# Хлѣбные тарифы и желѣзнодорожныя перевозки.

## Къ совѣщанію по пересмотру хлѣбныхъ тарифовъ.

Со времени организаціи при Министерствѣ Финансовъ, на основаніи закона 8 марта 1889 г., новыхъ тарифныхъ учрежденій до настоящаго времени было произведено пять общихъ пересмотровъ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ: въ 1889, 1893, 1896/7, 1901 и 1905 гг. Эти пересмотры происходили, какъ извѣстно, при широкомъ участіи заинтересованныхъ торговыхъ и сельскохозяйственныхъ круговъ. Самыя основы тарифовъ, въ видѣ дифференціальнаго строя ихъ, болѣе или менѣе полнаго единства ихъ и т. п., были заложены отчасти даже раньше этого начала регулированія государственной властью тарифнаго дѣла. Но, конечно, особенное развитіе и особенную прочность тарифное дѣло получило со времени указаннаго преобразованія тарифныхъ учрежденій и привлеченія къ пересмотру широкихъ общественныхъ круговъ.

За истекшій періодъ дѣятельности новыхъ тарифныхъ учрежденій окончательно выработаны были и укрѣпились тѣ основы тарификаціи, которыя остаются незыблемыми и до сихъ поръ. Участіе общественныхъ круговъ способствовало развитію пониманія среди нихъ главныхъ принциповъ тарифнаго дѣла. Конечно, не можетъ составлять сомнѣнія, что строй тарифовъ и соотношеніе высоты тарифныхъ ставокъ на отдѣльные товары могутъ оказывать самое глубокое вліяніе—поощрительное или подавляющее—на тотъ или другой земледѣльческій раіонъ. Но при

участіи на совѣщаніяхъ представителей всѣхъ раіоновъ, интересы которыхъ на внутреннемъ и экспортномъ рынкѣ часто совершенно противоположны; представителей всѣхъ отраслей земледѣльческаго и промышленнаго хозяйства, въ видѣ зерноваго, мукомольнаго, маслобойнаго производствъ и др.,—становилось яснымъ, что примирить эти діаметрально противоположные интересы въ какой бы то ни было тарифной формулѣ или ставкѣ совершенно невозможно. Стало яснымъ, что каждый тарифъ будетъ что-нибудь отнимать у однихъ и отдавать другимъ; что тарифная формула можетъ лишь стремиться приблизиться къ равнодѣйствующей всѣхъ этихъ интересовъ, не удовлетворяя до конца ни одного изъ нихъ.

Поэтому-то тарифныя совѣщанія всегда и переполнены діаметрально противоположными жалобами и ходатайствами: ходатайства сельскихъ хозяевъ идутъ вразрѣзъ съ ходатайствами торговцевъ; отдаленныхъ земледѣльческихъ раіоновъ—съ ходатайствами ближайшихъ центральныхъ; восточныхъ мукомоловъ—съ мукомолами центра; мукомоловъ съ сельскими хозяевами; сельскихъ хозяевъ съ хлѣботорговцами; хлѣботорговцевъ съ мукомолами и т. п.

Выбраться изъ этого лабиринта переплетающихся и вновь возникающихъ интересовъ представляется дѣломъ весьма сложнымъ. Это и достигается періодическими совѣщаніями по пересмотру тарифовъ съ участіемъ заинтересованныхъ круговъ. Разсмотрѣнію этихъ правильно повторяющихся совѣщаній подлежатъ общіе пересмотры тарифовъ. Но, помимо того, по отдѣльнымъ частнымъ случаямъ и ходатайствамъ возникаютъ вопросы о пересмотрѣ нѣкоторыхъ частныхъ тарифовъ. Такимъ именно и является предстоящее совѣщаніе въ мартѣ 1910 года. При послѣднемъ общемъ пересмотрѣ тарифовъ въ 1905 г. со стороны сельскихъ хозяевъ дѣйствующіе тарифы были признаны, въ общемъ, удовлетворительными. Что же касается представителей желѣзныхъ дорогъ, то они поддерживали ходатайство объ общемъ повышеніи тарифовъ. Вопросъ этотъ въ то время былъ, однако, оставленъ. Въ теченіе истекшихъ пяти лѣтъ накопились нѣкоторые факты и ходатайства какъ общаго, такъ и частнаго характера, какъ со стороны вѣдомствъ,

такъ и со стороны отдѣльныхъ учрежденій и лицъ, выдвигающихъ снова вопросъ о пересмотрѣ нѣкоторыхъ хлѣбныхъ тарифовъ. Сообразно съ этимъ и составлена программа совѣщанія 1910 года, а также разработаны цифровыя данныя, характеризующія нѣкоторыя стороны вліянія тарифовъ на общія условія перевозокъ, конкурренціи отдѣльныхъ раіоновъ и т. п. [1]). Ими, главнымъ образомъ, мы и пользуемся въ дальнѣйшемъ, давая краткую характеристику этихъ хлѣбныхъ перевозокъ и вліянія на нихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Общіе итоги желѣзнодорожныхъ перевозокъ всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ показываютъ весьма крупное возрастаніе. Даже если взять годы самыхъ высокихъ урожаевъ въ болѣе отдаленныя пятилѣтія и сравнить съ послѣдними годами, лишь средними по урожаю, то мы получимъ для этихъ послѣднихъ цифры, значительно болѣе высокія. Такъ, перевозки всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ за 1895—1907 гг. въ абсолютныхъ цифрахъ и въ процентахъ составляли [2]):

| Годы. | Абсолютныя цифры, въ тыс. пудовъ. | Относительныя цифры, принимая 1895 г.=100. |
|---|---|---|
| 1895 . . . . . | 710.314 | 100 |
| 1896 . . . . . | 701.386 | 98,7 |
| 1897 . . . . . | 620.071 | 87,3 |
| 1898 . . . . . | 709.649 | 99,9 |
| 1899 . . . . . | 691.699 | 97,4 |
| 1900 . . . . . | 777.178 | 109,4 |
| 1901 . . . . . | 808.572 | 113,8 |
| 1902 . . . . . | 955.202 | 134,5 |
| 1903 . . . . . | 1.010.612 | 142,3 |
| 1904 . . . . . | 988.361 | 139,1 |
| 1905 . . . . . | 968.073 | 136,3 |
| 1906 . . . . . | 1.078.663 | 151,9 |
| 1907 . . . . . | 1.030.264 | 145,0 |

Годы 1906 — 1907, имѣвшіе лишь средніе и ниже средняго урожаи, значительно превосходятъ по размѣрамъ перевозокъ не только болѣе отдаленные высокоурожайные годы, но и ближайшіе, также урожайные, 1904—1905 гг.

[1]) См. «Матеріалы къ совѣщанію 1910 г. по пересмотру нѣкоторыхъ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ». Спб. 1910 г.

[2]) Сост. по «Матеріаламъ», стр. 3.

Обстоятельство это, показывая на быстрое возрастаніе у насъ денежнаго хозяйства въ деревнѣ, на развитіе сбыта зерна, на возрастаніе хлѣботорговаго оборота, представляется обычнымъ и общимъ для всей страны явленіемъ послѣднихъ лѣтъ. Въ другомъ мѣстѣ [1]) намъ приходилось болѣе подробно и съ общей точки зрѣнія разсмотрѣть это явленіе возрастанія хлѣботорговаго обмѣна и его значенія для народнаго хозяйства. Здѣсь мы болѣе детально остановимся только на тѣхъ данныхъ, которыя имѣютъ спеціальный интересъ къ настоящему пересмотру тарифовъ.

Въ тарифномъ отношеніи однимъ изъ важныхъ вопросовъ является вопросъ о соотношеніи перевозокъ зерна и муки. Если взять перевозки хлѣба въ зернѣ и перевозки муки, то въ теченіе разсматриваемыхъ лѣтъ получимъ такія цифры [2]):

| Годы. | Абсолютныя цифры, тыс. пуд. | | Относительныя цифры, принимая 1895 г.=100. | |
|---|---|---|---|---|
| | Хлѣбъ въ зернѣ. | Мука. | Хлѣбъ въ зернѣ. | Мука. |
| 1895 . . . . . | 475.347 | 130.202 | 100 | 100 |
| 1896 . . . . . | 455.011 | 132.645 | 97,7 | 101,9 |
| 1897 . . . . . | 398.597 | 119.806 | 83,9 | 92,0 |
| 1898 . . . . . | 478.450 | 129.116 | 100,7 | 99,2 |
| 1899 . . . . . | 435.633 | 146.425 | 91,7 | 112,5 |
| 1900 . . . . . | 478.617 | 173.526 | 100,7 | 133,3 |
| 1901 . . . . . | 516.760 | 173.385 | 108,7 | 133,2 |
| 1902 . . . . . | 642.317 | 182.828 | 135,1 | 140,4 |
| 1903 . . . . . | 669.768 | 202.025 | 140,9 | 155,1 |
| 1904 . . . . . | 636.294 | 214.934 | 133,8 | 165,1 |
| 1905 . . . . . | 630.049 | 207.544 | 132,5 | 159,4 |
| 1906 . . . . . | 701.312 | 221.499 | 147,5 | 170,1 |
| 1907 . . . . . | 659.484 | 214.776 | 138,7 | 164,9 |

Перевозки муки возрастаютъ значительно болѣе быстро, чѣмъ перевозки хлѣба въ зернѣ; онѣ обладаютъ и большею устойчивостью, такъ какъ колебанія ихъ менѣе значительны, чѣмъ колебанія перевозокъ хлѣба въ зернѣ. Отсюда можно заключить, что при быстромъ развитіи вообще хлѣботорговаго обмѣна поступленіе съ мѣстъ

[1]) См. *Лященко*, «Очерки аграрной эволюціи Россіи», особенно главы VIII и IX, стр. 258—387.

[2]) Состав. по «Матеріаламъ», стр. 22—23.

производства муки идетъ нѣсколько быстрѣе, чѣмъ зерна; мукомольное производство въ хлѣбородныхъ раіонахъ, работающее на мѣстномъ зернѣ, развивается, слѣдов., усиленнѣе и быстрѣе завоевываетъ рынокъ, чѣмъ мукомолье, работающее на привозномъ зернѣ.

Разсматриваемые матеріалы заключаютъ еще одну интересную подробность относительно положенія въ товарномъ движеніи нѣкоторыхъ хлѣбныхъ грузовъ. Вопросъ идетъ именно о развитіи перевозокъ отрубей и выжимокъ, съ одной стороны, и масличныхъ сѣмянъ—съ другой. Эти продукты играютъ видную роль въ нашемъ экспортѣ (въ особенности первыя) и во внутреннемъ потребленіи (въ особенности вторыя). Вопросъ объ этихъ продуктахъ выдвинутъ въ послѣднее время отчасти благодаря возникшему стремленію измѣнить соотношеніе ихъ въ экспортѣ и во внутреннемъ потребленіи: указывается именно, что наши тарифы поощряютъ развитіе экспорта сравнительно менѣе цѣннаго, но вообще крайне важнаго кормового продукта, какъ жмыхи и отруби, идущіе въ массѣ на экспортъ, вмѣсто того, чтобы оставаться внутри страны; наоборотъ, торговый оборотъ масличными сѣменами сосредоточивается, главнымъ образомъ, на внутреннемъ потребленіи, въ экспортѣ же этого цѣннаго продукта отмѣчается паденіе. Данныя матеріаловъ обнаруживаютъ дѣйствительно полную противоположность въ развитіи желѣзнодорожныхъ перевозокъ жмыховъ и отрубей, съ одной стороны, и масличныхъ сѣмянъ—съ другой: первые даютъ очень быстрый ростъ, превосходящій всѣ другіе хлѣбные грузы, тогда какъ вторыя не только не развиваются, но скорѣе даже имѣютъ склонность къ паденію. Именно, абсолютныя и относительныя цифры перевозокъ жмыховъ, отрубей и масличныхъ сѣмянъ представляются въ слѣдующемъ видѣ [1]):

| Годы. | Абсолютныя цифры, тыс. пуд. | | Относит. цифры, принимая 1895 г.=100. | |
|---|---|---|---|---|
| | Жмыхи и отруби. | Масличныя сѣмена. | Жмыхи и отруби. | Масличныя сѣмена. |
| 1895. . . . . | 35.239 | 43.900 | 100,0 | 100,0 |
| 1896. . . . . | 40.308 | 46.839 | 114,4 | 106,7 |
| 1897. . . . . | 40.676 | 35.371 | 115,4 | 80,6 |

[1]) Состав. по «Матеріаламъ», стр. 20 и слѣд.

| Годы. | Абсолютныя цифры, тыс. пуд. | | Относит. цифры, принимая 1905 г.=100. | |
|---|---|---|---|---|
| | Жмыхи и отруби. | Масличныя сѣмена. | Жмыхи и отруби. | Масличныя сѣмена. |
| 1898. . . . . | 40.107 | 34.850 | 113,8 | 79,4 |
| 1899. . . . . | 48.376 | 31.777 | 137,3 | 72,4 |
| 1900. . . . . | 56.256 | 36.777 | 159,6 | 83,8 |
| 1901. . . . . | 59.942 | 28.215 | 170,1 | 64,3 |
| 1902. . . . . | 61.724 | 35.347 | 175,2 | 80,5 |
| 1903. . . . . | 69.980 | 35.719 | 198,6 | 81,4 |
| 1904. . . . . | 73.112 | 30.187 | 207,5 | 68,8 |
| 1905. . . . . | 70.783 | 31.016 | 209,9 | 70,7 |
| 1906. . . . . | 85.105 | 38.310 | 241,5 | 87,3 |
| 1907. . . . . | 76.382 | 41.511 | 216,8 | 94,6 |

Возрастаніе перевозокъ жмыховъ и отрубей представляетъ почти непрерывную и безъ колебаній линію, тогда какъ перевозки масличныхъ сѣмянъ даютъ очень волнообразную и скорѣе понижающуюся линію.

Этими самыми общими данными, конечно, еще мало характеризуется положеніе и соотношеніе внутренняго и внѣшняго рынковъ, поскольку они могутъ быть изучены по желѣзнодорожнымъ перевозкамъ. Для характеристики ихъ необходимо разсмотрѣть распредѣленіе этихъ перевозокъ между внутреннимъ и вывознымъ сообщеніями. Хотя въ число вывозныхъ пунктовъ, а, слѣдовательно, и въ вывозное сообщеніе входятъ многіе крупные потребительные центры, однако, въ общихъ чертахъ распредѣленіе перевозокъ между внутреннимъ и вывознымъ сообщеніями можетъ служить и вообще для характеристики значенія внутренняго и внѣшняго рынковъ.

Посмотримъ сначала, какъ распредѣляется общая сумма перевозокъ всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ между вывознымъ и внутреннимъ сообщеніями. «Матеріалы» даютъ по этому вопросу слѣдующія цифры. Именно, перевозки всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ распредѣляются такъ между вывознымъ и внутреннимъ сообщеніями въ абсолютныхъ цифрахъ и въ процентныхъ отношеніяхъ другъ къ другу [1]):

[1]) Данныя для 1904 года въ большей части таблицъ «Матеріаловъ» отсутствуютъ. См. стр. 38 и слѣд.

| Годы. | Вывозное: милл. пуд. | Вывозное: проц. | Внутреннее: милл. пуд. | Внутреннее: проц. |
|---|---|---|---|---|
| 1895 . . . . . | 374,7 | 63,1 | 219,5 | 36,9 |
| 1896 . . . . . | 373,5 | 62,3 | 226,1 | 37,7 |
| 1897 . . . . . | 293,6 | 57,9 | 213,5 | 42,1 |
| 1898 . . . . . | 310,0 | 54,1 | 263,3 | 45,9 |
| 1899 . . . . . | 276,5 | 49,2 | 285,3 | 50,8 |
| 1900 . . . . . | 336,3 | 53,2 | 296,7 | 46,8 |
| 1901 . . . . . | 338,0 | 53,1 | 299,2 | 46,9 |
| 1902 . . . . . | 444,1 | 58,5 | 315,3 | 41,5 |
| 1903 . . . . . | 440,5 | 55,0 | 360,4 | 45,0 |
| 1905 . . . . . | 444,5 | 57,0 | 336,8 | 43,0 |
| 1906 . . . . . | 419,8 | 49,5 | 427,6 | 50,5 |
| 1907 . . . . . | 346,0 | 43,1 | 455,9 | 56,9 |

Изъ этихъ цифръ ясно обнаруживается, что при всѣхъ колебаніяхъ въ отдѣльные годы, въ зависимости отъ тѣхъ или иныхъ факторовъ и условій производства и рынка, общій ходъ вывозного и внутренняго сообщеній представляется прямо противоположнымъ. Вывозное сообщеніе, 15 лѣтъ назадъ превосходившее внутреннее почти вдвое, 10 лѣтъ назадъ сравнявшееся съ нимъ, за послѣдніе годы уже значительно уступаетъ ему. Правда, отчасти эти измѣненія зависятъ и отъ размѣровъ урожая, такъ какъ высокіе урожаи (напр., 1902—1905 годовъ), насытивъ внутреннее потребленіе, всегда приносятъ и увеличеніе экспорта, а вмѣстѣ съ тѣмъ и вывозного сообщенія; низкіе же или даже средніе урожаи, наоборотъ, даютъ относительное возрастаніе внутренняго потребленія и внутренняго сообщенія. Однако, и помимо этого приведенныя цифры даютъ все же достаточно рельефное доказательство постояннаго возрастанія значенія внутренняго сообщенія и рынка сравнительно съ внѣшнимъ.

Еще болѣе рельефно значеніе внутренняго и вывозного сообщеній, а вмѣстѣ съ тѣмъ внутренняго и внѣшняго рынковъ выяснится при разсмотрѣніи перевозокъ разныхъ хлѣбовъ въ отдѣльности. Приведемъ цифры вывозного и внутренняго сообщеній по отдѣльнымъ главнымъ хлѣбамъ [1]):

| Годы. | Рожь: внутренн. | Рожь: вывозн. | Пшеница: внутренн. | Пшеница: вывозн. | Овесъ: внутренн. | Овесъ: вывозн. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1895 . . . . . | 29.326 | 47.468 | 47.546 | 109.229 | 31.460 | 64.222 |
| 1896 . . . . . | 24.508 | 40.124 | 50.970 | 120.892 | 36.253 | 64.145 |

[1]) Составлена по «Матеріаламъ», стр. 8 и слѣд.

| Годы. | Рожь: | | Пшеница: | | Овесъ: | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | внутренн. | вывозн. | внутренн. | вывозн. | внутренн. | вывозн. |
| 1897 . . . . . | 25.364 | 23.972 | 43.766 | 101.532 | 39.355 | 32.482 |
| 1898 . . . . . | 33.080 | 37.013 | 62.110 | 105.275 | 46.207 | 25.944 |
| 1899 . . . . . | 30.569 | 43.954 | 76.295 | 50.300 | 47.566 | 41.495 |
| 1900 . . . . . | 30.990 | 66.036 | 80.097 | 59.015 | 47.426 | 72.859 |
| 1901 . . . . . | 30.563 | 50.495 | 84.499 | 70.617 | 46.063 | 62.986 |
| 1902 . . . . . | 32.473 | 63.223 | 88.049 | 108.854 | 44.517 | 73.398 |
| 1903 . . . . . | 39.034 | 49.278 | 99.643 | 146.319 | 52.159 | 51.990 |
| 1905 . . . . . | 41.744 | 32.213 | 87.205 | 147.686 | 48.053 | 95.503 |
| 1906 . . . . . | 65.488 | 36.424 | 121.459 | 130.769 | 53.012 | 56.319 |
| 1907 . . . . . | 62.771 | 30.478 | 128.555 | 67.508 | 63.262 | 37.394 |

Какъ видно изъ этихъ цифръ, соотношеніе перевозокъ вывозного и внутренняго сообщеній для отдѣльныхъ хлѣбовъ весьма различно. Вообще говоря, внутреннія перевозки обладаютъ гораздо большей устойчивостью и независимостью отъ урожаевъ, хотя, конечно, колебанія этихъ послѣднихъ отражаются и на колебаніяхъ перевозокъ: внутреннія перевозки послѣ неурожайныхъ лѣтъ падаютъ и послѣ высокихъ урожаевъ возрастаютъ гораздо меньше, чѣмъ вывозныя перевозки; колебанія вывозныхъ перевозокъ гораздо болѣе значительны и послѣ неурожаевъ падаютъ очень сильно. Это обстоятельство является, конечно, естественнымъ слѣдствіемъ необходимости сокращенія экспорта въ неурожайные годы, но невозможности сокращенія въ эти годы внутренняго потребленія.

Отдѣльные хлѣба въ этомъ отношеніи даютъ разницу въ развитіи своихъ перевозокъ. Главный предметъ массоваго производства и внутренняго потребленія—рожь—даетъ непрерывное и правильное возрастаніе внутреннихъ перевозокъ, указывая тѣмъ самымъ на возрастаніе торговаго производства ржи. Наоборотъ, вывозное сообщеніе, во-первыхъ, вообще не обладаетъ постоянствомъ и рѣзко колеблется въ зависимости отъ размѣровъ урожая; во-вторыхъ, въ общемъ, быстро падаетъ, указывая на сокращеніе экспортнаго рынка за счетъ развитія внутренняго.

Перевозки пшеницы даютъ уже нѣсколько иныя цифры. Внутреннія перевозки пшеницы, а слѣд., торгово-товарное производство этого хлѣба и его потребленіе внутри страны даютъ сильное возрастаніе, даже большее, чѣмъ возра-

станіе перевозокъ ржи; такимъ образомъ, очевидно, что внутреннее потребленіе пшеницы растетъ быстрѣе потребленія ржи. Вмѣстѣ съ тѣмъ, однако, въ противоположность перевозкамъ ржи, увеличиваются и вывозныя перевозки пшеницы. Правда, эти перевозки не отличаются постоянствомъ, амплитуда ихъ колебаній по годамъ значительно больше, чѣмъ для внутреннихъ перевозокъ пшеницы, но все же размѣры перевозокъ во вторую половину разсматриваемаго 15-лѣтія значительно увеличились противъ перевозокъ первой половины.

Наконецъ, овесъ, также продуктъ массоваго производства, но нѣсколько менѣе необходимый продуктъ внутренняго потребленія, даетъ снова нѣкоторыя отличія какъ сравнительно съ рожью, такъ и сравнительно съ пшеницей. Внутреннія перевозки овса довольно постоянны, обнаруживая въ то же время правильное возрастаніе, но нѣсколько меньшее, чѣмъ ржи. Наоборотъ, вывозныя перевозки овса отличаются наибольшей неустойчивостью изъ всѣхъ хлѣбовъ: онѣ падаютъ и возрастаютъ въ сосѣдніе годы иногда на 100%. Кромѣ того, въ общемъ ходѣ вывозныхъ перевозокъ за 15 лѣтъ почти невозможно замѣтить ни яснаго возрастанія, ни яснаго паденія; скорѣе за вторую половину періода вывозныя перевозки въ суммѣ даже нѣсколько увеличились.

Таково въ самыхъ общихъ чертахъ положеніе внутренняго и вывознаго рынковъ, поскольку оно обрисовывается желѣзнодорожными перевозками. Изъ нихъ видно, что въ самихъ условіяхъ производства отдѣльныхъ хлѣбовъ и потребности въ нихъ рынка лежатъ причины того или иного распредѣленія и соотношенія этихъ хлѣбовъ въ перевозкахъ. Потребность въ товарѣ и спросъ на него на внутреннемъ или внѣшнемъ рынкѣ, съ одной стороны; географическое распредѣленіе производства хлѣбовъ въ зависимости отъ тѣхъ или иныхъ естественныхъ условій раіона—съ другой, обусловливаютъ и ту или иную мѣру преобладанія даннаго хлѣба и даннаго сообщенія въ желѣзнодорожныхъ перевозкахъ. Вліяніе тарифовъ, какъ оно ни велико для расцѣнки товара для опредѣленія стоимости зерна на мѣстахъ, не можетъ оказаться существеннымъ въ смыслѣ общаго перераспредѣленія грузовъ и измѣненія ихъ положенія въ производствѣ или на рынкѣ.

Обратимся теперь къ болѣе детальному разсмотрѣнію хлѣбныхъ перевозокъ въ отношеніи распредѣленія ихъ по поясамъ пробѣга. Распредѣленіе перевозокъ по этому признаку можетъ дать нѣкоторыя, хотя бы самыя общія, указанія относительно характера служенія рынку отдѣльныхъ раіоновъ и характера конкурренціи ихъ на этомъ рынкѣ. Такъ какъ въ тарифномъ вопросѣ однимъ изъ главныхъ пунктовъ является предполагаемое покровительство дифференціальностью тарифовъ дальнимъ перевозкамъ и экспорту, то измѣненіе перевозокъ по разстояніямъ можетъ освѣтить нѣкоторыя стороны этого вопроса.

Возьмемъ сначала перевозки вообще хлѣба въ зернѣ. Разсматривая распредѣленіе ихъ по главнымъ поясамъ пробѣга во внутреннемъ и въ вывозномъ сообщеніяхъ, можно замѣтить значительную разницу этихъ перевозокъ по поясамъ пробѣга. Чтобы не приводить массы абсолютныхъ цифръ для отдѣльныхъ лѣтъ, дадимъ лишь общіе итоги за два періода 1895 — 1900 гг. и 1901 — 1907 гг. [1]) въ процентныхъ отношеніяхъ каждаго пояса пробѣга къ общимъ итогамъ перевозокъ [2]).

Внутреннее сообщеніе, въ процентахъ:

| | 1-500. | 501-1000. | 1001-1500. | 1501-2000. | 2001-2500. | 2501-3000. | 3001 и выше. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Среднее за: | | | | | | | |
| 1895—1900. . . . . | 72,3 | 14,5 | 8,7 | 3,6 | 0,8 | 0,1 | — |
| 1901—1907 . . . . | 69,5 | 14,3 | 9,6 | 4,2 | 1,6 | 0,1 | 0,2 |

Вывозное сообщеніе, въ процентахъ:

| | 1-500. | 501-1000. | 1001-1500. | 1501-2000. | 2001-2500. | 2501-3000. | 3001 и выше. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Среднее за: | | | | | | | |
| 1895—1900 . . . . | 51,8 | 11,4 | 19,7 | 9,2 | 4,2 | 1,9 | 1,8 |
| 1901—1907 . . . . | 67,1 | 9,9 | 16,0 | 4,2 | 1,1 | 0,7 | 0,8 |

Еще до 1909 года распредѣленіе перевозокъ по поясамъ пробѣга давало большую разницу въ вывозномъ и внутреннемъ сообщеніяхъ. Тогда какъ въ первомъ поясѣ пробѣгъ до 500 вер. давалъ всего около половины перевозокъ, во второмъ онъ давалъ до $^3/_4$, наоборотъ, пояса

[1]) Во второмъ періодѣ данныя за 1904 г. отсутствуютъ.
[2]) Составл. по «Матеріаламъ», стр. 22—23 и слѣд.

пробѣга свыше 2.000 верстъ въ вывозномъ сообщеніи давали до 8%, тогда какъ во внутреннемъ всего 0,9%. Но уже во второмъ періодѣ 1901—1907 гг. эти отношенія значительно сгладились: какъ ближайшій поясъ, такъ и наиболѣе отдаленные давали почти тождественныя относительныя цифры перевозокъ. Вообще можно замѣтить, что на протяженіи разсматриваемаго періода во внутреннемъ сообщеніи получали относительное увеличеніе болѣе отдаленныя перевозки за счетъ сокращенія ближайшихъ; въ вывозномъ сообщеніи, наоборотъ, получали развитіе ближайшія перевозки за счетъ относительнаго сокращенія отдаленныхъ.

Какое вліяніе на такое перераспредѣленіе перевозокъ могли оказать измѣненія въ тарифныхъ ставкахъ? Необходимо, прежде всего, отмѣтить, что уже съ 1897 года тарифныя ставки какъ въ вывозномъ, такъ и внутреннемъ сообщеніяхъ сравнены съ разстоянія 500—540 верстъ. Этимъ, слѣдовательно, исключается возможность неодинаковаго вліянія тарифовъ на вывозное и внутреннее сообщенія. Происшедшія за 12 лѣтъ измѣненія слѣдуетъ искать, очевидно, въ другихъ и, прежде всего, въ хозяйственныхъ условіяхъ.

Напомнимъ, что, разсматривая абсолютныя цифры развитія перевозокъ во внутреннемъ и въ вывозномъ сообщеніяхъ, мы видѣли, что вывозное сообщеніе показываетъ замѣтное сокращеніе, тогда какъ внутреннее, наоборотъ,— развитіе; за 12 лѣтъ относительныя цифры этихъ сообщеній взаимно помѣнялись мѣстами. Сопоставивъ этотъ фактъ съ измѣненіемъ цифръ отдѣльныхъ поясовъ пробѣга во внутреннемъ и вывозномъ сообщеніяхъ, можно, повидимому, придти къ слѣдующимъ предположительнымъ заключеніямъ.

Увеличеніе внутренняго рынка и внутреннихъ сообщеній находитъ себѣ матеріалъ не въ ближайшихъ, а въ отдаленныхъ раіонахъ. Ростъ неземледѣльческаго населенія, развитіе мѣстнаго потребленія, характеръ земледѣльческой культуры въ ближайшихъ къ внутреннимъ рынкамъ центрально-земледѣльческихъ раіонахъ, не могущихъ уже развивать вширь свое экстенсивно-зерновое хозяйство— все это должно привлекать на внутренній рынокъ все

большее относительное количество зерна изъ отдаленныхъ раіоновъ. Внутренній рынокъ и внутреннее сообщеніе отнимаютъ, такимъ образомъ, часть грузовъ отъ вывозного сообщенія. Это изъятіе грузовъ вывозного сообщенія происходитъ, конечно, не въ ближайшихъ раіонахъ (которые по своему положенію совершенно отличны для вывозного и внутренняго сообщеній), но въ раіонахъ отдаленныхъ, которые начинаютъ часть своихъ грузовъ отдавать на внутренніе рынки. Поэтому въ вывозномъ сообщеніи относительно болѣе крупную цифру получаютъ перевозки на ближайшихъ разстояніяхъ: ихъ даетъ раіонъ, естественнымъ образомъ, неизмѣнно и внѣ конкурренціи съ другимъ рынкомъ тяготѣющій къ экспорту.

Распредѣленіе перевозокъ отдѣльныхъ хлѣбовъ по поясамъ пробѣга въ вывозномъ и внутреннемъ сообщеніяхъ вскрываетъ нѣкоторыя новыя детали въ условіяхъ снабженія и конкурренціи на рынкѣ отдѣльныхъ хлѣбовъ. Такъ, поступленіе хлѣба изъ ближайшаго раіона 1—500 верстъ для отдѣльныхъ хлѣбовъ въ вывозномъ и внутреннемъ сообщеніяхъ за періодъ 1895—1907 гг. составляло, въ процентахъ, ко всему движенію [1]):

| | Внутрен. сообщеніе. | Вывозное сообщеніе. |
|---|---|---|
| Пшеница . . . . . | 79,8 | 80,7 |
| Рожь. . . . . | 57,0 | 48,5 |
| Овесъ . . . . . | 68,4 | 18,1 |
| Ячмень . . . . . | 64,6 | 80,2 |

Изъ этихъ цифръ ясно обнаруживается цѣлый рядъ весьма важныхъ заключеній. Во-первыхъ, что въ вывозномъ сообщеніи двухъ главныхъ экспортныхъ хлѣбовъ: пшеницы и ячменя, безусловное преобладаніе получаютъ перевозки ближайшихъ раіоновъ; даже для ржи эти перевозки даютъ до половины всего сообщенія и только въ перевозкахъ овса отдаленные раіоны составляютъ большинство въ $^4/_5$ всего движенія. Хотя это обстоятельство является естественнымъ слѣдствіемъ близости къ портамъ главныхъ производительныхъ раіоновъ (въ особенности для пшеницы и ячменя), однако, оно въ то же время и опровергаетъ столь распространенное мнѣніе о покрови-

[1]) Состав. по «Матеріаламъ», стр. 8 и слѣд.

тельствующемъ экспорту характерѣ дифференціальныхъ тарифовъ. Очевидно, что и при дифференціальныхъ тарифахъ экспорту служатъ лишь раіоны, естественнымъ образомъ связанные съ экспортомъ, благодаря своей близости къ заграничнымъ рынкамъ. О томъ же свидѣтельствуютъ и цифры внутренняго сообщенія; изъ нихъ видно, что и въ снабженіи внутреннихъ рынковъ на $^2/_3$ и болѣе участвуютъ ближайшіе, тяготѣющіе къ этимъ рынкамъ раіоны. Отдаленные раіоны занимаютъ на внутреннемъ рынкѣ даже болѣе видное мѣсто, чѣмъ на экспортномъ.

Если мы станемъ разсматривать измѣненіе распредѣленія перевозокъ въ двѣ половины разсматриваемаго періода, то обнаружимъ нѣкоторую разницу для отдѣльныхъ хлѣбовъ. Пшеница во внутреннемъ сообщеніи давала перевозокъ ближайшаго пояса 1—500 вер. въ первую половину періода 81,2%, во вторую половину 78,4%; въ вывозномъ сообщеніи соотв. цифры были 72,5% и 89%. Наоборотъ, отдаленныя перевозки болѣе 2.000 вер. для внутренняго сообщенія были въ первую половину 0,8%, во вторую 2%; для вывознаго сообщенія—14% и 4,4%. Отсюда можно сдѣлать такое же заключеніе, какое сдѣлано и по отношенію къ перевозкамъ всего вообще хлѣба въ зернѣ: увеличивающееся внутреннее потребленіе отнимаетъ отъ отдаленныхъ раіоновъ часть ихъ прежнихъ экспортныхъ грузовъ, болѣе значительная относительная доля пшеницы начинаетъ идти на экспортъ не изъ отдаленныхъ, а изъ ближайшихъ раіоновъ; развивается потребленіе ея на мѣстахъ.

Совершенно то же самое слѣдуетъ сказать про рожь и ячмень. Распредѣленіе перевозокъ по отдѣльнымъ поясамъ пробѣга здѣсь весьма отлично и отъ пшеницы, и между собой, въ зависимости отъ условій и распредѣленія производства. Но, въ общемъ, оно имѣетъ ту же черту относительнаго возрастанія отдаленныхъ перевозокъ за счетъ относительнаго сокращенія ближайшихъ во внутреннемъ сообщеніи и, наоборотъ, относительнаго возрастанія ближайшихъ и относительнаго сокращенія отдаленныхъ въ вывозномъ сообщеніи. Напр., для ячменя, протяженіе перевозокъ котораго вообще менѣе велико, отдаленныя перевозки св. 1.500 вер. составляли во вну-

треннемъ сообщеніи въ первую половину періода 1895—1900 гг. 3,3%, во вторую половину 1901—1907 гг. 4,7%, въ вывозномъ же 5,6 и 2,0%.

Что касается овса, то здѣсь получаемъ, прежде всего, значительную разницу въ распредѣленіи перевозокъ по поясамъ. Во внутреннемъ сообщеніи главная масса перевозокъ — 68,4% приходится на поясъ до 500 вер., на поясъ же 1.000—1.500 вер. приходится лишь 10,1%; наоборотъ, въ вывозномъ сообщеніи на поясъ до 500 в. приходится лишь 18,1%, на поясъ же 1.000—1.500 вер. приходится 46,2%. Эта крупная цифра имѣетъ для овса такое же значеніе, какъ крупная цифра перевозокъ изъ ближайшаго раіона для пшеницы и ячменя: она показываетъ на естественное тяготѣніе къ экспорту раіона въ 1.000—1.500 вер. отдаленія отъ портовъ, т. е. преимущественно раіона центрально-земледѣльческихъ губерній или губерній сѣверо-востока черезъ посредство Рыбинска и Ярославля. Только этотъ раіонъ, поставляющій преобладающую массу овса и на внутренній рынокъ, имѣетъ наибольшее количество избытковъ и для вывоза; онъ, а не ближайшіе къ портамъ раіоны (не имѣющіе избытковъ овса, несмотря на свою болѣе высокую культуру), главенствуетъ на внѣшнемъ рынкѣ. Въ то же время отдаленные раіоны свыше 1.500 и 2.000 вер. развиваютъ свои перевозки овса почти одинаковымъ темпомъ какъ для внутренняго, такъ и для вывознаго сообщенія и, въ общемъ, увеличиваютъ количество своихъ грузовъ относительно другихъ раіоновъ не очень быстро.

Все это снова подтверждаетъ, что въ распредѣленіи перевозокъ по поясамъ пробѣга играютъ гораздо большее значеніе естественныя условія земледѣльческаго производства въ отдѣльныхъ раіонахъ, чѣмъ какія-либо тарифныя мѣропріятія.

Мы до сихъ поръ разсматривали только движеніе грузовъ хлѣба въ зернѣ. Остается коснуться положенія въ перевозкахъ мучныхъ грузовъ, съ одной стороны, и жмыховъ и отрубей—съ другой.

По отношенію къ мучнымъ грузамъ въ вывозномъ сообщеніи обращаетъ, прежде всего, на себя вниманіе равномѣрность распредѣленія перевозокъ по поясамъ, а затѣмъ крупное количество вывозныхъ перевозокъ въ

поясѣ 1.000—1.500 вер. Именно, перевозки муки въ вывозномъ сообщеніи составляютъ процентовъ [1]):

| | 1895—1900. | 1900—1907. |
|---|---|---|
| 1— 500 вер. . . . . | 19,4 | 18,3 |
| 501—1.000 » . . . . | 20,3 | 20,5 |
| 1.001—1.500 » . . . . | 45,0 | 45,3 |
| 1.501—2.000 » . . . . | 12,8 | 13,4 |
| 2.001 и выше . . . . | 2,5 | 2,5 |

Такого постоянства и равномѣрности не даютъ цифры зерновыхъ хлѣбовъ. Эти цифры свидѣтельствуютъ, во-первыхъ, о преобладающей работѣ на экспортъ нашихъ волжскихъ мельницъ (черезъ посредство Рыбинска, раіонъ 1.000—1.500 вер.), во-вторыхъ, о значительной роли въ экспортѣ также и другихъ какъ болѣе отдаленныхъ, такъ и болѣе близкихъ раіоновъ, наконецъ — объ уже отвердѣвшемъ, такъ сказать, характерѣ распредѣленія экспортнаго мукомолья.

Распредѣленіе мучныхъ перевозокъ во внутреннемъ сообщеніи, опредѣляемое именно слѣд. цифрами:

| | 1895—1900. | 1900—1907. |
|---|---|---|
| 1— 500 вер. . . . . | 53,9 | 50,2 |
| 501—1.000 » . . . . | 27,9 | 27,2 |
| 1.001—1.500 » . . . . | 13,3 | 15,8 |
| 1.501—2.000 » . . . . | 4,1 | 4,2 |
| 2.001 и выше . . . . | 0,8 | 2,6 |

показываетъ, что во внутреннемъ снабженіи преобладающую роль играютъ ближайшіе раіоны: мукомольное производство разсѣяно по странѣ болѣе или менѣе равномѣрно, и каждый производительный раіонъ имѣетъ болѣе или менѣе прочно закрѣпленный за нимъ потребительный рынокъ. При всемъ томъ обнаруживается нѣкоторое стремленіе къ развитію отдаленныхъ перевозокъ—результатъ болѣе быстраго роста потребленія, чѣмъ производства, въ ближайшихъ раіонахъ.

Еще большая разница наблюдается въ перевозкахъ во внутреннемъ и вывозномъ сообщеніяхъ отрубей и жмыховъ. На внутренній рынокъ отруби и жмыхи въ преобладающемъ количествѣ до $^3/_4$ поступаютъ изъ ближайшихъ раіоновъ, что указываетъ на сравнительно неболь-

[1]) Сост. по «Матеріаламъ», стр. 28—29.

шую вмѣстимость этого рынка. Наоборотъ, на внѣшній рынокъ отруби и жмыхи идутъ изъ всѣхъ раіоновъ отъ 1 и до 2.000 вер. въ очень близкихъ количествахъ, именно, въ процентахъ [1]):

Внутреннее сообщеніе.

| | 1895—1900. | 1901—1907. |
|---|---|---|
| 1— 500 вер. . . . . | 79,1 | 68,9 |
| 501—1.000 » . . . . | 14,4 | 21,3 |
| 1.001—1.500 » . . . . | 4,8 | 6,3 |
| 1.501—2.000 » . . . . | 1,4 | 2,5 |
| 2.001 и выше . . . . . | 0,2 | 1,0 |

Вывозное сообщеніе.

| | | |
|---|---|---|
| 1— 500 вер. . . . . | 19,9 | 30,7 |
| 501—1.000 » . . . . | 19,6 | 19,6 |
| 1.001—1.500 » . . . . | 28,4 | 27,2 |
| 1.500—2.000 » . . . . | 24,0 | 17,9 |
| 2.000 и выше . . . . . | 8,1 | 4,7 |

Такимъ образомъ, почти всѣ раіоны равномѣрно заинтересованы во внѣшнемъ рынкѣ для сбыта своихъ отрубей и жмыховъ. Насколько въ этомъ отношеніи отруби и жмыхи, какъ исключительно экспортный продуктъ, выдѣляются изъ другихъ хлѣбныхъ грузовъ, особенно изъ муки, видно изъ слѣдующаго сопоставленія средней годовой перевозки разныхъ грузовъ за 1899—1906 г.:

| | Средняя годов. перевозка, въ милл. пуд. | | Проц. отн. внутренн. перевозки къ вывозн. |
|---|---|---|---|
| | въ вывозн. сообщен. | во внутренн. сообщен. | |
| Пшеница . . . . . | 101,9 | 91,0 | 88 |
| Рожь . . . . . | 48,8 | 38,4 | 79 |
| Овесъ . . . . . | 64,9 | 48,2 | 74 |
| Ячмень . . . . . | 43,0 | 12,9 | 30 |
| Мука . . . . . | 32,1 | 109,3 | 340 |
| Отруби . . . . . | 27,6 | 7,7 | 28 |
| Жмыхи . . . . . | 19,2 | 0,6 | 3 |
| Масличн. сѣмена . . | 12,6 | 14,6 | 116 |

Такимъ образомъ, жмыхи особенно, а также и отруби являются специфически экспортнымъ грузомъ, въ противоположность мукѣ и масличнымъ сѣменамъ. При этомъ,

[1]) Составл. по «Матеріаламъ», стр. 31 и слѣд.

обращаетъ на себя вниманіе также и то обстоятельство, что, помимо низкаго соотношенія внутренняго и вывозного сообщеній, внутреннія перевозки крайне низки и въ ихъ отношеніи къ производству [1]). При производствѣ отрубей до 250 милл. п. и жмыховъ до 25 милл. п., во внутреннемъ сообщеніи ихъ перевозится всего 7,7 милл. п. и 0,6 милл. п., т. е. всего 2—4%, тогда какъ муки изъ общаго производства до 1.000 милл. п. поступаетъ до 340 милл., т. е. болѣе 1/3, пшеницы изъ 850 милл. производства—88 милл., т. е. до 10%. Настолько тѣсенъ внутренній рынокъ для сбыта отрубей и жмыховъ, идущихъ поэтому въ главной своей массѣ на заграничные рынки.

Чтобы болѣе подробно и детально разсмотрѣть условія снабженія внутреннихъ и внѣшняго рынковъ, поскольку оно выражается въ желѣзнодорожныхъ перевозкахъ, возьмемъ, въ частности, нѣсколько отдѣльныхъ рынковъ, какъ внутреннихъ, такъ и экспортныхъ.

Представителями внутреннихъ рынковъ для нихъ будутъ служить С.-Петербургъ и Москва. Хотя С.-Петербургъ является въ то же время и крупнымъ экспортнымъ пунктомъ, однако экспортные грузы поступаютъ, главнымъ образомъ, водою, тогда какъ на внутреннее потребленіе идетъ преобладающая доля желѣзнодорожныхъ перевозокъ. Различіе въ условіяхъ снабженія С.-Петербурга и Москвы ясно сказывается въ различномъ распредѣленіи перевозокъ ихъ по поясамъ пробѣга.

Разсмотримъ сначала петербургскій рынокъ [2]). Распредѣленіе перевозокъ по поясамъ пробѣга всѣхъ вообще хлѣбныхъ грузовъ за послѣднія 12 лѣтъ представляется въ слѣдующемъ видѣ въ процентахъ къ общей суммѣ перевозокъ:

| Годы. | 1-500. | 501-1000. | 1001-1500. | 1501-2000. | 2001-3500. | 3501 и выше. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1895 . . . . . | 6,5 | 36,9 | 43,7 | 10,8 | 2,1 | — |
| 1896 . . . . . | 5,5 | 32,7 | 50,2 | 8,5 | 1,9 | — |
| 1897 . . . . . | 6,0 | 31,7 | 45,2 | 10,3 | 6,8 | 0,1 |
| 1898 . . . . . | 8,5 | 36,0 | 59,7 | 9,3 | 5,5 | 0,9 |
| 1899 . . . . . | 7,4 | 24,0 | 38,9 | 7,4 | 2,2 | 0,1 |
| 1900 . . . . . | 3,9 | 35,9 | 49,5 | 9,4 | 1,3 | — |

[1]) По даннымъ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія.

[2]) Сост. по «Матеріаламъ», стр. 55.

| Годы. | 1-500. | 501-1000. | 1001-1500. | 1501-2000. | 2001-3500. | 3501 и выше. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1901 . . . . . | 9,4 | 30,4 | 49,5 | 9,2 | 1,5 | — |
| 1902 . . . . . | 6,4 | 27,4 | 59,5 | 6,2 | 0,5 | — |
| 1903 . . . . . | 5,3 | 20,6 | 63,8 | 8,8 | 1,5 | — |
| 1905 . . . . . | 3,8 | 37,2 | 47,6 | 9,1 | 1,3 | — |
| 1906 . . . . . | 5,1 | 29,6 | 49,9 | 12,6 | 2,6 | 0,2 |
| 1907 . . . . . | 6,5 | 23,5 | 48,9 | 10,1 | 9,1 | 1,9 |

Изъ таблицы видно, во-первыхъ, преобладаніе въ петербургскихъ перевозкахъ грузовъ изъ пояса 500—1.500 верстъ, т. е. главнымъ образомъ поволжскихъ черезъ Рыбинскъ или центрально-земледѣльческихъ, южныхъ и восточныхъ. Но даже и эти два обширныхъ пояса не обладаютъ постоянствомъ перевозокъ, а даютъ значительно мѣняющіяся количества грузовъ, въ зависимости, прежде всего, отъ урожая и отъ другихъ причинъ. Еще болѣе непостоянны перевозки изъ отдаленныхъ раіоновъ болѣе 2.000 вер. Хотя вообще С.-Петербургъ стягиваетъ грузы изъ наиболѣе отдаленныхъ, сравнительно съ другими рынками, раіоновъ (свыше 4.000 верстъ), однако, эти раіоны работаютъ на С.-Петербургъ сравнительно случайно и почти вовсе не показываютъ какой-либо неуклонной тенденціи къ возрастанію. Вліянія желѣзнодорожныхъ тарифовъ на развитіе перевозокъ отдаленныхъ раіоновъ и здѣсь, слѣдовательно, нельзя наблюдать.

Совершенно инымъ по характеру распредѣленія перевозокъ по поясамъ пробѣга представляется обслуживаніе московскаго потребительнаго рынка. Дадимъ такъ же, какъ для С.-Петербурга, распредѣленіе перевозокъ всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ по поясамъ пробѣга:

| Годы. | 1-500. | 501-1000. | 1001-1500. | 1501-2000. | 2001-3500. | 3501 и выше. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1895 . . . . . | 67,9 | 25,8 | 5,8 | 0,5 | — | — |
| 1896 . . . . . | 68,2 | 25,3 | 5,8 | 0,6 | — | — |
| 1897 . . . . . | 57,4 | 35,3 | 6,6 | 0,6 | 0,1 | — |
| 1898 . . . . . | 57,9 | 35,2 | 6,0 | 0,7 | 0,1 | 0,1 |
| 1899 . . . . . | 62,9 | 30,9 | 5,2 | 0,9 | 0,1 | — |
| 1900 . . . . . | 64,9 | 26,6 | 7,3 | 1,1 | 0,1 | — |
| 1901 . . . . . | 62,1 | 26,2 | 10,0 | 0,7 | — | — |
| 1902 . . . . . | 59,1 | 34,4 | 6,0 | 0,5 | — | — |
| 1903 . . . . . | 68,0 | 25,8 | 5,6 | 0,6 | — | — |

| Годы. | 1-500. | 501-1000. | 1001-1500. | 1501-2000. | 2001-3500. | 3501 и выше. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1905 . . . . . | 56,9 | 31,4 | 10,4 | 1,0 | 0,3 | — |
| 1906 . . . . . | 60,5 | 28,1 | 9,3 | 1,9 | 0,2 | — |
| 1907 . . . . . | 54,4 | 30,9 | 11,9 | 2,8 | 0,7 | 0,3 |

Прежде всего, обращаетъ на себя вниманіе не только значительная доля перевозокъ въ Москву изъ ближайшаго раіона до 500 вер. (что зависитъ отъ географическаго положенія производительнаго раіона), но и значительное постоянство поставокъ этого раіона. За 1.000 верстъ отправки уже рѣзко падаютъ, и поясъ 1.000—1.500 вер. даетъ для Москвы уже меньше хлѣбовъ, чѣмъ для С.-Петербурга поясъ 1.500—2.000. Пояса свыше 2.000 вер. даютъ уже прямо ничтожныя количества, тогда какъ для С.-Петербурга они даютъ иногда до 10%. Слѣдовательно, московскій рынокъ въ отношеніи ко всѣмъ вообще хлѣбамъ обслуживается еще почти всецѣло ближайшимъ ему раіономъ, и конкурренцію на немъ отдаленныхъ раіоновъ нельзя считать слишкомъ значительной.

Разсмотрѣніе перевозокъ отдѣльныхъ хлѣбовъ вводитъ, однако, не безынтересную деталь въ условія снабженія московскаго рынка. Рожь даетъ слѣдующее распредѣленіе перевозокъ по поясамъ пробѣга:

| Годы. | 1-500. | 501-1000. | 1001-1500. | 1501 и выше. |
|---|---|---|---|---|
| 1895. . . . . | 60,1 | 39,7 | 0,2 | — |
| 1896. . . . . | 56,1 | 43,8 | 0,1 | |
| 1897. . . . . | 35,7 | 56,2 | 8,1 | — |
| 1898. . . . . | 74,5 | 25,5 | — | — |
| 1899. . . . . | 78,4 | 21,0 | 0,6 | — |
| 1900. . . . . | 84,2 | 14,2 | 1,6 | — |
| 1901. . . . . | 72,5 | 26,0 | 1,5 | — |
| 1902. . . . . | 77,8 | 21,5 | 0,7 | — |
| 1903. . . . . | 88,8 | 9,7 | 1,5 | — |
| 1905. . . . . | 31,8 | 64,2 | 3,7 | 0,3 |
| 1906. . . . . | 30,4 | 49,3 | 17,9 | 2,4 |
| 1907. . . . . | 49,6 | 46,5 | 3,9 | — |

Преобладающую массу ржи поставляетъ на московскій рынокъ ближайшій раіонъ до 500 вер., т. е. центрально-земледѣльческія губ.; съ ними, однако, успѣшно конкуррируетъ раіонъ до 1.000 в., т. е. ближайшія южныя

и заволжскія губерніи; болѣе отдаленныя губерніи (до 1.500 вер.) даютъ или крайне незначительныя количества грузовъ, или совсѣмъ не даютъ ихъ (св. 1.500 вер.).

Иную картину даетъ распредѣленіе перевозокъ пшеницы:

| Годы. | 1-500. | 501-1000. | 1001-1500. | 1501-2000. | 2001 и выше. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1895 . . . . | 10,5 | 63,1 | 26,4 | — | — |
| 1896 . . . . . | 8,9 | 70,9 | 20,2 | — | — |
| 1897 . . . . . | 9,9 | 54,5 | 31,8 | 3,4 | 0,3 |
| 1898 . . . . . | 7,2 | 50,1 | 33,1 | 5,4 | 4,2 |
| 1899 . . . . . | 26,4 | 40,3 | 17,6 | 13,4 | 2,3 |
| 1900 . . . . . | 16,5 | 47,8 | 20,2 | 14,3 | 1,2 |
| 1901 . . . . . | 14,8 | 36,1 | 45,9 | 3,2 | |
| 1902 . . . . . | 33,1 | 54,3 | 12,3 | — | — |
| 1903 . . . . . | 28,2 | 66,4 | 4,4 | 0,8 | 0,2 |
| 1905 . . . . . | 10,8 | 45,4 | 18,5 | 7,6 | 17,7 |
| 1906 . . . . . | 27,0 | 33,7 | 12,9 | 25,0 | 1,4 |
| 1907 . . . . . | 10,2 | 47,4 | 26,3 | 0,6 | 15,5 |

Ближайшіе раіоны на московскомъ пшеничномъ рынкѣ въ значительной степени уже вытѣснены не только раіономъ 500—1.000 вер., но и болѣе отдаленнымъ. Въ исключительные по неурожаямъ годы, какими были, напримѣръ, 1897, 1905 и 1907 гг., для губерній юга и Поволжья, получаютъ весьма крупное значеніе перевозки и болѣе отдаленныхъ раіоновъ въ 2.000 и выше верстъ.

Въ другомъ мѣстѣ, разсматривая вліяніе дифференціальныхъ тарифовъ на условія конкурренціи на центральномъ потребительномъ рынкѣ ближайшихъ и отдаленныхъ раіоновъ, на основаніи болѣе старыхъ (до 1902 г.) матеріаловъ, мы пришли къ заключенію, что «центральнымъ губерніямъ въ снабженіи внутреннихъ потребительныхъ рынковъ принадлежитъ и въ послѣдніе годы такая же видная роль, какъ и въ 1895 г.», но что «какъ земледѣліе центра, такъ и его мукомольная промышленность неблагопріятныя послѣдствія конкурренціи съ окраинами испытываютъ, прежде всего, на пшеничныхъ продуктахъ, тогда какъ переработка ржи развивается весьма быстро» [1]). Матеріалы новѣйшаго пятилѣтія до 1907 г. хотя и не даютъ возможности такъ же детально

[1]) *П. Лященко.* Хлѣбные тарифы. «Вѣстникъ Финансовъ» 1905 г., № 5.

разобрать вопросъ, какъ было сдѣлано въ указанной статьѣ по отношенію къ прежнимъ годамъ, однако, позволяютъ заключить, что положеніе въ общихъ чертахъ осталось тѣмъ же. Слѣдовательно, дифференціальность тарифовъ вовсе не оказываетъ на условія сбыта центральнаго хлѣба какого-либо давящаго вліянія, если только сами естественныя условія раіона благопріятны для развитія культуры даннаго хлѣба.

За недостаткомъ мѣста здѣсь невозможно использовать всѣ данныя «Матеріаловъ» объ условіяхъ снабженія отдѣльныхъ внутреннихъ и экспортныхъ рынковъ. Да общіе выводы, впрочемъ, уже ясны и изъ разсмотрѣнія условій распредѣленія петербургскихъ и московскихъ грузовъ. Для характеристики поступленій грузовъ къ портамъ, а именно къ двумъ главнымъ группамъ ихъ, черноморской и балтійской, приведемъ цифры распредѣленія грузовъ въ Одессѣ и въ Либавѣ.

Въ Одессу пшеница поступала изъ слѣдующихъ раіоновъ, въ процентахъ къ общему количеству поступленій [1]):

| Годы: | 1—500 вер. | 501—1.000 вер. | 1.001 и выше. |
|---|---|---|---|
| 1895 | 96,1 | 3,9 | — |
| 1896 | 96,6 | 3,3 | 0,1 |
| 1897 | 95,7 | 3,8 | 0,5 |
| 1898 | 98,0 | 0,0 | 0,2 |
| 1899 | 97,6 | 2,2 | 0,2 |
| 1900 | 98,4 | 1,4 | 0,2 |
| 1901 | 99,3 | 0,5 | 0,2 |
| 1902 | 99,7 | 0,3 | — |
| 1903 | 99,6 | 0,4 | — |
| 1905 | 96,9 | 2,4 | 0,7 |
| 1906 | 99,3 | 0,7 | — |
| 1907 | 99,3 | 0,2 | 0,5 |

Раіонъ не далѣе 500 вер. и даже главнымъ образомъ, какъ показываетъ разсмотрѣніе подробныхъ таблицъ,— раіонъ до 250 вер. даетъ главную, почти исключительную массу грузовъ въ пшеничномъ экспортѣ Одессы. То же самое можно сказать и относительно всѣхъ вообще хлѣбовъ, экспортируемыхъ изъ Одессы.

Инымъ представляется распредѣленіе грузовъ, идущихъ въ балтійскіе порты. Большая отдаленность отъ

[1]) Составлено по «Матеріаламъ», стр. 147.

портовъ производительныхъ раіоновъ сказывается на гораздо болѣе значительномъ пробѣгѣ хлѣбовъ къ балтійскимъ портамъ. Но и здѣсь, съ одной стороны, отдѣльные хлѣба обнаруживаютъ различіе, свидѣтельствующее о естественныхъ и постоянныхъ преимуществахъ отдѣльныхъ раіоновъ въ ихъ работѣ на экспортъ, съ другой стороны—въ цифрахъ и колебаніяхъ распредѣленія грузовъ по поясамъ нельзя видѣть никакого вліянія тарифовъ, а только лишь естественныхъ условій производства.

Возьмемъ, напримѣръ, перевозки въ Либаву главнаго продукта ея экспорта—овса. Эти перевозки распредѣлялись по поясамъ пробѣга, въ процентахъ въ общей суммѣ перевозокъ [1]):

| Годы. | 1-500. | 501-1000. | 1001-1500. | 1501-2000 | 2001 и выше. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1895 | 7,2 | 2,7 | 80,6 | 8,9 | 0,6 |
| 1896 | 3,4 | 1,9 | 56,3 | 35,7 | 2,7 |
| 1897 | 2,9 | 3,2 | 64,9 | 27,4 | 1,6 |
| 1898 | 9,3 | 6,6 | 76,5 | 5,2 | 2,4 |
| 1899 | 4,5 | 4,4 | 76,3 | 13,6 | 1,2 |
| 1900 | 5,7 | 2,0 | 64,6 | 21,7 | 6,0 |
| 1901 | 14,4 | 5,7 | 61,3 | 14,6 | 4,0 |
| 1902 | 7,5 | 2,7 | 77,4 | 12,3 | 0,1 |
| 1903 | 11,6 | 3,1 | 79,3 | 5,9 | — |
| 1905 | 4,1 | 2,2 | 67,8 | 25,3 | 0,6 |
| 1906 | 8,6 | 6,5 | 77,4 | 6,6 | 0,9 |
| 1907 | 13,5 | 23,5 | 51,4 | 1,1 | 10,6 |

И эта таблица обнаруживаетъ подавляющее господство одного лишь раіона (1.000—1.500 вер., т. е. центрально-земледѣльческихъ губерній) въ экспортѣ овса. Раіоны до 1.000 и свыше 2.000 вер. играютъ совершенно ничтожную роль и въ общемъ не обнаруживаютъ какой-либо опредѣленной тенденціи къ увеличенію перевозокъ; колебанія въ распредѣленіи перевозокъ въ отдѣльные годы зависятъ исключительно отъ того или иного распредѣленія урожаевъ.

Итакъ, всѣ эти данныя безусловно свидѣтельствуютъ, что развитіе желѣзнодорожныхъ перевозокъ, конкурренція отдѣльныхъ раіоновъ на внутреннемъ и внѣшнемъ рынкѣ, удача или неудача вывозной дѣятельности отдѣль-

[1]) Составлено по «Матеріаламъ», стр. 78.

ныхъ раіоновъ, то или иное направленіе грузовъ вовсе не зависятъ, или зависятъ лишь въ очень слабой степени, отъ тарифной политики или, вѣрнѣе, отъ тарифныхъ ставокъ и тарифнаго дифференціала. Только естественныя условія почвы, климата и т. п. и экономическія условія земледѣлія даннаго раіона обусловливаютъ преобладаніе и развитіе тѣхъ или иныхъ перевозокъ. Это же доказывается и ежегодными частыми колебаніями перевозокъ, вслѣдствіе колебаній урожаевъ въ отдѣльныхъ раіонахъ. Въ то же время, несмотря на распространенное мнѣніе, что дифференціальный строй тарифовъ способствуетъ развитію отдаленныхъ перевозокъ и экспорту хлѣбовъ—мы видимъ, наоборотъ, что желѣзнодорожныя перевозки свидѣтельствуютъ о болѣе быстромъ и болѣе значительномъ развитіи именно внутреннихъ перевозокъ, т. е. внутренняго рынка и потребленія, иногда прямо за счетъ сокращенія экспортныхъ перевозокъ и внѣшняго рынка.

Конечно, въ общемъ строѣ тарифовъ, какъ извѣстно, есть довольно много тарифовъ, имѣющихъ нѣсколько исключительный и покровительствующій отдѣльнымъ раіонамъ характеръ. Таковы нѣкоторые исключительные тарифы къ Либавѣ, на владикавказской и средне-азіатской ж. д., навигаціонные и пр. Общеэкономическое значеніе ихъ, впрочемъ, невелико, мы здѣсь не будемъ на нихъ останавливаться. Скажемъ лишь нѣсколько словъ также объ исключительномъ, но болѣе важномъ тарифѣ, о такъ наз. челябинскомъ переломѣ.

Вопросъ о челябинскомъ переломѣ почти не сходитъ со столбцовъ спеціальной прессы, служитъ постоянной темой для сибирской общей прессы и предметомъ, возбуждающимъ постоянные споры въ соотвѣтствующихъ совѣщаніяхъ. Онъ находится въ тискахъ, съ одной стороны, опасеній за возможность наплыва сибирскаго хлѣба на внутренній рынокъ и понижательнаго вліянія на цѣны; съ другой—жалобъ на крайне отрицательное вліяніе его на развитіе сибирскаго земледѣлія, лишеннаго удобнаго и дешеваго сбыта, благодаря искусственному тарифу. Здѣсь не мѣсто, конечно, разбирать этотъ вопросъ во всей его полнотѣ. Мы коснемся его лишь постольку, по-

сколько онъ обрисовывается въ «Матеріалахъ» на основаніи желѣзнодорожныхъ перевозокъ.

Общія отправки главныхъ хлѣбовъ со станцій сибирской ж. д. за послѣднія пять лѣтъ составляли, тыс. пуд.[1]):

| Годы. | Пшеница. | Рожь. | Овесъ. | Мука. | Всего хлѣбныхъ грузовъ. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1902 . . . . . | 4.171 | 2.320 | 3.084 | 2.384 | 12.420 |
| 1903 . . . . . | 8.141 | 1.517 | 2.096 | 4.465 | 17.182 |
| 1904 . . . . . | 14.845 | 605 | 2.429 | 5.148 | 23.847 |
| 1905 . . . . . | 14.932 | 832 | 1.786 | 6.612 | 24.798 |
| 1906 . . . . . | 14.876 | 2.704 | 5.741 | 8.660 | 39.145 |

Въ общей суммѣ всѣхъ хлѣбовъ было отправлено съ сибирской ж. д. за 5-лѣтіе 1897 — 1901 гг. 16.995 тыс. пуд., за 5-лѣтіе 1902 — 1907 гг. 23.478 тыс. пуд., т. е. ростъ за 10-лѣтіе опредѣляется приблизительно въ 35%, тогда какъ ростъ общихъ перевозокъ всей сѣти доходитъ до 50%. Между тѣмъ, отъ сибирскаго земледѣлія возможно было бы ожидать болѣе быстраго развитія, чѣмъ отъ европейскаго. Слѣдов., въ этомъ фактѣ можно видѣть дѣйствительно нѣсколько искусственную задержку сибирскаго хлѣба.

При этомъ нужно замѣтить, что значительная часть желѣзнодорожныхъ перевозокъ и наиболѣе быстрое ихъ развитіе приходятся на мѣстное сообщеніе. Такъ, распредѣляя перевозки сибирской ж. д. по отдѣльнымъ дорогамъ назначенія, находимъ[2]):

| Дороги назначенія. | 1897-1901. | 1902-1907. |
|---|---|---|
| Балтійская . . . . . | 1.982 | 666 |
| Либаво-роменская . . . . . | 957 | 264 |
| Николаевская . . . . . | 1.294 | 395 |
| Пермская . . . . . | 2.936 | 4.544 |
| Риго-орловская . . . . . | 453 | 1.310 |
| Самаро-златоустовская . . | 2.038 | 3.798 |
| Сибирская . . . . . | 4.792 | 6.950 |
| Всего . . . . . | 16.995 | 23.478 |

Итакъ, первыя три желѣзныя дороги, главнымъ образомъ экспортнаго характера, даже сокращаютъ свои полученія изъ Сибири. Главное увеличеніе приходится на

[1]) См. «Матеріалы», стр. 348.
[2]) Сост. по «Матеріаламъ», стр. 351.

мѣстное сообщеніе, свидѣтельствующее о быстромъ развитіи въ Сибири торговаго земледѣлія; на пермскую дорогу, подъ вліяніемъ покровительствуемыхъ тарифовъ на Котласъ, и, наконецъ, на самаро-златоустовскую ж. д. для дальнѣйшихъ перевозокъ водой. Здѣсь, слѣдовательно, мы дѣйствительно видимъ, что челябинскій тарифный переломъ оказываетъ какъ бы задерживающее вліяніе на распредѣленіе грузовъ и на сибирское земледѣліе, которое безъ перелома стало бы, быть можетъ, болѣе быстро развивать свой сбытъ.

На этомъ мы закончимъ разсмотрѣніе богатыхъ по содержанію «Матеріаловъ», освѣщающихъ, кромѣ того, и многіе другіе спеціальные тарифные вопросы, но наибольшій общій интересъ представляющихъ именно въ отношеніи значенія тарифовъ на условія господства на рынкахъ тѣхъ или другихъ земледѣльческихъ раіоновъ.

*П. Лященко.*

БИБЛИОТЕКА
СПЕЦИАЛЬНЫХ
ЧИТАЛЬНЯ

(Изъ № 11 «Вѣстника Финансовъ, Промышленности и Торговли» за 1910 г.).

Типографія Ред. період. изд. Министерства Финансовъ, Галерная, 24.