмъ въ страны внѣевропейскія, но все-таки значительно пониженный противъ нормальныхъ ставокъ ($^1/_{27,3}$ к. и $^1/_{35,1}$ к.), а именно 1,7 пф., или $^1/_{72}$ к.

Особаго упоминанія заслуживаютъ исключительные тарифы на перевозку желѣза и стали для постройки, исправленія или снаряженія морскихъ и рѣчныхъ судовъ. Эти тарифы дѣйствуютъ въ сообщеніяхъ по государственнымъ желѣзнымъ дорогамъ и въ сообщеніи ихъ съ другими германскими желѣзными дорогами. Эти тарифы слѣдующіе: 1) до портовыхъ станцій на желѣзо и сталь I спец. тарифа—по 2,2 пф. ($^1/_{55,8}$ к.), на желѣзо и сталь II спец. тарифа, на слѣдующіе предметы I класса: якоря, проволочные канаты, проволочные гвозди, гайки, гвозди, корабельныя цѣпи, винты и подкладки для винтовъ, а также на указанныя въ п. 1 спец. тарифа III желѣзо и сталь—по 1,4 пф. съ т. и кил.=$^1/_{88}$ коп. съ п. и в. до 400 кил., а на разстояніяхъ свыше 400 кил.—по средней ставкѣ въ 1,2 пф.=$^1/_{103}$ к. за все протяженіе перевозки; 2) до внутреннихъ станцій, при которыхъ находятся верфи: для желѣза и стали I спец. тарифа отъ 101 до 200 килом. 2,8 пф. ($^1/_{43,9}$ к.) и свыше 200 кил.—по 2,2 пф. ($^1/_{55,8}$ к.), для желѣза и стали II спец. тарифа и для только что указанныхъ въ п. 1 предметовъ I и III спец. тарифовъ—отъ 101 до 200 кил. 2,2 пф. ($^1/_{55,8}$ к.), отъ 201 до 400 кил.—1,4 пф. ($^1/_{88}$ к.) и свыше 400 кил.—1,2 пф. ($^1/_{103}$ к.).

Приведенные тарифы на кораблестроительное желѣзо установлены съ цѣлью поддержанія германской желѣзной индустріи въ конкурренціи ея съ заграницею.

Далѣе существуютъ также существенно пониженные, хотя и не столь значительно, тарифы для поощренія вывоза тѣхъ же предметовъ по сухопутной границѣ въ Данію, Италію, Францію, Австро-Венгрію и др.; затѣмъ тарифы, дѣйствующіе отъ германскихъ раіоновъ желѣзной промышленности въ нижне-дунайскія страны (Румынію, Сербію, Болгарію) и далѣе въ прямомъ желѣзнодорожномъ сообщеніи чрезъ Регенсбургъ, Дегендорфъ, Пассау, Вѣну, Пресбургъ и германско-австрійскія пограничныя станціи. Тарифныя ставки этихъ сообщеній

слѣдующія: а) для желѣза и стали I спец. тарифа отъ 2,4 пф. до 2 пф. ($^1/_{51}$—$^1/_{61}$ коп.), б) II и III спец. тарифовъ 2,0—1,7 пф. ($^1/_{61,5}$—$^1/_{72}$ к.) и г) для вагоновъ уличныхъ жел. дорогъ, для локомотивовъ полевыхъ и узкоколейныхъ дорогъ, Förder und Kippwagen, новыхъ по 1,23 пф. ($^1/_{100}$ коп.) со взиманіемъ при всѣхъ этихъ ставкахъ дополн. сборовъ въ 6 пф. съ тонны (0,45 коп. съ пуда). Ставки подъ п. а примѣняются также къ сельскохозяйственнымъ машинамъ и приборамъ, подъемнымъ кранамъ, пожарнымъ трубамъ, пожарнымъ повозкамъ, локомобилямъ, кабелямъ для электрическихъ проводокъ, также частью къ неблагороднымъ металламъ, латуннымъ товарамъ и другимъ фабрикатамъ и полуфабрикатамъ изъ неблагородныхъ металловъ и другихъ сплавовъ, далѣе—къ свинцу въ кускахъ, къ цинку въ плитахъ и т. д. Ставка подъ п. б примѣняется также къ перевозкѣ слѣдующихъ предметовъ спеціальн. тарифа I: желѣзная и стальная проволока, колючая проволока въ кольцахъ или связкахъ, упакованныя, проволочныя скобки, проволочные гвозди и пружины, всѣ эти предметы также покрытые мѣдью, проволочные канаты, проволочная ткань, цѣпи, скобки, гвозди, винты, гайки, далѣе—подкладки къ нимъ, желѣзные, стальные или чугунные инструменты всякаго рода, желѣзныя или чугунныя печи и части ихъ, ящики для сохраненія тепла и кухонная посуда, а также буксы и вагонныя оси. Перевозки изъ Верхней Силезіи въ Браиловъ и Галацъ чрезъ Вѣну освобождаются отъ сбора въ 6 пф. (0,45 к. съ пуда). Желѣзо и сталь I и II спец. тарифовъ перевозятся въ Польшу по 2 и 1,75 пф. ($^1/_{65,5}$ к. и $^1/_{70}$ к.) съ экспед. сборомъ въ 4 и 3 пф. съ тонны (0,30 и 0,23 к. съ пуда) съ германскихъ и нидерландскихъ станцій и съ освобожденіемъ отъ экспед. сбора съ французскихъ и бельгійскихъ станцій. Сельскохозяйственные машины и приборы перевозятся со станцій германскихъ, нидерландскихъ, бельгійскихъ и французскихъ въ Польшу и вообще въ Россію въ прямомъ сообщеніи и въ транзитномъ до пограничныхъ станцій по 2 пф. съ тонны ($^1/_{65,5}$ к.) съ экспед. сборомъ въ 3 пф. (0,23 к. съ п.).

Заслуживаетъ вниманія тарифъ въ 1,23 пф. ($^1/_{100}$ к.), установленный на перевозку изъ Германіи, Бельгіи и Франціи въ Россію, Сербію, Болгарію и Турцію слѣдующихъ предметовъ: локомотивовъ, тендеровъ и др. на собственныхъ осяхъ или на смѣнныхъ осяхъ и т. п. (въ Россію также въ разобранномъ видѣ), другого желѣзнодорожнаго подвижного состава не на собственныхъ осяхъ, отчасти вагоновъ уличныхъ желѣзныхъ дорогъ и т. под.

Въ заключеніе обзора покровительственныхъ тарифовъ на желѣзо и сталь надлежитъ упомянуть, что и по этой категоріи грузовъ установленъ, въ цѣляхъ поддержки германскихъ желѣзныхъ ло-

рогъ, цѣлый рядъ пониженныхъ транзитныхъ чрезъ Германію тарифовъ.

Чтобы облегчить сужденіе о размѣрахъ пониженія стоимости перевозки желѣза и стали, предоставленнаго вышеприведенными тарифами, въ нижеслѣдующей таблицѣ сопоставляются итоги провозныхъ платъ, въ копѣйкахъ съ пуда, за различныя разстоянія по спеціальнымъ тарифамъ нормальной схемы и по важнѣйшимъ изъ приведенныхъ исключительныхъ тарифовъ (со включеніемъ экспед. сбора за 50 в. 6 пф., за 100 в. и болѣе—12 пф.).

	Спеціальные тарифы:			Исключительные тарифы:						
Версты.	I.	II.	III.	2,8 пф. 1/43,9 к.	2,4 пф. 1/51 к.	2,2 пф. 1/55,8 к.	2,0 пф. 1/61 к.	1,7 пф. 1/72 к.	1,4-1,2пф[1]) 1/88-1/102 к.	1,2 пф. 1/102 к.
50	2,50	2,12	1.74	1,59	1,43	1,34	1,27	1,14	1,02	0,94
100	4,55	3,71	2,73	3,19	2,87	2,69	2,55	2,29	1,59	1,88
200	8,19	6,59	4,47	5,47	4,86	4,47	4,19	3.67	2,73	2,85
300	11,82	9,40	6,22	7,75	6,86	6,25	5,83	5,05	3.87	3,82
400	15,46	12,20	8,04	10.03	8,78	8,03	7,47	6,43	4,37	4,82
500	19,10	15,08	9,78	12,31	10,74	9,81	8,11	7,81	5,35	5,80
750	28,20	22,13	14,25	18,01	15,64	14,26	12,21	11,22	7.70	8,10
1.000	37,29	29,18	18,72	23,71	20,54	18,71	16,31	14.63	10.25	10.60

Какъ видно изъ этой таблицы, пониженія, предоставленныя перечисленными исключительными тарифами, въ общемъ весьма значительны, превышая для нѣкоторыхъ предметовъ 50% всей стоимости перевозки по нормальнымъ тарифамъ.

Свинецъ, цинкъ и другіе металлы.

Для характеристики экспортной политики германскихъ желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи этой категоріи товаровъ наибольшій интересъ представляютъ слѣдующіе тарифы на *свинецъ* и *цинкъ*. Для облегченія туземнымъ заводамъ сбыта противъ конкурренціи заграничнаго ввоза установленъ тарифъ въ 3,5 пф. (1/35,1 к.), противъ нормальной ставки въ 4,5 пф. (1/27,3 к.), на перевозку свинца въ кускахъ, полосахъ и плитахъ отъ свинцовыхъ заводовъ, а также отъ такихъ заводовъ, которые производятъ свинецъ заводскимъ способомъ въ побочныхъ производствахъ.

Для поощренія вывоза издѣлій германскихъ заводовъ въ Россію установлены двоякаго рода тарифы. На перевозку свинца и цинка и свинцовыхъ и цинковыхъ товаровъ, также другихъ неблагородныхъ металловъ (кромѣ желѣза и стали) и ихъ сплавовъ въ необработанномъ видѣ, какъ-то: ломъ, опилки, обрѣзки, пепелъ, шлаки и т. под., товаровъ изъ неблагородныхъ металловъ и ихъ сплавовъ (нѣкоторые ап-

[1]) Экспед. сборъ исчисленъ для всѣхъ разстояній въ 6 пф. (0,45 к.).

параты, инструменты, приборы, фонари) отъ германскихъ и нидерландскихъ станцій дѣйствуетъ тарифъ для отправокъ въ 10 тоннъ (610 п.) по 2 пф. ($^1/_{61}$ коп.) съ дополн. сборомъ въ 3 пф. (0,227 к. съ пуда), для отправокъ въ 5 тоннъ плата повышается на 20%, а дополн. сборъ взимается въ размѣрѣ 4 пф., для отправокъ менѣе 5 т. плата увеличивается на 40%, а дополн. сборъ взимается въ размѣрѣ 5 пф. На перевозку въ тѣхъ же сообщеніяхъ свинцоваго пепла, свинцовой желти, свинцоваго камня, также цинковыхъ пепла, шлаковъ, шквара, пыли, печныхъ выломокъ, печного нагара ставки еще ниже, а именно для отправокъ въ 10 т. 1,75 пф. ($^1/_{70}$ к.) съ повышеніемъ этой ставки на 20% для отправокъ въ 5 т. и на 40% для мелкихъ отправокъ.

Лѣсные товары.

Древесная и соломенная масса и целлулоза, какъ онѣ поименованы въ спеціальныхъ тарифахъ II и III, перевозятся отъ станцій государственныхъ, а также южно-германскихъ и саксонскихъ для экспорта на разстояніяхъ свыше 100 килом. по 2 пф. ($^1/_{61,5}$ к.) съ экспед. сборомъ въ 12 пф. Въ случаѣ экспорта въ Россію (исключая Польшу) экспедиц. сборъ вовсе не взимается; взамѣнъ его германская станція отправленія получаетъ изъ русскихъ дополнит. сборовъ 5,5 пф.

Отъ введенія пониженныхъ тарифовъ на перевозку лѣса изъ Россіи для экспорта его чрезъ восточно-прусскіе приморскіе порты ожидали ущерба для мѣстнаго лѣсного хозяйства Пруссіи. Для предупрежденія этого были установлены на перевозку дерева спец. тарифовъ II и III пониженныя ставки отъ станцій восточной и западной Пруссіи, расположенныхъ восточнѣе Вислы, до восточно-прусскихъ портовъ съ цѣлью вывоза моремъ во внѣгерманскія страны: для дерева II спец. тарифа 2,2 пф. ($^1/_{55,8}$ к.) и для дерева III спец. тарифа 1,8 пф. ($^1/_{68,3}$ к.). Экспед. сборъ по этимъ обоимъ тарифамъ 6 пф. на всѣхъ разстояніяхъ. Норм. ставки: II тарифа 3,5 пф., а III—2,6 пф. до 100 килом. и 2,2 пф. для дальнѣйшихъ разстояній.

Кромѣ того существуетъ цѣлый рядъ пониженныхъ тарифовъ на разные сорта лѣсныхъ матеріаловъ въ Бельгію, Нидерланды, Италію.

Прямыя заморскія и заграничныя сообщенія германскихъ желѣзныхъ дорогъ.

По соглашенію съ пароходными обществами: гамбургскимъ «Deutsche Levantelinie» и бременскимъ «Atlas» установлены тарифы для прямого товарнаго сообщенія отъ станцій прусскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, имперскихъ и другихъ нѣмецкихъ государственныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ до портовыхъ пунк-

товъ: Александретта, Александрія, Батумъ, Бейрутъ, Браила, Бургасъ, Дедеагачъ, Галацъ, Хайдаръ-Паша, Яффа, Константинополь, Констанца, Мальта, Мессина, Одесса, Пирей, Салоники, Самсунъ, Смирна, Трапезунтъ, Триполисъ и съ перегрузкою въ другіе пункты, въ которые левантская и атласская линіи не заходятъ, а также на станціи восточныхъ желѣзныхъ дорогъ. Цѣль этихъ тарифовъ, извѣстныхъ подъ именемъ «нѣмецкаго левантійскаго сообщенія», заключается въ томъ, чтобы посредствомъ созданія возможности прямыхъ отправокъ изъ Германіи до заморскихъ пунктовъ назначенія на основаніи прямыхъ пониженныхъ ставокъ поднять вывозъ въ Левантъ важнѣйшихъ нѣмецкихъ товаровъ, съ которыми конкуррируютъ иностранные продукты. Тарифы этого сообщенія имѣютъ въ основѣ не только пониженные морскіе фрахты, но и пониженныя ставки за протяженіе германскихъ желѣзныхъ дорогъ до Гамбурга и Бремена, дифференцирующіяся съ увеличеніемъ разстояній перевозки. Ставки эти для повагонныхъ отправокъ не менѣе 10 тоннъ слѣдующія: 1) для свинца и цинка (сырого), шамотоваго камня, цемента, желѣза спец. тарифовъ II и III, желѣзнаго купороса, каменной и выварочной соли, глины, глиняныхъ трубъ и нѣкоторыхъ другихъ 1,7—1,5 пф. ($^1/_{72}$—$^1/_{82}$ к.) съ эксп. сб. 6 пф. (0,45 к.); 2) квасцы, асфальтъ, удобрительныя вещества, земля, минеральныя краски, руда, гипсъ, каліевая соль, шпатъ, камни, смола, листовой цинкъ, коробочки зажигательныхъ спичекъ, а также желѣзо и сталь спец. тарифа II по 1,7 пф. ($^1/_{72}$ к.) + 6 пф., 3) неблагородные металлы и товары изъ нихъ, не включенные въ другіе классы, желѣзо и сталь спец. тарифа I, полое стекло (Hohlglas), полые жестяные товары, лампы и ихъ части, горшечная и каменная посуда, сахаръ и т. под. — по 2,3—2,0 пф. ($^1/_{53,4}$—$^1/_{61,5}$ к.) + 6 пф. 4) свинцовая охра, свинцовыя и цинковыя бѣлила, массивное стекло, мѣдный купоросъ, рисъ, сода, свинцовый сахаръ, церезинъ, минеральная вода, бумага, кровельный толь, спиртъ, глиняные товары, пиво, пряжа и ткани (кромѣ шелковыхъ), краски, дерево, деревянные товары грубые, древесная масса, целлулоза, пробковое дерево, мебель въ разобранномъ видѣ и части мебели, масло (растительное и минеральное), крахмалъ, веревочные товары, зажигательныя спички и т. д.— 3,0—2,6 пф. ($^1/_{41}$—$^1/_{47}$ к.) + 6 пф.; 5) всякіе другіе товары, поскольку они вовсе не запрещены для перевозки или подлежатъ перевозкѣ по предварительному соглашенію,—3,4—3,0 пф. ($^1/_{36}$—$^1/_{41}$ к.) + 6 пф. За отправки менѣе 10 т., но не менѣе 5 т. общій итогъ провозной платы (со включеніемъ экспед. сбора) увеличивается на 10%, за мелкія отправки товаровъ подъ п.п. 1—3 плата увеличивается на 50%, а за прочіе товары разсчитывается по 4,5—3,5 пф. ($^1/_{27,3}$—$^1/_{35,1}$ к.) + 10 пф.

Подобное же прямое сообщеніе, съ аналогичнымъ образованіемъ тарифовъ и фрахтовъ, установлено между станціями германскихъ желѣзныхъ дорогъ и многими портами восточной Африки.

Кромѣ того существуютъ еще слѣдующія прямыя сообщенія (чисто желѣзнодорожныя и смѣшанныя) для поощренія и облегченія экспорта издѣлій германской индустріи, отчасти и импорта предметовъ, нужныхъ германской промышленности, а также для поддержанія германскаго морского и рѣчного судоходства и германской посреднической торговли:

1) тарифы смѣшаннаго сообщенія для грузовъ, отправляемыхъ отъ портовъ Сѣвернаго и Балтійскаго морей водою до переотправочныхъ пунктовъ на Одерѣ (Бреславль, Пепельвитцъ, Козель) и далѣе по желѣзной дорогѣ или до нѣмецко-австрійскихъ пограничныхъ станцій съ цѣлью дальнѣйшей перевозки въ Австрію и за ея предѣлы или до Одерберга и Троппау;

2) тарифы для особо поименованныхъ товаровъ, прибывающихъ водой отъ одной изъ бельгійскихъ или голландскихъ гаваней во Франкфуртъ на-М., Кастель, Густавсбургъ, Майнцъ, Маннгеймъ и отправляемыхъ отсюда желѣзнодорожнымъ путемъ въ Швейцарію или Австро-Венгрію;

3) сообщеніе съ нижне-дунайскими странами (Румынія, Сербія, Болгарія и др.) съ переотправкою: а) въ Пассау, Деггендорфѣ и Регенсбургѣ и б) въ Вѣнѣ и Прессбургѣ;

4) прямое сообщеніе между Германіей и станціями сербскихъ, болгарскихъ и восточныхъ (Турція) желѣзныхъ дорогъ, въ которомъ за часть германскихъ дорогъ предоставлены значительно пониженныя ставки. Такое же сообщеніе съ Румыніей. Для тѣхъ отправокъ въ нижне-дунайскія страны и далѣе, которыя не могутъ быть произведены въ прямомъ сообщеніи, существуетъ вывозной тарифъ до нѣмецко-австрійскихъ пограничныхъ станцій: Боденбахъ, Тешенъ, Эгеръ, Гальбштадтъ, Каттовицы, Мысловицы, Одербергъ, Освицимъ, Дзѣдицъ и Пассау;

5) нѣмецко-нидерландско-русское сообщеніе, о которомъ будетъ сказано ниже при обозрѣніи русской желѣзнодорожной экспортной политики;

6) тарифы отъ нѣмецкихъ и нидерландскихъ станцій до русскихъ пограничныхъ станцій: Вержболово—Эйдкуненъ, Граево—Просткенъ, Млава—Иллово, Александрово—Торнъ, Щипіорно—Скальмержице, Сосновицы—Каттовицы;

7) для сообщенія сѣверной Германіи съ юго-западной Россіей установлены пониженные тарифы до пограничныхъ русско-галицій-скихъ станцій.

8) южно-германско-австро-русское сообщеніе, въ которомъ установленъ пониженный тарифъ для перевозки отъ станцій южныхъ германскихъ желѣзныхъ дорогъ до галиційско-русскихъ транзитныхъ станцій: Броды, Новоселица, Подволочискъ и до пристани Надбрезица, а также въ обратномъ направленіи для нѣкоторыхъ грузовъ;

9) французско-бельгійско-нѣмецко-русское сообщеніе—въ Россію и до русскихъ пограничныхъ станцій;

10) сообщеніе съ Италіей и австро-венгерской приморской областью;

11) сообщеніе съ южной Франціей;

12) сообщеніе съ Англіей.

Въ заключеніе нельзя не отмѣтить, что существуетъ еще цѣлый рядъ исключительныхъ пониженныхъ тарифовъ, установленныхъ со спеціальною цѣлью поддержать ввозъ и вывозъ чрезъ германскіе порты въ ихъ конкурренціи съ портами русскими, бельгійскими, французскими. Особенно важную роль играютъ тарифы этого рода въ транзитныхъ сообщеніяхъ, которыя указаны въ приведенномъ перечнѣ прямыхъ сообщеній.

Постановленія торговыхъ договоровъ относительно желѣзнодорожныхъ тарифовъ Германіи.

Такимъ образомъ, задачи исключительныхъ тарифовъ германскихъ желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ покровительственное значеніе, сводятся къ непосредственной поддержкѣ импорта, экспорта и транзита или къ борьбѣ съ иностраннымъ соперничествомъ на внутреннихъ германскихъ рынкахъ. Торговая политика находитъ для достиженія своихъ цѣлей весьма дѣятельное вспомогательное средство въ различныхъ измѣненіяхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, въ особенности путемъ пониженія ихъ въ опредѣленныхъ направленіяхъ перевозки. Кромѣ того, желѣзнодорожные тарифы становятся предметомъ международныхъ соглашеній. Въ этихъ соглашеніяхъ основная мысль о согласованіи національной таможенной политики съ національной желѣзнодорожной политикой съ теченіемъ времени нашла себѣ болѣе точное и строгое выраженіе. Въ этомъ отношеніи цитированный въ началѣ настоящей работы нѣмецкій писатель Эльзасъ, на основаніи анализа торговыхъ договоровъ, заключенныхъ Германіей съ разными государствами, начиная съ 1865 г., приходитъ къ слѣдующимъ любопытнымъ заключеніямъ [1]).

[1]) *Fritz Elsas.* Die Ausnahmetarife im Güterverkehr der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. 1912. Стр. 59 и слѣд. См. также *E. Seidler* и *A. Freud*, Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik. Leipzig, 1904. Стр. 70—95, у которыхъ содержится подробная критика постановленій торговыхъ договоровъ относительно жел.-дорожныхъ тарифовъ.

Прежними договорами, заключавшимися до 1891 года, обусловливалось, что на желѣзныхъ дорогахъ не должно быть допусакемо никакого различія между жителями обѣихъ договаривающихся странъ ни въ отношеніи провозныхъ платъ, ни времени и способа отправленія. Поэтому грузы, поступающіе изъ одной страны въ другую или проходящіе послѣднюю транзитомъ, не должны ставиться ни въ отношеніи провозной платы, ни въ отношеніи отправленія въ менѣе благопріятныя условія, чѣмъ грузы, отправляемые изъ этой страны или остающіеся въ ней. Въ новѣйшихъ договорахъ это первоначальное неограниченное тарифное равенство заграницы съ собственнымъ отечествомъ подверглось опредѣленному существенному ограниченію, заключающемуся въ томъ, что договаривающіяся стороны принимаютъ на себя только обязательство предоставлять чужеземнымъ товарамъ существующіе тарифы *въ тѣхъ же направленіяхъ и на тѣхъ же протяженіяхъ* (участкахъ) *перевозки*. Этой ограничительной прибавкой уничтожаются послѣдствія абсолютнаго равенства. «Поэтому, — говоритъ Эльзасъ, — государство, благодаря возможности вводить тарифныя отступленія, имѣетъ въ своихъ рукахъ весьма могущественное средство. Оно можетъ поддерживать или затруднять различные производительные раіоны въ ихъ взаимной конкурренціи, сглаживать вліяніе мѣстныхъ естественно-техническихъ факторовъ, облегчать снабженіе важнѣйшими промышленными и сельскохозяйственными сырыми и вспомогательными матеріалами, содѣйствовать производству и потребленію важнѣйшихъ массовыхъ товаровъ и важнѣйшихъ предметовъ потребленія путемъ поддержки сбыта и полученія. Таковы мирныя задачи, которыя государство можетъ преслѣдовать посредствомъ политики исключительныхъ тарифовъ. На-ряду съ этимъ исключительные тарифы служатъ для него также весьма важнымъ средствомъ въ конкурренціонной борьбѣ противъ чужихъ (заграничныхъ, а также германскихъ, но не прусскихъ) путей сообщенія. Но прежде всего исключительные тарифы являются могущественнымъ средствомъ торговой политики какъ въ тѣхъ случаяхъ, когда дѣло идетъ о соперничествѣ съ заграничными продуктами, такъ и въ тѣхъ, когда пониженіе тарифовъ, дѣйствуя какъ средство поддержки вывоза, служитъ для того, чтобы аннулировать таможенную границу всецѣло или отчасти, или для того, чтобы поощреніемъ ввоза облегчить снабженіе сырыми и вспомогательными продуктами».

«Такимъ образомъ,—заключаетъ Эльзасъ,—на-ряду съ оффиціальной торговой политикой, которую каждый знаетъ и которая выражается въ таможенныхъ и торговыхъ договорахъ, дѣйствуетъ безчисленное число мѣропріятій, которыя на первый взглядъ могутъ

казаться безсистемными, принятыми безъ внутренней взаимной связи другъ съ другомъ и съ точки зрѣнія торговой политики болѣе или менѣе лишенными цѣны, но которыя, если привести ихъ въ надлежащую систему, оказываются звеньями одной и той же цѣпи и позволяютъ точно и ясно увидѣть планомѣрное и сознательное воздѣйствіе, путемъ котораго современное государство стремится осуществлять въ области тарифной политики принципы и планы своей торговой политики».

ГЛАВА III.

Обзоръ покровительственныхъ тарифовъ жел. дорогъ Россіи.

Урегулированіе ввозныхъ тарифовъ.

Необходимость урегулированія ввозныхъ тарифовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ обратила на себя, какъ уже упомянуто въ началѣ настоящей работы, вниманіе нашего правительства еще задолго до подчиненія тарифнаго дѣла его надзору и руководительству въ силу закона 8 марта 1889 года. Однако, дѣйствительное и полное практическое разрѣшеніе этого вопроса могло быть достигнуто лишь послѣ того, какъ вновь созданныя сказаннымъ закономъ тарифныя учрежденія Министерства Финансовъ успѣли, путемъ послѣдовательнаго ряда пересмотровъ, переработки и объединенія тарифовъ дорогъ николаевской и другихъ, соединяющихъ наши порты и пограничные пункты съ центромъ Россіи, подготовить необходимую почву для надлежащей реформы ввозныхъ тарифовъ. Поэтому, хотя работы по этой реформѣ были начаты очень скоро послѣ открытія дѣйствій сказанныхъ тарифныхъ учрежденій, именно уже въ 1890 г., урегулированіе ввозныхъ тарифовъ съ послѣдовательнымъ проведеніемъ основного намѣченнаго съ самаго же начала принципа—возможно полнаго тарифнаго равенства между иностранными и отечественными товарами—было достигнуто лишь въ 1894 году послѣ введенія въ дѣйствіе объединеннаго тарифа I и II группъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и согласованія съ нимъ тарифа николаевской желѣзной дороги. Въ качествѣ общаго правила было принято, что ввозные тарифы на всякіе грузы вообще до Москвы, а равно и до другихъ станцій, должны быть исчисляемы по дѣйствующему тарифу желѣзныхъ дорогъ I и II группъ съ принятіемъ во вниманіе всѣхъ дополненій и измѣненій этого тарифа. Отступленіе отъ этого общаго правила было допущено лишь для такъ называемыхъ чисто ввозныхъ грузовъ (т. е. такихъ, которые въ Россіи не производятся), слѣдующихъ до Москвы чрезъ Ревель, Ригу и Либаву, а также чрезъ сухопутные русско-германскіе пограничные

пункты для товаровъ, отправляемыхъ въ сквозномъ сухопутномъ сообщеніи изъ Кенигсберга и Мемеля и отъ станцій, къ западу отъ Кенигсберга и Бреславля лежащихъ [1]). Не перечисляя всѣхъ грузовъ этого рода, отмѣтимъ для характеристики всей группы лишь слѣдующіе: ваниль, гвоздика, какао, каперсы, кардамонъ, каштаны, корица, кофе, маслины, оливки, орѣхи мускатные, перецъ, пряности, саго, чай, шафранъ, винныя ягоды; дерево: акація, бакаутовое, гваяковое, желѣзное, кипарисовое, красное, полисандровое, пальмовое, розовое, черное и др.; гумми-арабикъ, черный янтарь, китовый усъ, кость мамонтовая, моржевая и слоновая, пѣнка морская, раковины, черепаха, янтарь, масло оливковое, прованское, алюминій, мельхіоръ, ализаринъ, валонея, висмутъ, зелень брауншвейгская и др., земля веронская и др., индиго, кноперсы, ляписъ, селитра и др., олово не въ дѣлѣ и въ лому, гуттаперча, каучукъ, резина и другіе тому подобные предметы. При ввозѣ этихъ грузовъ въ сквозныхъ заморскихъ сообщеніяхъ были предоставлены слѣдующія скидки противъ ставокъ тарифа жел. дорогъ I и II группъ: при слѣдованіи черезъ Ревель—15%, Ригу—20% и Либаву—25%; при ввозѣ въ сухопутныхъ сообщеніяхъ чрезъ вышесказанные русско-германскіе пограничные пункты скидка должна производиться въ размѣрѣ 25%. Эти основныя начала построенія ввозныхъ тарифовъ прямыхъ заморскихъ и сухопутныхъ сообщеній сохраняютъ въ общемъ силу и до настоящаго времени. Позднѣйшія измѣненія заключаются въ слѣдующемъ. Указанныя скидки были распространены на перевозки въ сухопутныхъ сообщеніяхъ до С.-Петербурга, а также на сообщенія съ Австро-Венгріею и русско-бельгійско-французское. Затѣмъ въ сѣверно-заморскомъ сообщеніи платы отъ Ревеля (со скидками) были приняты для Риги, а платы отъ Либавы — для перевозокъ отъ Виндавы. Въ южно-заморскомъ сообщеніи 25% скидки установлены для перевозокъ до Москвы, Тулы, С.-Петербурга, Варшавы, Лодзи и Сосновицъ, 10% скидки до Харькова и Кіева. Кромѣ того, въ этомъ же послѣднемъ сообщеніи примѣняются 10% скидки и ко всѣмъ прочимъ грузамъ, допущеннымъ въ этомъ сообщеніи, кромѣ хлопка, смолъ, сѣры и маселъ, до всѣхъ станцій сѣти.

Установленіе спеціальныхъ вывозныхъ тарифовъ.

Этимъ урегулированіемъ ввозныхъ тарифовъ, основанныхъ на строгомъ проведеніи принципа тарифнаго равенства между перевозками иностранныхъ и русскихъ товаровъ въ однихъ и тѣхъ же направленіяхъ и сообщеніяхъ, достигалась, однако, лишь отрицательная задача огражденія

[1]) См. Журналы Тарифнаго Комитета 4 мая и 14 іюня 1894 года, вып. V Журналовъ Тар. Комитета, стр. 628—643.

отечественной производительности и торговли отъ иностранной конкурренціи. Правительство, конечно, не могло ограничиться въ своей тарифной политикѣ этой отрицательной задачей и отказаться всецѣло отъ того крупнаго положительнаго содѣйствія и вліянія, которое имѣютъ желѣзнодорожные тарифы для общаго развитія производительныхъ силъ народнаго хозяйства и достиженія общихъ задачъ экономической политики. Изслѣдованіе этого вопроса во всей его полнотѣ не составляетъ задачи настоящей работы. Въ дальнѣйшемъ изложеніи имѣются въ виду лишь тѣ тарифныя мѣры, цѣль которыхъ заключается въ поддержаніи и помощи отечественной промышленности и торговлѣ въ ихъ борьбѣ съ иностранными продуктами на внѣшнихъ и внутреннихъ рынкахъ. Въ этомъ отношеніи нельзя не отмѣтить, прежде всего, того факта, что наши желѣзныя дороги, еще до подчиненія тарифнаго дѣла правительственному надзору и руководительству, постоянно устанавливали спеціальные пониженные тарифы для облегченія экспорта отечественныхъ произведеній разнаго рода на заграничные рынки, а также сбыта ихъ на тѣхъ внутреннихъ рынкахъ, на которыхъ наша промышленность особенно нуждалась въ поддержкѣ для успѣшной борьбы съ чужеземными товарами. Объясняется это, конечно, тѣмъ общеизвѣстнымъ положеніемъ, что интересы желѣзныхъ дорогъ гораздо болѣе солидарны, чѣмъ противоположны, съ интересами промышленности и торговли обслуживаемыхъ ими раіоновъ и областей. Поэтому въ огромномъ большинствѣ случаевъ спеціальныя тарифныя пониженія, предоставляемыя съ цѣлью поддержки отечественной промышленности въ ея конкурренціи съ иностранной промышленностью, отнюдь не являются пожертвованіемъ интересами желѣзныхъ дорогъ для выдачи замаскированныхъ премій, но служатъ вполнѣ разумнымъ и весьма сильнымъ средствомъ къ развитію движенія на жел. дорогахъ и увеличенію ихъ доходовъ. Правда, обыкновенно при этомъ проходитъ извѣстный промежутокъ времени, болѣе или менѣе продолжительный въ зависимости отъ обстоятельствъ каждаго отдѣльнаго случая, пока отечественная промышленность и торговля успѣваютъ завоевать новые рынки и расширить сбытъ своихъ продуктовъ. Въ теченіе этихъ періодовъ жел. дороги могутъ терпѣть соотвѣтственный ущербъ въ своихъ доходахъ, если перевозка грузовъ въ тѣхъ сообщеніяхъ, въ которыхъ допущены спеціальныя тарифныя пониженія, уже производилась въ какихъ-либо размѣрахъ и до предоставленія этихъ пониженій. Въ этомъ и заключается причина, почему частныя желѣзныя дороги, принадлежащія акціонернымъ обществамъ, преслѣдуя задачу увеличенія желѣзнодорожной выручки именно въ данный моментъ, иногда идутъ весьма

неохотно навстрѣчу интересамъ торговли и промышленности, становясь такимъ образомъ въ противорѣчіе не только съ общими интересами народнаго хозяйства, но и съ правильно понятыми дѣйствительными и длящимися интересами самихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій. Совершившееся у насъ съ конца 80-хъ годовъ и, въ особенности, въ 90-хъ годахъ чрезвычайное расширеніе вліянія правительства въ желѣзнодорожной области, вслѣдствіе перехода многихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ казну и передачи въ его руки завѣдыванія тарифами всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, отразилось весьма существеннымъ образомъ и на ходѣ тарифной политики нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ ихъ отношеніяхъ къ задачамъ покровительства отечественной промышленности и торговлѣ. Правительство внесло въ эту область гораздо болѣе широты и послѣдовательности, чѣмъ можно было ожидать отъ самихъ желѣзныхъ дорогъ, не только частныхъ, но и казенныхъ, если бы онѣ дѣйствовали вполнѣ самостоятельно по соображенію исключительно лишь съ интересами желѣзнодорожнаго хозяйства самого по себѣ. Правительство установило цѣлый рядъ исключительныхъ тарифовъ съ цѣлью покровительства различнымъ отраслямъ народной производительности, причемъ хотя въ концѣ концовъ эти тарифы соотвѣтствуютъ интересамъ и самихъ желѣзныхъ дорогъ, но нѣкоторые изъ нихъ влекли за собою въ теченіе болѣе или менѣе продолжительнаго времени пожертвованіе части желѣзнодорожной выручки для поддержанія и развитія отечественной промышленности.

Тарифы на перевозку произведеній сельскаго хозяйства.

Обращаясь послѣ этихъ предварительныхъ замѣчаній къ обзору тѣхъ изъ дѣйствующихъ у насъ тарифовъ, которые имѣютъ значеніе съ точки зрѣнія покровительственной системы экономической политики, остановимся прежде всего на разсмотрѣніи тарифовъ на перевозку разнаго рода продуктовъ сельскаго хозяйства. Указанная точка зрѣнія отразилась весьма существеннымъ образомъ на всей системѣ этихъ тарифовъ какъ въ отношеніи самаго строя установленныхъ тарифныхъ схемъ, такъ и въ допущеніи исключительныхъ пониженныхъ и повышенныхъ тарифовъ.

Хлѣбъ въ зернѣ.

На перевозку *хлѣба въ зернѣ* на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ установлены двѣ тарифныя схемы: одна—для перевозки его внутри страны, другая—для перевозки до портовъ и станцій сухопутной границы. Однако, эти схемы даютъ различныя провозныя платы лишь для разстояній до 540 в., причемъ именно для внутреннихъ сообщеній получаются ставки болѣе низкія

до 200 в.—1/34 к. съ пуда и версты), чѣмъ для сообщеній вывозныхъ, схема которыхъ начинается со ставки въ 1/25 к. съ пуда и версты. Разница въ провозныхъ платахъ достигаетъ наибольшаго размѣра на разстояніяхъ около 180 верстъ, составляя около 2 к. съ пуда въ пользу внутреннихъ сообщеній. На дальнѣйшихъ разстояніяхъ свыше 540 верстъ обѣ схемы совпадаютъ, причемъ пудо-верстныя ставки наращиванія провозныхъ платъ понижаются весьма быстро, составляя: отъ 541 до 800 в. 1/68 к., отъ 801 до 1.120 в. 1/84 к. и отъ 1.121 до 2.779 в. 1/115 к. Провозныя платы на разстояніяхъ далѣе 2.780 в. разсчитываются по средней пудо-верстной ставкѣ за все разстояніе перевозки по 1/80 к. Такимъ образомъ, на перевозку хлѣба въ зернѣ у насъ нѣтъ экспортнаго тарифа въ собственномъ смыслѣ этого слова, т. е. какъ пониженнаго тарифа, установленнаго съ цѣлью удешевленія и облегченія вывоза хлѣба на заграничные рынки сравнительно съ доставкою его на внутренніе рынки во внутреннихъ мѣстныхъ и прямыхъ сообщеніяхъ желѣзныхъ дорогъ. Тѣмъ не менѣе приведенныя тарифныя схемы по самому ихъ строю и взаимному соотношенію даваемыхъ ими провозныхъ платъ во внутреннихъ и вывозныхъ сообщеніяхъ имѣютъ несомнѣнное значеніе съ точки зрѣнія экспортной политики. Эти схемы въ связи съ территоріальнымъ распредѣленіемъ у насъ раіоновъ съ хлѣбными избытками и раіоновъ, нуждающихся въ привозномъ хлѣбѣ, создаютъ на внутреннихъ потребительныхъ рынкахъ преимущественное положеніе для ближайшихъ производительныхъ земледѣльческихъ раіоновъ, такъ какъ внутреннее сообщеніе пользуется на короткихъ и среднихъ разстояніяхъ болѣе низкими ставками, чѣмъ сообщеніе вывозное; что касается болѣе отдаленныхъ производительныхъ раіоновъ (приволжскихъ, восточныхъ и юго-восточныхъ), то уже въ силу ихъ географическаго положенія въ отношеніи морскихъ портовъ и сухопутныхъ пограничныхъ пунктовъ сказанныя схемы даютъ имъ въ вывозныхъ сообщеніяхъ значительно болѣе низкія пудо-верстныя ставки сравнительно съ центральнымъ потребительнымъ раіономъ. Такимъ образомъ, окраинный хлѣбъ имѣетъ облегченный выходъ заграницу безъ одновременнаго угнетенія внутреннихъ рынковъ. Южныя степныя губерніи, равно какъ и Сѣверный Кавказъ, находятся въ столь благопріятныхъ географическихъ условіяхъ, что не нуждаются ни въ какихъ тарифныхъ облегченіяхъ для вывоза своего хлѣба на международный рынокъ.

Отруби и жмыхи и масляничныя сѣмена.

Аналогичное значеніе съ точки зрѣнія экспортной политики и покровительства отечественной промышленности имѣютъ также тарифы на перевозку отбросовъ мукомольнаго и маслобойнаго производствъ (*отруби* и

жмыхи) и *масляничныхъ сѣмянъ*. Руководящія соображенія, положенныя въ основу этихъ тарифовъ, сводятся къ тому, что въ общихъ интересахъ народнаго хозяйства желательно поощреніе и развитіе перевозки этихъ продуктовъ внутри страны, тогда какъ экспортъ ихъ заграницу, во-1-хъ, нежелателенъ съ точки зрѣнія интересовъ нащего животноводства и развитія перерабатывающей промышленности, а во-2-хъ, въ виду отсутствія таможенныхъ пошлинъ на ввозъ ихъ въ Германію, не нуждается ни въ какихъ облегченіяхъ. Поэтому тарифныя схемы на перевозку этихъ продуктовъ даютъ болѣе низкія провозныя платы во внутреннихъ сообщеніяхъ, въ особенности на короткихъ и среднихъ разстояніяхъ, чѣмъ въ сообщеніяхъ до портовъ и станцій западной сухопутной границы. Схема для вывозныхъ сообщеній построена такъ, что провозныя платы на разстояніяхъ въ 260 верстъ и далѣе получаются на 2 к. выше платъ на перевозку хлѣба въ зернѣ; что же касается внутреннихъ сообщеній, то масляничныя сѣмена перевозятся по вывозной зерновой формулѣ, а платы за перевозку жмыховъ и отрубей разсчитываются по $^1/_{60}$ к. съ пуда и версты на разстояніяхъ отъ 1 до 1.056 верстъ, а далѣе—по внутренней зерновой схемѣ со скидкою въ 10%, что составляетъ на разстояніяхъ въ 300—600 верстъ отъ 3 до $3^1/_2$ к. съ пуда (отъ 30 до 45%) въ пользу внутреннихъ сообщеній.

Перемолочные продукты.

На вывозъ *перемолочныхъ продуктовъ* установлены экспортные тарифы въ собственномъ смыслѣ этого слова, т. е. такіе, которые, во-1-хъ, даютъ платы, пониженныя сравнительно съ перевозкою ихъ во внутреннихъ сообщеніяхъ, и, во-2-хъ, примѣняются лишь къ такимъ грузамъ, которые дѣйствительно вывезены заграницу. Цѣль этихъ тарифовъ—поощрить вывозъ нашего хлѣба въ переработанномъ видѣ, поэтому пониженіе платъ предоставляется не только противъ внутреннихъ перевозокъ тѣхъ же продуктовъ, но противъ стоимости доставки зерновыхъ хлѣбовъ въ вывозныхъ сообщеніяхъ. Размѣръ пониженія установленъ въ 20% отъ зернового тарифа, что нельзя не признать весьма значительнымъ, если принять во вниманіе, что тарифъ на перевозку перемолочныхъ продуктовъ во внутреннихъ сообщеніяхъ выше зернового тарифа въ тѣхъ же сообщеніяхъ на 10%. Кромѣ того, экспорту перемолочныхъ продуктовъ заграницу предоставлены еще слѣдующія льготы съ цѣлью поставить мельницы, расположенныя въ портахъ и у сухопутной границы, а также у станцій по пути слѣдованія зерна, въ одинаковыя тарифныя условія съ мельницами, расположенными непосредственно на мѣстахъ производства зерна и не нуждающимися въ подвозкѣ сырого матеріала для переработки, а именно для

мельницъ портовыхъ и приграничныхъ эта льгота заключается въ предоставленіи 15% скидки съ провозныхъ платъ за все подвезенное къ мельницамъ зерно, выработанная изъ котораго мука экспортирована заграницу. Что же касается мельницъ, расположенныхъ по пути слѣдованія зерна, то имъ предоставлены, такъ называемые, перемолочные тарифы. Сущность этихъ тарифовъ заключается въ томъ, что провозныя платы за перевозку зерна до мельницы и готоваго продукта отъ мельницы до вывозного пункта разсчитываются по зерновой формулѣ непрерывно за все протяженіе перевозки, т. е. какъ за одну перевозку, а не за двѣ: отъ станціи отправленія до мельницы и отъ послѣдней до пункта вывоза. Такой порядокъ разсчета провозныхъ платъ имѣетъ для сказанныхъ промежуточныхъ мельницъ значеніе весьма серьезнаго тарифнаго облегченія при дѣйствующей у насъ системѣ сильнаго дифференцированія хлѣбныхъ тарифовъ. Кромѣ того, при вывозѣ переработанныхъ на этихъ мельницахъ перемолочныхъ продуктовъ имъ выдается также упомянутая выше 20% скидка съ общаго итога провозной платы, исчисленной по перемолочному тарифу.

Вмѣстѣ съ тѣмъ наши хлѣбные тарифы предоставляютъ особую поддержку отечественному земледѣлію на тѣхъ внутреннихъ рынкахъ, на которыхъ играетъ серьезную роль хлѣбъ, ввозимый къ намъ изъ заграницы. Именно въ такомъ положеніи находится Забайкальская область, въ которую ввозятся значительныя количества хлѣба изъ Маньчжуріи. Въ виду этого для облегченія сибирскому хлѣбу сбыта на рынкахъ Забайкальской области установленъ исключительный тарифъ № 23 (по своду хлѣбныхъ тарифовъ), который, начинаясь со ставки внутренней тарифной формулы, именно съ $^1/_{34}$ к., затѣмъ дифференцируется значительно сильнѣе послѣдней и на большихъ разстояніяхъ переходитъ въ $^1/_{90}$ к. вмѣсто $^1/_{80}$ к., на каковой ставкѣ останавливается всякое дальнѣйшее пониженіе нашихъ общихъ хлѣбныхъ тарифовъ съ увеличеніемъ разстоянія перевозки. Сравнительно съ послѣдними сказанный исключительный тарифъ № 23 даетъ для главнѣйшихъ разстояній изъ Сибири въ Забайкальскую область пониженіе отъ 2 до 3 к. съ пуда.

Для большей наглядности изложенной характеристики дѣйствующей у насъ системы хлѣбныхъ тарифовъ съ точки зрѣнія покровительства отечественному сельскому хозяйству и экспорту его продуктовъ на заграничные рынки въ нижеслѣдующей таблицѣ сопоставлены провозныя платы за различныя разстоянія для разныхъ категорій хлѣбныхъ грузовъ въ вывозныхъ и внутреннихъ сообщеніяхъ (въ коп. съ пуда):

Версты.	Хлѣбъ въ зернѣ.		Перемолочные продукты.			Масляничн. сѣмена, отруби и жмыхи до портовъ и границы.	Отруби и жмыхи во внутренихъ сообщеніяхъ.	Исключит. тарифъ № 23.
	До портовъ и границы.	Внутренн. сообщенія [1]).	До портовъ и границы.	Внутренн. сообщенія.	Заграницу.			
50 . . .	2,00	1,17	2,00	1,61	1,60	2,00	0,83	1,47
100 . . .	4,00	2,94	4,00	3,23	3,20	4,00	1,67	2,94
150 . . .	6,00	4,41	6,00	4,84	5,80	6,00	2,50	4,41
200 . . .	7,52	5,88	7,56	6,45	6,02	8,00	3,33	5,88
300 . . .	9,10	7,88	9,38	8,68	7,28	11,03	5,00	7,88
400 . . .	10,62	9,88	11,20	10,90	8,50	12,55	6,67	9,88
500 . . .	12,09	11,88	13,02	12,95	9,67	14,02	8,33	11,88
750 . . .	15,77		17,34		12,62	17,70	12,50	15,31
1.000 . . .	18,88		20,80		15,11	20,82	16,67	17,67
1.250 . . .	21,44		23,55		17,16	23,38	19,30	19,71
1.500 . . .	23,61		25,95		18,89	25,55	21,25	21,63
2.000 . . .	27,96		30,76		22,37	29,90	25,16	25,48
3.000 . . .	37,50		41,10		30,00	40,00	33,75	33,34
4.000 . . .	50,00		54,79		40,00	53,33	45,00	44,44

Изъ этой таблицы наглядно усматривается, насколько значительны у насъ пониженія, предоставленныя, съ одной стороны, экспорту перемолочныхъ продуктовъ сравнительно съ перевозкою ихъ внутри страны и, въ особенности, до портовъ Іосо, а съ другой стороны — внутренней перевозкѣ, въ особенности на короткихъ разстояніяхъ до 400—500 верстъ, такихъ превосходныхъ кормовыхъ средствъ, какъ отруби и жмыхи. Впрочемъ, при перевозкѣ выжимокъ хлопчатниковыхъ со станцій средне-азіатской жел. дор. и отъ ст. Ташкентъ ташкентской ж. д. до русскихъ портовъ Балтійскаго моря и до станцій западной сухопутной границы платы разсчитываются по XI кл. вмѣсто X кл., который примѣняется къ перевозкѣ тѣхъ же выжимокъ до внутреннихъ станцій. Размѣръ пониженія на разстояніяхъ отъ 2½ до 4 тыс. верстъ равняется 5—8 к. съ пуда.

Скотъ. Для облегченія экспорта *скота* установлены слѣдующіе пониженные тарифы, которые, впрочемъ, примѣняются лишь при условіи предъявленія въ извѣстный срокъ таможенныхъ свидѣтельствъ о дѣйствительно послѣдовавшемъ вывозѣ скота заграницу.

При повагонной перевозкѣ крупнаго рогатаго скота (быки, буйволы, волы и коровы) до портовъ и пограничныхъ станцій провозныя платы взимаются по представленіи сказанныхъ свидѣтельствъ по нормальному тарифу для внутреннихъ сообщеній, уменьшенному на 50%, т. е. по 5 к. съ вагона и версты противъ нормальной платы по 10 к. Размѣръ этого пониженія на каждую голову экспортируемаго скота легко опредѣлить для любого разстоянія перевозки, если принять во вниманіе, что въ вагонъ нормальнаго типа грузится: буйволовъ 8 шт., быковъ 10 шт., воловъ 12 шт. и коровъ 14 шт.

[1]) Въ томъ числѣ масляничныя сѣмена.

При большемъ количествѣ погруженнаго скота за каждую лишнюю голову взимается: за буйвола по 1½ к. со шт. и версты, быка 1 к., вола ⅝ к. и корову ½ к. При экспортѣ скота эти ставки уменьшаются вдвое. Въ случаѣ убоя подвезеннаго скота на портовыхъ или пограничныхъ станціяхъ допускается вывозъ его по приведенному исключительному тарифу въ видѣ мяса съ тѣмъ, чтобы 136 пудовъ вывезеннаго мяса считались равными одному вагону подвезеннаго скота при нормальномъ количествѣ погрузки головъ соотвѣтственныхъ категорій, а за каждую добавочную голову, независимо отъ категоріи ея, присчитывалось бы къ 136 пудамъ по 14 пудовъ.

При повагонныхъ перевозкахъ мелкаго скота (бараны, кургашки, овцы и ягнята) до портовъ и пограничныхъ станцій, при условіи предъявленія таможенныхъ свидѣтельствъ о вывозѣ заграницу, провозныя платы разсчитываются по слѣдующимъ тарифнымъ схемамъ:

При погрузкѣ въ вагонъ норм. типа въ 1 ярусъ до 60 шт.:
отъ 1 до 200 в. по 10 к. съ ваг. и версты.
» 201 » 600 » къ платѣ за 200 в. въ 20 р. съ ваг. прибавляется по 4 к. съ вагона и версты;
свыше 600 в. по 6 к. съ ваг. и версты.
При погрузкѣ въ вагонъ норм. типа въ 2 яруса до 120 шт.:
отъ 1 до 200 в. по 15 к. съ ваг. и версты.
» 201 » 600 » къ платѣ за 200 в. въ 30 р. съ вагона прибавляется по 6 к. съ ваг. и вер.
свыше 600 в. по 9 к. съ ваг. и версты.

Размѣры пониженія, предоставляемаго этими схемами вывозному сообщенію, можно видѣть изъ нижеслѣдующаго сопоставленія провозныхъ платъ по нормальному тарифу съ платами, получающимися по этимъ схемамъ (съ вагона въ рубляхъ):

	Нормальный тарифъ:		Вывозное сообщеніе:	
Версты.	Бараны, кургашки, овцы при погрузкѣ въ одинъ ярусъ 60 шт.	Ягнята при погрузкѣ въ 2 яруса 120 шт.	При погрузкѣ въ 1 яр. 60 шт.	При погрузкѣ въ 2 яр. 120 шт.
100	10	15	10	15
200	20	30	20	30
300	30	45	24	36
400	40	60	28	42
500	50	75	32	48
600	60	90	36	54
750	75	112,50	45	67,50
1000	100	150	60	90
1250	125	187,50	75	112,50
1500	150	225	90	135
2000	200	300	120	180
2500	250	375	150	225
3000	300	450	180	270

На перевозку свиней установленъ исключительный пониженный тарифъ до станцій Либава, Виндава, Рига, Торенсбергъ, Ревель и С.-Петербургъ. Тарифъ этотъ примѣняется при условіи погрузки въ обыкновенный вагонъ (нормальной длины) 80 штукъ въ два яруса, кромѣ, однако, Риги и Торенсберга, при перевозкѣ до которыхъ примѣняется тотъ же тарифъ и въ случаяхъ одноярусной нагрузки въ обыкновенный вагонъ до 40 штукъ. Еще болѣе пониженный тарифъ установленъ для перевозки въ спеціальныхъ вагонахъ (удлиненнаго типа) при погрузкѣ до 120 шт. на вагонъ. Провозныя платы по этимъ тарифамъ разсчитываются по слѣдующимъ схемамъ:

а) въ обыкновенныхъ вагонахъ (80 шт.):
отъ 1 до 500 в. по 10 к. съ вагона и версты;
» 501 » 714 » 50 рублей съ вагона за все разстояніе;
свыше 714 в. по 7 к. съ вагона и версты;
за излишекъ, грузимый сверхъ 80 шт., по $^1/_{16}$ к. со штуки и версты;
б) въ спеціальныхъ вагонахъ (120 шт.):
отъ 1 до 500 в. по 14 к. съ вагона и версты;
» 501 » 700 » 70 рублей съ вагона за все разстояніе;
свыше 700 в. по 10 к. съ вагона и версты;
за излишекъ, грузимый сверхъ 120 шт., по $^1/_{12}$ к. со штуки и версты.

Означенный тарифъ примѣняется лишь при условіи предъявленія, не позднѣе 6 недѣль со дня прибытія груза въ какой-либо изъ указанныхъ въ тарифѣ портовъ, таможенныхъ свидѣтельствъ о вывозѣ заграницу одинаковаго количества цѣлыхъ свиныхъ тушъ или двойного количества полутушъ, или по 250 пудовъ свинины на каждую повагонную партію свиней, подвезенныхъ въ обыкновенныхъ вагонахъ, и по 375 пудовъ для повагонныхъ партій свиней, подвезенныхъ въ спеціальныхъ вагонахъ, причемъ подлежащая желѣзная дорога обязана возвратить отправителю разницу между внутренними и исключительными тарифами не позднѣе 6 недѣль со дня предъявленія ей соотвѣтствующихъ документовъ; за просрочку уплачивается по $^1/_{60}\%$ въ сутки. Выплата сказанной тарифной разницы производится по пропорціональному разсчету и при вывозѣ въ меньшихъ количествахъ, чѣмъ соотвѣтствуетъ повагоннымъ партіямъ, свиней.

Мясные товары.

Тарифныя облегченія предоставлены также вывозу *мясныхъ товаровъ, битой птицы и дичи.* При перевозкѣ этихъ мясныхъ товаровъ *съ большою скоростью* до русскихъ портовъ Балтійскаго, Бѣлаго, Чернаго, Азовскаго и Каспійскаго морей и до станцій западной сухопутной границы платы разсчитываются, при условіи предъявленія таможенныхъ свидѣтельствъ

о вывозѣ заграницу, по соотвѣтственнымъ тарифамъ малой скорости. Такой порядокъ разсчета платъ представляетъ весьма значительное удешевленіе перевозки, какъ можно видѣть изъ нижеслѣдующаго сопоставленія платъ по тарифу большой скорости и по дифференціаламъ №№ 10 и 22, по которымъ названные товары перевозятся съ малой скоростью во внутреннихъ сообщеніяхъ (въ коп. съ пуда):

Версты.	Б. скорость.	Дифф. № 10.	Дифф. № 22.	Классъ IX.
100	16,67	5,56	4,17	2,22
200	33,33	11,11	8,33	4,44
300	47,62	15,66	11,90	6,26
400	61,90	20,20	15,47	8,08
500	74,58	24,55	18,80	9,83
750	105,83	29,62	27,14	14,22
1.000	137,08	34,92	34,92	18,44
1.250	166,66	41,84	41,86	22,41

На вывозъ заграницу малой скоростью баранины соленой, сала свиного соленаго и копченаго, а также свинины и солонины въ тѣхъ же сообщеніяхъ и также по предъявленіи таможенныхъ свидѣтельствъ предоставленъ IX классъ ($^1/_{45}$—$^1/_{80}$ к.)—см. таблицу.

Ленъ и пенька.

Поощреніе вывоза *льна и пеньки* заключается лишь въ томъ, что наша внутренняя схема на эти грузы примѣняется къ перевозкѣ ихъ не только до пограничныхъ пунктовъ, но также за все протяженіе перевозки до германскихъ портовъ—Кенигсберга, Мемеля и Данцига. О размѣрахъ пониженія стоимости перевозки, которое достигается благодаря такому порядку разсчета провозныхъ платъ, уже сказано выше при обзорѣ германскихъ тарифовъ. Пониженіе это предоставляетъ дѣйствительно существенныя выгоды нашей льняной и пеньковой промышленности, но нельзя отрицать, что оно сопряжено съ нѣкоторымъ ущербомъ, хотя, конечно, и менѣе значительнымъ, для торговли нашихъ балтійскихъ портовъ—Риги и Либавы.

Лѣсные грузы.

Лѣсные грузы раздѣляются по дѣйствующей у насъ тарифной классификаціи на три категоріи [1]), причемъ *дрова* и аналогичное имъ дерево выдѣлены въ особую группу (31 гр. товарной номенклатуры).

Для облегченія экспорта лѣсныхъ грузовъ I и II категоріи, кромѣ швеллеровъ, шлиперовъ и шпалъ, установлены исключительные пониже-

[1]) Распредѣленіе всѣхъ лѣсныхъ грузовъ между тремя категоріями — см. Общій тарифъ на перевозку грузовъ по росс. желѣзн. дорогамъ. ч. II, отд. Б, стр. 62 и слѣд.

ные тарифы отъ всѣхъ станцій русскихъ жел. дорогъ до многихъ портовъ и нѣкоторыхъ пограничныхъ станцій. Провозная плата взимается по слѣдующимъ схемамъ:

При повагонныхъ перевозкахъ грузовъ I категоріи:

Отъ 1 до 45 в. по 1/36 к. съ п. и в.
» 46 » 165 » къ платѣ въ 1,25 к. съ п. прибавляется по 1/50 к.
» 166 » 280 » » » » 3,65 » » » » » 1/100 »
» 281 » 680 » » » » 4,80 » » » » » 1/200 »
Свыше 680 в. по 1/100 к. съ п. и в. за все разстояніе.

При повагонныхъ перевозкахъ грузовъ II категоріи:

Отъ 1 до 60 в. по 1/40 к. съ п. и в.
» 61 » 120 » къ платѣ въ 1,50 к. съ п. прибавляется по 1/60 к.
» 121 » 300 » » » » 2,50 » » » » » 1/100 »
» 301 » 560 » » » » 4,30 » » » » » 1/200 »
Свыше 560 в. по 1/100 к. съ п. и в. за все разстояніе.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ сопоставляются провозныя платы, получающіяся за различныя разстоянія по этимъ схемамъ, а также по внутреннимъ тарифамъ (въ коп. съ пуда):

Версты.	I категорія.		II категорія.	
	Внутр. сообщ.	Вывозн. сообщ.	Внутр. сообщ.	Вывозн. сообщ.
100	3,33	2,35	2,70	2,16
200	5,33	4,00	4,66	3,30
300	7,00	4,90	6,20	4,30
400	8,00	5,40	7,00	4,80
500	8,50	5,90	7,50	5,30
600	9,00	6,40	8,00	6,00
750	9,75	7,50	8,75	7,50
1.000	11,00	10,00	10,00	10,00
1.200	12,00	12,00	12,00	12,00

Свыше 1.200 в. провозныя платы за обѣ категоріи разсчитываются одинаково въ обоихъ сообщеніяхъ — вывозномъ и внутреннемъ — по 1/100 к. съ пуда на всѣхъ разстояніяхъ. Такимъ образомъ, пониженіе тарифа для вывозныхъ сообщеній предоставлено лишь на разстояніяхъ до 1.000 вер. и менѣе, причемъ оно не идетъ вообще далѣе 1/100 к.

Приведенныя пониженныя схемы примѣняются къ перевозкамъ лѣсныхъ грузовъ I и II категорій, за исключеніемъ шлиперовъ, швеллеровъ и шпалъ, отъ всѣхъ станцій сѣти также до станцій: Эйдкуненъ, Просткенъ, Иллово, Скальмержицы, Гербы-Прусскіе, Броды, Подволочискъ, Новоселицы Австрійскія и Унгени Румынскія, а равно за часть русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ прямомъ сообщеніи съ загра-

ничными станціями чрезъ перечисленные пункты западной сухопутной границы и черезъ станціи: Александрово, Сосновицы и Граница, со взиманіемъ въ подлежащихъ случаяхъ платъ за перевозки по пограничнымъ вѣтвямъ на общихъ основаніяхъ.

Этотъ же пониженный вывозной тарифъ примѣняется къ повагоннымъ перевозкамъ кругляковъ, чурокъ и другого круглаго необдѣланнаго лѣса также до русскихъ станцій: Домброва, Сосновицы, Стржемешицы, Граница и Зомбковица варшавско-вѣнской и Голоногъ, Домброва-Горная, Сосновицы, Стржемешицы и Граница привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ, а также до сосѣднихъ съ ними и расположенныхъ между ними полустанцій, въ случаяхъ адресованія сказаннаго груза копямъ при подъѣздныхъ путяхъ къ этимъ станціямъ и полустанціямъ. Распространеніе на перечисленныя внутреннія станціи пониженнаго вывозного тарифа вызвано необходимостью устранить аномалію, заключающуюся въ томъ, что въ противномъ случаѣ наши каменноугольныя копи вынуждены были бы оплачивать провозъ необходимыхъ для нихъ лѣсныхъ грузовъ дороже, чѣмъ сосѣднія германскія копи въ Силезіи, пользующіяся вывознымъ тарифомъ.

Отъ станцій Царицынъ, Ельшанка, Бекетовка и Сарепта установлены исключительныя ставки на перевозку одинаково обѣихъ категорій лѣсныхъ грузовъ до Новороссійска и Ейска въ размѣрѣ отъ 8,37 до 8,11 к. съ пуда за все разстояніе, тогда какъ по нормальнымъ тарифамъ за это разстояніе причитается 9,75 до 8,75 к. Отъ Царицына, Соляной-пристани, Волжской и Садовой юго-восточныхъ дорогъ до Ростова и Нахичевани платы разсчитываются по болѣе высокой ставкѣ, а именно по $^1/_{80}$ к., что даетъ плату отъ Царицына въ 6,35, противъ 8,45 и 7,45 к. по внутреннимъ тарифамъ.

Еще болѣе пониженные тарифы установлены на перевозку лѣсныхъ грузовъ между станціями Урочь [1])—Архангельскъ сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ, а именно: I категорія перевозится по $^1/_{45}$ к. до 20 вер. съ наращиваніемъ платы на дальнѣйшихъ разстояніяхъ по $^1/_{80}$ к., II и III категоріи, а также дрова—по $^1/_{65}$ к. до 30 в., а далѣе прибавляется по $^1/_{100}$ к. съ п. и в. Платы по этимъ схемамъ получаются слѣдующія (въ коп. съ пуда):

Версты.	I катег.	II катег.
100	1,44	1,16
200	2,69	2,16
300	3,94	3,16
400	5,19	4,16
500	6,44	5,16

[1]) Пристань на Волгѣ.

Провозныя платы отъ станцій Альмежъ, Опарино и Старовѣрческая пермской желѣзной дороги до Котласа и Вятки разсчитываются: за I категорію по 1/75 к., за II категорію—по 1/100 к. и за III категорію, а также за дрова—по 1/125 к.

Особый исключительный вывозной тарифъ установленъ на доски и дощечки ольховыя, осиновыя, березовыя, еловыя и сосновыя, склеенныя въ нѣсколько слоевъ (по плоскости) или въ нѣсколько рядовъ (по ребрамъ), въ томъ числѣ съ прибитыми по краямъ ихъ планками, упакованныя въ глухіе ящики. Перевозка этихъ предметовъ во внутреннихъ сообщеніяхъ разсчитывается по дифф. № 13, перевозка же ихъ до портовъ Балтійскаго, Бѣлаго, Чернаго и Азовскаго морей и до станцій западной сухопутной границы, для дальнѣйшаго вывоза заграницу, разсчитывается при условіи представленія доказательствъ послѣдовавшаго вывоза по дифф. № 30. Нижеслѣдующее сопоставленіе провозныхъ платъ по обоимъ дифференціаламъ показываетъ размѣръ пониженія, предоставленнаго экспорту (въ коп. съ пуда):

Версты.	Дифф. № 13.	Дифф. № 30.
100	5,56	4,17
200	11,11	7,50
300	15,66	10,00
400	20,20	12,50
500	21,74	15,00
750	25,31	17,50
1.000	28,88	20,00
1.250	32,46	22,50
1.500	35,85	25,00
2.000	42,10	30,77

Такимъ образомъ, пониженіе составляетъ примѣрно отъ 30 до 35% и свыше, что нельзя не признать уже весьма существенной поддержкой нашей древообрабатывающей промышленности въ сбытѣ ея продуктовъ на иностранныхъ рынкахъ.

Сахаръ. Для облегченія экспорта заграницу и въ Финляндію *сахара* установленъ цѣлый рядъ исключительныхъ пониженныхъ тарифовъ, примѣненіе которыхъ, впрочемъ, обусловлено предъявленіемъ таможенныхъ или акцизныхъ удостовѣреній и производится въ формѣ возврата экспортерамъ разницы между провозными платами по тарифамъ вывозныхъ и внутреннихъ сообщеній. Требованія о возвратѣ таковой разницы должны предъявляться экспортерами вмѣстѣ съ представленіемъ подлежащихъ документовъ не позднѣе одного года со дня прибытія груза въ пункты вывоза. Воз-

вратъ же разницы экспортерамъ желѣзными дорогами долженъ производиться не позднѣе трехъ мѣсяцевъ со дня предъявленія ими требованій и документовъ.

Прежде всего приведемъ тарифъ на повагонную перевозку сахара-рафинада и сахарнаго песка отъ всѣхъ станцій русскихъ желѣзныхъ дорогъ до С.-Петербурга, Ревеля, Риги, Либавы и Виндавы, а также до Вержболово, Граево, Млавы, Александрово для вывоза заграницу и въ Финляндію. Тарифъ этотъ выражается въ слѣдующей схемѣ:

отъ 1 до 72 вер. взимается по $^1/_{18}$ к. съ п. и в.
» 73 до 504 вер. къ платѣ за 72 в. въ 4 к. прибавляется по $^1/_{32}$ к. съ п. и в.
свыше 504 » » » » 504 » » 17,50 к. » » $^1/_{30}$ » » п. и в.

Размѣры провозныхъ платъ, причитающихся по этому тарифу, а также разницы ихъ съ внутренними тарифами можно видѣть изъ нижеслѣдующей таблицы (въ коп. съ пуда):

Версты.	Вывозное сообщеніе. Рафинадъ и песокъ.	Внутреннее сообщеніе. Рафинадъ.	Внутреннее сообщеніе. Песокъ.
100	4,88	9,00	6,00
200	8,00	16,02	11,39
300	11,13	20,52	16,30
400	14,25	25,02	21,21
500	17,38	29,52	26,11
750	20,58	40,39	38,39
1.000	23,70	49.39	
1.250	26,83	55,12	
1.500	29,95	60,52	

Изъ этой таблицы видно, что пониженіе тарифовъ для экспорта нашего сахара заграницу и въ Финляндію чрезъ балтійскіе порты и чрезъ пункты западной сухопутной границы предоставлено въ весьма значительномъ размѣрѣ, а именно около 50% для рафинада и отъ 30 до 50% для сахарнаго песка.

Этотъ же тарифъ примѣняется къ вывозу сахара: а) чрезъ Одессу до болгарскихъ и румынскихъ портовъ и пристаней р. Дуная и до сербскихъ пристаней р. Дуная и станцій сербскихъ желѣзныхъ дорогъ и б) чрезъ Одессу, Николаевъ и Новороссійскъ до иностранныхъ портовъ, состоящихъ въ прямомъ южно-заморскомъ сообщеніи, Чернаго, Мраморнаго, Средиземнаго и Краснаго морей, Персидскаго залива, Индійскаго океана, до азіатскихъ портовъ Тихаго океана и на Дальній Востокъ. Однако, при вывозѣ сахара чрезъ Одессу, Николаевъ и Новороссійскъ исключительный вывозной тарифъ примѣняется лишь въ томъ случаѣ, если вывозъ производится на контрактныхъ пароходахъ, плавающихъ подъ русскимъ флагомъ, между тѣмъ при

вывозѣ чрезъ балтійскіе порты этого ограничительнаго условія при мѣненія вывозного тарифа не поставлено, такъ что вывозъ изъ этихъ портовъ можетъ производиться и на случайныхъ иностранныхъ пароходахъ.

Менѣе значительное пониженіе предоставлено экспорту сахара, отправляемаго со станцій русскихъ жел. дорогъ сплошнымъ желѣзнодорожнымъ путемъ чрезъ Петровскъ и Баку. Платы за перевозку этого сахара взимаются: до 144 в. по $^1/_{18}$ к. съ п. и в., отъ 145 до 782 в. прибавляется по $^1/_{22}$ к., а свыше 782 в. прибавляется по $^1/_{100}$ к. Въ нижеслѣдующей таблицѣ сопоставляются провозныя платы по этой схемѣ съ платами по внутренней схемѣ на рафинадъ, такъ какъ именно этотъ сортъ сахара составляетъ главный предметъ экспорта чрезъ названные порты Каспійскаго моря (въ коп. съ пуда):

Версты.	Вывозн. тарифъ.	Внутренній тарифъ.
100	5,56	9,00
200	10,55	16,02
300	15,09	20,52
400	19,64	25,02
500	24,18	29,52
750	35,55	40,39
1.000	39,18	49,39
1.500	41,68	60,52
2.000	49,18	69,61
3.000	59,18	87,61

Кромѣ того установлены исключительныя пониженныя ставки для экспорта сахара, перевозимаго отъ Батума и Поти до Баку, Сабунчи, Сураханы, Карсъ, Уланхлу, Тахтахты и Джульфа, въ размѣрѣ 40,47 и 39,30 к. съ пуда за все разстояніе. Эти ставки, составляя сравнительно небольшое пониженіе противъ общаго тарифа нашей сѣти, а именно лишь около 3,50 к. на пудъ для отправокъ отъ Батума, представляются очень пониженными противъ мѣстнаго внутренняго тарифа закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ установленъ для перевозки сахара исключительный весьма повышенный тарифъ, по которому причитается за перевозку на разстояніи отъ Батума до Баку 94,28 к. съ пуда.

Наконецъ, для облегченія экспорта сахара-рафинада и сахарнаго песка во всѣхъ другихъ вывозныхъ сообщеніяхъ заграницу и Финляндію, кромѣ вышеприведенныхъ, провозныя платы разсчитываются по соотвѣтственнымъ внутреннимъ схемамъ, не увеличеннымъ на 8%, т. е. въ размѣрѣ менѣе вышеприведенныхъ внутреннихъ платъ примѣрно на 8,6%.

Спиртъ. Для облегченія вывоза *спирта* установленъ исключительный вывозной тарифъ въ собственномъ смыслѣ слова, т. е. такой тарифъ, который примѣняется лишь при условіи предъявленія таможенныхъ свидѣтельствъ о вывозѣ заграницу. Онъ примѣняется также и въ случаяхъ вывоза спирта на Дальній Востокъ. Тарифъ этотъ дѣйствуетъ отъ всѣхъ станцій сѣти до русскихъ портовъ Балтійскаго, Чернаго и Азовскаго морей и станцій западной и сухопутной границы для вывоза заграницу и только до Одессы и Николаева для дальнѣйшей отправки моремъ въ русскіе порты Дальняго Востока. Схема этого тарифа начинается съ $^1/_{25}$ к., которая взимается при перевозкѣ до 216 в., на дальнѣйшихъ разстояніяхъ наращиваніе производится по $^1/_{40}$ к. до 500 в., по $^1/_{100}$ к. до 826 в., а на разстояніяхъ свыше 826 в. плата разсчитывается по $^1/_{36}$ к. за все разстояніе. Въ нижеслѣдующей таблицѣ сопоставляются платы по этой схемѣ съ платами по внутреннему дифференціальному тарифу № 8 (въ коп. съ пуда):

Версты.	Дифф. № 8.	Вывозн. тарифъ.
100	6,67	4,17
200	13,37	8,33
300	20,00	11,00
400	25,00	13,50
500	28,75	16,00
750	36,25	18,50
1.000	40,41	22,87
1.250	44,57	27,87
1.500	48,73	32,87
2.000	57,05	41,24

Каменноугольные грузы. При первомъ же пересмотрѣ тарифовъ на *каменноугольные грузы* задачи покровительства и поддержки отечественной каменноугольной промышленности не только обратили на себя самое серьезное вниманіе тарифныхъ учрежденій, но даже получили главное руководящее значеніе при выработкѣ новыхъ тарифовъ для внутреннихъ сообщеній. Дѣло въ томъ, что тарифы на эти грузы, дѣйствовавшіе до 1890 года, оказывали явное поощреніе ввозу иностраннаго угля, который и занималъ господствующее положеніе не только въ Прибалтійскомъ краѣ, но даже и въ центральномъ промышленномъ раіонѣ; сбытъ же русскаго угля ограничивался по преимуществу лишь мѣстностями, ближайшими къ раіонамъ его добычи. Поэтому одною изъ главнѣйшихъ задачъ пересмотра тарифа 1890 г. было поставлено вытѣсненіе съ внутреннихъ рынковъ заграничнаго угля и развитіе сбыта русскаго угля на внутреннихъ рынкахъ, вообще, а въ особенности въ московскомъ раіонѣ, поста-

вленномъ въ отношеніи топлива въ наименѣе благопріятныя условія по сравненію съ другими производительными раіонами. Съ этою цѣлью тарифы отъ портовъ внутрь страны были существеннымъ образомъ повышены, а въ то же время значительно удешевлена стоимость доставки угля и кокса изъ донецкаго, уральскаго и подмосковнаго каменноугольныхъ бассейновъ въ московскій раіонъ и въ раіоны, расположенные за Москвою. Этимъ положенъ былъ извѣстный предѣлъ проникновенію заграничнаго угля на рынки главнѣйшаго внутренняго производительнаго раіона. Кромѣ того были установлены пониженные тарифы отъ станцій домбровскаго каменноугольнаго бассейна въ Сѣверо-Западный край, гдѣ этотъ уголь, благодаря сравнительной близости къ означенному краю, могъ болѣе всѣхъ другихъ отечественныхъ углей бороться съ конкурренціей заграничнаго угля. Затѣмъ очень скоро, уже въ 1891 г., были установлены исключительные пониженные тарифы на перевозку каменноугольныхъ грузовъ изъ донецкаго и домбровскаго раіоновъ до Одессы и Новороссійска съ цѣлью оказать содѣйствіе конкурренціи русскаго угля съ заграничнымъ въ раіонѣ русскихъ портовъ Чернаго моря.

Впослѣдствіи эти тарифы были объединены въ опредѣленныя схемы, причемъ, однако, въ самомъ строѣ схемъ были строго проведены указанные принципы покровительства отечественной каменноугольной промышленности. Тотъ же характеръ сохраняютъ и дѣйствующія нынѣ общія схемы на перевозку у насъ каменноугольныхъ грузовъ. Но, помимо такого покровительственнаго значенія и вліянія общихъ схемъ, съ тою же цѣлью установленъ цѣлый рядъ исключительныхъ пониженныхъ тарифовъ какъ въ спеціальныхъ вывозныхъ сообщеніяхъ, такъ и на доставку каменноугольныхъ грузовъ въ такіе внутренніе пункты и раіоны, въ которыхъ является особенно необходимымъ поддержать отечественную каменноугольную промышленность въ борьбѣ съ иностраннымъ углемъ и коксомъ, проникающимъ въ предѣлы Россіи, несмотря на существующія таможенныя пошлины.

Вывозной тарифъ въ собственномъ смыслѣ слова, т. е. подлежащій примѣненію при условіи представленія доказательствъ о дѣйствительно послѣдовавшемъ вывозѣ, установленъ на повагонную перевозку антрацита, каменноугольныхъ брикетовъ, чернаго и бураго каменнаго угля, въ томъ числѣ лигнита, каменноугольной мелочи и мусора, кокса и коксовой мелочи (кромѣ торфянаго) отъ станцій екатерининской, юго-восточныхъ и южныхъ желѣзныхъ дорогъ до станцій Маріуполь-портъ, Таганрогъ-портъ, Бердянскъ-портъ и Ростовъ на разстояніяхъ до 943 верстъ. Схема этого тарифа слѣдующая: отъ 1 до 56 в. взимается по $^1/_{65}$ к., отъ 57 до 120 в. прибавляется по $^1/_{100}$ к.,

отъ 121 до 245 в. по $^1/_{125}$ к., отъ 246 до 260 в. по $^1/_{150}$ к. и отъ 261 до 943 в. взимается за все разстояніе перевозки по $^1/_{100}$ к. Тарифъ этотъ примѣняется не только къ грузамъ, вывозимымъ заграницу, но также, во-1-хъ, погружаемымъ въ видѣ топлива на пароходы, идущіе изъ перечисленныхъ портовъ непосредственно заграницу, или же слѣдующимъ для дальнѣйшей перевозки моремъ въ Одессу для погрузки какъ топливо на пароходы, отправляющіеся изъ Одессы заграницу, а во-2-хъ, къ грузамъ, слѣдующимъ для дальнѣйшей перевозки большимъ каботажемъ въ русскіе порты Балтійскаго моря. Возвратъ грузохозяину тарифной разницы между провозными платами по дѣйствующимъ внутреннимъ тарифамъ и по вышеуказанному исключительному тарифу долженъ производиться дорогами не позже шести недѣль со дня предъявленія о томъ требованія (съ предъявленіемъ подлежащихъ документовъ), каковое требованіе должно быть, въ свою очередь, заявлено не позже 1 года послѣ прибытія груза въ одинъ изъ портовъ, указанныхъ въ тарифѣ.

Для перевозки вышеперечисленныхъ каменноугольныхъ грузовъ отъ станцій тѣхъ же екатерининской, юго-восточныхъ и южныхъ дорогъ до Маріуполя, Маріуполя-порта, Таганрога, Таганрога-порта, Бердянска и Бердянска-порта для мѣстнаго потребленія или для развозки ихъ малымъ каботажемъ по черноморско-азовскому побережью также установленъ исключительный пониженный тарифъ, но дающій провозныя платы нѣсколько выше, чѣмъ вывозной тарифъ, особенно на коротких разстояніяхъ. Схема этого тарифа слѣдующая: отъ 1 до 117 в. взимается по $^1/_{45}$ к., отъ 118 до 403 в. прибавляется по $^1/_{200}$ к., а отъ 403 до 943 в. плата разсчитывается по $^1/_{100}$ к. за все разстояніе.

Аналогичное значеніе, т. е. облегченіе донецкому углю конкурренціи съ иностраннымъ углемъ въ портахъ и при портовыхъ раіонахъ, имѣетъ исключительный тарифъ на перевозку тѣхъ же каменноугольныхъ грузовъ отъ станцій тѣхъ же трехъ дорогъ до нѣкоторыхъ станцій въ сѣверо-западной части Россіи: Либава, Виндава, участокъ С.-Петербургъ—Тосно, С.-Петербургъ—Гатчина, Рига, Ревель—Балтійскій портъ и проч. При перевозкѣ угольныхъ грузовъ во всѣхъ указанныхъ сообщеніяхъ провозныя платы разсчитываются по самому низкому изъ имѣющихся у насъ тарифныхъ классовъ, именно по спеціальному классу *А*, т. е. по $^1/_{125}$ к. на всѣхъ разстояніяхъ.

Но изъ всѣхъ тарифовъ этой категоріи самая низкая ставка, именно въ $^1/_{140}$ к. съ п. и в., предоставлена перевозкѣ *кокса* отъ станцій екатерининской, юго-восточныхъ и южныхъ жел. дор. до станцій варшавско-вѣнской и лодзинской жел. дор., ивангородо—

домбровской линіи привислинскихъ ж. д. и до всѣхъ варшавскихъ станцій этихъ дорогъ.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ сопоставляются провозныя платы (въ коп. съ пуда): по всѣмъ вышеприведеннымъ исключительнымъ тарифамъ и по дифференціалу Ж, являющемуся на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ общимъ тарифомъ на перевозку каменноугольныхъ грузовъ:

Версты.	Дифф. Ж.	До азовскихъ портовъ:		До балтійскихъ портовъ и ближайшихъ къ нимъ станцій.	Коксъ въ Привислинскій край.
		вывозной.	Iосо.		
100	2,19	1,30	2,22	—	—
200	3,95	2,16	3,02	—	—
300	5,20	3,00	3,52	—	—
400	6,43	4,00	4,02	—	—
500	7,65	5,00	5,00	—	—
750	8,74	7,50	7,50	6,00	5,35
1.000	9,62	10,00	10,00	8,00	7,14
1.250	10,45	—	—	10,00	8,94
1.500	12,50	—		12,00	10,70
2.000	16.67	—	—	16,00	14,28

Соль. Для поощренія вывоза *соли* установленъ общій вывозной тарифъ, по которому при повагонныхъ перевозкахъ до станцій западной сухопутной границы и до русскихъ портовъ Балтійскаго, Чернаго и Азовскаго морей, а также до станцій и русскихъ портовъ по азіатской границѣ платы разсчитываются по общимъ тарифамъ для внутреннихъ перевозокъ со скидкою въ размѣрѣ 10%, однако, лишь при условіи представленія таможенныхъ удостовѣреній о послѣдовавшемъ вывозѣ груза заграницу.

Кромѣ того установлены исключительные пониженные тарифы на вывозъ соли чрезъ Маріуполь-портъ при условіи дальнѣйшаго вывоза моремъ заграницу и представленія таможенныхъ удостовѣреній объ этомъ. Тарифы составлены по ставкѣ въ $^1/_{75}$ к., что даетъ въ итогѣ платы отъ 3,19 до 3,55 к. съ пуда вмѣсто ставки по общему тарифу, напр., отъ станціи Бахмутъ примѣрно 8 к.

Наконецъ, при повагонныхъ перевозкахъ соли каменной и поваренной до русскихъ портовъ Чернаго и Азовскаго морей для дальнѣйшей отправки моремъ въ русскіе порты Дальняго Востока, при условіи предъявленія таможенныхъ свидѣтельствъ о вывозѣ груза, провозныя платы разсчитываются по $^1/_{100}$ к. съ п. и в. за то протяженіе перевозки, на которомъ примѣняется общій тарифъ, но не менѣе, чѣмъ въ размѣрѣ 1 к. съ пуда за означенное протяженіе перевозки. Предоставляемое этимъ тарифомъ пониженіе весьма значительно, напр., на разстояніи въ 400 в. оно равняется 7 к. (4 к.

противъ общаго тарифа въ 11 к.). Въ прямомъ русско-китайскомъ заморскомъ вывозномъ сообщеніи до станцій уссурійской жел. дороги этотъ же тарифъ (т. е. $^1/_{100}$ к.) примѣняется къ разсчету платъ за общее сплошное протяженіе перевозки, но съ тѣмъ, чтобы доля дорогъ какъ русскихъ, такъ и уссурійской, была не менѣе 1 к. съ пуда. Въ прямомъ сухопутномъ русско-китайскомъ вывозномъ сообщеніи платы разсчитываются по дифф. № 33 за общее протяженіе перевозки по дорогамъ русскимъ и восточно-китайской.

Руды. Пониженный вывозной тарифъ установленъ на перевозку многихъ *рудъ*. Во внутреннихъ сообщеніяхъ эти руды перевозятся по дифф. № 43, при перевозкѣ же ихъ отъ всѣхъ станцій сѣти до русскихъ портовъ Чернаго и Азовскаго морей для дальнѣйшаго вывоза заграницу, при условіи представленія доказательствъ вывоза, платы разсчитываются по дифф. Е. Провозныя платы по этимъ дифференціаламъ получаются слѣдующія (въ коп. съ пуда):

Версты.	Дифф. 43.	Дифф. Е.	Версты.	Дифф. 43.	Дифф. Е.
100	1,33	1,31	750	7,04	6,83
200	2,64	2,43	1.000	9,04	8,83
300	3,44	3,23	1.250	10,71	10,50
400	4,24	4,03	1.500	12,37	12,16
500	5,04	4,83	2.000	16,39	16,00

Шлаки желѣзные. При перевозкѣ *шлаковъ* желѣзныхъ и окалины желѣзной и стальной, а равно огарковъ (остатковъ) желѣзныхъ колчедановъ (пиритовъ) отъ выдѣлки сѣрной кислоты (выгарки колчеданные. руда желѣзная) отъ всѣхъ станцій сѣти до русскихъ портовъ Чернаго и Азовскаго морей для дальнѣйшаго вывоза заграницу платы разсчитываются, по представленіи доказательствъ вывоза, по вышеприведенному дифф. Е.

Мѣдь и мѣдныя издѣлія. *Мѣдь* красная и желтая не въ дѣлѣ, въ кругахъ, штыкахъ (плиткахъ), листахъ (не продыравленныхъ), пруткахъ, сверткахъ, слиткахъ, свинкахъ и т. п. перевозится отъ всѣхъ станцій сѣти до ст. Унгени югозападныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ случаѣ дальнѣйшаго вывоза заграницу и по представленіи доказательствъ вывоза, по дифф. № 15. Внутренній тарифъ — дифф. № 7. Перевозка мѣдныхъ издѣлій до той же станціи и на тѣхъ же условіяхъ оплачивается по дифф. № 9.

Платы по указаннымъ дифференціаламъ получаются слѣдующія (въ коп. съ пуда):

Версты.	Дифф. № 15.	Дифф. № 7.	Дифф. № 9.
700	22,53	39,05	31,95
800	23,95	42,62	34,08
900	25,38	46,19	36,21
1.000	26,81	49,76	38,34
1.250	30,38	58,69	43,66
1.500	33,95	62,48	48,98
1.750	37,53	66,05	55,33
2.000	41,22	69,62	61,58

Желѣзо, жесть, сталь и чугунъ не въ дѣлѣ, желѣзныя, жестяныя, стальныя и чугунныя издѣлія.

Всѣ вывозные тарифы, установленные на перевозку *желѣза*, *жести*, *стали* и *чугуна* и *издѣлій изъ нихъ*, примѣняются лишь при условіи представленія установленныхъ доказательствъ послѣдовавшаго вывоза ихъ заграницу, а нѣкоторыхъ предметовъ также и въ Финляндію.

Эти товары могутъ быть раздѣлены на три категоріи [1]). I категорія перевозится во внутреннихъ сообщеніяхъ по дифф. В. При повагонныхъ же перевозкахъ перечисленныхъ въ тарифѣ предметовъ для вывоза заграницу и въ Финляндію отъ всѣхъ станцій сѣти русскихъ жел. дорогъ до станцій западной сухопутной границы и до русскихъ портовъ Балтійскаго, Чернаго и Азовскаго морей платы разсчитываются по тому же дифф. В со скидкою 50%, но не менѣе чѣмъ по 1/100 к. съ п. и в. Чтобы дать наглядное представленіе о размѣрѣ уступки, приводимъ платы внутренняго и вывозного тарифовъ (въ коп. съ пуда):

Версты.	Дифф. В.	Вывозн. тарифъ.	Версты.	Дифф. В.	Вывозн. тарифъ.
100	6,67	3,34	750	34,50	17,25
200	13,11	6,56	1.000	39,25	19,63
300	18,67	9,34	1.500	44,25	22,13
400	24,22	12,11	2.000	49,25	20,00
500	28,25	14,13	3.000	58,82	30,00

II категорія таксируется во внутреннихъ сообщеніяхъ по дифф. Г. При повагонныхъ же перевозкахъ отнесенныхъ къ этому тарифу предметовъ для вывоза заграницу отъ всѣхъ станцій русской сѣти до станцій западной сухопутной границы и до русскихъ портовъ Балтійскаго, Чернаго и Азовскаго морей платы разсчитываются: на разстояніяхъ до 1.000 в. по дифф. Г-bis со скидкою 50%, на разстояніяхъ же свыше 1.000 в.—по 1/100 к.

---

[1]) См. Общій тар. на перевозку грузовъ по росс. ж. д. № 7706, ч. II, отд. Б, стр. 77 и слѣд.

Версты.	Дифф. Г. коп. съ пуда.	Вывозн. тарифъ. коп. съ пуда.	Версты.	Дифф. Г. коп. съ пуда.	Вывозн. тарифъ. коп. съ пуда.
100	4,17	2,09	750	17,45	8,76
200	8,07	4,04	1.000	20,81	10,40
300	9,95	4,97	1.250	23,37	12,50
400	11,62	5,81	1.500	25,03	15,00
500	13,28	6,76	2.000	28,37	20,00

Наконецъ, для нѣкоторыхъ предметовъ, составляющихъ III категорію, при повагонной ихъ перевозкѣ установленъ особый вывозной тарифъ до станцій западной сухопутной границы и до русскихъ портовъ Балтійскаго и Азовскаго морей. По вывозному тарифу на эти предметы платы разсчитываются: на разстояніяхъ до 415 в. по дифф. Е, на разстояніяхъ же дальнѣйшихъ по $^1/_{100}$ к. Во внутреннихъ сообщеніяхъ тѣ же предметы перевозятся по дифф. Д.

Версты.	Вывозн. тарифъ. коп. съ пуда.	Дифф. Д. коп. съ пуда.	Версты.	Вывозн. тарифъ. коп. съ пуда.	Дифф. Д. коп. съ пуда.
100	1,31	1,92	750	7,50	11,37
200	2,43	3,58	1.000	10,00	13,36
300	3,23	5,25	1.250	12,50	15,03
400	4,03	6,70	1.500	15,00	16,70
500	5,00	8,03	2.000	20,00	20,03

Въ тѣхъ же вывозныхъ сообщеніяхъ трубы и ихъ части, желѣзныя, стальныя и чугунныя, въ томъ числѣ чугунныя эмалированныя, трубы и ихъ части желѣзныя и стальныя, оцинкованныя и желѣзныя и стальныя съ мѣдными наконечниками, а также развѣтвленія трубъ, трубы дугообразныя и флянцы глухіе таксируются при вывозѣ ихъ заграницу по дифф. № 30 со скидкою 50%, но не менѣе чѣмъ по $^1/_{100}$ к. съ п. и в. Пониженіе, составляющее на разстояніяхъ до 1.000 в. 50%, постепенно достигаетъ 10 к. съ пуда на разстояніяхъ отъ 1.000 до 2.000 в., а затѣмъ снова повышается и достигаетъ 16 к. на 3.000 верстахъ.

Наконецъ, нѣкоторымъ предметамъ предоставлено пониженіе въ 50% противъ внутреннихъ тарифовъ.

Машины и ихъ части.

Несомнѣнно, имѣетъ покровительственное значеніе и исключительный тарифъ, установленный на перевозку *нѣкоторыхъ машинъ и ихъ частей* отъ Москвы до С.-Петербурга, хотя онъ и примѣняется къ перевозкамъ до С.-Петербурга и не обусловленъ вывозомъ заграницу. Тарифъ этотъ предоставляетъ пониженіе въ 7 к. съ пуда (22,57 к. вмѣсто 29,46 к. по общему тарифу).

Болѣе значительнымъ пониженіемъ, однако, при условіи предъявленія доказательствъ дѣйствительнаго вывоза заграницу, пользуются

тормозные приборы и ихъ части, а также топки машинныя (паровозныя) мѣдныя, части топочныя мѣдныя и топочные листы мѣдные для паровозовъ.

Версты.	Внутр. тарифъ. Дифф. № 9.	Вывозной тарифъ. Дифф. № 15.	Вывозной тарифъ. Дифф. № 30.
	Коп. съ пуда.		
600	28,90	21,10	16,00
700	31,95	22,53	17,00
800	34,08	23,95	18,00
900	36,21	25,38	19,00
1.000	38,34	26,81	20,00
1.250	43,66	30,38	22,50
1.500	48,98	33,95	25,00

Подвижной составъ желѣзныхъ дорогъ.

Вагоны, *полувагоны* и *паровозы*, перевозимые не на своихъ осяхъ, таксируются при перевозкѣ ихъ до станцій западной сухопутной границы и до русскихъ портовъ Балтійскаго, Чернаго и Азовскаго морей для дальнѣйшаго вывоза заграницу по 5 к. съ занятой платформы и версты вмѣсто 6 к., которыя взимаются за перевозки названныхъ предметовъ во внутреннихъ сообщеніяхъ.

Москательный и аптекарскій товары, краски, красильныя вещества и химическіе составы.

На разные предметы и этой группы установленъ цѣлый рядъ пониженныхъ, иногда весьма значительно, какъ покровительственныхъ, такъ и чисто вывозныхъ тарифовъ.

Русскія минеральныя воды.

Для облегченія вывоза заграницу *русскихъ минеральныхъ водъ* установлены исключительные пониженные тарифы по дифф. № 34 на перевозку до станцій западной сухопутной границы, русскихъ портовъ Балтійскаго моря и до Одессы слѣдующихъ минеральныхъ водъ: боржомъ—отъ ст. Боржомъ, закавказскихъ жел. дорогъ, натуральныхъ водъ различныхъ источниковъ кавказскихъ минераловодныхъ группъ (нарзанъ, ессентуки и проч.) отъ станцій минераловодской вѣтви владикавказской жел. дороги при условіи повагонной отправки, семигорской минеральной воды отъ станціи Тоннельная владикавказской жел. дороги и спиридоновской минеральной воды отъ станцій Пермь пермской жел. дороги и Казань московско-казанской жел. дороги. Означенные тарифы примѣняются при условіи предъявленія таможенныхъ свидѣтельствъ о вывозѣ груза заграницу. Кромѣ того къ отправкамъ до Одессы тѣ же тарифы примѣняются и въ случаяхъ вывоза перечисленныхъ минеральныхъ водъ въ русскіе порты Дальняго Востока на пароходахъ, плавающихъ подъ русскимъ флагомъ. Размѣръ предоставленнаго пониженія весьма значителенъ, такъ

какъ во внутреннихъ сообщеніяхъ перевозка натуральныхъ минеральныхъ водъ производится по IV классу. Въ нижеслѣдующей таблицѣ сопоставлены платы по этому классу съ платами по дифференціалу № 34 (въ коп. съ пуда).

Версты.	Классъ IV.	Дифф. № 34.	Версты.	Классъ IV.	Дифф. № 34.
250	13,38	6,67	1.500	65,02	22,39
500	24,55	12,17	2.000	82,19	26,67
750	35,42	14.89	2.500	96,48	33,33
1.000	45,79	17,39	3.000	109,05	40,00

Вина виноградныя русскія.

Русскія виноградныя вина (бессарабскія, бухарскія, донскія, закаспійскія, кавказскія, кахетинскія, кизлярскія, крымскія, туркестанскія и т. под.) перевозятся во внутреннихъ сообщеніяхъ вообще по I классу. Однако, съ мѣстъ своего производства, т. е. со станцій и участковъ желѣзныхъ дорогъ, расположенныхъ въ Бессарабіи, Крыму, Донской области, Туркестанскомъ краѣ и близъ лежащихъ, они перевозятся по значительно болѣе низкимъ тарифамъ, а именно: при отправкахъ въ бутылкахъ, упакованныхъ въ ящикахъ, по дифф. № 16, а при отправкахъ во всякой другой укупоркѣ—по болѣе высокому дифференціалу № 6-bis. Уже установленіе этого исключительнаго очень пониженнаго тарифа отъ тѣхъ станцій, съ которыхъ можетъ отправляться только русское вино, несомнѣнно, имѣетъ весьма важное покровительственное значеніе для отечественнаго винодѣлія. Кромѣ того, имѣется въ нашихъ тарифахъ и спеціальное поощреніе вывоза. Пониженный тарифъ для экспорта заграницу и въ порты Дальняго Востока установленъ только на перевозку русскихъ винъ въ бочкахъ и боченкахъ съ мѣстъ ихъ производства до русскихъ портовъ Балтійскаго, Чернаго и Азовскаго морей и до станцій западной сухопутной границы, притомъ въ размѣрѣ того же дифференціала № 16, который примѣняется къ перевозкѣ винъ въ бутылкахъ во внутреннихъ сообщеніяхъ.

Версты.	№ 6-bis. Коп. съ пуда.	Дифф. № 16.	Версты.	№ 6-bis. Коп. съ пуда.	Дифф. № 16.
100	8,33	5,56	1.000	29,81	23,50
200	16,67	11,11	1.250	32,93	27,87
300	19,93	13,62	1.500	36,06	32,87
400	21,93	15,62	2.000	42,31	41,22
500	23,56	17,25	2.500	49,16	49.16
750	26,68	20,37	3.000	58,82	58,82

Вывозной тарифъ примѣняется лишь при условіи представленія установленныхъ доказательствъ дѣйствительнаго вывоза груза заграницу или на Дальній Востокъ.

Макароны. За повагонную перевозку *макаронъ* для вывоза заграницу, въ Финляндію и порты Дальняго Востока платы разсчитываются, при условіи предъявленія таможенныхъ свидѣтельствъ о вывозѣ, по дифф. № 32 вмѣсто дифф. № 26; о размѣрахъ предоставленнаго пониженія можно судить по слѣдующимъ даннымъ о платахъ по этимъ дифференціаламъ (въ коп. съ пуда):

Версты.	Дифф. № 26.	Дифф. № 32.	Версты.	Дифф. № 26.	Дифф. № 32.
300	11,90	8,00	1.500	30,25	20,00
500	18,80	10,33	2.000	36,79	26,67
1.000	25,25	13,67			

Азбестъ. На перевозку *азбеста*, азбестовой массы (пушонки), а также волокна и войлока азбестовыхъ до портовъ Балтійскаго. Бѣлаго, Чернаго и Азовскаго морей и до пограничныхъ станцій установленъ весьма пониженный исключительный тарифъ, именно по 1/100 к. съ пуда и версты, отъ станцій пермской (за исключеніемъ участка Пермь—Котласъ), сибирской и забайкальской жел. дорогъ, а также отъ ст. Міассъ и Вязовая самаро-златоустовской жел. дороги и Оренбургъ-ташкентской жел. дороги. Общій тарифъ на перевозку названныхъ предметовъ во внутреннихъ сообщеніяхъ составляетъ IV кл. Такимъ образомъ, пониженіе тарифа для вывоза весьма значительно. Платы по IV кл. равняются за 1.000 верстъ 45,79 к., за 1.500 в. 65,02 к., за 2.000 в. 82,19 к., за 3.000 в. 109,05 к., за 4.000 в. 129,05 к., за 5.000 в. 149,05 к., тогда какъ по 1/100 к. тѣ же платы будутъ соотвѣтственно: 10, 15, 20, 30, 40 и 50 к. съ пуда.

Мануфактура, а также нитки и пряжа льняныя и пеньковыя. Для поощренія вывоза заграницу *тканей льняныхъ и пеньковыхъ* установленъ исключительный пониженный тарифъ по дифф. № 9 отъ всѣхъ станцій сѣти до русскихъ портовъ Балтійскаго, Бѣлаго, Чернаго, Азовскаго и Каспійскаго морей и станцій западной сухопутной границы. Тарифъ этотъ примѣняется при условіи предъявленія таможенныхъ свидѣтельствъ о вывозѣ груза заграницу, а въ подлежащихъ случаяхъ (при вывозѣ моремъ), кромѣ того, и пароходныхъ коносаментовъ. Во внутреннихъ сообщеніяхъ за перевозку тѣхъ же тканей безъ упаковки или во всякой упаковкѣ, кромѣ ящиковъ, коробовъ, сундуковъ и корзинъ, платы взимаются: по II кл. за ткани бѣленыя, полубѣленыя и крашеныя и по IV кл. за ткани суровыя (небѣленыя и некрашеныя). За перевозку тѣхъ же тканей въ ящикахъ, коробахъ, сундукахъ и корзинахъ платы взимаются по классу I-Б. Тотъ же дифф. № 9 примѣняется въ указанныхъ вывозныхъ сообщеніяхъ и на тѣхъ же условіяхъ также къ *ниткамъ и пряжѣ*

льняными и пеньковыми, изъ коихъ во внутреннихъ сообщеніяхъ нитки перевозятся по дифф. № 4, а пряжа—по IV классу. Размѣры пониженія тарифа для вывоза можно видѣть изъ нижеслѣдующаго сопоставленія платъ по классамъ I-Б. II и IV и по дифференціаламъ № 9 и № 4 (въ коп. съ пуда):

Версты.	Кл. I-Б.	Кл. II.	Кл. IV.	Дифф. № 9.	Дифф. № 4.
100	12,50	8,33	5,56	5,56	8,33
200	25.00	16,67	11,11	11,11	16,67
300	37,50	25,00	15,66	15,66	23,66
400	50,00	33,33	20,20	20,20	30,33
500	58,33	40,00	24,50	24,50	37,00
750	79,17	56,66	35.42	33.02	53,66
1.000	98,34	72,22	45,79	38,34	63,33
1.250	115,00	86,10	55,40	43,66	71,66
1.500	131,67	99,99	65.02	48,98	80.00
2.000	160.56	124.99	82,19	61,58	98,58

Кромѣ того тотъ же дифф. № 9 примѣняется къ перевозкѣ всѣхъ предметовъ группы 57 номенклатуры общаго тарифа (мануфактурный товаръ и ткацкія издѣлія) до станціи Унгени юго-западныхъ жел. дорогъ для дальнѣйшаго вывоза заграницу, однако, также лишь при условіи надлежащихъ доказательствъ дѣйствительнаго вывоза груза.

Спички. Перевозка *спичекъ зажигательныхъ* восковыхъ, деревянныхъ, трутныхъ и вообще всякихъ, въ томъ числѣ шведскихъ, до русскихъ портовъ Балтійскаго, Бѣлаго, Чернаго, Азовскаго и Каспійскаго морей и до станцій сухопутной границы для дальнѣйшаго вывоза заграницу производится, при условіи представленія надлежащихъ доказательствъ послѣдовавшаго вывоза груза, по дифф. № 12 вмѣсто дифф. № 8. Разницу платъ по этимъ дифференціаламъ можно видѣть изъ нижеслѣдующей таблицы (въ коп. съ пуда):

Версты.	Дифф. № 8.	Дифф. № 12.	Версты.	Дифф. № 8.	Дифф. № 12.
100	6.67	5,56	1.000	45,80	34,16
250	16,11	13,38	1.500	56,88	42,50
500	29,70	24,55	2.000	65,22	50,83
750	39,55	30,00			

Прямыя заграничныя сообщенія русскихъ ж. дор. Изложенные исключительные вывозные тарифы примѣняются не только къ перевозкѣ грузовъ по накладнымъ внутреннихъ сообщеній, но также и къ перевозкамъ въ прямыхъ международныхъ сообщеніяхъ, какъ сухопутныхъ (русско-китайскомъ и амурско-уссурійскомъ, уссурійско-китайскомъ, русско-германско-нидерландскомъ, русско-бельгійско-фран-

пузскомъ, русско-австро-венгерскомъ и румынско-галиційско-данцигскомъ), такъ и заморскихъ (русско-шведскомъ, сѣверномъ и южномъ). Изъ числа послѣднихъ надлежитъ особо отмѣтить южно-заморское сообщеніе, въ которомъ предоставлены, кромѣ вышеперечисленныхъ исключительныхъ вывозныхъ тарифовъ, еще спеціальныя пониженія на нѣкоторые грузы, не примѣняющіяся въ другихъ международныхъ сообщеніяхъ, напр., на мануфактуру, пониженія на которую достигаютъ отъ 45 до 118 к. на пудъ противъ внутреннихъ тарифовъ. Тарифъ этого сообщенія примѣняется къ перевозкамъ грузовъ малой скорости отъ всѣхъ станцій русской сѣти, включая городскія станціи и транспортныя конторы, чрезъ Одессу, Николаевъ и Новороссійскъ до болгарскихъ, румынскихъ и сербскихъ пристаней р. Дуная и до станцій сербскихъ желѣзныхъ дорогъ: Бѣлградъ, Крагуевацъ, Нишъ и Парачинъ, до многихъ иностранныхъ портовъ Чернаго, Мраморнаго, Средиземнаго и Краснаго морей, Индійскаго океана, до русскихъ портовъ Дальняго Востока: Николаевскъ на Амурѣ и Постъ Александровскъ, а также до нѣкоторыхъ портовъ Персидскаго залива. Кромѣ того, пониженныя ставки тарифа южно-заморскаго сообщенія примѣняются къ перевозкамъ поименованныхъ въ немъ грузовъ (малой скорости), въ томъ числѣ сахара, ломанымъ чрезъ Одессу, Николаевъ и Новороссійскъ сообщеніемъ, путемъ возврата разницы между внутреннимъ и вывознымъ тарифами по предъявленіи русской портовой дорогѣ не позже одного года по прибытіи груза въ русскій перевалочный портъ особой вѣдомости (съ наложеніемъ таможеннаго штемпеля), удостовѣряющей фактъ вывоза въ одинъ изъ портовъ, включенныхъ въ названное прямое сообщеніе, и на пароходѣ одного изъ участвующихъ въ семъ сообщеніи пароходствъ. Въ этой вѣдомости должны быть показаны: 1) нумера накладныхъ, по которымъ грузъ прибылъ въ портъ, 2) наименованіе и вѣсъ вывозимаго груза, 3) названіе парохода, на которомъ грузъ вывезенъ заграницу, и 4) фирма пароходства, которому принадлежитъ этотъ пароходъ. Въ отношеніи акцизныхъ грузовъ требуется, кромѣ того, предъявленіе свидѣтельствъ подлежащей таможни или соотвѣтствующаго съ ея стороны указанія въ перевозочныхъ документахъ или же въ вышесказанныхъ вѣдомостяхъ о томъ, что грузъ вывезенъ съ освобожденіемъ отъ акциза. Къ участію въ южно-заморскомъ сообщеніи допущены: Русское дунайское пароходство, Сѣверное пароходное общество, Сербское пароходство, Русское общество пароходства и торговли, Добровольный флотъ и Русское восточно-азіатское пароходство.

ГЛАВА IV.

Заключительныя соображенія о роли жел.-дор. тарифовъ въ общей системѣ покровительства національной промышленности.

Приведенный обзоръ германскихъ и русскихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, имѣющихъ покровительственное значеніе, хотя далеко не отличается исчерпывающею полнотою, тѣмъ не менѣе позволяетъ сдѣлать нѣкоторыя общія сравнительныя заключенія относительно экспортной тарифной политики Германіи и Россіи.

Прежде всего нельзя не отмѣтить, что на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ имѣется весьма много исключительныхъ пониженныхъ, какъ ввозныхъ, такъ и вывозныхъ, тарифовъ, имѣющихъ цѣлью поддержать германскіе желѣзнодорожные и водные пути сообщенія и приморскіе порты въ конкурренціи съ иностранными путями сообщенія и портами. У насъ такихъ тарифовъ почти нѣтъ [1]), и даже, напротивъ того, въ интересахъ сельскохозяйственной, и въ частности—льноводной и лѣсной промышленности, нами допущены пониженные тарифы до Кенигсберга и Данцига, которые отвлекаютъ грузы отъ нашихъ балтійскихъ портовъ и ведущихъ къ нимъ желѣзныхъ дорогъ. Это различіе между обѣими странами объясняется, по нашему мнѣнію, главнымъ образомъ, существенной разницей въ географическихъ условіяхъ, вслѣдствіе которыхъ у насъ гораздо меньше надобности и поводовъ, чѣмъ въ Германіи, устанавливать спеціальные желѣзнодорожные тарифы сказанной категоріи. Тѣмъ не менѣе можно думать,

---

[1]) Собственно тарифовъ этого рода у насъ только два: румынско-галиційско-данцигское сообщеніе и тарифъ на перевозку лѣсныхъ грузовъ I категоріи отъ ст. Унгени и Новоселицы—transit до ст. Одесса-Портъ для дальнѣйшаго вывоза въ русскіе и иностранные порты. Кромѣ того, имѣются еще нѣкоторыя отдѣльныя пониженныя ставки, установленныя съ указанной въ текстѣ цѣлью. Съ отвлеченіемъ нашихъ продуктовъ на австрійскія и нѣмецкія дороги, напр., при слѣдованіи изъ Юго-Западнаго въ Привислинскій край и изъ этого послѣдняго въ Прибалтійскій, мы вынуждены бороться таможенными мѣрами.

что и наша тарифная система могла бы получить нѣсколько болѣе широкое развитіе въ смыслѣ покровительства и охраны нашихъ путей сообщенія и приморскихъ портовъ противъ иностранной конкурренціи, въ цѣляхъ ослабленія нашей экономической зависимости отъ Германіи.

Что касается прямого содѣйствія отечественной промышленности по сбыту ея продуктовъ на иностранныхъ рынкахъ, то обѣ страны развиваютъ въ этомъ направленіи весьма энергичную и широкую дѣятельность путемъ разнаго рода тарифныхъ мѣропріятій. Различіе между обѣими странами заключается, повидимому, въ томъ, что Германія пользуется при этомъ преимущественно спеціальными тарифами, индивидуализируя свою тарифную помощь по отдѣльнымъ раіонамъ производства, портамъ и границамъ, Россія же, хотя и имѣетъ немало спеціальныхъ въ этомъ же смыслѣ тарифовъ, но, главнымъ образомъ, дѣйствуетъ, напротивъ того, общими тарифными схемами и формулами, ставя такимъ образомъ всѣ мѣстности, границы и порты въ равныя тарифныя условія. Другое различіе заключается въ томъ, что Германія идетъ на пути тарифной помощи своему экспорту, повидимому, болѣе рѣшительно, чѣмъ это дѣлается у насъ. Удерживая для многихъ товаровъ свои общіе внутренніе тарифы на болѣе высокомъ уровнѣ, чѣмъ наши, Германія зато предоставляетъ экспорту болѣе значительныя уступки съ этихъ тарифовъ, чѣмъ предоставляемъ мы со своихъ внутреннихъ тарифовъ.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ, въ видѣ небольшого примѣра, сопоставляются пониженія провозныхъ платъ, предоставленныя по экспортнымъ тарифамъ противъ внутреннихъ у насъ и въ Германіи для главнѣйшихъ грузовъ (въ коп. съ пуда):

	В	Е	Р	С	Т	Ы:
	300	400	500	750	1000	1500
Мука.						
Россія	2,10	2,70	5,35	4,62	5,69	7,06
Германія.	5,09	6,94	6,92	6,86	6,80	—
Сахаръ.						
Россія (раф.).	9,39	10,77	12,14	19,81	25,69	30,57
» (песокъ)	5,17	6,96	8,73	17,81		
Германія	9,24	12,27	15,39	23,01	30,70	—
Спиртъ.						
Россія	9,00	11,50	12,75	17,75	17,54	15,86
Германія (въ Сербію, Болгарію и Турцію).	9,24	12,27	15,39	23,01	30,70	—
» (въ Швейцарію, Францію и Италію). . . .	10,18	13,36	16,59	24,60	32,71	—

	B	E	P	C	T	Ы:
	300	400	500	750	1000	1500
Каменн. уголь.						
Россія	2,20	2,43	2,65	—	—	—
Германія	2,39	2,75	2,89	—	—	—
Желѣзо, сталь (жел. и стальн. товары).						
I категорія.						
Россія	5,34	12,11	14,12	17,25	19,62	22,12
Германія	5,57	7,13	9,29	13,91	18,58	—
II категорія.						
Россія	4,98	5,81	6,66	8,76	10,10	10,03
Германія	5,53	7,83	9,73	14,13	18,93	—

Мы не приводимъ разницъ экспортныхъ и внутреннихъ тарифовъ по другимъ грузамъ, чтобы не загромождать настоящую работу чрезмѣрнымъ изобиліемъ цифръ; но изъ сопоставленія имѣющихся въ предыдущихъ главахъ данныхъ каждый можетъ убѣдиться, что и по большинству другихъ грузовъ Германія идетъ далѣе насъ въ дѣлѣ развитія своего экспорта путемъ тарифныхъ мѣропріятій. Констатируя этотъ фактъ, считаемъ, однако, долгомъ оговориться, что приведенныя данныя отнюдь не могутъ служить ни объясненіемъ того, что по нѣкоторымъ статьямъ товаровъ размѣры германскаго экспорта значительно выше нашего, ни основаніемъ для заключенія о необходимости и раціональности дальнѣйшаго пониженія нашихъ вывозныхъ тарифовъ. Экспортъ каждой страны и его размѣры опредѣляются отнюдь не одними только желѣзнодорожными тарифами, но зависятъ отъ всей совокупности условій производства, торговли и потребленія данныхъ продуктовъ внутри страны. Поэтому и свои экспортныя ставки каждая страна должна вырабатывать самостоятельно въ надлежащемъ соотвѣтствіи со своими промышленными и торговыми условіями, но не путемъ простого принятія ставокъ конкуррирующей страны.

Обращаясь теперь къ той категоріи тарифовъ, которые имѣютъ задачею поддержать отечественные продукты въ ихъ конкурренціи съ иностранными не на внѣшнихъ, чужихъ, а на собственныхъ внутреннихъ рынкахъ, приходится вновь констатировать, что хотя Россія и Германія дѣйствуютъ въ этомъ направленіи приблизительно съ одинаковой энергіей и настойчивостью, но тогда какъ мы стремимся достигнуть соотвѣтственныхъ цѣлей преимущественно общими формулами и въ равной мѣрѣ для всѣхъ раіоновъ, въ Германіи, напротивъ того, наблюдается въ большей мѣрѣ стремленіе обращаться къ исключительнымъ тарифамъ, въ особенности къ такъ наз. Richtungstarife, которые по своимъ начальнымъ и конечнымъ пунктамъ и по направленію перевозки, въ которомъ они дѣйствуютъ, являются до-

ступными только для туземныхъ продуктовъ, иностранные же товары не могутъ воспользоваться ими. Имѣются такіе тарифы и на нашихъ дорогахъ, но въ Германіи ихъ, повидимому, больше.

Указанная категорія желѣзнодорожныхъ тарифовъ создаетъ для отечественныхъ продуктовъ тарифное положеніе, болѣе благопріятное, чѣмъ для продуктовъ иностраннаго происхожденія.

Однако, общее и послѣдовательное развитіе тарифныхъ мѣропріятій этого рода представляется невозможнымъ въ виду принципа равенства тарифнаго положенія туземныхъ и иностранныхъ товаровъ, который составляетъ руководящее начало и главное содержаніе постановленій дѣйствующихъ въ настоящее время торговыхъ договоровъ въ отношеніи желѣзнодорожныхъ тарифовъ и условій перевозки.

Къ оцѣнкѣ этого принципа по существу и выясненію его сравнительныхъ выгодъ для Германіи и Россіи мы и переходимъ въ нижеслѣдующемъ изложеніи.

Изъ историческихъ данныхъ, приведенныхъ въ началѣ настоящей работы, видно, что какъ у насъ, такъ и въ Германіи, вліяніе покровительственной системы экономической политики на желѣзнодорожные тарифы начинается съ устраненія тѣхъ преимуществъ и льготъ, которыя были предоставлены желѣзными дорогами ввозу иностранныхъ товаровъ въ прежнее время, когда при господствѣ принциповъ фритредерства правительства не принимали никакихъ мѣръ къ согласованію желѣзнодорожныхъ тарифныхъ ставокъ съ интересами отечественной промышленности и торговли. Правительственное вмѣшательство въ тарифное дѣло началось именно съ энергичной борьбы противъ всѣхъ тѣхъ тарифныхъ мѣръ желѣзныхъ дорогъ, которыми иностранные товары ставились въ привилегированное положеніе, и тѣмъ самымъ подрывалось дѣйствіе таможенной политики.

При этомъ руководящею задачею правительственныхъ стремленій являлось созданіе одинаковаго тарифнаго положенія для товаровъ отечественныхъ и иностранныхъ. Поэтому первоначально принципъ тарифнаго равенства имѣлъ цѣлью дать дѣйствительное обезпеченіе таможенной охраны отечественной промышленности противъ конкурренціи иностранныхъ продуктовъ, пользовавшихся привилегированнымъ тарифнымъ положеніемъ. Однако, вскорѣ послѣ того, какъ осуществленіе этого принципа было достигнуто въ болѣе или менѣе полной мѣрѣ, значеніе его существеннымъ образомъ измѣняется; изъ средства охраны отечественной промышленности противъ соперничества иностранныхъ продуктовъ онъ превращается въ способъ огражденія послѣднихъ отъ возможныхъ въ области желѣзнодорожной тарификаціи мѣръ, направленныхъ къ созданію преимуществен-

наго положенія для продуктовъ отечественнаго производства. Дѣйствительно, слѣдовало ожидать, что подъ вліяніемъ усиливающагося покровительственнаго направленія таможенной политики правительства обѣихъ странъ не остановятся на достиженіи указанной отрицательной задачи — установленія тарифнаго равенства между продуктами своими и чужеземными, но естественно будутъ стремиться къ тому, чтобы обратить свои желѣзнодорожные тарифы въ средство положительнаго содѣйствія національной промышленности, которое должно выражаться въ предоставленіи ея продуктамъ какъ по ввозу, такъ и по вывозу болѣе благопріятнаго тарифнаго положенія сравнительно съ однородными иностранными товарами. Опасеніе, что желѣзнодорожными тарифами могутъ быть въ значительной степени усилены таможенныя мѣры противъ проникновенія внутрь страны иностранныхъ провенансовъ, и явилось, повидимому, главной причиной введенія въ торговые договоры принциповъ равенства и взаимности въ отношеніи желѣзнодорожныхъ тарифовъ и пользованія услугами желѣзныхъ дорогъ вообще. Въ торговыхъ договорахъ между Россіей и Германіей 1894 и 1904 гг. содержатся по этому предмету слѣдующія постановленія (ст. 19). «Въ примѣненіи провозныхъ платъ, а равно сроковъ и способовъ перевозки, не будетъ допускаемо различія между жителями обоихъ договаривающихся государствъ. Въ особенности, съ товаровъ, отправляемыхъ изъ Россіи на какую-либо германскую станцію или транзитомъ чрезъ Германію, не будетъ взиматься на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ провозныхъ платъ въ размѣрѣ, превышающемъ платы, примѣняемыя въ томъ же направленіи и между тѣми же германскими желѣзнодорожными станціями, къ однороднымъ товарамъ германскимъ или иностраннымъ. То же правило будетъ примѣняться и къ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ по отношенію къ товарамъ, отправляемымъ изъ Германіи на какую либо русскую станцію или же транзитомъ чрезъ Россію».

Приведенная редакція не оставляетъ никакихъ сомнѣній въ томъ, что въ силу торговыхъ договоровъ принципъ тарифнаго равенства продуктовъ отечественныхъ и чужеземныхъ служитъ уже не средствомъ огражденія интересовъ отечественной промышленности и поддержанія ея въ соперничествѣ съ иностранными провенансами, но является лишь способомъ обезпеченія интересовъ послѣднихъ противъ разнаго рода тарифныхъ мѣръ, которыя могли бы поставить туземные товары въ болѣе благопріятное, сравнительно съ ними, положеніе. Въ самомъ дѣлѣ, послѣ заключенія торговыхъ договоровъ, какъ русскія, такъ и нѣмецкія, желѣзныя дороги не могутъ предоставлять отечественнымъ произведеніямъ никакихъ тарифныхъ преимуществъ и

льготъ передъ товарами иностранными при перевозкѣ ихъ отъ пограничныхъ станцій внутрь страны.

Хотя указанное ограниченіе свободнаго распоряженія желѣзнодорожными тарифами принято обѣими участвующими въ договорѣ сторонами лишь въ отношеніи перевозки своихъ и чужихъ товаровъ въ однихъ и тѣхъ же направленіяхъ и между однѣми и тѣми же станціями, однако, это ограниченіе нельзя не признать весьма существеннымъ въ смыслѣ отказа отъ защиты и поддержки своей отечественной промышленности въ ея борьбѣ съ иностранной конкурренціей. Въ виду этого неизбѣжно самъ собою напрашивается вопросъ о томъ, дѣйствительно ли ограниченія, налагаемыя принципомъ тарифнаго равенства на каждую изъ участвующихъ въ договорѣ сторонъ въ пользу другой, представляются равноцѣнными, дѣйствительно ли этотъ принципъ тарифнаго равенства отвѣчаетъ принципу взаимности и равноцѣнности уступокъ съ обѣихъ сторонъ?

Едва ли не достаточно только поставить этотъ вопросъ, чтобы отвѣтить на него отрицательно. «Почти невозможенъ,—говорятъ авторы цитированнаго выше труда объ отношеніяхъ между желѣзнодорожными тарифами и торговой политикой [1]),—такой случай, чтобы потери и выгоды отъ принципа тарифнаго равенства балансировались»; отдѣльныя государства, которыя просто безъ всякихъ оговорокъ соглашаются на взаимное допущеніе равенства иностранныхъ и внутреннихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, оказываются, по мнѣнію цитированныхъ авторовъ, скорѣе въ положеніи людей, которые предлагаютъ другъ другу все, чѣмъ обладаютъ, несмотря на то, что ихъ имущественное положеніе совершенно различно. Въ самомъ дѣлѣ, прежде всего нельзя упускать изъ виду, что ставки иностранныхъ и туземныхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ далеко неодинаковы, а затѣмъ и разстоянія, которыя проходятъ товары, послѣ ввоза изъ одной страны въ другую, также весьма неодинаковы. Вслѣдствіе этого и взаимныя уступки, которыя дѣлаются обѣими сторонами другъ другу признаніемъ относительнаго равенства своихъ и чужихъ товаровъ, оказываются очень различными. Если, кромѣ того, принять во вниманіе, что размѣры ввоза, а также и заинтересованность отдѣльныхъ государствъ въ экспортѣ своихъ продуктовъ заграницу, также весьма различны, то станетъ вполнѣ очевиднымъ, что жертвы, приносимыя каждой изъ сторонъ вслѣдствіе отказа отъ права повышать свои тарифы для иностранныхъ товаровъ, являются очень неравноцѣнными.

Всѣ эти обстоятельства имѣютъ мѣсто въ торговыхъ отноше-

---

[1]) E. Seidler und A. Freud, стр. 146.

ніяхъ между Россіей и Германіей. Если мы возьмемъ главнѣйшіе предметы нашего вывоза въ Германію, то какъ разъ именно эти товары таксируются во внутреннихъ сообщеніяхъ русскихъ жел. дорогъ по ставкамъ болѣе низкимъ, чѣмъ тѣ, которыя дѣйствуютъ въ Германіи на однородные товары, тогда какъ ввозимые къ намъ германскіе товары, напротивъ того, оплачиваютъ свою перевозку на внутренніе рынки самой Германіи по болѣе высокимъ ставкамъ, чѣмъ ставки, дѣйствующія на нашихъ дорогахъ на однородные товары. Такъ, напр., такіе предметы нашего экспорта, какъ хлѣбъ, ленъ, лѣсные товары пользуются въ Германіи пониженными тарифами лишь при перевозкѣ ихъ до германскихъ портовъ Балтійскаго моря,—Кенигсберга и Данцига. Цѣль этихъ пониженій—поощреніе коммерческой и промышленной дѣятельности обоихъ названныхъ портовъ путемъ привлеченія къ нимъ транзита нашихъ товаровъ, но отнюдь не облегченіе распространенія ихъ въ самой Германіи. Примѣненіе къ хлѣбу пониженной ставки въ $^1/_{50}$ коп. ограничено (см. выше стр. 28) лишь тѣми грузами, которые, по прибытіи въ германскій портъ, выгружаются на суда или на подводы или помѣщаются въ складъ, но не передаются жел. дорогѣ для дальнѣйшей перевозки. Въ этомъ же послѣднемъ случаѣ, равно какъ и при отправкѣ со всѣхъ другихъ германскихъ станцій, кромѣ названныхъ портовъ, хлѣбные грузы таксируются по спец. классу I, т. е. по $^1/_{27,3}$ коп. съ п. и в. на всѣхъ разстояніяхъ безъ всякаго дифференцированія. Что касается льна и пеньки, то хотя переотправка ихъ отъ Кенигсберга и Эльбинга допущена по весьма пониженному тарифу, приближающемуся къ дѣйствующему у насъ, но зато для содѣйствія туземной культурѣ льна въ нѣкоторыхъ опредѣленныхъ сообщеніяхъ, въ которыхъ перевозится только мѣстный ленъ, установлены особые исключительные, еще болѣе пониженные тарифы, общій же тарифъ на перевозку льна существенно выше нашего [1]). Равнымъ образомъ и общіе тарифы на перевозку лѣса въ Германіи (II кл.—$^1/_{35,1}$ к. съ п. и в. безъ дифференцированія съ увеличеніемъ разстояній и III кл.—$^1/_{47,3}$ к. съ переходомъ въ $^1/_{55,9}$ к.) значительно выше нашихъ ($^1/_{36}$ и $^1/_{40}$ съ переходомъ ихъ въ $^1/_{100}$ к. уже на разстояніяхъ въ 680 и 560 в.). Что же касается пониженныхъ тарифовъ на перевозку лѣса изъ Россіи, то таковые, какъ объяснено выше (стр. 36), также допущены лишь для экспорта его чрезъ восточно-прусскіе приморскіе порты, а кромѣ того установлены особые пониженные тарифы для мѣстнаго лѣса восточной и западной Пруссіи.

[1]) См. выше стр. 29, а также «Обзоръ желѣзнодорожныхъ тарифовъ Франціи, Германіи и Австро-Венгріи» К. Загорскаго, стр. 209.

Предметы, ввозимые къ намъ изъ Германіи, находятся, какъ выше сказано, въ обратномъ положеніи. Напр., чугунъ перевозится въ Германіи по спец. кл. III ($^1/_{47,3}$ к.—$^1/_{55,9}$ к. съ п. и в.), у насъ же по дифф. Д. ($^1/_{15}$ — $^1/_{100}$ коп. съ п. и в.), земледѣльческія машины и орудія въ Германіи по $^1/_{27,3}$ и по $^1/_{35,1}$ к. съ п. и в., у насъ по дифф. № 30, который даетъ ставки $^1/_{33}$ к. на 500 в., $^1/_{50}$ к. на 1.000 в., $^1/_{60}$ к. на 1.500 в. и $^1/_{65}$ к. на дальнѣйшихъ разстояніяхъ, и т. п.

Кромѣ этой существенной разницы въ величинѣ тарифныхъ ставокъ, нельзя упускать изъ виду не менѣе существенную разницу и въ разстояніяхъ перевозки у насъ и въ Германіи. Разстоянія отъ нашихъ пограничныхъ станцій до важнѣйшихъ внутреннихъ потребительныхъ пунктовъ Германіи составляютъ въ среднемъ 300—400—500 верстъ, лишь въ рѣдкихъ случаяхъ превышая эти цифры (напр. до Мюнхена). Пробѣги же ввозимыхъ къ намъ изъ Германіи товаровъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ, напротивъ того, лишь въ рѣдкихъ случаяхъ ограничиваются такими относительно небольшими протяженіями, а въ большинствѣ превышаютъ 1.000 и болѣе верстъ. Поэтому принятый въ договорѣ принципъ тарифнаго равенства нѣмецкихъ и русскихъ товаровъ сопряженъ для насъ съ гораздо большими жертвами въ смыслѣ отказа отъ покровительства отечественной промышленности, чѣмъ для Германіи.

Подобное же значеніе имѣетъ и вопросъ о прямыхъ пониженныхъ тарифахъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, льна, пеньки и лѣсныхъ товаровъ до Кенигсберга и Данцига, которые допущены Германіей въ интересахъ развитія транзита названныхъ грузовъ чрезъ эти германскіе порты. Въ настоящее время положеніе тѣхъ отраслей промышленности, въ интересахъ которыхъ мы согласились на означенные тарифы, несомнѣнно—приносящіе существенный ущербъ транзиту и торговлѣ нашихъ портовъ Балтійскаго моря, значительно улучшилось, благодаря общему измѣненію международной конъюнктуры въ отношеніи расцѣнки и спроса на соотвѣтственные продукты.

Заканчивая изложенными соображеніями настоящія заключительныя замѣчанія о тарифной желѣзнодорожной политикѣ Германіи и Россіи, мы не можемъ не высказать еще нѣсколько соображеній и по общему вопросу о томъ, въ какой мѣрѣ и насколько представляется цѣлесообразнымъ обращать желѣзнодорожные тарифы въ орудіе международной экономической политики. Въ началѣ настоящей работы (стр. 16—17) указаны руководящія положенія, которыхъ держались и продолжаютъ держаться по этому вопросу тарифныя учрежденія Министерства Финансовъ. Положенія эти сводятся къ тому, что желѣзнодорожные тарифы, какъ въ отношеніи своихъ задачъ,

такъ и принциповъ установленія, представляютъ особую самостоятельную область, отличную отъ задачъ и принциповъ таможенной политики и таможеннаго покровительства, и что поэтому желѣзнодорожные тарифы, хотя и не должны противорѣчить таможенной политикѣ и подрывать ея дѣйствіе, но сами по себѣ ни по природѣ своей, ни по техникѣ не могутъ служить пригоднымъ средствомъ для систематическаго и послѣдовательнаго осуществленія задачъ покровительства и охраны отечественной промышленности отъ иностранной конкурренціи.

Эти положенія мы съ своей стороны признаемъ совершенно правильными. Они пользуются общимъ признаніемъ въ современной теоріи желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Однако, мы тамъ же констатировали, что наши тарифныя учрежденія съ самаго же начала своей практической дѣятельности не могли ограничиться одной только указанной отрицательной задачей уничтоженія противорѣчій между желѣзнодорожными тарифами и таможенными мѣрами правительства. Одновременно съ этимъ сказанныя учрежденія стремились также къ такому направленію тарифнаго дѣла, при которомъ желѣзнодорожные тарифы, осуществляя свои прямыя задачи, вмѣстѣ съ тѣмъ служили бы въ рукахъ правительства также средствомъ положительнаго содѣйствія и покровительства развитію отечественной промышленности въ ряду другихъ многочисленныхъ мѣръ, принимаемыхъ государствомъ съ тою же цѣлью въ своей общей экономической политикѣ. Такимъ образомъ, приведенная формулировка отношенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ къ таможенной политикѣ и ихъ роли въ общей системѣ покровительства и охраны отечественной промышленности оказывается недостаточной; она не обнимаетъ цѣлаго ряда явленій практической жизни, упускаетъ изъ виду цѣлое весьма важное и широкое теченіе въ области практической тарифной политики, которое имѣетъ мѣсто не только у насъ, но и въ Германіи, равно какъ и въ другихъ странахъ. Ясно, что указанная формула нуждается въ пересмотрѣ и въ соотвѣтственномъ дополненіи.

Прежде всего, по нашему мнѣнію, представляется совершенно безспорнымъ, что основной и главной задачею управленія желѣзнодорожными тарифами должны быть оплата и возмѣщеніе тѣхъ огромныхъ капиталовъ, которые затрачены и непрерывно вновь затрачиваются на сооруженіе, эксплоатацію и усиленіе рельсовой сѣти страны. Это положеніе необходимо вытекаетъ изъ основныхъ условій правильнаго хода народнаго хозяйства и насущныхъ требованій устойчиваго положенія государственныхъ финансовъ. Въ самомъ дѣлѣ, въ нашу рельсовую сѣть затрачено на 1 января 1914 года 7½ милліардовъ

рублей и ежегодно расходуется на ея эксплоатацію уже свыше 700 милл. руб. Оставить эти капитальныя и текущія затраты безъ соотвѣтственнаго возмѣщенія въ цѣнахъ желѣзнодорожныхъ услугъ въ то время, какъ вся система народнаго хозяйства и всѣхъ отдѣльныхъ его отраслей возмѣщаетъ въ цѣнахъ своихъ продуктовъ платежи процентовъ и погашенія своихъ капиталовъ, едва ли возможно безъ опасности самыхъ серьезныхъ разстройствъ и нарушеній правильнаго хода экономической жизни страны. Вмѣстѣ съ тѣмъ нельзя не предвидѣть также весьма тяжкаго обремененія и для государственныхъ финансовъ, на которые пришлось бы возложить расходы на покрытіе платежей процентовъ и погашенія по желѣзнодорожнымъ капиталамъ, если отказаться отъ возмѣщенія этихъ расходовъ въ цѣнахъ желѣзнодорожныхъ услугъ. Такимъ образомъ, указанныя требованія возмѣщенія капиталовъ и расходовъ эксплоатаціи ставятъ извѣстный минимальный предѣлъ, ниже котораго не долженъ опускаться средній уровень желѣзнодорожныхъ тарифныхъ ставокъ. Но этотъ предѣлъ отнюдь не является въ то же время и максимальнымъ, выше котораго тарифныя ставки не могутъ быть назначаемы. Цѣны на желѣзнодорожныя услуги, равно какъ и вообще весь ходъ желѣзнодорожнаго дѣла, не подчиняются объективному регулирующему воздѣйствію конкурренціи, которая въ другихъ областяхъ промышленности приводитъ цѣны на ихъ продукты къ опредѣленному соотвѣтствію съ издержками производства. Въ дѣлѣ установленія желѣзнодорожныхъ тарифовъ имѣетъ мѣсто въ извѣстныхъ довольно широкихъ предѣлахъ дискреціонная власть тѣхъ органовъ, въ рукахъ которыхъ это дѣло находится. Поэтому даже общій средній уровень тарифныхъ ставокъ можетъ быть повышаемъ значительно болѣе того, что нужно для возмѣщенія расходовъ эксплоатаціи и покрытія платежей по капиталамъ. Въ отношеніи же отдѣльныхъ категорій перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ товаровъ предѣлы, въ которыхъ тарифныя ставки могутъ быть измѣняемы по усмотрѣнію органовъ, завѣдывающихъ тарифами, являются гораздо болѣе широкими: они опредѣляются, съ одной стороны, необходимостью покрыть собственныя спеціальныя издержки, непосредственно связанныя съ перевозкою даннаго товара въ данномъ сообщеніи, а съ другой—стоимостью перевозки того же товара по конкуррентнымъ (грунтовымъ или воднымъ) путямъ сообщенія. Перевозка по ставкамъ ниже собственныхъ спеціальныхъ издержекъ сопряжена съ прямыми потерями для желѣзныхъ дорогъ, назначеніе же платъ выше стоимости перевозки по конкуррентнымъ путямъ имѣетъ слѣдствіемъ совершенную потерю груза для желѣзной дороги, вмѣстѣ съ которой исчезаетъ и возможность вліять чрезъ

посредство желѣзнодорожнаго тарифа на движеніе и сбытъ товаровъ. Но въ указанныхъ довольно широкихъ предѣлахъ управленіе желѣзнодорожными тарифами можетъ комбинировать тарифныя ставки на различныя категоріи грузовъ такимъ образомъ, что при достиженіи своей основной задачи возмѣщенія расходовъ эксплоатаціи и платежей по капиталамъ вмѣстѣ съ тѣмъ будетъ производиться болѣе или менѣе значительное воздѣйствіе на перевозку и сбытъ различныхъ товаровъ въ смыслѣ облегченія для однихъ и затрудненія для другихъ. При этомъ не слѣдуетъ опасаться, что производимыя для облегченія экспорта пониженія тарифовъ и для затрудненія импорта ихъ повышенія, отражаясь на доходахъ желѣзныхъ дорогъ, будутъ имѣть слѣдствіемъ повышеніе внутреннихъ тарифовъ и задержку въ развитіи отечественной промышленности. Дѣло въ томъ, что какъ не всякое пониженіе тарифа всегда приводитъ къ развитію перевозки, а слѣдовательно и къ соотвѣтственному расширенію производства и потребленія, такъ равно и не всякое повышеніе тарифа имѣетъ слѣдствіемъ сокращеніе перевозки съ соотвѣтственнымъ сокращеніемъ производства и потребленія. По каждой категоріи товаровъ есть свои извѣстные предѣлы, въ которыхъ размѣры провозныхъ платъ могутъ колебаться, отражаясь, конечно, на расходахъ производителей или потребителей и на доходахъ желѣзныхъ дорогъ, но оставаясь безъ всякаго вліянія на размѣры самой перевозки, на количество товаровъ, отправляемыхъ по желѣзнымъ дорогамъ и поступающихъ на потребительные рынки. Для болѣе цѣнныхъ грузовъ эти предѣлы шире, для грузовъ массовыхъ, нормально таксируемыхъ по низкимъ тарифнымъ ставкамъ, они гораздо тѣснѣе. Это такъ называемая у американцевъ «Twilight zone» (сумеречная зона), въ предѣлахъ которой размѣръ тарифныхъ ставокъ опредѣляется дискреціонной властью тарификатора [1]). Въ самомъ дѣлѣ, повышеніе тарифовъ на 10, 15, даже 25% на такіе предметы, какъ мануфактура, готовое платье, мебель, обувь и т. под., отражается совершенно незначительными добавочными расходами на отдѣльныя единицы потребленія, напр. $^1/_5$—$^1/_{10}$ коп. на 1 арш. матеріи, 40—50 коп. на цѣлый гарнитуръ гостиной мебели, 5—6 коп. на 1 пару платья и т. под. Несомнѣнно, что это не можетъ сократить потребленія соотвѣтственныхъ продуктовъ, а слѣдовательно и перевозки ихъ, равно какъ такія же пониженія провозныхъ платъ не могутъ ихъ увеличить. Предѣлы такого безразличнаго нейтральнаго измѣненія тарифныхъ ставокъ, конечно, гораздо тѣснѣе для массовыхъ

---

[1]) См. *E. R. Johnson and G. G. Huebner.* Railroad trafic and rates. New-York and London. 1911. T. I, стр. 371 и 377.

дешевыхъ грузовъ, но они существуютъ и для этихъ категорій товаровъ. Мы думаемъ, что повышенія тарифовъ, произведенныя Министерствомъ Финансовъ въ періодъ времени съ 1903 по 1910 годъ, почти всѣ входятъ въ эту «сумеречную зону» и потому могли отразиться лишь на увеличеніи дохода желѣзныхъ дорогъ, но никакъ не могли повліять на размѣры перевозокъ.

Такимъ образомъ, болѣе энергичное и широкое примѣненіе покровительственныхъ принциповъ въ желѣзнодорожной тарификаціи отнюдь не обязательно должно имѣть слѣдствіемъ такое повышеніе внутреннихъ тарифовъ, которое будетъ останавливать успѣшное развитіе перевозокъ и потребленія продуктовъ отечественной промышленности.

Предѣлы, въ которыхъ тарифы могутъ быть повышаемы или понижаемы съ цѣлью воздѣйствія на размѣры перевозокъ, гораздо шире указанныхъ нейтральныхъ измѣненій тарифовъ, но также далеко не одинаковы для различныхъ категорій грузовъ. Какъ можно видѣть изъ вышеприведеннаго сопоставленія разницъ между экспортными и внутренними тарифами въ Германіи и у насъ (стр. 71—72), пониженіе, напр., для каменнаго угля не достигаетъ 3 коп. съ пуда, для товаровъ значительной цѣнности оно достигаетъ на короткихъ разстояніяхъ 10 к. и на болѣе значительныхъ (около 1.000 в.) доходитъ до 20—30 и болѣе копѣекъ. Можно думать, что и повышеніе нормальныхъ внутреннихъ тарифовъ съ цѣлью затруднить ввозъ иностранныхъ товаровъ могло бы быть произведено примѣрно въ такихъ же размѣрахъ. Такимъ образомъ, предѣлы для воздѣйствія на ввозъ и вывозъ посредствомъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ настолько значительны, что измѣненія послѣднихъ, несомнѣнно, могутъ служить однимъ изъ весьма серьезныхъ средствъ для достиженія различныхъ задачъ національной экономической политики. Однако, если взглянуть на приведенные размѣры возможныхъ повышеній и пониженій желѣзнодорожныхъ тарифовъ съ точки зрѣнія основной задачи таможенной политики, заключающейся въ уравненіи условій и издержекъ производства внутри страны и заграницей, то нельзя не признать, что эта задача превышаетъ силу желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Размѣры таможенныхъ пошлинъ, которыя устанавливаются для этой цѣли, въ огромномъ большинствѣ случаевъ далеко превышаютъ то, что можетъ быть сдѣлано съ помощью желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Поэтому послѣдніе, очевидно, могутъ быть лишь вспомогательнымъ, но никакъ не самостоятельнымъ средствомъ покровительственной политики государства. Абсолютный размѣръ охраны отечественной промышленности дается таможенными ставками, но надлежащее соотвѣтствіе и приспособленіе ставокъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ во многихъ случаяхъ можетъ явиться очень полез-

нымъ дополненіемъ и поддержкой для таможенной политики государства. Оказываясь вообще болѣе слабымъ средствомъ покровительства, чѣмъ таможенныя пошлины, желѣзнодорожные тарифы имѣютъ, однако, и нѣкоторыя преимущества сравнительно съ послѣдними. Въ этомъ отношеніи прежде всего обращаетъ на себя вниманіе то обстоятельство, что желѣзнодорожные тарифы отличаются гораздо большею гибкостью, чѣмъ ставки таможеннаго тарифа. Послѣдній по самому способу и порядку установленія неизбѣжно отличается значительной неподвижностью и поддается измѣненію лишь съ большимъ трудомъ, а при современной системѣ продолжительныхъ сроковъ торговыхъ договоровъ лишь чрезъ весьма значительные промежутки времени. Между тѣмъ условія производства, товарныя цѣны, торговыя конъюнктуры нерѣдко подвергаются гораздо болѣе кратковременнымъ и частымъ колебаніямъ, и въ такихъ случаяхъ установленныя таможенныя пошлины перестаютъ соотвѣтствовать измѣнившимся условіямъ. Поэтому, хотя желѣзнодорожные тарифы и представляются менѣе сильнымъ средствомъ покровительства, чѣмъ таможенныя пошлины, однако, едва ли было бы правильно отказываться отъ пользованія этимъ средствомъ, въ особенности въ тѣ періоды времени, когда таможенныя ставки по тѣмъ или другимъ причинамъ не могутъ быть измѣнены. Кромѣ того, желѣзнодорожные тарифы, какъ средство охраны и покровительства, имѣютъ еще и то преимущество, что этимъ путемъ возможно индивидуализировать покровительство соотвѣтственно особеннымъ условіямъ различныхъ раіоновъ, тогда какъ таможенныя пошлины предоставляютъ обыкновенно совершенно одинаковую равномѣрную охрану отечественной промышленности на всемъ пространствѣ территоріи, допуская такое индивидуализированіе лишь въ очень ограниченной мѣрѣ (съ помощью дифференцированія таможенныхъ ставокъ по различнымъ границамъ государства).

Такимъ образомъ, общій выводъ тотъ, что желѣзнодорожные тарифы, безъ всякаго ущерба для отечественной промышленности и для доходовъ желѣзныхъ дорогъ, могутъ служить въ рукахъ правительства, въ извѣстныхъ, конечно, предѣлахъ, весьма серьезнымъ и удобнымъ вспомогательнымъ средствомъ при осуществленіи задачъ національной экономической политики, и что этотъ способъ охраны и поощренія отечественной промышленности использованъ въ Германіи въ значительно большей степени, чѣмъ у насъ, т. е. иными словами—сумма интересовъ, связанныхъ съ сохраненіемъ принципа тарифнаго равенства, при возобновленіи торговаго договора, гораздо значительнѣе для Германіи, чѣмъ для насъ.

Изъ договора о торговлѣ и мореплаваніи между Россіей и Германіей отъ 29 января (10 февраля) 1894 года, измѣненнаго согласно заключенной 15 (28) іюля 1904 года дополнительной конвенціи къ означенному договору.

Статья 19.

Обѣ договаривающіяся стороны предоставляютъ себѣ право по собственному усмотрѣнію устанавливать провозные тарифы на своихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Во всякомъ случаѣ, въ примѣненіи провозныхъ платъ, а равно сроковъ и способовъ перевозки, не будетъ допускаемо различія между жителями обоихъ договаривающихся государствъ. Въ особенности съ товаровъ, отправляемыхъ изъ Россіи на какую-либо германскую станцію или транзитомъ чрезъ Германію, не будетъ взиматься на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ провозныхъ платъ въ размѣрѣ, превышающемъ платы, примѣняемыя въ томъ направленіи и между тѣми же германскими желѣзнодорожными станціями къ однороднымъ товарамъ германскимъ или иностраннымъ. То же правило будетъ примѣняться и къ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ по отношенію къ товарамъ, отправляемымъ изъ Германіи на какую-либо русскую станцію или же транзитомъ чрезъ Россію.

Изъятія допускаются лишь для грузовъ, перевозка коихъ по уменьшенной платѣ оправдывается цѣлями общественной пользы или благотворенія.

Изъ заключительнаго протокола, приложеннаго къ договору о торговлѣ и мореплаваніи отъ 29 января (10 февраля) 1894 года, измѣненному согласно дополнительной конвенціи отъ 15 (28) іюля 1904 года.

По статьѣ 19.

Договаривающіяся стороны окажутъ возможное содѣйствіе другъ другу по отношенію къ желѣзнодорожнымъ тарифамъ, въ особенности же путемъ установленія тарифовъ прямого сообщенія. Эти та-

рифы прямого сообщенія будутъ спеціально установлены для германскихъ портовыхъ городовъ: Данцига (Нейфарвассера), Кенигсберга (Пилау) и Мемеля, какъ относительно вывоза изъ Россіи, такъ и ввоза въ Россію, согласно потребностямъ торговли.

При этомъ провозныя платы, взимаемыя съ товаровъ, поименованныхъ въ русскомъ желѣзнодорожномъ тарифѣ въ отдѣлѣ зерновыхъ хлѣбовъ, равно какъ со льна и пеньки, отъ русскихъ станцій отправленія до вышепоименованныхъ германскихъ портовыхъ городовъ, должны быть исчисляемы и распредѣляемы между участвовавшими въ перевозкѣ русскими и германскими желѣзными дорогами, согласно правиламъ, которыя примѣняются или будутъ примѣняться къ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ въ направленіяхъ на русскіе портовые города: Либаву и Ригу. Дополнительные сборы (добавочные платежи), взимаемые сверхъ провозной платы, должны быть, равнымъ образомъ, устанавливаемы, и сумма ихъ распредѣляема между заинтересованными дорогами согласно русскимъ правиламъ, причемъ разумѣется, что подлежитъ взиманію лишь одинъ пограничный сборъ, который дѣлится пополамъ между идущими до границы желѣзными дорогами русскими и германскими.

Настоящее обязательство касается обоюдно лишь правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ; но оба правительства приложатъ старанія къ тому, чтобы склонить частныя желѣзныя дороги къ принятію на ихъ линіяхъ тѣхъ же основаній для установленія тарифовъ и для распредѣленія провозной платы. Если, несмотря на это, частныя желѣзныя дороги, участвующія въ перевозкѣ по одному изъ названныхъ направленій, не подчинятся вышеуказаннымъ правиламъ исчисленія и распредѣленія, то правила эти перестанутъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, быть обязательными для правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ обѣихъ договаривающихся сторонъ.

Нынѣ дѣйствующія правила для регулированія конкурренціи между Кенигсбергомъ и Данцигомъ остаются въ силѣ.