

L 57982.

К. Я. ЗАГОРСКИЙ.

НАША

ЖЕЛЪЗНОДОРОЖНАЯ

ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

79118.

Перев. 1950

СПбГУ



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

1910 г.

Им. Гос. Ун-т  
Научная  
Библиотека им.  
Горького

## Наша желѣзнодорожная тарифная политика. \*

Въ началѣ 1908 года предсѣдатели правленій нашихъ семи большихъ желѣзнодорожныхъ обществъ <sup>1</sup> представили министрамъ: путей сообщенія, финансовъ, торговли и промышленности и государственному контролеру „записку о нуждахъ коммерческой эксплуатаціи частныхъ желѣзныхъ дорогъ“, въ которой ходатайствовали о принятіи цѣлаго ряда мѣръ для улучшенія финансоваго положенія желѣзныхъ дорогъ и повышенія ихъ доходности. Мѣры проектировались троякаго рода: 1) общее однообразное повышеніе всѣхъ классныхъ и дифференціальныхъ (въ томъ числѣ всѣхъ исключительныхъ пониженныхъ, кромѣ только такъ наз. табличныхъ) товарныхъ тарифовъ на 10% для всѣхъ разстояній до 400 в., причемъ полученная на 400 верстахъ прибавка къ провознымъ платамъ должна оставаться безъ измѣненія для всѣхъ дальнѣйшихъ разстояній; для хлѣбныхъ грузовъ предложено было кромѣ 10% надбавки (хотя и въ размѣрѣ не болѣе 1 к. съ пуда), также уравненіе схемы для внутреннихъ сообщеній со схемами для сообщеній вывозныхъ; для каменнаго угля, хлопка, вина винограднаго и нѣкоторыхъ другихъ грузовъ, въ виду уже возбужденнаго ранѣе вопроса о повышеніи тарифовъ — особыхъ предложеній въ запискѣ не было

\*) Предлагаемая статья была первоначально помѣщена въ „Извѣстіяхъ СПб. Политехническаго Института“ въ срединѣ 1908 года. Въ виду интереса, возбужденнаго этой статьей и отсутствія ея въ отдѣльномъ изданіи, редакция „Путей Сообщенія“ перепечатываетъ означенную работу съ необходимыми въ настоящее время измѣненіями и дополненіями, сдѣланными самимъ авторомъ.

<sup>1</sup> А именно желѣзныхъ дорогъ: Варшавско-Вѣнской, Владикавказской, Московско-Казанской, Московско-Кіевско-Воронежской, Московско-Виндаво-Рыбинской, Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ.

сдѣлано, въ отношеніи пассажировъ были проектированы: отмѣна бесплатной перевозки 1 пуда багажа, установленіе особыхъ дополнительныхъ станціонныхъ сборовъ съ каждаго пассажирскаго билета и съ пассажирскаго багажа, ограниченіе бесплатныхъ проѣздовъ какъ чиновъ правительственныхъ вѣдомствъ, такъ и желѣзнодорожныхъ служащихъ, замѣна переселенческаго тарифа пассажирскимъ тарифомъ IV класса или возмѣщеніе желѣзнымъ дорогамъ изъ средствъ казны разницы тарифовъ; кромѣ того, вообще по товарнымъ перевозкамъ возможное повышеніе нормъ различныхъ дополнительныхъ сборовъ съ объединеніемъ ихъ въ одинъ общій сборъ, 2) измѣненіе порядка установленія кружныхъ направленій и 3) измѣненіе порядка установленія желѣзнодорожныхъ тарифовъ вообще.

Таковы пожеланія, высказанныя частными желѣзными дорогами въ упомянутой выше запискѣ предсѣдателей ихъ правленій. Какъ видно изъ сообщенія департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, напечатаннаго тогда въ „Правительственномъ Вѣстникѣ“<sup>1</sup>, правительство отнеслось первоначально съ сочувствіемъ къ этимъ пожеланіямъ, признавая, что въ виду тяжелаго финансоваго положенія, переживаемаго не только частными, но и казенными желѣзными дорогами, къ приведеннымъ предположеніямъ частныхъ жел. дорогъ нельзя отнести иначе, какъ съ полнымъ вниманіемъ. Поэтому ходатайствамъ частныхъ жел. дорогъ данъ былъ законный ходъ, и возбужденные ими вопросы объ общемъ повышеніи классныхъ и дифференціальныхъ тарифовъ на перевозку грузовъ разнаго рода, а также о повышеніи и объединеніи дополнительныхъ сборовъ были переданы на предварительное разсмотрѣніе общаго тарифнаго съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Независимо отъ этихъ вопросовъ объ общихъ тарифныхъ повышеніяхъ, возбужденныхъ частными желѣзными дорогами, тогда же въ тарифныхъ учрежденіяхъ, частью уже разсматривались, частью же подготовлялись

<sup>1</sup> 1908 года № 31.

къ внесенію на ихъ разсмотрѣніе еще вопросы: о повыше-  
ній начальной ставки для грузовъ I класса съ  $\frac{1}{10}$  коп. съ  
пуда и версты до  $\frac{1}{8}$  коп., о повышеіи тарифовъ на  
каменноугольные грузы, на хлопокъ, на сибирское масло,  
на руды, на виноградное вино, а также о повышеіи  
пассажирскихъ тарифовъ въ пригородныхъ сообщеніяхъ  
въ зависимости отъ 1 іюля 1908 г. повышеіи общихъ  
пассажирскихъ тарифовъ <sup>2</sup>).

Въ виду приведенныхъ фактовъ уже два года тому  
назадъ легко можно было придти къ заключенію, что  
направленіе нашей желѣзнодорожной политики въ то  
время характеризовалось рѣшительнымъ преоблада-  
ніемъ стремленія къ повышеію всякаго рода сборовъ  
за оказываемыя желѣзными дорогами услуги по пере-  
возкѣ пассажировъ и грузовъ. Было бы однако ошибочно  
думать, что наша тарифная политика стала на этотъ  
путь лишь въ послѣднее время. Поворотъ въ направленіи  
этой политики относится уже къ первымъ годамъ истекша-  
го десятилѣтія. Впрочемъ вначалѣ желѣзныя дороги и  
министерство финансовъ, которому принадлежитъ ру-  
ководящая роль въ направленіи желѣзнодорожной по-  
литики, дѣйствовали весьма сдержанно и только съ те-  
ченіемъ времѣни, подъ вліяніемъ финансовыхъ затруд-  
неній, обусловленныхъ возникновеніемъ военныхъ со-  
бытій, и непрерывно растущей дефицитности желѣзно-  
дорожнаго хозяйства, рѣшительно вступили на новый  
путь. При этомъ самый характеръ тарифной системы,  
въ смыслѣ совокупности задачъ и принциповъ управ-  
леніе тарифами, постепенно подвергся существеннымъ  
измѣненіямъ. Поставленный же частными дорогами во-  
просъ объ общемъ по возможности однообразномъ по-  
вышеіи всѣхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ явился  
лишь наиболѣе яркимъ и полнымъ выраженіемъ новой  
системы тарифной политики сравнительно съ системою  
всего предшествующаго періода, обнимающаго нѣс-  
колько болѣе 10 лѣтъ.

---

<sup>2</sup> Съ тѣхъ поръ, какъ будетъ указано ниже, всѣ эти вопросы, за  
исключеніемъ вопроса о повышеіи для грузовъ I кл. ставки съ  $\frac{1}{10}$  к.  
до  $\frac{1}{8}$  к., уже разрѣшены въ утвердительномъ смыслѣ и соответствен-  
ные тарифы повышены.

Выяснить главнѣйшія особенности новой тарифной системы, которыми она отличается отъ прежней, и составляетъ задачу предлагаемой статьи.

Въ собственномъ смыслѣ о тарифной желѣзнодорожной политикѣ у насъ можно говорить лишь съ конца 80-хъ годовъ, когда все завѣдываніе тарифнымъ дѣломъ было сосредоточено въ министерствѣ финансовъ, въ составѣ котораго были образованы по законамъ 8 марта и 12 августа 1889 года спеціальныя для этой цѣли тарифныя учрежденія (департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, тарифный комитетъ и совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ). До этого времени никакого общаго сознательнаго и планомѣрнаго руководства и направленія тарифнаго дѣла у насъ не было. Желѣзнодорожные тарифы были предоставлены почти всецѣло распоряженію самихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, свобода которыхъ въ этой области была ограничена лишь немногими постановленіями ихъ уставовъ, главнымъ образомъ относительно такъ называемыхъ предѣльныхъ тарифовъ, а также изданными въ 80-хъ годахъ положеніями комитета министровъ объ обязанности желѣзныхъ дорогъ своевременно представлять правительству классификаціи грузовъ и условія перевозокъ (законъ 9 октября 1881 г.) и тарифы прямыхъ граничныхъ желѣзнодорожныхъ сообщеній (законъ 11 июля 1886 года). Какъ извѣстно, эти частичныя случайныя мѣры законодательнаго свойства, не сопровождавшіяся притомъ организаціей надлежащихъ спеціальныхъ учреждений для систематическаго контроля и наблюденія надъ желѣзнодорожными тарифами, не оказали никакого опутительнаго вліянія на практическій ходъ тарифнаго дѣла. Каждая желѣзная дорога продолжала, какъ и въ прежнее время, съ самаго начала возникновенія у насъ частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства, устанавливать свои тарифы свободно и самостоятельно, въ большинствѣ случаевъ даже помимо какихъ-либо соглашеній съ другими желѣзными дорогами, всецѣло по соображеніямъ со своими индивидуальными условіями и выгодами. Это было время наиболѣе полнаго господства у насъ такъ называемой коммерческой системы тарифовъ. А

между тѣмъ наша рельсовая сѣть, имѣвшая въ началѣ 80-хъ годовъ протяженіе всего лишь въ 21—22 тысячи верстъ, была раздроблена приблизительно между 50-тью отдѣльными желѣзнодорожными компаніями, находившимися въ постоянной борьбѣ другъ съ другомъ изъ-за привлеченія грузовъ на свои линіи, причемъ это соперничество по временамъ принимало очень крупныя размѣры, охватывая почти всѣ желѣзныя дороги. Изъ весьма многочисленныхъ случаевъ такого соперничества достаточно указать на двѣ тарифныя войны, имѣвшія особое значеніе какъ по своимъ размѣрамъ, такъ и по тѣмъ послѣдствіямъ, которыя они имѣли для положенія у насъ тарифнаго дѣла. Одна изъ нихъ—это борьба изъ-за ввозныхъ грузовъ, охватившая всѣ дороги, которыя соединяли Петербургъ, Ревель, Ригу, Либаву и Кенигсбергъ съ Москвою. Другая тарифная война, возникшая въ половинѣ 80-хъ годовъ изъ-за хлѣбныхъ грузовъ центрального района между Лозово-Севастопольской и Либаво-Роменской желѣзными дорогами, постепенно распространилась сначала на дороги, направлявшіяся съ одной стороны въ южныя порты—Таганрогъ, Николаевъ и Одессу, а съ другой въ сѣверныя—Ригу, Либаву и Кенигсбергъ, затѣмъ же въ область тарифныхъ пониженій были вовлечены и направленія на Москву, Ревель и Петербургъ съ важнѣйшимъ по вывозу хлѣбовъ райономъ приволжскихъ дорогъ. Къ 1887 году эта тарифная борьба охватила большую часть нашей желѣзнодорожной сѣти и привела къ общей ломкѣ тарифовъ. Какъ въ этихъ двухъ, такъ и въ другихъ менѣе важныхъ случаяхъ, тарифныя ставки, обуславливаясь соперничествомъ, опредѣлялись главнымъ образомъ подъ вліяніемъ фактическаго положенія и силъ различныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, но не по соображенію съ дѣйствительными нуждами торговли и промышленности и съ общими условіями успешнаго развитія экономической жизни страны. Устанавливавшіеся при такихъ условіяхъ желѣзнодорожныя тарифы, ихъ система, размѣры и вліяніе на народное хозяйство являлись всецѣло лишь несознательнымъ и непреднамѣреннымъ результатомъ индивидуальных

стремлений и дѣйствій отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, преслѣдовавшихъ свои частные интересы. Говорить о тарифной политикѣ въ примѣненіи къ такому состоянію желѣзнодорожныхъ тарифовъ можно развѣ лишь въ такомъ же смыслѣ, какъ и о политикѣ товарныхъ цѣнъ, земельныхъ арендъ или рабочихъ платъ въ тѣхъ случаяхъ, когда онѣ слагаются всецѣло подъ вліяніемъ свободной конкуренціи и ни въ какой мѣрѣ не подчиняются сознательному и планомѣрному регулированію путемъ ли общихъ соглашеній заинтересованныхъ сторонъ или посредствомъ воздѣйствія общественной или правительственной власти. Здѣсь можетъ быть рѣчь лишь о такъ называемой политикѣ невмѣшательства, такъ какъ вообще понятіе политики въ точномъ смыслѣ этого слова можетъ быть прилагается лишь къ дѣйствіямъ государственной власти, призванной содѣйствовать общимъ интересамъ, но никакъ не къ дѣятельности желѣзныхъ дорогъ, синдикатовъ и тому <sup>но</sup> надобныхъ учреждений. Въ 1889 году положеніе тарифнаго дѣла у насъ и отношеніе къ нему правительства кореннымъ образомъ измѣняется. Послѣ совершившагося въ этомъ году полного подчиненія управленія тарифами всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ казенныхъ, такъ и частныхъ, правительственному надзору и руководительству въ лицѣ министерства финансовъ, задачи управленія тарифами, ихъ система, размѣры тарифныхъ ставокъ и вліяніе ихъ на ходъ народнаго хозяйства становятся сознательнымъ и отвѣтственнымъ дѣломъ самой государственной власти. Только съ этого времени и можно говорить о желѣзнодорожной тарифной политикѣ какъ о совокупности тѣхъ задачъ, которыя правительство ставитъ себѣ въ этой отрасли своего управленія, и тѣхъ мѣръ, которыя примѣняются имъ для осуществленія поставленныхъ задачъ.

Главнѣйшія особенности этого перваго періода правительственнаго вмѣшательства въ желѣзнодорожные тарифы, продолжающагося въ теченіе 10—12 лѣтъ, начиная съ 1889 года, непосредственно обуславливались тѣми основными принципами, которые сдѣлались руководящими для всей нашей желѣзнодорожной

политики съ самаго начала десятилѣтїя 80-хъ годовъ.

Авторъ юбилейнаго изданїя Комитета Министровъ: „Наша желѣзнодорожная политика по документамъ архива Комитета Министровъ“, г. Кислинскій находитъ возможнымъ резюмировать эти принципы слѣдующей формулой: „верховное руководство въ желѣзнодорожной дѣлѣ должно принадлежать исключительно правительству“<sup>1</sup>). Дѣйствительно, этотъ коренной принципъ опредѣляетъ въ разсматриваемый періодъ направленіе нашей желѣзнодорожной политики во всѣхъ ея отрасляхъ—какъ систему сооруженїя новыхъ желѣзныхъ дорогъ, такъ равныхъ образомъ область финансовыхъ отношенїй нашей рельсовой сѣти и всю ея эксплуатацію, коммерческую дѣятельность и тарифы. Хотя частное желѣзнодорожное хозяйство не только было сохранено, но даже получало поощренїе и поддержку, однако „лишь подъ тѣмъ непремѣннымъ условїемъ, чтобы желѣзнодорожныя компанїи являлись въ рукахъ правительства такими же орудїями для удовлетворенїя общегосударственныхъ интересовъ, какими были правительственные органы, завѣдывавшіе казенными рельсовыми сообщенїями“.<sup>2</sup> Указанный принципъ проводился послѣдовательно и неуклонно во всѣхъ мѣропрїятїяхъ правительства по желѣзнодорожной части за періодъ времени съ 1881 по 1894 г., такъ что въ концѣ-концовъ желѣзнодорожное дѣло во всей своей совокупности (казенное и частное) было подчинено полному и всестороннему контролю и руководству правительства. Не касаясь строительныхъ и финансовыхъ операцій желѣзныхъ дорогъ, остановимся на краткой характеристикѣ тѣхъ задачъ и принциповъ, которые легли въ основанїе проведенной въ 80-хъ годахъ тарифной реформы, измѣнившей кореннымъ образомъ прежнїй порядокъ управленїя желѣзнодорожными тарифами.

Троякаго рода причины побудили правительство отказаться въ своихъ отношенїяхъ къ желѣзнодорож-

<sup>1</sup> См. названное изданїе т. III, стр. 3.

<sup>2</sup> Тамъ же.



нымъ компаніямъ отъ принципа *laissez-faire*, и, перейти къ противоположной системѣ строгаго контроля и руководительства ихъ дѣйствіями въ области тарифовъ. Первая причина финансоваго свойства. Дѣло въ томъ, что огромныя потери, которыми сопровождалось соперничество между нашими желѣзными дорогами, падали, вслѣдствіе дарованной компаніямъ правительственной гарантіи доходовъ, почти всецѣло на казну, вызывая огромныя приплаты, достигавшія въ срединѣ 80-хъ годовъ болѣе 50 милліоновъ рублей въ годъ. Необходимость этихъ приплатъ, вносящая особенно при весьма стѣсненномъ въ то время состояніи средствъ нашего государственнаго казначейства серьезное разстройство въ наши государственныя финансы, чрезвычайно сильно озабочивала правительство и вызывала нѣкоторыя отдѣльныя мѣры по части тарифовъ еще до подчиненія ихъ правительственной власти. Такъ, упомянутая выше тарифная война изъ-за хлѣбныхъ грузовъ, сопровождавшаяся крупными пониженіями и угрожавшая серьезными убытками казнѣ, привела къ тому, что министръ путей сообщенія, по инициативѣ министерства финансовъ, циркулярно воспретилъ въ 1888 году всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ производить дальнѣйшія пониженія платъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ къ портамъ и пограничнымъ пунктамъ. Впослѣдствіи это воспрещеніе было одобрено Высочайше утв. 3 октября того же года положеніемъ Комитета Министровъ. Затѣмъ уже въ 1888 году былъ произведенъ по требованію правительства общій пересмотръ вывозныхъ хлѣбныхъ тарифовъ, важнѣйшимъ результатомъ котораго и было общее ихъ повышеніе, въ особенности же для центральнаго земледѣльческаго раіона. Другой упомянутый фактъ крупной борьбы нашихъ желѣзныхъ дорогъ изъ-за ввозныхъ грузовъ въ международныхъ сообщеніяхъ также имѣлъ слѣдствіемъ весьма значительныя пониженія провозныхъ платъ и большія потери казны вслѣдствіе приплатъ по гарантіи. Но вредныя послѣдствія желѣзнодорожнаго соперничества въ этой области не ограничивались финансовыми потерями. Пониженія провозныхъ платъ,

которыя были допущены по тарифамъ прямыхъ заграничныхъ сообщеній противъ тарифовъ мѣстныхъ для товаровъ отечественнаго производства, во многихъ случаяхъ по своимъ размѣрамъ даже превышали таможенные пошлины, установленныя для покровительства различнымъ отраслямъ русской промышленности. Правительство, конечно, не могло мириться съ такимъ положеніемъ, при которомъ желѣзныя дороги своими распоряженіями въ области тарифовъ могли не только подрывать, но въ нѣкоторыхъ случаяхъ и совершенно парализовать принятую имъ покровительственную систему экономической политики. Это и послужило вторымъ мотивомъ къ подчиненію желѣзнодорожныхъ тарифовъ правительственному контролю. Наконецъ, третьей причиной послужили общія вредныя послѣдствія желѣзнодорожнаго соперничества, которыя оно имѣетъ для правильнаго хода народнаго хозяйства, просто въ силу присущихъ ему свойствъ и особенностей сравнительно съ обычной торгово-промышленной конкуренціей. Дѣло въ томъ, что въ обыкновенныхъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятіяхъ существуетъ сравнительно весьма тѣсная связь между товарными цѣнами и издержками производства, которыя даютъ реальный базисъ для конкуренціи и ставятъ ей обычно довольно узкіе предѣлы въ отношеніи колебанія товарныхъ цѣнъ. Въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ связь между тарифами и собственными расходами желѣзныхъ дорогъ является гораздо болѣе отдаленной, желѣзнодорожное соперничество почти не имѣетъ реальныхъ границъ и потому вообще отличается въ значительной степени произвольнымъ характеромъ. Оно, въ противоположность съ обычнымъ торговопромышленнымъ соперничествомъ, приводитъ не къ уменьшенію, но къ повышенію расходовъ народнаго хозяйства на удовлетвореніе его потребностей въ транспортѣ, вмѣстѣ съ тѣмъ оно вызываетъ постоянныя и рѣзкія нарушенія правильнаго хода народнаго хозяйства и сопровождается крупнымъ пониженіемъ доходности самихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ результатѣ получается съ одной стороны чрезвычайная неравномѣрность та-

рифовъ по различнымъ районамъ въ зависимости отъ наличности и интенсивности конкуренціи или полного ея отсутствія, неустойчивость во времени съ внезапными и рѣзкими измѣненіями ставокъ, запутанность и сложность тарифовъ, затрудняющая не только публику, но и сами желѣзныя дороги, съ другой стороны—повсемѣстное и постоянное стремленіе желѣзныхъ дорогъ такъ или иначе подѣлить между собою перевозки на началахъ монополіи путемъ разнаго рода соглашеній относительно размѣра провозныхъ платъ, раздѣла грузовъ въ натурѣ или чистой выручки отъ ихъ перевозки. Всѣ эти неизбежныя послѣдствія свободной коммерческой системы тарификаціи имѣли мѣсто и у насъ, какъ повсюду въ свое время, и естественно вызывали и у насъ всеобщія повсемѣстныя жалобы на такъ называемый „произволь желѣзнодорожныхъ монополистовъ“. Общественное мнѣніе возмущалось такими совершавшимися подъ вліяніемъ тарифныхъ мѣропріятій желѣзныхъ дорогъ фактами, какъ утрата русскими портами ихъ коммерческаго значенія въ пользу иностранныхъ портовъ, упадокъ судоходства на нѣкоторыхъ рѣкахъ, разстройство промышленности въ нѣкоторыхъ старыхъ районахъ производства и „искусственное“ поощреніе развитія новыхъ и т. под. Конечно правительство, которое не только отказалось отъ системы *laissez-faire*, но и приняло въ основу всей своей экономической и общегосударственной политики принципъ, что верховное руководство во всѣхъ сферахъ хозяйственной, народной и государственной жизни должно принадлежать исключительно правительственной власти, никакъ не могло мириться съ указанными явленіями и должно было принять всѣ зависящія мѣры, чтобы обезпечить за собою право и возможность неограниченнаго руководства желѣзнодорожными тарифами, чтобы направлять ихъ согласно своимъ видамъ и соображеніямъ. Желѣзнодорожная политика вообще и тарифная въ частности всегда являются въ основныхъ своихъ чертахъ отраженіемъ общегосударственной политики. Послѣдовательное развитіе и усиленіе руководящаго принципа

послѣдней, выражавшагося въ теченіе всего десятилѣтія 80-хъ годовъ въ послѣдовательномъ расширеніи полномочій и вмѣшательства правительственной власти въ отношеніи печати, университетовъ, земскаго и городского управленія, рабочаго и аграрнаго законодательства, словомъ самыхъ разнообразныхъ сферъ народной и общественной жизни, и достигшаго своего кульминаціоннаго пункта въ изданіи положенія о земскихъ начальникахъ 8 іюля 1889 года, отразилось рѣшительнымъ образомъ и на направленіи нашей желѣзнодорожной политики вообще и тарифнаго законодательства въ частности.

Первоначально въ представленіяхъ министерства путей сообщенія, равно какъ и въ отзывахъ другихъ министерствъ, а также въ высшихъ законодательныхъ учрежденіяхъ при выработкѣ и обсужденіи разнаго рода предположеній тарифами господствуетъ мысль о необходимости считаться съ правами компаній, предоставленными имъ въ этой области ихъ уставами. Такъ, министръ путей сообщенія въ началѣ 80-хъ годовъ возбуждаетъ лишь вопросъ о подчиненіи контролю только тарифовъ прямыхъ, а затѣмъ даже только заграничныхъ сообщеній, ссылаясь на то обстоятельство, что въ уставахъ ж.-д. обществъ не предусматривается право ихъ распоряжаться тарифами этихъ категорій. Государственный контролеръ, находя вообще неправильнымъ и несогласнымъ съ достоинствомъ правительства основывать какія-либо правительственныя мѣры на простомъ умолчаніи закона, вмѣстѣ съ тѣмъ находилъ и самое толкованіе этого умолчанія министромъ путей сообщенія ошибочнымъ. По его мнѣнію, толкованіе этого умолчанія въ смыслѣ принадлежности правительству права вмѣшательства въ тарифы прямыхъ сообщеній не можетъ быть выведено ни изъ буквы, ни изъ духа желѣзнодорожныхъ уставовъ. Въ послѣднихъ говорится лишь вообще о тарифахъ, безъ всякаго подраздѣленія ихъ на прямые и мѣстные. А между тѣмъ распоряженіе тарифами весьма тѣсно связано съ доходомъ отъ дороги, пользованіе каковымъ доходомъ есть главное изъ

условій, предложенныхъ правительствомъ частнымъ обществамъ и на которыхъ собирались частные капиталы на постройку дорогъ. Поэтому и права, предоставленныя обществамъ въ отношеніи назначенія провозныхъ платъ, нельзя не считать въ числѣ основныхъ условій, въ виду которыхъ состоялись „договорныя соглашенія о сооруженіи дорогъ“. Признавая однако необходимымъ обезпеченіе за правительствомъ всей полноты власти по отношенію къ желѣзнодорожнымъ тарифамъ, государственный контролеръ признавалъ справедливымъ, чтобы частныя общества, въ случаѣ изданія соотвѣтствующихъ законоположеній, были вознаграждены за утрату своихъ уставныхъ правъ <sup>1</sup>.

Комитетъ министровъ, обсуждая въ 1886 г. вопросъ о прямыхъ заграничныхъ сообщеніяхъ, уже отрѣшился отъ сомнѣній такого рода и призналъ, что установленіе этихъ тарифовъ должно безусловно подлежать утвержденію правительства именно на томъ основаніи, что въ дѣйствующихъ уставахъ желѣзнодорожныхъ обществъ не содержится такихъ указаній на права обществъ входить въ какія-либо самостоятельныя соглашенія съ иностранными желѣзными дорогами или иными перевозочными предпріятіями относительно установленія прямыхъ заграничныхъ сообщеній <sup>2</sup>.

Государственный Совѣтъ, при обсужденіи въ 1887 году общаго вопроса о правительственномъ контролѣ за тарифами, пошелъ еще дальше и призналъ, что правительству принадлежитъ безспорное право вмѣшательства въ распоряженія владѣльцевъ рельсовыхъ путей по установленію всякаго рода тарифовъ, какъ прямыхъ, такъ и мѣстныхъ. При этомъ Госуд. Совѣтъ выводилъ это право изъ слѣдующихъ трехъ основаній: 1) „изъ обязанности правительства, какъ верховнаго охранителя и защитника законныхъ интересовъ страны и ея населенія и справедливаго посредника между тѣми изъ подобныхъ интересовъ, которые приходятъ

---

<sup>1</sup> Отзывъ государственнаго контролера отъ 27 февраля 1886 г. за № 564.

<sup>2</sup> Н. А. Кислинскій, т. III, стр. 50, 54.

во взаимное между собою столкновение"; 2) изъ постановлений ст. 2.127 и 2.132 ч. I. т. X св. закон., согласно прямому смыслу которыхъ дѣйствія всякаго рода товариществъ до той только поры признаются недоступными вмѣшательству правительственной власти, пока они не нарушаютъ закона или не наносятъ ущерба общественнымъ интересамъ; въ противномъ же случаѣ правительство не только имѣетъ право, но и обязано вмѣшаться и наложить на дѣйствія товариществъ запрещеніе, причемъ въ этомъ отноудь не будетъ никакого посягательства на неприкосновенность уставовъ жел.-дор. компаній, такъ какъ эти уставы никакъ не должны быть истолковываемы въ смыслѣ предоставленія компаніямъ привилегіи совершать незаконія (на этомъ же основаніи не можетъ быть и рѣчи о вознагражденіи компаній за возможные въ случаяхъ вмѣшательства потери); 3) въ частности, право правительства запрещать пониженіе тарифовъ необходимо вытекаетъ, по мнѣнію Гос. Совѣта, изъ права его устанавливать пошлины на перевозимые грузы.

Но даже устанавливая такъ широко права правительственнаго контроля надъ тарифной политикой желѣзнодорожныхъ обществъ, Госуд. Совѣтъ еще въ 1887 году признавалъ необходимымъ ограничить предѣлы этого контроля лишь отрицательными задачами устранения ущерба, наносимаго тарифами казнѣ и отечественной торговлѣ и промышленности. Пока тарифныя ставки въ предѣлахъ уставныхъ правъ не наносятъ такого ущерба, каждое данное общество должно оставаться свободнымъ отъ воздѣйствія правительства. Последнее вступаетъ въ свои права тогда только, когда дѣйствія той или другой желѣзной дороги въ области тарификаціи оказываются вредными для доходовъ государства или для общественнаго блага.

Въ 1889 году при изданіи закона ъ 8 марта и 12 августа о желѣзнодорожныхъ тарифахъ и объ учрежденіяхъ по тарифнымъ дѣламъ, составляющихъ и до сихъ поръ основу нашего тарифнаго законодательства, эта точка зрѣнія на отрицательный характеръ задачъ правительственнаго надзора была повидимому, совер-

шенно оставлена. Закономъ 8 марта прежде всего устанавливается (ст. 2), что правительству принадлежит руководительство <sup>1</sup>. дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ по установленію тарифовъ съ цѣлью огражденія интересовъ населенія, промышленности, торговли и казны. Уже это крайне общее указаніе задачъ правительственнаго воздѣйствія на тарифныя распоряженія желѣзныхъ дорогъ, не сопровождаемое притомъ никакимъ хотя бы приблизительнымъ опредѣленіемъ, какіе именно интересы названныхъ четырехъ категорій, въ какихъ отношеніяхъ и въ какой послѣдовательности подлежатъ защитѣ и попеченію, даетъ очень широкій просторъ правительственному вмѣшательству. Но затѣмъ дальнѣйшія постановленія того же закона еще болѣе расширяютъ эти предѣлы, придавая этому вмѣшательству, сверхъ отрицательныхъ задачъ огражденія, и прямо положительный характеръ споспѣшествованія и содѣйствія. Такъ, по ст. 8-й правительственнымъ вѣдомствамъ предоставляется возбуждать предположенія о введеніи новыхъ или объ измѣненіи дѣйствующихъ тарифовъ, если это вызывается одной изъ указанныхъ въ ст. 2 цѣлей, а по п. 5 ст. 32 на Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ возлагается „возбужденіе и разработка тарифныхъ предположеній, могущихъ способствовать осуществленію цѣлей правительственнаго руководительства тарифами, а равно предположеній о мѣрахъ къ постепенному водворенію и къ постоянному поддержанію на желѣзныхъ дорогахъ тарифовъ, соотвѣтствующихъ какъ продовольственнымъ и торговпромышленнымъ интересамъ, такъ и доходности желѣзнодорожной сѣти“. По ст. 12 состоявшіяся по тарифнымъ вопросамъ рѣшенія правительственныхъ учрежденій по тарифнымъ дѣламъ обязательны для желѣзныхъ дорогъ. Наконецъ, по закону 12 августа 1889 года, если какая-либо дорога или сѣздъ представителей жел. дорогъ не представляютъ въ назначенный имъ срокъ затребованнаго министерствомъ финансовъ та-

1. Это новое понятіе, неизвѣстное иностраннымъ тарифнымъ законодательствамъ, окончательно замѣнило собою прежнія понятія надзора и контроля.

рифа, или не опубликуютъ предложеннаго ко введенію въ дѣйствіе или утвержденнаго тарифа, а между тѣмъ министръ финансовъ находитъ, что этотъ тарифъ въ зывается одною изъ цѣлей, указанныхъ въ ст. 2 закона, то соотвѣтствующій тарифъ составляется департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ и затѣмъ публикуется въ собраніи узаконеній и распоряженій правительства, какъ обязательный для желѣзныхъ дорогъ.

Такимъ образомъ, съ 1889 г. тарифное дѣло нашихъ желѣзныхъ дорогъ, не только казенныхъ, но и частныхъ, было всецѣло подчинено правительственной власти, къ которой собственно и перешло все управленіе тарифами, желѣзныя же дороги съ тѣхъ поръ принимаютъ въ немъ лишь участіе, какъ заинтересованная и свѣдущая сторона, но не имѣютъ никакого рѣшающаго вліянія при разсмотрѣніи тарифныхъ вопросовъ.

Какъ извѣстно, къ концу 80-хъ годовъ въ нашихъ государственныхъ финансахъ наступило существенное улучшение. Дефицитъ исчезъ изъ государственнаго бюджета, государственный кредитъ значительно укрѣпился. вмѣстѣ съ тѣмъ, какъ уже отмѣчено выше къ тому же времени характеристическія тенденціи эпохи, выражающіяся въ усиленіи полномочій центральной власти и расширеніи ея вмѣшательства во всѣ сферы общественной и народной жизни, въ томъ числѣ и экономической, достигаютъ полнаго своего развитія. Естественно, что при такихъ условіяхъ въ ряду задачъ желѣзнодорожной политики выдвигаются на первый планъ не столько заботы и попеченія объ интересахъ казны и повышеніи доходности желѣзныхъ дорогъ во что бы ни стало, сколько задачи воздѣйствія чрезъ посредство желѣзныхъ дорогъ на ходъ и развитіе народнаго хозяйства въ тѣхъ направленіяхъ, которыя по соображеніямъ правительства представлялись въ то время наиболѣе желательными въ общегосударственныхъ интересахъ. Не касаясь желѣзнодорожнаго дѣла во всей его совокупности и ограничиваясь только тарифной политикой, можно сказать, что очень скоро послѣ 1889 года въ этой области получаетъ преобладающее значеніе точка зрѣнія на тарифы какъ на орудіе общей эконо-



номической политики государства и даже вообще какъ на средство удовлетворенія самыхъ разнообразныхъ потребностей государственной и народной жизни. Этотъ основной руководящій взглядъ и является главнымъ рѣшающимъ мотивомъ большинства тѣхъ весьма многочисленныхъ тарифныхъ мѣропріятій, которыя произвели у насъ въ очень короткій, сравнительно съ другими странами, періодъ времени полную реформу всѣхъ сторонъ тарифнаго дѣла.

Всю совокупность мѣръ, принятыхъ новыми тарифными учреждениями, можно подраздѣлить на двѣ категоріи. Первую категорію составляютъ тарифныя мѣропріятія собственно организаціоннаго свойства. Они естественно преобладаютъ въ начальный періодъ дѣятельности тарифныхъ учреждений и имѣютъ общую цѣль — путемъ дальнѣйшаго развитія и осуществленія началъ, положенныхъ въ основу законодательства 1889 года, поставить дѣло тарификаціи въ такія условія, которыя обезпечивали бы правительству дѣйствительную возможность надзора и руководства желѣзнодорожными тарифами для направленія его въ полномъ согласіи съ общегосударственными интересами и видами правительства. Вторую категорію составляютъ общіе пересмотры тарифовъ на различные роды товаровъ съ цѣлью упорядоченія, объединенія и переработки ихъ сообразно съ тѣми или другими задачами общей экономической политики правительства, а также мѣры по текущему управленію тарифнымъ дѣломъ, которое по самой природѣ своей требуетъ постоянныхъ измѣненій и приспособленій тарифныхъ ставокъ къ мѣняющимся условіямъ и элементамъ развивающейся хозяйственной жизни страны.

Одною изъ первыхъ мѣръ организаціоннаго характера, принятыхъ немедленно министерствомъ финансовъ, было установленіе 29 марта и 20 октября 1889 года правилъ относительно составленія, публикаціи, введенія въ дѣйствіе и отмѣны тарифовъ. Этими правилами была устранена всякая возможность уклоненія дорогъ отъ правительственнаго контроля и произвольнаго взиманія какихъ-либо сборовъ съ публики и вмѣстѣ съ тѣмъ

обезпеченъ одинъ изъ важнѣйшихъ принциповъ не только для контроля, но и для правильной постановки всего тарифнаго дѣла — публичность тарифовъ. Предварительная публикація тарифовъ во всеобщее свѣдѣніе въ особомъ изданіи — „Сборникъ тарифовъ росс. ж. дорогъ“ — является съ тѣхъ поръ непремѣннымъ условіемъ, безъ соблюденія котораго никакой тарифъ не можетъ имѣть силы. Самое изданіе этого „Сборника“ переходитъ, въ силу Высоч. повелѣнія 18 декабря 1892 г., отъ желѣзныхъ дорогъ къ департаменту желѣзнодорожныхъ дѣлъ. На этотъ же департаментъ съ 1 августа 1893 г. возложена общая обработка желѣзнодорожной статистики, необходимой для руководства тарифами, съ учрежденіемъ въ немъ особаго статистическаго отдѣленія взамѣнъ упраздненнаго тогда же статистическаго отдѣла при общемъ съѣздѣ представителей жел. дорогъ.

7918

Соперничество между желѣзными дорогами является, какъ упомянуто выше, въ силу присущихъ ему особенныхъ свойствъ главнымъ источникомъ того „тарифнаго произвола“, который вызывалъ всеобщія жалобы, подрывалъ таможенную политику правительства и причинялъ крупный ущербъ казнѣ. Поэтому уже 5 авг. 1899 г. были изданы особыя „правила относительно общихъ способовъ устраненія соперничества жел. дорогъ между собою по перевозкѣ грузовъ“. Хотя этими правилами и были установлены очень широкія права тарифныхъ учреждений въ отношеніи установленія конкурентныхъ тарифовъ, а также распредѣленія между различными желѣзнодорожными направленіями грузовъ и выручки отъ ихъ перевозки, но на практикѣ почти не оказалось надобности пользоваться этими правилами, потому что вновь созданное тарифное руководство уже само по себѣ выводило конкуренцію между желѣзными дорогами до крайняго минимума. Съ установленіемъ новаго режима желѣзныя дороги лишились основнаго орудія соперничества — измѣненія тарифныхъ ставокъ; конкуренція же посредствомъ улучшеній въ транспортъ и связанныхъ съ нимъ операціяхъ, а также посредствомъ разнаго рода тайныхъ обходовъ дѣйствующимъ

нихъ тарифовъ возникаетъ между нашими дорогами гораздо позднѣе, сравнительно лишь весьма недавно Тотъ же общій характеръ подчиненія жел. дорогъ правительственной власти имѣютъ и прочія мѣры организационнаго характера: правила для сѣздовъ представителей жел. дорогъ, объединенныхъ теперь въ одинъ общій тарифный сѣзъ: въ мѣсто прежнихъ трехъ группъ, правила о распредѣленіи провозныхъ платъ между отдѣльными дорогами по перевозкамъ грузовъ прямого сообщенія, правила о расчетахъ между жел. дорогами чрезъ посредство государственнаго банка и нѣкоторыя другія.

Вторую категорію тарифныхъ мѣропріятій составляютъ мѣры съ одной стороны по общему упорядоченію и объединенію тарифовъ ввозныхъ и внутреннихъ сообщений, а съ другой—по приспособленію ихъ къ условіямъ, интересамъ и нуждамъ населенія промышленности, торговли и казны. Мѣры того и другого порядка идутъ параллельно и одновременно. Пересмотръ тарифа Николаевской дороги и связанная съ нимъ переработка тарифовъ на перевозку иностранныхъ товаровъ отъ пунктовъ западной сухопутной границы и портовъ Балтійскаго, Чернаго и Азовскаго морей имѣлъ основною цѣлью оградить отечественную промышленность отъ иностранной конкуренціи. Въ зависимости отъ преобразования ввозныхъ тарифовъ были непосредственно вслѣдъ затѣмъ переработаны тарифы отъ портовъ и западныхъ пограничныхъ районовъ на предметы мѣстнаго производства, отправляемые во внутреннія мѣстности имперіи, а также и мѣстные тарифы дорогъ варшавскаго и прибалтійскаго районовъ. Руководящей идеей этихъ пересмотровъ также была охрана коренной русской промышленности отъ конкуренціи промышленности окраинной путемъ уничтоженія тѣхъ преимуществъ, которыя установились въ пользу послѣдней при прежнемъ порядкѣ тарифной свободы желѣзныхъ дорогъ.

Охрана и покровительство, какъ главной руководящій принципъ желѣзнодорожной тарифной политики въ разсматриваемый періодъ времени, лежать въ основѣ

и выработанной новыми тарифными учреждениями системы тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, играющихъ наиболѣе важную роль въ общей массѣ перевозокъ, какъ по количеству, такъ и по доставляемому ими доходу. При всѣхъ пересмотрахъ этой категоріи желѣзнодорожныхъ тарифовъ, въ особенности же въ 1893 и 1896—7 гг., руководящими идеями являлись: во-1-хъ, покровительство центральному земледѣльческому району путемъ обезпеченія за нимъ ближайшихъ внутреннихъ рынковъ и огражденія его отъ конкуренціи сельско-хозяйственныхъ продуктовъ окраиннаго земледѣлія, въ особенности сибирскихъ губерній, и во-2-хъ, содѣйствіе сельскому хозяйству вообще и экспорту хлѣба на заграничные рынки въ особенности. Для достиженія первой цѣли была установлена и продолжаетъ дѣйствовать до сихъ поръ особо пониженная тарифная схема для перевозокъ во внутреннихъ сообщеніяхъ на разстояніяхъ до 540 верстъ. Размѣръ пониженія достигаетъ на 200 в. 2 коп. съ пуда. Кромѣ того, установленъ былъ особый расчетъ платъ, съ такъ называемымъ „переломомъ тарифной формулы“, за перевозку хлѣба изъ Сибири въ губерніи Европейской Россіи, вслѣдствіе чего стоимость провоза этого хлѣба повышена на 6—8 коп. съ пуда. Для достиженія второй цѣли, т. е. для облегченія заграничнаго вывоза хлѣба вообще, что опять-таки косвеннымъ образомъ способствовало господству центральнаго земледѣлія на внутреннихъ рынкахъ, служило общее пониженіе тарифовъ на отдаленныхъ разстояніяхъ, а также общее пониженіе дополнительныхъ сборовъ.

Въ общемъ итогѣ всѣ эти пониженія хлѣбныхъ тарифовъ и дополнительныхъ сборовъ составляютъ по расчету за перевозки хлѣбныхъ грузовъ послѣднихъ лѣтъ (около миллиарда пудовъ въ годъ) весьма значительную сумму, превышающую 12 милл. рублей ежегодно. Эту сумму въ значительнѣйшей ея части и слѣдуетъ считать прямою уступкою изъ желѣзнодорожнаго дохода въ пользу сельскаго хозяйства, которая производится для оказанія ему поддержки по соображеніямъ общей экономической и отчасти соціальной политики.

Лишь относительно малая доля приведенных тарифных пониженій, именно, для перевозокъ на отдаленныхъ разстояніяхъ въ вывозныхъ сообщеніяхъ, можетъ быть оправдана соображеніями желѣзнодорожнаго хозяйства и наилучшей утилизаціи рельсовой сѣти. Вообще нельзя не обратить вниманія на то обстоятельство, что дѣйствующій у насъ строй вывозныхъ и внутреннихъ хлѣбныхъ тарифовъ является единственнымъ какъ въ нашей, такъ и въ иностранной желѣзнодорожной тарифной практикѣ. Ни въ одной странѣ желѣзнодорожная перевозка на короткихъ разстояніяхъ и во внутреннихъ сообщеніяхъ не оплачивается по тарифамъ болѣе низкимъ, чѣмъ перевозка въ сообщеніяхъ вывозныхъ. Такое положеніе находится въ рѣшительномъ противорѣчій не только съ основными принципами и условіями правильного веденія желѣзнодорожнаго хозяйства, но даже и вообще съ законами образованія товарныхъ цѣнъ въ современной хозяйственной системѣ.

Кромѣ тарифныхъ пониженій, сельскому хозяйству оказана была за счетъ доходности желѣзныхъ дорогъ и разнаго другого рода помощь, какъ-то: путемъ организаціи перевозки хлѣба въ ссыпную, операціей ссудныхъ, складочныхъ и комиссіонныхъ и т. п. Прежде, чѣмъ покончить съ хлѣбными тарифами, нельзя еще не напомнить одинъ весьма рѣзкій случай прямого вторженія таможенной политики въ эту область желѣзнодорожнаго хозяйства: мы имѣемъ въ виду произведенное въ 1893 году во время таможенной войны съ Германіей крупное пониженіе тарифовъ на перевозку хлѣба до австрійскихъ и румынскихъ пограничныхъ пунктовъ, а также въ прямыхъ заграничныхъ сообщеніяхъ чрезъ Австрію и Румынію до средне-европейскихъ потребительныхъ рынковъ.

Та же идея обезпеченія преимущественнаго положенія на внутреннихъ рынкахъ за центральными губерніями положена была въ основу и перваго пересмотра тарифовъ на перевозку спирта. При пересмотрѣ тарифовъ на каменный уголь въ 1890 г. вмѣстѣ съ общимъ упорядоченіемъ ихъ, были существеннымъ образомъ повышены, въ цѣляхъ огражденія отечествен-

ной промышленности, тарифы отъ портовъ внутри страны и понижены тарифы на угли: донецкій, польскій и уральскій, приче́мъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ наращиванія провозныхъ платъ производится по поставкѣ въ  $\frac{1}{305}$  съ коп. пуда и версты.

Одна изъ основныхъ задачъ нашей общей экономической политики, заключающаяся въ поощреніи заграничнаго экспорта вообще, отразилась въ области тарифовъ установленіемъ пѣлаго ряда специальныхъ пониженныхъ вывозныхъ тарифовъ, приче́мъ предоставленныя тарифныя пониженія опредѣляются въ весьма значительной степени не условіями и требованіями наилучшаго и наиболѣе выгоднаго развитія желѣзнодорожныхъ перевозокъ, но во многихъ случаяхъ являются просто замаскированными вывозными преміями, выдаваемыми чрезъ посредство желѣзнодорожныхъ кассъ изъ выручки рельсовой сѣти. Таковы вывозные тарифы на сахаръ-рафинадъ и сахарный песокъ, на перемолочные продукты, на керосинъ, спиртъ, мануфактуру и нѣкоторые другіе товары; пониженія прогивъ внутреннихъ тарифовъ составляютъ во многихъ случаяхъ 50 и болѣе процентовъ общихъ итоговъ провозныхъ платъ во внутреннихъ сообщеніяхъ.

Предлагаемая статья не имѣетъ цѣлью дать подробный анализъ всѣхъ дѣйствующихъ тарифовъ, ихъ мотивовъ и принциповъ установленія. Поэтому въ дополненіе къ выше приведеннымъ фактамъ достаточно лишь указать еще на широкое пользованіе, особенно въ первую половину 90-хъ годовъ системою весьма пониженныхъ льготныхъ тарифовъ для цѣлей народнаго продовольствія, народнаго здравія, на перевозку строительныхъ матеріаловъ для школъ, церквей, для поощренія сельскаго хозяйства удешевленіемъ перевозки удобрительныхъ веществъ, улучшенныхъ сѣмянъ, на проѣздъ рабочихъ, переселенцевъ и на провозъ ихъ клади и т. д. и т. д. Всѣ эти факты достаточно подтверждаютъ высказанную выше мысль, что въ разсматриваемый періодъ времени желѣзнодорожные тарифы являются у насъ въ значительной степени орудіемъ нашей общей экономической политики и даже просто средствомъ для

удовлетворенія разнаго рода общихъ потребностей государственной и народной жизни. Съ такимъ отношеніемъ къ желѣзнодорожнымъ тарифамъ неизбѣжно выдвигается въ ряду задачъ тарифнаго управленія требованіе такой системы и такого строя тарифовъ, при которыхъ они являлись бы возможно болѣе удобнымъ средствомъ для воздѣйствія на экономическую жизнь страны и для достиженія тѣхъ или иныхъ цѣлей правительства. Именно этимъ въ значительной мѣрѣ и объясняется, по нашему мнѣнію, то постоянное стремленіе къ объединенію тарифовъ, которое, начинаясь очень скоро послѣ установленія правительственнаго руководства тарифами въ 1889 году, проходитъ красной нитью чрезъ всю тарифную политику разсматриваемаго десятилѣтія и даже продолжается до настоящаго времени. Унификація тарифовъ преслѣдуется неуклонно при всѣхъ общихъ пересмотрахъ, съ такой неизмѣнной послѣдовательностью и настойчивостью, какихъ не наблюдается въ отношеніи другихъ задачъ тарифной реформы, и въ концѣ концовъ доходитъ до чисто механическаго схематизированія тарифовъ всѣхъ дорогъ нашей рельсовой сѣти, какъ бы различны ни были условія ихъ эксплуатаціи и какіе бы различные районы онѣ не обслуживали.

Какъ извѣстно, тарифы нашихъ желѣзныхъ дорогъ были въ концѣ 80-хъ годовъ въ состояніи полнаго хаоса, отличались чрезвычайнымъ разнообразіемъ и пестротой, какъ по тѣмъ основаніямъ, которыя были приняты различными желѣзными дорогами при ихъ построеніи, такъ и по размѣрамъ провозныхъ платъ. Конечно, разнообразіе тарифныхъ классификацій на отдѣльныхъ дорогахъ и ихъ группахъ, неуравнительность тарифовъ, ихъ сложность и запутанность сопровождалась крупными вредными послѣдствіями какъ для всего народнаго хозяйства и населенія, такъ и для интересовъ самихъ желѣзныхъ дорогъ. Но для правильной оцѣнки достигнутыхъ результатовъ по объединенію тарифовъ и для надлежащаго опредѣленія рациональныхъ предѣловъ такого объединенія необходимо имѣть въ виду, что указанные свойства и недостатки нашихъ тарифовъ

обусловливались троякаго рода причинами. Прежде всего они были неизбежнымъ слѣдствіемъ раздробленности рельсовой сѣти между множествомъ отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ компаній, устанавливающихъ каждая свои тарифы особо и самостоятельно, безъ всякаго общаго руководства и соглашенія. Другая еще болѣе важная причина, дѣйствующая въ томъ же направленіи, это соперничество дорогъ изъ за привлеченія грузовъ, причемъ каждая изъ нихъ дѣйствовала не только обособленно отъ другихъ, но и всецѣло по мотивамъ своихъ индивидуальныхъ интересовъ, нерѣдко прямо въ ущербъ интересамъ другихъ дорогъ и даже общимъ интересамъ всей рельсовой сѣти и народнаго хозяйства. Поскольку разнообразіе и неравенство тарифовъ обусловливаются этими двумя причинами, они безусловно вредны съ точки зрѣнія интересовъ народнаго хозяйства и дѣйствительно повсюду, не только у насъ, но и во всѣхъ странахъ Западной Европы и Америки, вызывали всеобщія жалобы и настойчивые протесты, которые въ концѣ концовъ повсемѣстно и привели въ большей или меньшей степени къ упорядоченію и объединенію тарифовъ. Но есть еще третья причина, вызывающая различіе тарифовъ на различныхъ дорогахъ; эта причина заключается въ различіи какъ условій и издержекъ по сооруженію и эксплуатаціи отдѣльныхъ дорогъ и цѣлыхъ группъ ихъ, такъ равнымъ образомъ и въ существенныхъ особенностяхъ условій производства, торговли и потребленія въ различныхъ экономическихъ районахъ страны. Совокупность этихъ обстоятельствъ необходимо должна проявляться и въ различіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Здѣсь именно и долженъ быть положенъ предѣлъ стремленіямъ къ унификаціи, къ однообразію. Нельзя реальные интересы приносить въ жертву требованіямъ формальной простоты, механическаго однообразія и чисто ариѳметическаго равенства. Установленіе одинаковыхъ тарифовъ при наличности существенныхъ различій въ условіяхъ и издержкахъ транспорта, производства, торговли и потребленія товаровъ необходимо должно имѣть вредныя послѣдствія какъ для самихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и для общихъ интересовъ



народнаго хозяйства. Первые лишаются въ такомъ случаѣ возможности путемъ надлежащей индивидуализаціи и приспособленія своихъ тарифовъ достигать такого количества и состава своихъ перевозокъ, которыя наиболѣе отвѣчаютъ возможно лучшей утилизаціи и доходности ихъ линій. Для народнаго же хозяйства при полной тарифной унификаціи ограничивается возможность использованія всякаго рода естественныхъ и экономическихъ особенностей и преимуществъ различныхъ промышленныхъ районовъ и центровъ страны. Повсюду при установленіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ сказаннымъ неизбѣжнымъ различіямъ въ условіяхъ транспорта и экономической жизни вообще придается гораздо больше значенія, чѣмъ у насъ. Несмотря на то, что по обширности территоріи и по разнообразію естественныхъ и экономическихъ условій Россія превосходитъ все страны Западной Европы, такого полнаго объединенія и однообразія тарифовъ всей рельсовой сѣти, какъ у насъ, нигдѣ не наблюдается. Даже Германія съ ея почти исключительнымъ господствомъ системы государственныхъ желѣзныхъ дорогъ представляетъ гораздо болѣе отступленій отъ общихъ схемъ и формулъ въ сторону приспособленія тарифовъ къ особннымъ условіямъ и потребностямъ отдѣльныхъ районовъ и областей. Во Франціи до сихъ поръ нѣтъ единства ставокъ даже въ общихъ нормальныхъ тарифахъ, дѣйствующихъ на семи главныхъ французскихъ желѣзнодорожныхъ сѣтяхъ. О такихъ странахъ, какъ Англія и Соединенные Штаты Сѣв. Америки, и говорить нечего. Въ Англіи въ силу законодательныхъ актовъ 1891—1892 гг. достигнуто лишь нѣкоторое объединеніе такъ называемыхъ предѣльныхъ (максимальныхъ) тарифовъ провозныхъ платъ и дополнительныхъ сборовъ, но даже эти предѣльные тарифы установлены въ разныхъ размѣрахъ для дорогъ, идущихъ отъ Лондона къ сѣверу, и для дорогъ, направляющихся къ югу, а также вовсе къ Лондону не примыкающихъ.

Установившаяся у насъ система общихъ схемныхъ (формульныхъ) тарифовъ для всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ вмѣстѣ съ чрезвычайной затруднитель-

ностью допущенія какихъ бы то ни было частныхъ изъятій и отступленій отъ нихъ имѣла двоякаго рода неблагоприятное вліяніе на ходъ нашего тарифнаго дѣла. Съ одной стороны, она привела къ большому пониженію коммерческой дѣятельности отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ; ихъ инициатива въ области тарифовъ была почти подавлена и всякое стремленіе къ изученію обслуживаемыхъ районовъ и къ развитію ихъ путемъ приспособленія своихъ тарифовъ къ условіямъ и нуждамъ этихъ районовъ было парализовано. Съ другой стороны, правительство, стремясь оказать возможное содѣйствіе развитію всѣхъ видовъ промышленности посредствомъ тарифныхъ мѣропріятій, что въ свою очередь должно было способствовать также и развитію перевозокъ и доходности желѣзныхъ дорогъ, было поставлено въ необходимость дѣйствовать путемъ общихъ огульныхъ пониженій провозныхъ платъ на различныя категоріи грузовъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ безъ достаточнаго анализа и вниманія къ условіямъ и потребностямъ отдѣльныхъ сообщеній. Таковы были общія и притомъ весьма крупныя пониженія тарифовъ: общаго тарифа дорогъ I и II группъ вслѣдствіе установленія разчета процентныхъ скидокъ съ провозныхъ платъ (достигавшихъ 30%) за общее протяженіе перевозки вмѣсто прежняго порядка разчета этихъ скидокъ за протяженія отдѣльныхъ дорогъ слѣдованія (въ 1893 г.), на перевозку лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ (1895 г.), скота, рыбы, каменнаго угля и др. Несомнѣнно, что при совершенно общемъ характерѣ этихъ тарифныхъ мѣропріятій пониженія провозныхъ платъ во многихъ случаяхъ были предоставлены въ такихъ сообщеніяхъ, въ которыхъ такія пониженія не вызывались дѣйствительной необходимостью, не требовались ни особыми условіями желѣзнодорожнаго транспорта, ни положеніемъ торговли и промышленности. Но какъ бы то ни было, въ концѣ концовъ упомянутыя пониженія въ большинствѣ случаевъ сопровождались значительнымъ развитіемъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ и слѣдовательно усиленіемъ доходности желѣзныхъ дорогъ. Нельзя безусловно отрицать, что развитіе послѣдней

не было бы, благодаря общему промышленному подъему того времени, еще значительнѣе при отсутствіи тарифныхъ пониженій или при ихъ иномъ размѣрѣ или иной формѣ, но всякія предположенія на этотъ счетъ совершенно гадательны и не поддаются рѣшительно никакой провѣркѣ. Во всякомъ случаѣ остается несомнѣнный фактъ, что желѣзнодорожные доходы возрастали въ теченіе рассматриваемаго періода времени быстрѣе, чѣмъ увеличивались расходы эксплуатаціи вслѣдствіе роста перевозокъ, и финансовое положеніе нашей рельсовой сѣти постепенно стало существеннымъ образомъ улучшаться. Уже въ 1894 году потери казны по участію въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ уменьшились до 1.609.319 руб. Слѣдующее же затѣмъ пятилѣтіе съ 1895 по 1899 годъ включительно представляетъ единственный періодъ въ исторіи нашихъ желѣзныхъ дорогъ, въ который казна не терпѣла убытковъ отъ своего участія въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, но напротивъ того даже получала чистую прибыль, которая составляла:

въ 1895 г. . . . .	1.780.373 р.
„ 1896 „ . . . . .	11.287.636 „
„ 1897 „ . . . . .	3.013.585 „
„ 1898 „ . . . . .	8.762.470 „
„ 1899 „ . . . . .	1.215.300 „

До 1895 года, равно какъ и съ 1900 года русскія желѣзныя дороги давали убытокъ, и только въ теченіе приведеннаго пятилѣтія чистый доходъ этихъ дорогъ покрывалъ съ избыткомъ платежи процентовъ и погашеніе затраченныхъ на сооруженіе означенныхъ дорогъ капиталовъ. Повторяемъ, что мы отнюдь не ставимъ эти благопріятные финансовыя результаты желѣзнодорожнаго хозяйства въ непосредственную и тѣмъ менѣе исключительную причинную связь съ господствовавшей въ это время охранительно-покровительственной системой тарифной политики. Тѣмъ не менѣе этотъ фактъ благопріятныхъ финансовыхъ результатовъ даетъ, по нашему мнѣнію, положительное право отвергнуть справедливость мнѣнія, будто послѣдующая убыточность нашего желѣзнодорожнаго хозяйства обуславливается.

допущенными за время съ 1890 по 1897 годъ пониженіями тарифовъ<sup>1</sup>. При этомъ необходимо имѣть въ виду, что всякое пониженіе тарифовъ, распространяясь съ момента своего дѣйствія на все перевозки, вызываетъ уменьшеніе выручки желѣзныхъ дорогъ немедленно. Для полученія отрицательныхъ финансовыхъ результатовъ здѣсь не требуется никакого періода дѣйствія пониженныхъ тарифовъ, и только для достиженія положительныхъ результатовъ въ смыслѣ увеличенія выручки желѣзныхъ дорогъ безусловно необходимо известное, иногда, довольно продолжительное, время дѣйствія тарифныхъ мѣропріятій этого рода, чтобы торговля и промышленность успѣли приспособиться къ новымъ условіямъ, могли расширить свои операціи и дать желѣзнымъ дорогамъ новыя перевозки. По этому если какой-либо пониженный тарифъ не привелъ непосредственно вслѣдъ за введеніемъ его въ дѣйствіе къ уменьшенію чистаго дохода желѣзной дороги, а это возможно лишь въ томъ случаѣ, если онъ тотчасъ же сопровождался и ростомъ перевозокъ, то въ слѣдующее время онъ можетъ способствовать только сохраненію и развитію перевозокъ, а слѣдовательно также къ сохраненію и развитію желѣзнодорожной выручки, но никакъ не къ ея сокращенію.

Однакъ эти соображенія отнюдь не могутъ и оправдывать охранительно-покровительственную систему желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Они отнюдь не доказываютъ что взглядъ на желѣзнодорожные тарифы, какъ на простое орудіе общей экономической политики государства и какъ на средство для достиженія всякаго рода его цѣлей является выраженіемъ наиболѣе правильнаго и отвѣчающаго общимъ интересомъ народнаго хозяйства направленія тарифной политики. Желѣзнодорожные тарифы ни по своей природѣ ни по своей technikѣ вовсе не являются достаточно сильнымъ и пригоднымъ средствомъ для цѣлесообразнаго и планомѣрнаго воздѣйствія на ходъ экономической жизни страны. Такъ, напр.,

<sup>1</sup> Послѣ 1897 года никакихъ значительныхъ пониженій тарифовъ, въ особенности на массовые грузы, не производилось.

упомянутыя выше цѣли огражденія центрального земледѣлія и центральной винокуренной промышленности были достигнуты путемъ принятыхъ тарифныхъ мѣропріятій лишь въ весьма ограниченной степени, далеко не соответствующей ни матеріальнымъ пожертвованіямъ со стороны желѣзныхъ дорогъ, ни тѣмъ вреднымъ послѣдствіямъ для общихъ интересовъ народнаго хозяйства, которыя неизбѣжно обусловливаются неправильнымъ строемъ тарифовъ, противорѣчащимъ основнымъ особенностямъ и законамъ желѣзнодорожнаго хозяйства. Система тарифной политики, по которой управленіе желѣзнодорожными тарифами обращается изъ опредѣленной отрасли желѣзнодорожнаго хозяйства въ простое средство для руководительства и управленія всѣмъ народнымъ хозяйствомъ, должна быть признана несостоятельной и съ теоретической точки зрѣнія. Не входя въ подробный и всесторонній анализъ этой системы ограничимся здѣсь лишь указаніемъ на то, что послѣдовательное проведеніе ея на практикѣ является просто невозможнымъ. Попытка такого рода натолкнулась бы на неодолимыя препятствія какъ въ финансовыхъ условіяхъ желѣзнодорожнаго хозяйства, играющаго вообще очень крупную роль въ общегосударственныхъ финансахъ, такъ и въ самой природѣ современнаго народнаго хозяйства. Послѣднее уже въ силу тѣхъ основныхъ принциповъ, на которыхъ построена вся его система, а также вслѣдствіе огромнаго разнообразія и взаимной зависимости его составныхъ элементовъ, равно какъ и условій различныхъ видовъ экономической дѣятельности, вообще поддается регламентаціи и воздѣйствію со стороны государственной власти лишь въ извѣстныхъ ограниченныхъ предѣлахъ. Оно съ своей стороны необходимо накладываетъ свою печать на общій характеръ желѣзнодорожнаго хозяйства. Съ дѣятельностью всякой сколько нибудь значительной рельсовой сѣти связана такая безконечная масса экономическихъ силъ, отношеній и интересовъ, которые проявляютъ свое дѣйствіе непрерывно въ милліонахъ случаевъ повседневной работы желѣзныхъ дорогъ. Вліяніе этихъ факторовъ оказывается настолько сильнымъ, что не можетъ быть

уничтожено ни предвзятыми теоріями, ни односторонними интересами, и дѣлаетъ безусловно невозможнымъ послѣдовательное проведеніе на практикѣ тенденціи къ обращенію желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ средство для искусственной регламентаціи и постояннаго вторженія въ процессъ распредѣленія капиталовъ и производительныхъ силъ между различными отраслями промышленности и различными производительными районами. Вслѣдствіе этого основной принципъ всякой хозяйственной дѣятельности—стремленіе къ достиженію наибольшихъ результатовъ съ наименьшими затратами труда и капитала—необходимо остается господствующимъ и въ сферѣ желѣзнодорожнаго хозяйства, выражаясь здѣсь въ отношеніи тарифовъ въ стремленіи къ такому ихъ построенію, которое обезпечивало бы наиболѣе полную и выгодную утилизацію тѣхъ огромныхъ капиталовъ и производительныхъ силъ, которые представляетъ собою рельсовая сѣть каждой страны. Этимъ и объясняется то замѣчательное явленіе, что во всѣхъ странахъ, при самыхъ разнообразныхъ системахъ желѣзнодорожнаго хозяйства и отношенія къ нему государственной власти, повсюду можно констатировать, что размѣры тарифныхъ ставокъ и строй тарифовъ опредѣлялись и продолжаютъ опредѣляться до настоящаго времени въ общемъ и среднемъ въ зависимости, прежде всего, отъ цѣнности и транспортной платежеспособности перевозимыхъ грузовъ, отъ разстоянія перевозки, ея скорости (большая и малая скорость), отъ величины предъявляемыхъ къ отправкѣ партій, рода подвижнаго состава и т. под. Соображенія же и задачи общей экономической, фискальной или социальной политики повсюду играютъ хотя иногда и довольно значительную, но тѣмъ не менѣе только второстепенную роль, и на практикѣ вліяніе этого рода задачъ и соображеній тарифной политики приводитъ не къ созданію какого либо особаго общаго строя и характера желѣзнодорожныхъ тарифовъ на совершенно новыхъ началахъ, но ограничивается лишь тѣмъ, что отклоняетъ тарифное дѣло въ большемъ или меньшемъ числѣ случаевъ отъ присущихъ ему собственныхъ спеціальныхъ

началь. Въ этомъ и заключается общая причина, почему господство охранительно—покровительственной системы въ области тарифовъ въ теченіе разсматриваемаго десятилѣтія не имѣло слѣдствіемъ ни разстройства финансоваго положенія нашей рельсовой сѣти, ни какихъ либо крупныхъ пертурбацій въ народномъ хозяйствѣ. Но, кромѣ этой общей причины, не лишено также значенія и то, что распоряженіе тарифами сосредоточивается у насъ въ министерствѣ финансовъ, на попеченіи и отвѣтственности котораго лежитъ общегосударственный бюджетъ. Уже одно это обстоятельство не могло не удерживать въ извѣстныхъ ограниченныхъ предѣлахъ стремленіе оказывать содѣйствіе промышленности и торговлѣ путемъ крупныхъ пониженій и льготъ тарифнаго свойства, т. е. собственно путемъ предоставления пособій и субсидій изъ желѣзнодорожной выручки. Кратковременное завѣдываніе нашими желѣзнодорожными тарифами въ министерствѣ торговли и промышленности, длившееся всего 2—3 мѣсяца <sup>1</sup>, сразу же показало опасность вручать распоряженіе доходами желѣзныхъ дорогъ (составляющими нынѣ свыше 800 милл. р. въ годъ) такому учрежденію, которое совершенно свободно отъ всякихъ заботъ о доставленіи средствъ на ихъ содержаніе и отъ всякой отвѣтственности за финансовыя результаты ихъ эксплуатаціи. Обнаружившаяся опасность чрезмѣрныхъ тарифныхъ пониженій съ единственной цѣлью поддержки торговли и промышленности, но независимо отъ того, могутъ ли они быть оправданы возможнымъ увеличеніемъ перевозокъ, вызвала со стороны государственнаго контролера и министра путей сообщенія настойчивыя протесты и указанія, вслѣдствіе которыхъ тарифное дѣло было возвращено обратно въ министерство финансовъ.

Однако отдѣленіе отъ министерства финансовъ учреждений по завѣдыванію торговлею и промышленностью не осталось безъ нѣкотораго вліянія на ходъ и направленіе нашего тарифнаго дѣла. Оно еще болѣе усилило

---

<sup>1</sup> Послѣ образованія министерства торговли по Высочайшему повелѣнію 28 октября 1905 года.

то направление нашей тарифной политики, которому, как упомянуто въ началѣ предлагаемой статьи, прежняя охранительно-покровительственная система начала уступать свое мѣсто уже въ 1901—1902 годахъ подъ влияніемъ наступившей съ 1900 года и съ тѣхъ поръ непрерывно и быстро возрастающей дефицитности нашей рельсовой сѣти. Это новое направление въ общемъ характеризуется тѣмъ, что въ ряду задачъ управления тарифами поставлена на первый планъ задача повышения доходности желѣзныхъ дорогъ, притомъ не путемъ какой либо реформы тарифовъ и лучшаго приспособленія ихъ къ особеннымъ условіямъ различныхъ районовъ отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ, но путемъ простого повышения тарифныхъ ставокъ. И такъ какъ при этой новой системѣ управления желѣзнодорожными тарифами руководящими началами являются соображенія и потребности нашего общегосударственного финансоваго хозяйства, то и всѣ отдѣльныя тарифныя мѣропріятія послѣднихъ 5—6 лѣтъ приобрѣтаютъ рѣзко выраженный характеръ мѣропріятія налогового фискальнаго свойства.

Послѣ кратковременнаго періода финансоваго благополучія, длившагося съ 1895 г. по 1899 годъ, наше желѣзнодорожное хозяйство снова впадаетъ съ 1900 года въ состояніе дефицитности и снова начинаетъ приносить казнѣ крупныя потери. Какъ видно изъ ниже слѣдующей таблицы, въ періодъ времени съ 1900 по 1906 годъ убытки казны по ея участию въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ выражаются весьма крупными цифрами, которыя притомъ, не смотря на нѣкоторое колебаніе въ 1903 и 1904 гг., обнаруживаютъ несомнѣнную тенденцію къ постоянному и значительному возрастанію.

	Убытки —		Прибыли +	
	По казеннымъ дорогамъ.	По частнымъ дорогамъ.	Всего.	
1900 годъ.	— 1.467.791	— 1.178.320	— 2.646.111	
1901 „	— 23.919.922	— 11.229.290	— 35.149.842	
1902 „	— 32.178.114	— 8.191.910	— 30.370.024	
1903 „	— 18.880.437	— 1.681.258	— 20.561.695	



1904	„	— 33.651.219	+	1.064.390	— 32.586.828
1905	„	— 79.910.748	—	9.634.478	— 89.545.226
1906	„	— 93.618.518	—	19.684.256	— 113.402.774
1907	„	— 98.065.121	—	21.902.124	— 119.967.249

Возобновленіе съ 1900 года желѣзнодорожныхъ дефицитовъ обратило на себя вниманіе Государственнаго Совѣта еще въ 1902 г. и уже въ началѣ 1903 г. вызвало учрежденіе подъ предсѣдательствомъ А. П. Иващенко Особой Комиссіи для разсмотрѣнія вопроса о причинахъ обнаружившейся убыточности желѣзнодорожнаго хозяйства. Комиссія эта, въ результатѣ своихъ работъ, пришла къ заключенію, что наряду съ другими причинами, которыхъ мы коснемся ниже, важное значеніе имѣло неблагоприятное вліяніе, которое оказали на доходность желѣзныхъ дорогъ пониженные въ предыдущіе годы тарифы на перевозку пассажировъ и многихъ категорій грузовъ. Поэтому Комиссія единогласно признала необходимость скорѣйшаго пересмотра какъ товарныхъ, такъ и пассажирскихъ тарифовъ съ цѣлью возможнаго повышенія ихъ, хотя при этомъ и сдѣлала весьма существенную оговорку въ томъ смыслѣ, что означенный пересмотръ долженъ быть произведенъ съ большою осторожностью и постепенностью, чтобы не вызвать нежелательныхъ потрясеній въ торговлѣ и промышленности. Не слѣдуетъ впрочемъ думать, что именно это заключенію Комиссіи А. П. Иващенко имѣло рѣшающее значеніе для вступленія нашей тарифной политики на новый путь. Министерство Финансовъ не только до окончанія работъ Комиссіи А. П. Иващенко, но еще даже до ея назначенія уже начало рядъ работъ по ревизіи тарифовъ съ цѣлью поднятія доходности желѣзныхъ дорогъ путемъ возможнаго повышенія тарифныхъ ставокъ и схемъ, такъ что упомянутое заключеніе комиссіи и дальнѣйшій ростъ дефицитности только укрѣпили его въ новомъ направленіи тарифной политики и придали болѣе рѣшительный характеръ его дѣйствіямъ въ этой области. Уже въ концѣ 1901 года начинаются при департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ работы такъ

называемой комиссіи Н. Е. Гіацинтова\* „для пересмотра нѣкоторыхъ тарифовъ, входящихъ въ составъ Общаго тарифа желѣзныхъ дорогъ I и II группъ.“ Впрочемъ въ самой постановкѣ задачи этой комиссіи, какъ она сдѣлана была председателемъ при открытіи занятій, фискальныхъ тенденцій еще не проявляется. Комиссія была созвана, по объясненію председателя, для разсмотрѣнія обнаружившихся съ теченіемъ времени неправильностей въ строѣ дифференціальныхъ схемъ дѣйствующаго общаго тарифа I и II группъ, а также въ номенклатурѣ и классификаціи этого тарифа, и для проектированія затѣмъ соответственныхъ исправленій. Необходимость такого пересмотра сознавалась тарифными учрежденіями уже давно, и еще за нѣсколько лѣтъ до этого была предпринята коренная реформа всѣхъ классовъ и дифференціальныхъ тарифовъ, причѣмъ была уже выработана и особая стройная система дифференціальныхъ схемъ. Однако эта коренная реформа была отложена по совершенно случайной причинѣ, именно вслѣдствіе смѣны лица, стоявшаго во главѣ нашего управленія желѣзнодорожными тарифами. И комиссія Н. Е. Гіацинтова имѣла задачей отнюдь не осуществленіе этой коренной реформы, но лишь внесеніе необходимыхъ частичныхъ измѣненій и исправленій въ классификацію, номенклатуру и тарифныя схемы общаго тарифа.

Комиссія работала около двухъ лѣтъ, причѣмъ весьма тщательно пересмотрѣла, съ участіемъ предста-

---

\* Бывшаго тогда членомъ отъ Министерства Финансовъ въ Тарифномъ Комитетѣ и въ Совѣтахъ по желѣзнодорожнымъ и по тарифнымъ дѣламъ. — Мы не упоминаемъ о еще болѣе раннемъ пересмотрѣ вывознаго тарифа на керосинъ, который уже въ началѣ 1900 г. былъ повышенъ на 4 коп. съ пуда. Къ этому времени паденіе доходности желѣзныхъ дорогъ далеко еще не приняло сколько-нибудь опредѣленнаго и угрожающаго характера, такъ что и не могло служить мотивомъ пересмотра сказаннаго тарифа. Повышеніе же его обусловливалось такими обстоятельствами (повышеніе цѣнъ на Лондонскомъ рынкѣ одновременно съ крупнымъ расширеніемъ добычи нефти въ Баку), которыя вполнѣ оправдывали бы и дѣлали разумнымъ это повышеніе даже при самомъ удовлетворительномъ финансовомъ положеніи рельсовой сѣти.

вителей торговли, промышленности и желѣзныхъ дорогъ, огромное множество тарифовъ на весьма разнообразныя грузы и вносила въ нихъ необходимыя техническія исправленія. Но дѣло въ томъ, что всякое исправленіе и упрощеніе тарифовъ можетъ быть произведено какъ въ сторону пониженія, такъ и въ сторону повышенія дѣйствующихъ тарифныхъ ставокъ. И въ работахъ Комиссіи Н. Е. Гіацинтова уже наблюдается, хотя и весьма осторожная, но рѣшительная и настойчивая тенденція къ систематическому повышенію провозныхъ платъ во всѣхъ случаяхъ, въ которыхъ это не угрожало опасностью остановить или уменьшить желѣзнодорожныя перевозки. Въ результатѣ работъ Комиссіи получилось увеличеніе тарифовъ въ общей суммѣ слишкомъ на 1 миллионъ рублей. Конечно, это относительно небольшая сумма, которая притомъ была распределена на множество сообщений и на множество различныхъ группъ товаровъ, такъ что въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ повышеніе стоимости провоза оказывалось незначительнымъ и нерѣдко даже оправдывалось обстоятельствами дѣла. Но въ общемъ это первое повышеніе цѣлаго ряда тарифовъ было уже проявленіемъ въ нашей тарифной политикѣ новыхъ тенденцій фискальнаго свойства. Дѣйствительнымъ мотивомъ этого пересмотра тарифовъ послужило не устраненіе техническихъ ихъ недостатковъ и не обнаружившееся несоотвѣтствіе ихъ съ измѣнившимися условіями торговли и промышленности, но стремленіе повысить выручку желѣзныхъ дорогъ. Какъ упомянуто выше, коренная реформа системы и строя тарифовъ была отложена, и въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ признавалось возможнымъ мириться съ техническими недостатками тарифовъ, пока возникшая потребность увеличить выручку желѣзныхъ дорогъ не заставила обратиться съ этой цѣлью къ пересмотру тарифовъ. Условія же торговли и промышленности, при ясно уже выразившемся тогда критическомъ и угнетенномъ состояніи ихъ, отнюдь не могли рекомендовать такой мѣры, какъ повышеніе тарифныхъ ставокъ.

Новое фискальное направленіе тарифной политики

проявляется уже совершенно открыто въ работахъ слѣдующей Комиссіи, производившей въ началѣ 1903 г. пересмотръ I и II нормальныхъ классныхъ тарифовъ, по которымъ таксирруется перевозка вообще наиболѣе цѣнныхъ грузовъ. Хотя на первый планъ, какъ задача этого пересмотра, было выдвинуто также устраненіе такого технического недостатка въ строѣ этихъ тарифовъ (именно пониженіе ихъ для извѣстныхъ разстояній путемъ процентныхъ скидокъ), вслѣдствіе котораго получались такъ называемыя тарифныя площадки (взиманіе на нѣкоторыхъ поясахъ пробѣга одинаковыхъ провозныхъ платъ за разныя разстоянія), но рядомъ съ этимъ прямой цѣлью пересмотра поставлено и повышение ставокъ обоихъ упомянутыхъ тарифовъ, въ особенности на отдаленныхъ разстояніяхъ. И если принять во вниманіе, что процентныя скидки за разстоянія существовали у насъ еще со времени учрежденія въ началѣ 60-хъ годовъ Главнаго Общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, то будетъ ясно, что главной задачей момента было именно повышение тарифовъ, а не ихъ техническое исправленіе. На обсужденіе комиссіи были предложены по три варианта новыхъ схемъ для I и II классовъ, и всѣ эти варианты представляли болѣе или менѣе значительное повышение прежнихъ тарифовъ. Такой характеръ проектовъ предсѣдатель Комиссіи объяснялъ прямо необходимостью улучшить неблагоприятное финансовое состояніе русской рельсовой сѣти. Любопытно, что указывая при этомъ какъ на одну изъ причинъ ухудшенія финансоваго положенія дорогъ на „переживаемое въ торговлѣ и промышленности общее затрудненіе“, онъ напоминаетъ о прежнихъ заслугахъ и жертвахъ со стороны желѣзныхъ дорогъ въ пользу промышленности (пониженія тарифовъ, заведеніе спеціальнаго подвижнаго состава, ускоренные согласованные поѣзда для скоро портящихся грузовъ и т. п.) и затѣмъ убѣждаетъ „русскую промышленность“, что „для дальнѣйшаго сохраненія указанныхъ льготъ при ухудшившемся финансовомъ положеніи желѣзнодорожной сѣти ей необходимо, хотя отчасти поступиться своими выгодами въ пользу увеличенія по-

лучаемой желѣзными дорогами небольшой чистой выручки отъ перевозки самыхъ дорогихъ грузовъ, которой не хватаетъ для покрытія недоборовъ по отправкамъ дешевыхъ массовыхъ товаровъ“.

Этими объясненіями не только совершенно прямо опредѣляется фискальная цѣль пересмотра, но въ значительной мѣрѣ характеризуется и тотъ взглядъ на управленіе тарифами, который пріобрѣтаетъ въ разсматриваемый періодъ руководящее значеніе, именно взглядъ, по которому управленіе тарифами является не одною изъ отраслей эксплуатаціи желѣзнодорожнаго предпріятія, считающагося прежде всего съ общими коммерческими и промышленными конъюктурами, а какимъ то своеобразнымъ распредѣленіемъ льготъ и выгодъ между заинтересованными сторонами, сообразно заслугамъ каждой изъ нихъ, въ зависимости отъ ихъ нужды или благополучія и т. д. И роль такого распредѣлителя и призвано играть тарифное управленіе!

Результатомъ пересмотра нормальныхъ тарифовъ I и II классовъ было повышеніе ихъ на сумму до 3 милліоновъ рублей.

Засимъ послѣдовательно были повышены: нѣкоторые грузы, таксируемые по дифференціальнымъ тарифамъ — 1.560.000 р., керосинъ на вывозъ по Закавказскимъ желѣзнымъ дорогамъ — 800.000 р., грузы I и II кл. — 300.000 р., тарифы на перевозку скоропортящихся грузовъ — на 200.000 р., на перевозку сахара — 1.500.000 р., на лѣсные грузы также на 1.500.000 р., на грузы III, IV и V классовъ — на 1.100.000 р., на соль на 1.200.000 р., на грузы VI—IX классовъ на 1.500.000—р., на перемолочные продукты, на отруби и жмыхи — на 3.900.000 р., пассажирскій тарифъ — на 10.000.000 р., вино русское — 300.000 р., каменный уголь 2.900.000 р., хлопокъ русскій и иностранный—1.200.000 р., масло коровье 750.000 р., сборъ за нагрузку и выгрузку — 300.000 р., руда — 350.000 р., сборъ за щиты и чехлы при перевозкѣ хлѣба въ сыпную — 480.000 р. Повышеніе пассажирскаго тарифа дало однако вмѣсто ожидавшихся 10 милл. рублей только 2.2 милліона.

Въ какой мѣрѣ и въ какихъ отношеніяхъ можно

признавать всю эту совокупность тарифных мѣръ выраженіемъ фискальной системы тарифной политики? Чтобы отвѣтить на этотъ вопросъ, необходимо предварительно установить возможное содержаніе самого понятія фискальной системы желѣзнодорожной тарифной политики и ея отличіе отъ тарифной системы государственнаго предпріятія или системы коммерческой. Существуетъ весьма распространенное мнѣніе, прилагающее понятіе фискальной политики ко всякому управленію тарифами, которое стремится развить доходность желѣзныхъ дорогъ, въ особенности казенныхъ. Согласно этому мнѣнію желѣзныя дороги вовсе не являются промышленными предпріятіями, имѣющими право на какія-либо прибыли; послѣднія, правда, являются неизбѣжной необходимостью при затратѣ въ желѣзнодорожныя предпріятія частныхъ капиталовъ, но именно поэтому главное преимущество системы государственныхъ желѣзныхъ дорогъ предъ частнымъ желѣзнодорожнымъ хозяйствомъ приведенное мнѣніе и усматриваетъ въ томъ, что государство „не нуждается въ полученіи дивидендовъ“ и потому можетъ предоставить эту часть желѣзнодорожнаго дохода публикѣ, пользующейся услугами желѣзнодорожнаго транспорта. Съ этой точки зрѣнія всякое повышение провозныхъ платъ по желѣзнымъ дорогамъ клеймится именемъ узкаго фискализма и признается извращеніемъ истинной природы желѣзныхъ дорогъ какъ общественныхъ путей сообщенія.

Мы совершенно не раздѣляемъ этой точки зрѣнія и полагаемъ, что извѣстная разумная норма доходности желѣзнодорожныхъ предпріятій требуется не только частными интересами вложенныхъ въ нихъ капиталовъ, но и является весьма важнымъ и положительно необходимымъ условіемъ правильнаго хода и развитія всего народнаго хозяйства страны. Только такое управленіе тарифами, при которомъ достигается означенная доходность, можетъ обезпечить осуществленіе основнаго руководящаго требованія разумной желѣзнодорожной политики, заключающагося въ томъ, чтобы огромные капиталы и производительныя силы, представляемые

рельсовыми путями сообщенія каждой страны, исполняли возможно большую и наиболѣе нужную работу въ общей совокупности экономической дѣятельности народа. Всякія значительныя отклоненія доходности желѣзнодорожныхъ предпріятій отъ разумной нормы доходности всегда свидѣтельствуютъ о нецѣлесообразномъ съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго хозяйства распредѣленіи капиталовъ и производительныхъ силъ между различными его сферами и отраслями и неудовлетворительномъ ихъ использованіи.

Убыточность желѣзнодорожныхъ предпріятій всегда означаетъ или прямыя чистыя потери безъ пользы для кого бы то ни было или, въ лучшемъ случаѣ, употребленіе общихъ средствъ страны на искусственное развитіе и поощреніе однихъ районовъ и отраслей промышленности, пользующихся услугами желѣзныхъ дорогъ, за счетъ другихъ областей и промышленностей, которыя этими услугами вовсе не пользуются или пользуются ими лишь въ незначительной мѣрѣ. Достаточная разумная доходность желѣзныхъ дорогъ является вмѣстѣ съ тѣмъ однимъ изъ важнѣйшихъ условій успѣшнаго и правильнаго дальнѣйшаго развитія рельсовой сѣти, такъ какъ съ одной стороны она облегчаетъ привлеченіе необходимыхъ капиталовъ къ желѣзнодорожному дѣлу, а съ другой стороны требованіе такой доходности, поставленное какъ руководящее начало желѣзнодорожной политики, можетъ служить серьезнымъ средствомъ противъ преждевременныхъ и чисто спекулятивныхъ затратъ на такія желѣзнодорожныя предпріятія, которыя не оправдываются экономическими потребностями народнаго хозяйства. Мы не говоримъ уже о тѣхъ опасностяхъ, которыми постоянныя и крупныя потери желѣзнодорожнаго хозяйства неизбѣжно угрожаютъ общимъ государственнымъ финансамъ въ тѣхъ случаяхъ, когда государство принимаетъ непосредственное участіе въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ въ формѣ сооруженія и эксплуатаціи дорогъ за счетъ казны или въ формѣ субсидій и гарантіи доходности частнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, равно какъ и о тѣхъ тяжкихъ послѣдствіяхъ для всего на-

роднаго хозяйства, которыми сопровождаются желѣзнодорожные кризисы въ тѣхъ случаяхъ, когда желѣзнодорожное дѣло всецѣло ведется частной предприемчивостью за свой счетъ и рискъ.

Въ виду такого важнаго значенія нормальной желѣзнодорожной доходности съ точки зрѣнія общихъ интересовъ, само собою разумѣется, что и все текущее управленіе эксплоатаціею желѣзныхъ дорогъ, включая и тарифную часть, должно быть постоянно направлено къ тому, чтобы при условіи, конечно, возможно лучшаго удовлетворенія потребностей населенія, промышленности и торговли, поддерживать необходимое соотношеніе между доходами и расходами жел. дорогъ. Поэтому стремленія желѣзныхъ дорогъ, равно какъ и Министерства Финансовъ къ развитію доходности желѣзнодорожнаго хозяйства, въ томъ числѣ и путемъ повышенія тарифовъ, слѣдуетъ признать вполнѣ законными и вполнѣ допустимыми съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго хозяйства. Тарифныя мѣры этого рода отнюдь не являются фискальными сами по себѣ и не свидѣтельствуютъ о томъ, чтобы въ управленіи тарифами пріобрѣли руководящее значеніе начала фискальной системы тарифной политики.

Управленіе тарифами начинаетъ получать фискальный характеръ только при наличности двухъ условій: во 1-хъ, если оно развиваетъ доходность желѣзныхъ дорогъ выше извѣстной средней нормы прибыли на капиталъ, обычной въ данное время въ странѣ, причемъ это превышеніе не можетъ быть оправдано какими-либо особенными условіями желѣзнодорожнаго дѣла и во 2-хъ, если самое управленіе тарифами стремится не къ тому, чтобы развивать желѣзнодорожный доходъ путемъ постояннаго приспособленія размѣровъ провозныхъ платъ къ измѣняющимся условіямъ и нуждамъ народнаго хозяйства и самого транспортнаго дѣла, но сводится просто къ тому, чтобы пользуясь монопольной властью, присущей въ болѣе или менѣе широкой мѣрѣ всякому желѣзнодорожному предприятию, просто огульнымъ образомъ повышать тарифныя ставки на тѣ категоріи грузовъ, которыя не могутъ достигнуть рын-



ковъ сбыта иначе, какъ чрезъ посредство рельсовыхъ путей сообщенія.

Желѣзнодорожная система германскихъ государствъ, въ особенности прусскія правительственныя желѣзныя дороги несомнѣнно отличаются въ весьма значительной степени указанными чертами фискальной желѣзнодорожной политики. Чистый доходъ прусскихъ правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ составляетъ въ послѣдніе годы отъ 5,5 до 6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, достигая въ хорошіе 7<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и болѣе. Ежегодно изъ желѣзнодорожнаго дохода отчисляется на покрытие бюджетныхъ потребностей другихъ отраслей государственнаго управленія 400—500 милліоновъ марокъ. Такимъ, образомъ прусское казенное желѣзнодорожное хозяйство не только не является тяжкимъ бременемъ для общаго государственнаго бюджета, но служитъ для него весьма важнымъ ресурсомъ средствъ, при отказѣ отъ которыхъ несомнѣнно возникъ бы вопросъ о необходимости увеличить на соответствующую сумму налоги, взимаемые съ населенія. Такое финансовое положеніе государственныхъ дорогъ Пруссіи нерѣдко приводится у насъ какъ примѣръ образцоваго веденія желѣзнодорожнаго хозяйства, заслуживающій всяческаго подражанія.

На сколько однако правильна подобная оцѣнка прусской системы желѣзнодорожной политики и дѣйствительно-ли эта послѣдняя наилучшимъ образомъ обезпечиваетъ такое функціонированіе желѣзныхъ дорогъ въ общемъ ходѣ народнаго хозяйства и экономическаго развитія страны, которое можетъ быть признано наиболѣе правильнымъ и наиболѣе желательнымъ съ точки зрѣнія общихъ интересовъ?

Дѣло въ томъ, что основанія и мотивы, оправдывающіе и вызывающіе необходимость государственнаго вмѣшательства въ дѣло обезпеченія сношеній и сообщеній (всѣ виды путей сообщенія, почта, телеграфъ), переходящаго весьма часто въ созданіе прямыхъ государственныхъ монополій, совершенно не тѣ, которыя приводятъ къ установленію такихъ фискальныхъ монополій, каковы: винная, табачная, спичечная и т. под. Если государственная власть повсюду подчиняетъ сво-

ему ближайшему надзору и руководительству, а нерѣдко и прямо беретъ въ свое непосредственное завѣдываніе желѣзныя дороги, каналы, почту, телеграфъ, то это вызывается тѣмъ, что, какъ неопровержимо показываетъ повсемѣстный практическій опытъ и теоретическія изслѣдованія, примѣненіе въ этой области системы частной промышленности и свободы конкуренціи рѣшительно не въ состояніи обезпечить достаточно полное удовлетвореніе соответственныхъ потребностей, съ возможно меньшими затратами для народнаго хозяйства и съ обремененіемъ населенія возможно меньшими платежами. Классической страной частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства являются, какъ извѣстно, Соединенные Штаты Сѣверной Америки. Свобода частной предпримчивости и соперничество въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ нигдѣ не имѣли такого широкаго примѣненія и простора какъ здѣсь. При сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ Соединенныхъ Штатахъ не было и рѣчи о какомъ-либо планѣ рельсовой сѣти въ смыслѣ систематическаго расположенія линій по различнымъ раіонамъ страны. Дозволенія на постройку не ставились ни въ какую зависимость отъ извѣстнаго направленія пути въ тѣхъ или иныхъ интересахъ страны. Каждый, кто былъ въ состояніи достать необходимыя деньги, могъ строить желѣзную дорогу, гдѣ желалъ и какъ признавалъ это наилучшимъ. Эксплоатація сооруженныхъ линій долгое время также пользовалась полной свободой, то подчиняясь всецѣло неограниченной конкуренціи, то являясь могущественной ничѣмъ не регулируемой монополіей. Въ свою очередь и отрицательныя стороны этой системы желѣзнодорожнаго хозяйства нигдѣ не достигали такого сильнаго развитія и не проявлялись въ такихъ широкихъ размѣрахъ, какъ въ Соединенныхъ Штатахъ. Сооруженіе множества желѣзнодорожныхъ линій исключительно по соображеніямъ конкуренціи, а слѣдовательно въ значительной степени излишнихъ и представлявшихъ бесполезную растрату капиталовъ, желѣзнодорожные спекуляціи и кризисы, сопровождавшіеся разореніями и банкротствомъ множества желѣзнодорожныхъ компаній, вла-

дѣвшихъ десятками тысячъ верстѣ рельсовыхъ путей, чрезвычайная неправильность тарифовъ, выражающаяся въ крайне низкихъ ставкахъ тамъ, гдѣ есть конкуренція и въ очень высокихъ провозныхъ платахъ въ тѣхъ случаяхъ, въ которыхъ желѣзныя дороги пользуются монополіей, сложность и запутанность тарифовъ, тайныя рефакціи въ пользу крупныхъ отправителей и соглашенія съ ними, образованіе очень крупныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ и сліяніе ихъ въ грандіозные союзы, синдикаты и тресты, которые, въ свою очередь, объединялись въ общія организаціи съ другими промышленными и торговыми предпріятіями и союзами—таковы были въ Соединенныхъ Штатахъ характеристическіе результаты желѣзнодорожной политики, стремившейся положить въ основу желѣзнодорожнаго дѣла начала свободы частной предпримчивости и конкуренціи. Къ тѣмъ же результатамъ приводила эта политика въ большей или меньшей мѣрѣ и въ европейскихъ государствахъ, въ которыхъ однако она далеко не имѣла такого неограниченнаго примѣненія, какъ въ Америкѣ. Такимъ образомъ повсемѣстный и весьма продолжительный опытъ всѣхъ странъ твердо установилъ, что примѣненіе къ желѣзнодорожному дѣлу системы хозяйственной организаціи, основанной на началахъ личной инициативы и личнаго интереса отдѣльных, свободно конкурирующихъ между собою, предпринимателей, всегда приводитъ къ крайне неблагоприятнымъ результатамъ для всего народнаго хозяйства. Эти результаты, помимо многочисленныхъ разореній самихъ желѣзныхъ дорогъ и постоянныхъ нарушеній необходимыхъ условій нормальнаго развитія экономической жизни, въ концѣ концовъ выражаются въ созданіи опасныхъ желѣзнодорожныхъ монополій, угрожающихъ назначеніемъ чрезмѣрныхъ платъ за свои услуги лишить населеніе всѣхъ тѣхъ выгодъ и сбереженій, которыя должны приносить странѣ такіе усовершенствованные пути сообщенія, какъ желѣзныя дороги.

Такимъ образомъ задача государственнаго вмѣшательства въ желѣзнодорожное дѣло, въ частности мо-

нополизация его въ рукахъ самого государства имѣть главной своей задачей обезпечить странѣ удовлетвореніе потребностей въ транспортѣ съ наименьшими затратами для народнаго хозяйства и предупредить одностороннее присвоеніе владѣльцами путей тѣхъ выгодъ, которыя могутъ быть ими получаемы съ населенія вслѣдствіе монопольной природы желѣзнодорожныхъ предпріятій. Слѣдовательно, если государство, взявъ въ свое непосредственное завѣдываніе рельсовую сѣть страны, не ограничивается возмѣщеніемъ всѣхъ расходовъ по эксплуатаціи, погашенію, оплатѣ и риску, которые неизбѣжно связаны съ веденіемъ желѣзнодорожнаго хозяйства, но сверхъ того стремится извлечь еще и добавочный доходъ на покрытіе общихъ государственныхъ потребностей, то оно совершенно измѣняетъ истинный характеръ государственной желѣзнодорожной монополіи, превращая ее въ монополію фискальную, на подобіе винной, табачной и т. под., основная цѣль которыхъ заключается отнюдь не въ томъ, чтобы обезпечить населенію возможно болѣе дешевое снабженіе водкою, табакомъ или иными продуктами, притомъ возможно лучшаго качества. Едва-ли возможно сомнѣваться въ томъ, что эта послѣдняя цѣль навѣрное можетъ быть достигнута гораздо болѣе успѣшно частной предпріимчивостью при условіи свободной конкуренціи, чѣмъ казеннымъ хозяйствомъ при устраненіи всякаго соперничества. Если государство изъемлетъ соотвѣтственныя отрасли промышленности и торговли изъ сферы частной предпріимчивости и монополизируетъ ихъ въ рукахъ казны, то только потому, что признаетъ въ извѣстныхъ случаяхъ установленіе казенной монополіи наилучшимъ и наиболѣе дѣйствительнымъ средствомъ косвеннаго обложенія, наилучшимъ способомъ извлечь высшій доходъ изъ удовлетворенія такихъ потребностей, какъ куреніе табаку, употребленіе вина и т. под. Стремясь извлекать изъ такихъ учрежденій, какъ почта, телеграфъ, желѣзныя дороги, чистый доходъ, сверхъ покрытія расходовъ эксплуатаціи, оплаты и погашенія основныхъ и оборотныхъ капиталовъ и всякихъ возможныхъ резервныхъ

отчислений, государство ставить этимъ учреждениямъ задачу чисто фискальныхъ монополій, и чистый доходъ получаемый имъ въ такомъ случаѣ, отличается несомнѣнно характеромъ налога на сношенія, на передачу извѣстій или передвиженіе.

Прусскія система желѣзнодорожнаго хозяйства и представляетъ именно фискальную монополію такого рода. Въ то время какъ торговля и промышленность въ Англіи оплачиваютъ капиталы, вложенныя въ англійскія желѣзныя дороги, всего  $3\frac{1}{2}\%$  и менѣе, во Франціи отъ 3,3 до  $4,2\%$ , германская торговля и промышленность вынуждены вносить отъ  $5\frac{1}{2}$  до  $7\%$ . При этомъ отнюдь еще не является безспорнымъ, чтобы казенное желѣзнодорожное хозяйство Пруссіи, при всѣхъ своихъ относительныхъ достоинствахъ, вмѣстѣ съ тѣмъ отличалось бы и наибольшею дешевизною эксплуатаціи, напр., сравнительно съ эксплуатаціей шести крупныхъ желѣзнодорожныхъ компаній Франціи.

Прусское государственное желѣзнодорожное хозяйство, давая излишки дохода на покрытие общихъ государственныхъ потребностей, представляетъ такимъ образомъ явные элементы фискальной системы тарифной политики. Очевидно, однако, что наша желѣзнодорожная политика, по своимъ практическимъ результатамъ отнюдь не представляетъ въ этомъ отношеніи аналогіи съ прусскою системою: наши желѣзныя дороги не только не служатъ источникомъ средствъ для общегосударственнаго бюджета, но, напротивъ того, сами требуютъ отъ него весьма значительныхъ жертвъ. Тѣмъ не менѣе этотъ фактъ отнюдь еще не рѣшаетъ вопроса о фискальномъ характерѣ нашей тарифной политики въ послѣдніе годы, о преобладаніи въ ней въ это время фискальныхъ задачъ и приемовъ дѣйствія.

Дѣло въ томъ, что монополіи, устанавливаемыя государственною властью въ области производства такого рода услугъ, какъ передвиженіе пассажировъ и грузовъ, передача извѣстій и почтовыхъ посылокъ, снабженіе газомъ и водой и т. под. представляются по существу своему фискальными не только въ томъ случаѣ, если имѣютъ цѣлью доставленіе средствъ государ-

ству (или общественнымъ управленіямъ), но также и въ тѣхъ случаяхъ, когда они имѣютъ цѣлью распространить на всю страну или на весь городъ тѣ услуги, которыя не могли бы повсюду сами себя оплачивать. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ недостаточность дохода отъ производства услугъ въ областяхъ менѣе богатыхъ или менѣе населенныхъ покрывается посредствомъ излишковъ, получаемыхъ въ другихъ мѣстностяхъ благодаря повышенному уровню цѣнъ, который возможенъ вслѣдствіе монополіи. Очевидно, что въ случаяхъ подобнаго рода въ сущности взимается настоящій налогъ съ одной части населенія въ пользу другой части, такъ какъ государство признаетъ болѣе соответственнымъ оказывать поддержку первой не изъ общихъ своихъ ресурсовъ, а путемъ установленія специального налога на сношенія и сообщенія всего остальнаго населенія. Фискальный характеръ повышеннаго дохода, получаемого съ одной части средствъ сношеній и сообщеній, выступаетъ особенно ярко въ тѣхъ случаяхъ, когда онъ поглощается (иногда притомъ даже съ прибавкою изъ общихъ государственныхъ ресурсовъ) содержаніемъ тѣхъ средствъ сношенія и сообщенія, которыя имѣютъ своей главной задачей не удовлетвореніе потребностей населенія, торговли и промышленности, но служеніе такимъ общегосударственнымъ цѣлямъ, какъ соединеніе центра государства съ окраинами для достиженія большей сплоченности и единства всѣхъ его частей или сооруженіе линій стратегическихъ, необходимыхъ прежде всего для внѣшней обороны государства. Сверхъ этихъ крупныхъ общегосударственныхъ потребностей на желѣзныя дороги очень часто, если не всегда, падаютъ въ большей или меньшей мѣрѣ и еще многіе другіе расходы на покрытіе разнаго рода иныхъ потребностей, хотя и менѣе крупныхъ, но также совершенно общегосударственнаго характера. Сюда относятся: бесплатная или льготная перевозка почты, войскъ, арестантовъ и воинскихъ грузовъ, переселенцевъ и ихъ клади, хлѣба и другихъ продуктовъ въ мѣстности пострадавшія отъ неурожаевъ или иныхъ бѣдствій и т. под., затѣмъ содержаніе инспекціи и жандармскаго поли-

пейскаго управленія, разнаго рода прямыя поступленія съ желѣзныхъ дорогъ въ видѣ налога на пассажирскіе билеты и товары большой скорости, гербоваго сбора съ накладныхъ, участія казны въ прибыляхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, обязательныхъ платежей послѣднихъ по облигаціямъ, принадлежащимъ казнѣ, переборовъ тарифной платы, не востребованныхъ товаровоотправителями и поступающихъ въ казну, и т. п.

Если взглянуть съ этой точки зрѣнія на финансовыя результаты нашего желѣзнодорожнаго хозяйства, то вопросъ объ убыточности его, о размѣрахъ этой убыточности и, въ особенности, о свойствахъ и характерѣ этой убыточности выступаетъ въ значительно иномъ освѣщеніи, чѣмъ при какомъ онъ до сихъ поръ обыкновенно разсматривался. Въ послѣднее время и сдѣлано уже нѣсколько попытокъ разобратъ въ этомъ вопросѣ съ указанной новой точки зрѣнія. Правда, пока это больше именно опыты, указывающіе направленіе для дальнѣйшаго изученія дѣла, чѣмъ строго систематическія изслѣдованія, что, впрочемъ, объясняется и далеко недостаточной еще подготовкой необходимаго матеріала, такъ какъ до сихъ поръ наше желѣзнодорожное хозяйство не имѣетъ ни точнаго баланса, ни правильнаго расчета стоимости отдѣльныхъ линій, ни опредѣленія инвентарной стоимости всего желѣзнодорожнаго имущества.

Въ ряду опытовъ новой оцѣнки финансовыхъ результатовъ нашего желѣзнодорожнаго хозяйства слѣдуетъ указать прежде всего на подсчетъ М. П. Федорова<sup>1</sup>, который, подводя общій итогъ прямымъ поступленіемъ съ желѣзныхъ дорогъ въ казну и сбереженіямъ, получаемымъ послѣднею въ расходахъ по перевозкамъ, опредѣляетъ, по даннымъ преимущественно 1905 г., непосредственную выгоду нашего государственнаго казначейства отъ желѣзныхъ дорогъ въ суммѣ около 40—50 милл. рублей. Въ результатѣ своихъ соображеній и подсчетовъ г. Федоровъ приходитъ къ заклю-

<sup>1</sup>. См. въ 2 Сборникѣ „Вопросы государственнаго хозяйства и бюджетнаго права“, изд. кн. П. Долгорукова и И. И. Петрункевича, ст. „Пути сообщенія въ Россіи“, стр. 83—85.

ченію, что „не смотря на сооруженіе цѣлаго ряда без-  
доходныхъ желѣзныхъ дорогъ, государственныхъ и  
спеціально стратегическихъ, нашу сѣть отнюдь нельзя  
считать убыточной ни для страны, ни въ частности для  
государственного казначейства“.

Изданіе Совѣта сѣздовъ представителей промыш-  
ленности и торговли „Промышленность и Торговля“<sup>1</sup>,  
касаясь съ своей стороны вопроса объ убыточности  
нашихъ желѣзныхъ дорогъ, также приходитъ къ за-  
ключенію, что размѣры потерь казны по участию въ  
желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, опредѣляемые Государ-  
ственнымъ Контролемъ, представляются преувеличен-  
ными въ значительной степени.

Наиболѣе подробные и представляющіе наибольшій  
интересъ расчеты и данныя для выясненія дѣйстви-  
тельного характера какъ нашей желѣзнодорожной по-  
литики, такъ и свойства убыточности нашего желѣзно-  
дорожного хозяйства, приводитъ предсѣдатель 2-го де-  
партамента Государственного Совѣта инженеръ-гене-  
раль Н. П. Петровъ въ своей работѣ „Нѣсколько сооб-  
раженій, полезныхъ при разсмотрѣніи смѣтъ путей сооб-  
щенія на 1908 г.“<sup>2</sup>.

Прежде всего авторъ высказываетъ вполнѣ правиль-  
ную мысль, что для надлежащаго выясненія вопроса  
объ убыточности нашихъ желѣзныхъ дорогъ и о ея  
дѣйствительныхъ причинахъ, было бы необходимо всё  
наши дороги подраздѣлить на слѣдующія три группы,  
1) дороги, построенныя для промышленныхъ цѣлей;  
2) дороги, построенныя или значительно усиленныя  
главнымъ образомъ для улучшенія условій обороны  
страны,—такъ называемыя стратегическія и 3) дороги,  
сооруженныя для удовлетворенія важныхъ государ-  
ственныхъ потребностей какъ въ отношеніи лучшаго  
размѣщенія населенія, такъ въ и въ видахъ созданія но-  
выхъ отраслей промышленности. Такъ какъ, однако,  
представляется крайне затруднительнымъ выдѣлить  
отдѣльно доходность каждой изъ этихъ группъ, то

<sup>2</sup>. См. № 2 за 1908, г., стр. 79, 81, 83.

<sup>1</sup>. См. Журналъ отдѣла статистики и картографіи Министерства  
Путей Сообщенія, 1898, вып. II и III.



авторъ ограничивается дѣленіемъ всей сѣти только на двѣ группы: на дороги Европейской Россіи, причисля къ нимъ и дороги Закавказскія, и на дороги Азіатской Россіи. Разсматривая затѣмъ особо финансовыя результаты эксплуатаціи дорогъ казенныхъ и дорогъ принадлежащихъ частнымъ обществамъ, авторъ оговаривается, что при оцѣнкѣ выгодности дорогъ Европейской Россіи слѣдуетъ имѣть въ виду, что соединеніе въ одну группу дорогъ промышленнаго значенія съ дорогами стратегическими должно привести къ менѣе благоприятной оцѣнкѣ выгодности этой сѣти. Дороги стратегическія, завѣдомо не выгодныя съ коммерческой точки зрѣнія, составляя довольно значительную долю входящихъ въ составъ ея казенныхъ дорогъ, именно 9,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, должны оказывать весьма чувствительное вліяніе на результаты эксплуатаціи смѣшанной сѣти. Не смотря на это оказывается, что за періодъ времени съ 1895 по 1906 гг. чистая доходность казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи съ Кавказомъ не только всегда была достаточна для оплаты всѣхъ эксплуатационныхъ расходовъ, процентовъ и погашенія по всѣмъ долговымъ обязательствамъ государства, выпущеннымъ для надобностей этой сѣти, но сверхъ того въ теченіе 9 лѣтъ изъ упомянутаго періода давала еще на суммы, затраченныя непосредственно изъ суммъ государственнаго казначейства не менѣе этой нормы. Относящіяся сюда цифры настолько интересны, что мы приводимъ ихъ въ нижеслѣдующей таблицѣ:

Въ	Суммы, израсходованныя изъ ресурсовъ Гос. Каз-ва	Получено на нихъ процентовъ.
1895 г. . . .	293.711,792	6,7
1896 „ . . .	324.042,062	8,4
1897 „ . . .	360.996,185	8,9
1898 „ . . .	410.064,702	10,3
1899 „ . . .	500.407,302	7,6
1900 „ . . .	406.885,751	9,2
1901 „ . . .	534.181,811	5,4
1902 „ . . .	677.081,978	3,6
1903 „ . . .	828,254,128	5,1
1904 „ . . .	883.790,720	4,85

1905 „ . . . . .	964.716,425	3,8
1906 „ . . . . .	1 081.800,000	3,9

Какъ видно изъ этой таблицы, наименѣе благопріятными годами являются: 1902, 1905 и 1906 годы, что вполнѣ объясняется и оправдывается такими фактами этихъ лѣтъ, какъ исключительный неурожай 1902 г. и военныя событія и желѣзнодорожныя беспорядки 1905 г. Нѣкоторое улучшеніе наступаетъ въ 1906 г., но къ этому времени значительно усиливается дѣйствіе другой причины, понижающей доходность нашихъ желѣзныхъ дорогъ, именно ростъ расходовъ эксплуатаціи влѣдствіе повышенія стоимости рабочихъ рукъ, а также топлива и другихъ предметовъ, необходимыхъ при желѣзнодорожной эксплуатаціи.

Приведенные проценты доходности капиталовъ, затраченныхъ на казенныя желѣзныя дороги изъ ресурсовъ государственнаго казначества, и сами по себѣ представляются уже вполнѣ достаточными. Если же принять во вниманіе, что между казенными дорогами значительная часть (9,5%) являются дорогами стратегическими, что всѣ онѣ несутъ значительные расходы по такимъ услугамъ, какъ бесплатная перевозка почты, льготная перевозка войскъ и воинскихъ грузовъ, переселенцевъ и т. под., что далеко не маловажная часть ихъ дохода поступаетъ въ общіе ресурсы государства въ видѣ налога на пассажировъ, на перевозку товаровъ большой скорости и проч., то упомянутые проценты доходности слѣдуетъ признать положительно слишкомъ высокими.

Что касается частныхъ желѣзныхъ дорогъ, то въ теченіе тѣхъ же 12 лѣтъ онѣ дали государственному казначейству чистаго дохода, въ видѣ участія его въ прибыляхъ, болѣе 35.000.000 р. и потребовали отъ казначейства уплатить по гарантіи въ суммѣ приблизительно 50.000.000 рублей. Такимъ образомъ въ результатѣ оказывается, что въ теченіе 12 лѣтъ государственное казначейство уплатило частнымъ дорогамъ по гарантіи ихъ капиталовъ изъ общихъ ресурсовъ только 15 милл. рублей. Но для правильной оцѣнки этой потери также необходимо принять въ расчетъ услуги, оказы-

ваемыя и частными желѣзными дорогами государству или безвозмездно, или же за платы значительно ниже дѣйствительной стоимости этихъ услугъ самимъ дорогамъ. О размѣрѣ выгодъ, полученныхъ отъ этого государствомъ, можно судить по слѣдующимъ даннымъ. Только въ теченіе трехъ лѣтъ (1901—1903) частныя желѣзныя дороги доставили неоплаченныхъ казною услугъ по воинскимъ перевозкамъ на 7.020.899 р., по перевозкамъ переселенцевъ на 1.690.799 р. и по перевозкѣ почтъ на 4.652.570 р., всего же на сумму 13.364.268 руб. За всѣ же 12 лѣтъ только указанныя услуги, составляя стоимость не менѣе 50.000.000 руб., съ большимъ избыткомъ покрыли 15.000.000 руб., уплаченныхъ по гарантіямъ.

Что касается Азіатскихъ дорогъ, то постройка ихъ, говоритъ Н. П. Петровъ, „разрѣшалась съ полнымъ сознаніемъ ихъ будущей невыгодности въ финансовомъ отношеніи. Ихъ сооружали, признавая ихъ необходимость въ видахъ государственныхъ. Онѣ считались крайне нужными для обезпеченія обороны государства, для приготовленія новыхъ мѣстъ поселенія будущимъ избыткамъ населенія Европейской Россіи и для развитія въ ней новыхъ отраслей промышленности, способныхъ создавать новыя цѣнности“ (стр. 137). Поэтому, финансовыя потери казны по ихъ эксплуатаціи представляются вполне естественными.

Ни размѣры настоящей статьи, ни ея прямая задача не позволяютъ намъ входить въ оцѣнку всѣхъ приведенныхъ цифровыхъ данныхъ и производить самостоятельное изслѣдованіе степени и причинъ убыточности нашего желѣзнодорожнаго хозяйства. Но и приведенныхъ данныхъ, безъ дальнѣйшаго критическаго разбора ихъ, по нашему мнѣнію, достаточно, чтобы придти по этому предмету къ слѣдующему заключенію, имѣющему рѣшительное значеніе для выясненія характера того направленія, которое приняла наша тарифная политика съ начала текущаго десятилѣтія. Возобновившіеся съ 1900 года и затѣмъ всѣ болѣе возрастающіе дефициты казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ во всей совокупности европейской и азіатской

рельсовой сѣти обусловливались, помимо дефектовъ, присущихъ имъ, какъ промышленнымъ предпріятіямъ, главнымъ образомъ весьма значительнымъ расширеніемъ возложенныхъ на нихъ задачъ и функций чисто общегосударственнаго свойства, между которыми первое мѣсто занимаютъ требованія улучшения условій внѣшней обороны государства. Желѣзнодорожное строительство за 10 лѣтъ съ 1893 по 1902 г. характеризуется, по мнѣнію комиссіи д. т. с. Иващенко тѣмъ, что изъ сооруженныхъ за это время казенныхъ желѣзныхъ дорогъ едва  $\frac{1}{7}$  часть строилась по соображеніямъ экономическимъ, остальные же  $\frac{6}{7}$  представляютъ линіи стратегическія или сооруженныя въ общегосударственныхъ цѣляхъ, доходность которыхъ можетъ оказаться достаточной, для покрытія ихъ расходовъ и платежей по капиталамъ, лишь въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ многія изъ вновь открытыхъ частныхъ линій были сооружены въ конкурирующихъ направленіяхъ съ сосѣдними казенными желѣзными дорогами, что, конечно, отразилось невыгодно на сборахъ этихъ послѣднихъ. Въ 1896—1899 годахъ открыто свыше 3,000 в. Сибирской ж. дороги, въ 1899 г. Самаркандъ-Андижанская ж. д. 647 в. и въ 1901 г. Мервъ-Кушка 306 в., въ 1900 г. Забайкальская ж. д. 1,100 в. и въ слѣдующемъ 1901 г. еще 321 в., въ 1901 г. Москва-Крейцбургъ 741 в., въ 1898—1891 г. Москва-Льговъ 551 в., въ 1898 г. Сызрань-Рузаевка около 300 в., установившая конкурентный путь казенной Сызрано-Вяземской ж. дорогѣ, и многія другія линіи аналогичнаго характера.

Кромѣ сооруженія новыхъ линій и усиленія старыхъ по стратегическимъ и инымъ общегосударственнымъ соображеніямъ, упомянутая комиссія д. т. с. Иващенко, а затѣмъ также и Министръ Финансовъ, въ своихъ объясненіяхъ въ Государственный Думѣ, указывали какъ на главныя причины желѣзнодорожныхъ дефицитовъ, еще на общія пониженія тарифовъ, имѣвшія мѣсто въ 90-хъ годахъ, и на чрезвычайный ростъ расходовъ эксплуатаціи.

Что касается общихъ пониженій тарифовъ, то слѣ-

дуетъ имѣть въ виду, во 1-хъ, что послѣ 1897 года ихъ ни разу уже не производили, и во 2-хъ, что, кромѣ пониженій, тогда же производились и нѣкоторыя отнюдь не маловажныя общія повышенныя тарифовъ. Во всякомъ случаѣ, они сами по себѣ никакъ не могутъ быть признаны причинами, вызвавшими желѣзнодорожные дефициты, начавшіеся уже только съ 1900 года. Однако нельзя не согласиться съ тѣмъ, что эти пониженія были скорѣе неблагоприятны для доходности нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Дѣло въ томъ, что въ силу господствовавшей тогда тенденціи къ унификаціи тарифовъ всей сѣти во что бы то ни стало, пониженіе тарифовъ на самые разнообразныя грузы, какъ массовые (хлѣбъ, лѣсные и строительные матеріалы, дрова, каменный уголь, соль, желѣзо, чугунъ и др.), такъ и болѣе цѣнные, всегда производились общимъ образомъ для всѣхъ сообщеній всей сѣти казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, распространяясь на огромное количество уже совершавшихся и ранѣе перевозокъ. При этомъ самый размѣръ тарифныхъ пониженій опредѣлялся въ зависимости не отъ какихъ-либо измѣненій въ условіяхъ производства и торговли, но главнымъ образомъ по требованіямъ самой унификаціи, хотя и въ сторону пониженія. Поэтому пожертвованія выручки желѣзныхъ дорогъ составляли въ общемъ итогъ весьма значительныя суммы, исчислявшіяся обыкновенно въ милліонахъ рублей, но удешевленія стоимости перевозки въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ были по необходимости слишкомъ ничтожными, чтобы вызывать къ жизни новыя производства, открывать доступъ на новые рынки и т. под. Между тѣмъ теорія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, на основаніи многочисленныхъ практическихъ опытовъ европейскихъ и американскихъ жел. дорогъ, твердо устанавливаетъ, что только значительное тарифное пониженіе, притомъ также лишь при наличности необходимыхъ условій для дальнѣйшаго развитія производства и потребленія соответственныхъ товаровъ, можетъ давать толчокъ предпримчивости, вызывать къ жизни новыя производства и создавать такой ростъ перевозокъ, что до-

бавочная отъ этого выручка съ излишкомъ покрываетъ потери по уже существовавшему транспорту. При этомъ само собой понятно, что чѣмъ значительнѣе существующій транспортъ, тѣмъ меньше шансовъ на то, что добавочная выручка по новымъ грузамъ покроетъ потери отъ пониженія платъ по прежнимъ перевозкамъ. Соединеніе всѣхъ условій и обстоятельствъ, необходимыхъ для того, чтобы тарифное пониженіе оказалось прибыльнымъ, крайне рѣдко имѣетъ мѣсто для всѣхъ сообщеній сѣти. А, между тѣмъ, общія пониженія тарифовъ даютъ удешевленія стоимости перевозки для неопредѣленнаго множества сообщеній безразлично въ одинаковыхъ размѣрахъ, безъ вниманія къ особенностямъ каждаго отдѣльнаго случая, и потому въ огромномъ большинствѣ случаевъ эти удешевленія стоимости провоза оказываются или недостаточными, или излишними и безрезультатными. Для правильной оцѣнки нашихъ тарифныхъ пониженій 90-хъ годовъ слѣдуетъ также принять во вниманіе, что они приходятся какъ разъ на періодъ общаго подъема нашей промышленности и торговли, когда условія и производства и торговли были таковы, что отнюдь не требовали поддержки со стороны желѣзныхъ дорогъ.

Что касается другой упомянутой причины дефицитности желѣзнодорожнаго хозяйства, именно роста расходовъ эксплуатаціи, на которую въ послѣднее время все чаще и чаще дѣлаются ссылки для оправданія тарифныхъ повышеній, то слѣдуетъ имѣть въ виду, что дѣйствительно значительное и болѣе или менѣе прочное повышение стоимости труда желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ, а также цѣнъ на топливо и другіе предметы, необходимые при желѣзнодорожной эксплуатаціи, началось только уже съ 1905 года, и дѣйствіе этой причины дѣйствительно отразилось существеннымъ образомъ уже лишь на результатахъ эксплуатаціи 1906 года. Перемена же въ направленіи тарифной политики, наблюдаемая уже съ самаго начала текущаго десятилѣтія, обуславливалась не этой причиной, но, какъ указано нами выше, расширеніемъ общегосударственныхъ задачъ нашего желѣзнодорожнаго хозяйства

и соображеніями о состояніи общегосударственныхъ финансовъ, равновѣсію которыхъ стала угрожать опасность отъ растущихъ потерь государственнаго казначейства по его участию въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Такимъ образомъ, новое направленіе тарифной политики, выразившееся въ систематическомъ повышеніи тарифовъ, обусловливалось въ дѣйствительности не наступленіемъ какихъ-либо существенныхъ при томъ длящагося свойства измѣненій въ условіяхъ производства, горговли или самого транспортнаго дѣла, но стремленіемъ поддержать этимъ путемъ общегосударственные ресурсы, т. е. мотивами фискальными. Впрочемъ, иногда повышеніе тарифовъ и официально мотивировалось прямо „обще-бюджетными соображеніями“.

Этотъ фискальный характеръ основной задачи тарифной политики, выдвинувшейся на первый планъ въ началѣ текущаго десятилѣтія, наложилъ свою печать и на самые приемы и методы управленія тарифами. Прежде всего самая идея о томъ, что повышеніе доходности желѣзныхъ дорогъ можетъ быть и должно быть достигаемо прежде всего посредствомъ повышенія тарифовъ, а не путемъ ихъ наилучшаго приспособленія къ измѣненіямъ въ условіяхъ платежной способности различныхъ товаровъ во времени и по различнымъ районамъ страны, а также къ особенностямъ различныхъ желѣзнодорожныхъ сообщеній, коренится въ понятіяхъ и практикѣ управленія налогами и податями. Въ этой области, въ которой доходъ казны получается изъ общей суммы доходовъ населенія, различные способы увеличенія ресурсовъ государства, дѣйствительно, въ концѣ-концовъ сводятся къ увеличенію тѣхъ нормъ, въ размѣрѣ которыхъ доходы населенія или даже прямо его имущество обращаются въ распоряженіе казны. Основаніе налоговъ—благосостояніе платящаго населенія, а косвенныхъ еще и степень настоятельности облагаемой потребности. Основаніе тарифовъ совершенно иное. Желѣзнодорожный тарифъ не налогъ, а плата за опредѣленную услугу, а потому единственнымъ рациональнымъ его основаніемъ можетъ служить лишь цѣнность

этой услуги. Цѣнность же услугъ желѣзныхъ дорогъ, заключающихся въ перемѣщеніи людей и товаровъ, опредѣляется тѣми полезными результатами и тѣми новыми цѣнностями, которыя создаются актомъ перевозки. Поэтому цѣнность всякаго транспорта коренится въ различіи условій производства, торговли и потребления по различнымъ районамъ, а размѣръ цѣнности транспортныхъ услугъ опредѣляется степенью различія въ общей совокупности этихъ условій. Чѣмъ это различіе больше, тѣмъ сильнѣе возрастаетъ цѣнность перевезеннаго предмета, тѣмъ большая новая цѣнность создается въ общей экономіи народнаго хозяйства. При одинаковости условій производства, торговли и потребления въ двухъ различныхъ пунктахъ транспортъ между ними будетъ безцѣльной растратой силъ и средствъ, такъ какъ не создаетъ новыхъ цѣнностей, а вслѣдствіе этого и самъ не можетъ имѣть никакой цѣнности. Какой бы низкій тарифъ не былъ установленъ въ такомъ случаѣ, самое богатое населеніе не станетъ оплачивать по этому тарифу перевозку тѣхъ товаровъ, которые могутъ быть произведены на мѣстѣ съ меньшими издержками, и обратно, при значительномъ различіи въ условіяхъ и издержкахъ производства въ двухъ районахъ, даже недостаточное населеніе, если оно вообще способно покупать какіе-либо продукты, будетъ пріобрѣтаетъ продукты привозные, а не мѣстные. Тарифъ не можетъ быть назначаемъ по произволу, по соображенію съ финансовыми нуждами держателя желѣзнодорожнаго пути, но долженъ соответствовать дѣйствительной стоимости транспорта, и такъ какъ послѣдняя опредѣляется въ зависимости отъ цѣлаго ряда весьма разнообразныхъ и измѣняющихся условій, то и требованіе безусловнаго однообразія и равенства провозныхъ платъ столь же нераціонально, какъ и требованіе, чтобы, напр., мѣстные цѣны на пшеницу мѣстнаго производства, хотя бы и однороднаго качества были одинаковы въ Англіи и въ Сибири или западныхъ штатахъ Сѣверной Америки. Транспортъ является однимъ изъ моментовъ производства и самъ по себѣ является производственнымъ актомъ, и хотя цѣнность



его самостоятельно не существует, но связана тѣснѣйшимъ и неразрывнымъ образомъ съ предметомъ перевозки, впервые осуществляется и проявляется въ немъ, однако это обстоятельство отнюдь не исключаетъ транспортныя услуги изъ области хозяйственныхъ благъ и не превращаетъ платы за нихъ въ налоги. Требованіе равенства провозныхъ платъ вполне справедливо и разумно при наличности одинаковыхъ условий, опредѣляющихъ размѣръ ихъ; и тарифныя различія, которыя не могутъ быть оправданы и основаны на существенныхъ различіяхъ въ условіяхъ производства, торговли, потребленія и самаго транспорта, являются произвольными преимуществами и льготами въ пользу однихъ и во вредъ другимъ отправителямъ, и потому вполне справедливо запрещаются законодательствами всѣхъ странъ не только Европы, но и Америки. Но однообразіе и неподвижность тарифныхъ ставокъ никакъ не должны быть возводимы на степень руководящихъ началъ желѣзнодорожной тарификаціи, такъ какъ только путемъ постоянного приспособленія ея къ измѣняющимся условіямъ народнаго хозяйства можетъ быть достигнута наилучшая утилизація и доходность вложенныхъ въ желѣзнодорожное дѣло огромныхъ капиталовъ.

Если взглянуть съ этой точки зрѣнія на общій характеръ тарифныхъ мѣропріятій разсматриваемаго періода, то нельзя не замѣтить, что указанные общепринятія положенія тарифнаго дѣла являются въ это время какъ бы совершенно забытыми. Принципы однообразія и равенства всецѣло вытѣснили всѣ прочія требованія рациональной тарификаціи. Правда, такое отношеніе къ тарифному дѣлу было въ высшей степени подготовлено настойчивой работой предыдущаго десятилѣтія по объединенію тарифовъ, достигшей того, что управленіе тарифами, утративъ необходимыя свойства коммерческой по существу дѣятельности, обратилось въ весьма удобное средство воздѣйствія въ общегосударственныхъ цѣляхъ. И когда въ нашей желѣзнодорожной политикѣ на первый планъ выдвинулась чисто финансовая задача установленія болѣе благо-

приятныхъ для казны отношеній между нею и желѣзно-дорожнымъ хозяйствомъ, то и управленіе тарифами всецѣло подчинилось этой задачѣ. Важное значеніе постоянного приспособленія тарифовъ къ измѣняющимся условіямъ торговли и промышленности для развитія доходности желѣзныхъ дорогъ отступило далеко на задній планъ, а все вниманіе тарифныхъ учреждений сосредоточилось на возможномъ использованіи той монопольной власти, которая по самому существу дѣла принадлежитъ желѣзнымъ дорогамъ въ дѣлѣ назначенія цѣнъ за ихъ услуги, въ особенности, когда, какъ у насъ, такое назначеніе цѣнъ всецѣло сосредоточено въ однѣхъ рукахъ. Данное положеніе и условія различныхъ отраслей промышленности и торговли, равно какъ и нужды потребленія принимались во вниманіе только съ той точки зрѣнія, не представляютъ ли они существенныхъ препятствій къ предложенному повышенію тѣхъ или иныхъ тарифовъ, могутъ ли они выдержать это повышеніе, не отказываясь отъ пользованія услугами желѣзныхъ дорогъ. При производившихся пересмотрахъ тарифовъ, правда, производились и разныя мелкія усовершенствованія въ ихъ строѣ и системѣ, такъ называемыя техническія исправленія, но эти улучшенія относятся всецѣло къ области тарифной техники и совершенно не связаны съ тѣмъ или инымъ положеніемъ торговли и промышленности. Основною же задачею всѣхъ пересмотровъ является повышеніе тарифовъ, которое въ сознаніи самихъ тарифныхъ учреждений отражается не какъ измѣненіе цѣнъ транспортныхъ услугъ желѣзныхъ дорогъ сообразно измѣнившейся дѣйствительной стоимости этихъ услугъ, а какъ простое возложеніе новаго добавочнаго бремени на различныя категоріи потребителей желѣзно-дорожныхъ услугъ, съ цѣлью улучшенія общаго баланса желѣзнодорожнаго хозяйства. Отсюда и вполне справедливое при такихъ условіяхъ стремленіе тарифныхъ учреждений, чтобы всякое повышеніе тарифовъ затрогивало всѣхъ заинтересованныхъ какъ можно болѣе равномерно и одинаково, и въ тѣхъ случаяхъ, когда по условіямъ тарифной техники возможно было достигнуть

именно такого характера повышения, то отъ пересмотра тарифа по существу отказывались, и все дѣло исчерпывалось простымъ установленіемъ однообразной прибавки къ ранѣе дѣйствовавшимъ тарифнымъ ставкамъ. Такъ было, напр., съ тарифами на сахарные грузы, гдѣ указанная задача вполне разрѣшилась повышеніемъ всѣхъ ставокъ какъ на сахаръ-песокъ, такъ и на рафинадъ на 80% для всѣхъ разстояній. Благодаря извѣстному необходимому соотношенію между этими обоими продуктами, однообразное 80% повышение провозныхъ платъ увеличивало совершенно одинаковымъ образомъ транспортные расходы всѣхъ сахарныхъ заводовъ, какъ расположенныхъ въ районахъ производства свекловицы, такъ равно и находящихся въ пунктахъ потребления сахара или въ промежуточныхъ мѣстахъ. Сохраненіе сложившихся соотношеній между различными районами производства, центрами торговли и потребления, между различными отраслями промышленности становится главнымъ критеріемъ для оцѣнки того или иного способа повышения тарифовъ. И, конечно, при фискальномъ характерѣ тарифныхъ повышеній, т. е. такихъ повышеній, которыя обуславливаются не измѣнившимися условіями производства торговли или передвиженія товаровъ, но финансовыми потребностями государственнаго казначества, полная справедливость и даже экономическая цѣлесообразность упомянутаго требованія „сохраненія сложившихся соотношеній“ не можетъ подлежать сомнѣнію. Любопытно, что эта тенденція тарифныхъ учрежденій находитъ и полную поддержку какъ со стороны желѣзныхъ дорогъ, такъ и представителей торговли и промышленности. При первоначальномъ возбужденіи у насъ вопроса объ объединеніи желѣзнодорожныхъ тарифовъ весьма опытные дѣятели въ этой области не только принципиально протестовали противъ такой реформы, но даже высказывали рѣшительныя сомнѣнія въ самой возможности его практическаго осуществленія. Но съ тѣхъ поръ, какъ объединеніе тарифовъ стало совершившимся фактомъ, отношеніе желѣзныхъ дорогъ къ этому вопросу существеннымъ образомъ измѣнилось, и въ

настоящее время онъ очень ревниво относится ко всякимъ тарифнымъ облегченіямъ, которыя какая-либо отдѣльная дорога хотѣла бы предоставить своимъ клиентамъ. Всякія предположенія этого рода, за совершенно рѣдкими случаями исключительно мѣстнаго значенія такихъ тарифныхъ облегченій, неизмѣнно встрѣчаютъ общій протестъ со стороны всѣхъ желѣзныхъ дорогъ на тарифномъ съѣздѣ ихъ представителей. При этомъ такіе протесты мотивируются не доказательствомъ отсутствія особенныхъ оправдывающихъ, данный случай условій транспорта, производства, торговли или потребления соответственныхъ товаровъ, но простымъ указаніемъ на то, что предоставленіе того или иного тарифнаго пониженія на ходатайствующей о томъ дорогѣ можетъ „измѣнить сложившіяся промышленныя и коммерческія соотношенія“. Какъ будто самая сущность желѣзнодорожнаго транспорта и его роль въ процессѣ хозяйственнаго развитія не заключается въ томъ, что онъ измѣняетъ прежнія отношенія. И конечно, сохраненіе сложившихся соотношеній важно для дорогъ не само по себѣ, но лишь какъ средство сохранить сложившееся распредѣленіе грузовъ между желѣзными дорогами и получаемой за перевозку ихъ выручки. Вопросъ о томъ, не отвѣчало ли бы нѣкоторое измѣненіе сложившихся соотношеній общимъ интересамъ народнаго хозяйства и потребителей, обыкновенно даже вовсе не возбуждается. На той же точкѣ зрѣнія стоятъ и представители торговли и промышленности, которые всегда участвуютъ въ общемъ тарифномъ съѣздѣ представителей желѣзныхъ дорогъ, этой обычной первой инстанціи для подготовки и разрѣшенія всѣхъ тарифныхъ вопросовъ. Они также при всякомъ пересмотрѣ и измѣненіи дѣйствующихъ тарифовъ больше всего, обыкновенно даже больше, чѣмъ повышенія тарифныхъ ставокъ, опасаются „колебанія установившихся соотношеній между производительными районами и торговыми центрами“. Для каждаго изъ нихъ такъ же, какъ и для отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ, на первомъ планѣ стоитъ не общее повышеніе производительности и потребления страны, но охраненіе достигнутой каждымъ

изъ нихъ доли участія въ снабженіи того или другого рынка отъ всякаго возможнаго ущерба, хотя бы это и совершалось за счетъ интересовъ потребителей.

Чтобы сдѣлать болѣе наглядной нашу мысль о несоответствіи о характеризованной тенденціи нашей желѣзнодорожной тарификаціи съ общими интересами развитія народнаго хозяйства, мы позволимъ себѣ остановиться на одномъ весьма интересномъ конкретномъ тарифномъ вопросѣ, который разматривался въ Тарифномъ Комитетѣ въ началѣ 1903 года.

Правленіе Общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ возбудило ходатайство объ установленіи тарифа въ  $\frac{1}{100}$  коп. съ пуда и версты на перевозку чугуна отъ ст. Чугунъ этихъ дорогъ до ст. Царицынъ, чтобы находящійся въ Царицынѣ Урало-Волжскій заводъ могъ получать необходимый ему чугунъ не только водою съ Урала, но отчасти и по желѣзной дорогѣ. При этомъ правленіе общества объясняло, что перевозка чугуна въ сказанномъ направленіи является для Юго-Восточныхъ дорогъ обратной, а потому собственные ихъ расходы по перевозкѣ составляютъ не болѣе 0.001—0.002 коп. съ пудо-версты, и пониженный тарифъ въ  $\frac{1}{100}$  коп. давалъ бы обществу чистой прибыли около 150.000 рублей. вмѣстѣ съ тѣмъ установленіе такого пониженнаго тарифа было бы весьма благопріятно для развитія дѣятельности какъ Липецкаго чугуно-литейнаго, такъ и желѣзодѣлательнаго Урало-Волжскаго завода. Это ходатайство было внесено въ установленномъ порядкѣ на предварительное разсмотрѣніе 85 Общаго-Тарифнаго Съѣзда, на которомъ какъ представители всѣхъ желѣзныхъ дорогъ (кромѣ Юго-Восточныхъ и Владикавказкой), такъ и представители Совѣщательной Конторы желѣзозаводчиковъ и Московскаго, Варшавскаго, С.-Петербургекаго, Рижскаго и Саратовскаго биржевыхъ комитетовъ высказали серьезныя опасенія, что „установленіе просимаго тарифа представитъ сильную конкуренцію для другихъ желѣзныхъ дорогъ и заводовъ, нарушивъ установившіяся, благодаря дѣйствующимъ тарифамъ, соотношенія стоимости производства и рыночныхъ цѣнъ чугуна и желѣза въ

разныхъ районахъ Имперіи и заставить многіе заводы понизить въ убытокъ себѣ цѣны своихъ продуктовъ“

1. Урало-Волжскій заводъ со своей стороны поддерживалъ ходатайство Юго-Восточныхъ ж. д., указывая на то, что освобожденіе его отъ зависимости отъ непостояннаго воднаго пути для полученія уральскаго чугуна въ общемъ улучшило бы и удешевило производство на заводѣ желѣзныхъ продуктовъ.

При разсмотрѣніи вопроса въ Тарифномъ Комитетѣ авторъ настоящихъ строкъ, какъ членъ Комитета, высказалъ нижеслѣдующія соображенія въ пользу удовлетворенія ходатайства Юго-Восточныхъ ж. дорогъ. При обсужденіи этого вопроса нельзя придавать существеннаго и рѣшающаго значенія единодушнымъ отрицательнымъ отзывамъ желѣзныхъ дорогъ, биржевыхъ комитетовъ и конторы желѣзозаводчиковъ. Всѣ эти отзывы, давая весьма мало фактическихъ данныхъ для выясненія истиннаго значенія проектируемаго пониженія тарифа на чугунъ до  $\frac{1}{100}$  коп. съ пуда и версты, являются въ сущности отзывами конкурентовъ, которые, рассматривая дѣло исключительно съ точки зрѣнія своихъ одностороннихъ интересовъ, совершенно послѣдовательно признаютъ безусловно нежелательнымъ всякое улучшеніе условій дѣятельности и дальнѣйшаго развитія конкурентнаго для нихъ предпріятія. Но такое улучшеніе условій работы отдѣльныхъ предпріятій слѣдуетъ признать, напротивъ того, безусловно желательнымъ съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго хозяйства, въ частности съ точки зрѣнія возможно болѣе широкаго развитія въ нашемъ населеніи потребленія желѣза и желѣзныхъ издѣлій, если такое улучшеніе не основывается на исключительныхъ пожертвованіяхъ со стороны казны или желѣзныхъ дорогъ, но обусловливается дѣйствительнымъ сокращеніемъ издержекъ производства или транспорта, которыя падаютъ на металлургическую промышленность. Изъ критическаго положенія этой отрасли промышленности могутъ

<sup>1</sup> См. 85. *Общій Тарифный Съѣздъ*. Постановленія Тарифнаго Комитета по вопросамъ, разсмотрѣннымъ на 85. *Общемъ Тар. Съѣздѣ* 903 г. СПб. 1906, стр. 2.

и должны выйти съ успѣхомъ тѣ предпріятія, которыя находятся въ наилучшихъ условіяхъ въ отношеніи издержекъ полученія сырья, производства готовыхъ издѣлій и доставки ихъ на рынки сбыта. Поэтому всякое стремленіе отдѣльныхъ предпріятій къ упроченію своего положенія и возвышенію доходности не посредствомъ перенесенія своихъ убытковъ и потерь на счетъ казны или на счетъ желѣзныхъ дорогъ, а путемъ возможно лучшаго использованія всѣхъ естественныхъ и экономическихъ условій, заслуживаетъ всякой поддержки.

Только этимъ путемъ можетъ быть создано основаніе для прочнаго развитія нашей металлургической промышленности, хотя интересы нѣкоторыхъ наличныхъ заводчиковъ и могутъ при этомъ пострадать. Съ этой точки зрѣнія удовлетвореніе ходатайства Юго-Восточныхъ жел. дорогъ объ установленіи пониженнаго тарифа на перевозку чугуна со ст. Чугунъ до Царицына отвѣчало бы не только интересамъ Ю.-В. ж. дорогъ, но также и насущнымъ общимъ потребностямъ всего народнаго хозяйства и дѣйствительнымъ интересамъ здороваго развитія нашей металлургической промышленности. Какъ извѣстно, далеко преобладающая часть нашихъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ совершается въ направленіяхъ съ востока и юго-востока на западъ и сѣверо-западъ, и навѣрное еще много лѣтъ грузовое движеніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ сохранитъ этотъ общій характеръ безъ какихъ-либо существенныхъ перемѣнъ. Поэтому непрерывное массовое движеніе порожнихъ вагоновъ въ обратныхъ направленіяхъ, т. е. чрезвычайно низкій размѣръ собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ по перевозкамъ въ направленіяхъ къ востоку и юго-востоку можетъ быть разсматриваемъ, какъ длящаяся экономическая особенность нашего транспортнаго дѣла и весьма важное, какъ бы естественно-экономическое, условіе развитія нашего народнаго хозяйства. Это постоянное и необходимое движеніе массы порожнихъ вагоновъ можно уподобить теченію водъ въ рѣкахъ или паденію ихъ въ порожистыхъ мѣстахъ и т. под. естественнымъ факторамъ, утилизація полезной работы которыхъ можетъ быть только желательна въ общихъ инте-

ресахъ. Правда, установленіе пониженныхъ тарифовъ для грузовъ, слѣдующихъ отъ портовъ, или западной сухопутной границы внутрь страны противорѣчило бы задачамъ нашей покровительственной системы экономической политики и нарушило бы интересы отечественной промышленности въ пользу иностранной конкуренціи, а потому оно и не можетъ быть допускаемо во всѣхъ случаяхъ. Но перевозки чугуна со ст. Чугунъ въ Царицынъ отнюдь не относятся къ этой категоріи. Пониженіе тарифа въ этомъ сообщеніи не могло бы ни въ какомъ отношеніи облегчить иностранную конкуренцію и освободить таможенную охрану нашей металлургической промышленности. вмѣстѣ съ тѣмъ, по существу своему разсматриваемое пониженіе тарифа вовсе не было бы какой либо льготой или пожертвованіемъ со стороны Юго-Восточныхъ ж. дорогъ въ пользу Липецкаго или Царицынскаго заводовъ. Дешевый желѣзнодорожный тарифъ на подвозъ чугуна въ Царицынъ является въ настоящемъ случаѣ столь же мало искусственной мѣрой, какъ и дешевый водный фрахтъ на уральскій чугунъ, сплавляемый къ Царицыну по Волгѣ. Возраженія противъ разсматриваемой мѣры, сдѣланныя на общемъ тарифномъ сѣздѣ, какъ бы предполагаютъ, что желѣзнодорожная тарификація должна уравнивать условія дѣятельности промышленныхъ предпріятій различныхъ производительныхъ районовъ, т. е. установленіемъ пониженныхъ ставокъ принимать на желѣзнодорожный бюджетъ перерасходы ихъ вслѣдствіе вліянія неблагоприятныхъ экономическихъ и естественныхъ условій и, наоборотъ, повышенными ставками парализовать исключительно благоприятныя условія отдѣльныхъ предпріятій. На самомъ дѣлѣ, однако, такое уравниваніе условій и неосуществимо, и вовсе нежелательно въ интересахъ успѣшнаго развитія народнаго хозяйства, а потому и не можетъ служить цѣлью управленія желѣзнодорожными тарифами. Основная задача послѣдняго сводится въ сущности къ тому, чтобы, посредствомъ раціонально выработанныхъ общихъ тарифныхъ схемъ и формулъ или путемъ установленія специальныхъ, приспособленныхъ къ особеннымъ условіямъ отдѣль-



ныхъ сообщеній тарифовъ, использовать наилучшимъ образомъ возможную работу желѣзнодорожнаго аппарата. Этотъ же путь является и наилучшимъ способомъ для разрѣшенія ставшей уже и тогда настоятельной задачи желѣзнодорожнаго хозяйства—повышенія доходности нашей рельсовой сѣти. По всѣмъ этимъ соображеніямъ авторъ настоящихъ строкъ и полагалъ правильнымъ допустить проектированный пониженный тарифъ къ введенію въ дѣйствіе.

Однако Тарифный Комитетъ не согласился съ этимъ и, не отрицая за приведеннымъ взглядомъ серьезнаго общаго принципіальнаго значенія, нашель, что, въ „настоящее время, когда производство чугуна и желѣза представляется неблагопріятнымъ и когда продажныя цѣны опускаются иногда ниже стоимости производства, едва ли возможно принимать мѣры къ дальнѣйшему развитію производства и пониженію его стоимости по отношенію лишь отдѣльныхъ, заводовъ; полученная возможность для одного завода, вслѣдствіе удешевленія стоимости производства, понизить продажныя цѣны можетъ имѣть весьма печальные результаты для другихъ заводовъ, заставивъ ихъ либо, для удержанія рынка, понизить еще и безъ того убыточныя для нихъ продажныя цѣны, либо сократить свое производство. Въ частности, по отношенію къ Уральскимъ казеннымъ заводамъ надо отмѣтить, что, при сокращеніи сбыта чугуна этихъ заводовъ, они оказались бы въ весьма стѣсненномъ положеніи при настоящихъ условіяхъ“. Поэтому Тарифный Комитетъ, отклонивъ ходатайство Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, рѣшилъ остаться при дѣйствующихъ тарифахъ. Приблизительно черезъ годъ послѣ этого Липецкій чугунно-литейный заводъ вынужденъ былъ прекратить свое производство.

Мы позволили себѣ остановиться съ такой подробностью на приведенномъ частномъ случаѣ изъ практики нашей желѣзнодорожной тарификаціи и правительственнаго руководства ею, потому что въ немъ отразилась, по нашему мнѣнію, весьма рельефно истинная сущность взгляда тарифныхъ учрежденій на задачи ввѣреннаго имъ надзора за ходомъ тарифнаго дѣла.

Взглядъ этотъ, вмѣсто того, чтобы ограничивать задачу контроля охраною общественныхъ интересовъ отъ неправильныхъ и незаконныхъ дѣйствій желѣзнодорожныхъ компаній стремится свести управленіе желѣзнодорожными тарифами къ роли попечительнаго и благодѣющаго опекуна всего народнаго хозяйства. Ходатайства, подобныя разсмотрѣнному, возбуждались въ прежнее время весьма часто, но въ силу принятаго принципа унификаціи тарифовъ въ огромномъ большинствѣ случаевъ отклонялись, такъ что съ теченіемъ времени всякая инициатива желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи приспособленія своихъ тарифовъ къ особеннымъ условіямъ и нуждамъ обслуживаемыхъ ими районовъ почти исчезла, и въ настоящее время такіе вопросы возбуждаются крайне рѣдко.

А между тѣмъ приведенный нами примѣръ далеко не единственный, и несомнѣнно, что и въ настоящее время нашлось бы не мало случаевъ, въ которыхъ увеличеніе доходности нашихъ жел. дорогъ могло бы быть достигнуто отнюдь не повышеніемъ тарифовъ, но, съ гораздо большею пользой для общихъ интересовъ, ихъ пониженіемъ. Какъ на одинъ изъ болѣе значительныхъ случаевъ этого рода, укажемъ на возможность существеннымъ образомъ развить доходность Сибирской и Сѣверныхъ жел. дорогъ установленіемъ пониженнаго тарифа на вывозъ за границу сибирскаго хлѣба по этимъ дорогамъ чрезъ Петербургъ и Ревель. Дѣло въ томъ, что на весьма значительной части этого сообщенія сибирскій хлѣбъ былъ бы обратнымъ грузомъ и, слѣдовательно, перевозка его даже по  $\frac{1}{100}$  коп. съ пуда и версты давала бы названнымъ дорогамъ значительный чистый доходъ и существеннымъ образомъ могла бы улучшить далеко не удовлетворительные финансовые результаты ихъ эксплуатаціи. Установленіе такого пониженнаго тарифа вполнѣ отвѣчало бы принимаемому нами основному руководящему требованію желѣзнодорожной политики вообще и тарифной въ частности, именно требованію о наилучшемъ использованіи представляемыхъ каждой желѣзной дорогой капиталовъ и производительныхъ силъ. Оно же диктуется и соображеніями

общей экономической политики и въ частности нашей переселенческой политики послѣднихъ лѣтъ. Направляя въ Сибирь ежегодно сотни тысячъ переселенцевъ, нельзя не принимать одновременно всѣхъ возможныхъ мѣръ къ тому, чтобы сдѣлать продуктамъ ихъ труда доступными широкіе рынки сбыта. Но вопросъ объ указываемомъ нами тарифѣ не только не возбуждается, но можно даже быть увѣреннымъ, что, въ случаѣ его возбужденія, проектъ пониженнаго тарифа на экспортъ сибирскаго хлѣба встрѣтилъ бы почти всеобщіе протесты притомъ не только со стороны сельскихъ хозяевъ Европ. Россіи, но по всей вѣроятности и со стороны нашихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ: тѣ и другія питаютъ самыя серьезныя опасенія, что облегченіе сибирскому хлѣбу доступа на міровой рынокъ непременно ухудшитъ условія сбыта на немъ хлѣба Европ. Россіи, а слѣд. можетъ и сократить перевозку его по желѣзнымъ дорогамъ. И отъ нашихъ тарифныхъ учреждений слѣдуетъ ожидать того же отрицательнаго отношенія къ затронутому нами вопросу. По крайней мѣрѣ до сихъ поръ они твердо придерживались той мысли, что всякое затрудненіе сибирскому хлѣбу доступа на международный рынокъ идетъ на пользу именно нашему внутреннему земледѣлію, а не освобождаетъ мѣсто для хлѣба заокеанскихъ провенансовъ (Аргентина, Соед. Штаты и т. под.). Дѣйствующій пониженный тарифъ чрезъ Котласъ—Архангельскъ, имѣетъ весьма ограниченное значеніе. Но если такимъ образомъ отказаться отъ развитія собственнаго грузооборота Сибирской и Сѣверныхъ жел. дорогъ, какъ средства къ усиленію ихъ доходности, то дѣйствительно не останется ничего другого для покрытія недостаточности ихъ доходовъ, какъ повышеніе тарифовъ на остальной нашей рельсовой сѣти или обращеніе къ общимъ ресурсамъ государственнаго казначейства.

При очерченномъ общемъ характерѣ и направленіи нашего тарифнаго дѣла вполне естественно, что, когда вопросъ объ улучшеніи условій доходности желѣзныхъ дорогъ сталъ особенно интенсивнымъ вслѣдствіе совершившагося въ 1905—1906 годахъ исключительнаго воз-

растанія расходовъ эксплуатаціи, то желѣзныя дороги прежде всего остановились на тѣхъ же средствахъ, которыя примѣнялись съ тою же цѣлью уже въ теченіе нѣсколькихъ предыдущихъ лѣтъ, и выработали проектъ общаго и огульнаго повышенія почти всѣхъ товарныхъ и пассажирскихъ тарифовъ.

Мы высказали уже, что этотъ проектъ общаго, притомъ однообразнаго и одновременнаго, повышенія всѣхъ тарифовъ является наиболѣе яркимъ и полнымъ выраженіемъ той новой фискальной системы тарифной политики, которая съ начала текущаго десятилѣтія замѣняетъ охранительно покровительственную систему предыдущаго періода, начиная съ 1889 года. Дѣйствительно, какъ по задачѣ своей—повышеніе доходовъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и по приемамъ и методамъ—простое огульное повышеніе всѣхъ ставокъ по возможности на одинаковую величину для всѣхъ сообщеній, этотъ проектъ носить рѣзко выраженный общій характеръ разнаго рода мѣропріятій налогового фискальнаго свойства. Проектъ былъ мотивированъ исключительнымъ возрастаніемъ въ 1906 г. расходовъ эксплуатаціи, который дѣйствительно слѣдуетъ признать весьма значительнымъ. По исчисленію Государственнаго Контроля эксплуатаціонные расходы сѣти повысились за этотъ годъ на 93<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. рублей. Однако слѣдуетъ имѣть въ виду, что за тотъ же годъ, желѣзными дорогами получено и валовыхъ доходовъ болѣе, по сравненію съ предшествующимъ годомъ, на 80 милл. рублей, а также, что на увеличеніе убытка казны повліяло также увеличеніе сѣти вновь отстроеными линіями преимущественно стратегическаго и политическаго значенія, каковы: Андреевцы-Сѣдлецъ (179 в.), Кубекъ-Ташкентъ (795 в.) и Обухово-Вологда (564 в.). Но и помимо этого нельзя не отмѣтить, что эксплуатаціонные расходы желѣзныхъ дорогъ имѣютъ при выработкѣ тарифовъ значеніе лишь одного изъ элементовъ, при томъ такого, который далеко не играетъ въ этомъ дѣлѣ первостепенной роли.

Возрастаніе этихъ расходовъ можетъ служить, при извѣстныхъ условіяхъ, достаточнымъ основаніемъ для возбужденія вопроса о пересмотрѣ тѣхъ или иныхъ

тарифовъ съ цѣлью повышенія ихъ. Но вопросъ о возможности такого повышенія и, въ особенности, о цѣлесообразности его для прочнаго поднятія доходности желѣзныхъ дорогъ и улучшенія ихъ финансоваго положенія разрѣшается въ зависимости уже не отъ факта увеличенія издержекъ эксплуатаціи самаго по себѣ, но отъ цѣлага ряда соображеній и данныхъ, опредѣляющихъ спросъ на транспортныя услуги желѣзныхъ дорогъ, а слѣдовательно и ту стоимость ихъ, которую именно и выражаютъ желѣзнодорожные тарифы и болѣе которой не можетъ быть желѣзными дорогами получено за свои услуги съ тѣхъ лицъ, которыя ими пользуются. Съ этой точки зрѣнія, предположенное однообразное огульное повышеніе тарифныхъ ставокъ почти по всеѣмъ наименованіямъ тарифной номенклатуры, число которыхъ составляетъ около 4500, совершенно не удовлетворяетъ основнымъ руководящимъ началамъ правильной желѣзнодорожной тарификаціи, разсматриваемой какъ одна изъ отраслей эксплуатаціи желѣзнодорожныхъ предпріятій, хотя бы и государственныхъ. Эти руководящія начала, какъ уже было отмѣчено выше, сводятся въ общемъ къ тому, что желѣзнодорожные тарифы устанавливаются и въ подлежащихъ случаяхъ подвергаются извѣстнымъ повышеніямъ или пониженіямъ сообразно прочнымъ и дѣющимся измѣненіямъ въ транспортной платежной способности перевозимыхъ товаровъ, каковая платежная способность опредѣляется въ зависимости отъ всей совокупности условій и издержекъ производства, торговли и транспорта, а также отъ назначенія и общаго характера потребленія соответственныхъ товаровъ. Поэтому всегда при обсужденіи всякаго рода тарифныхъ вопросовъ подвергаются тщательному выясненію рыночныя цѣны на данный товаръ за возможно болѣе длинный періодъ времени, причины ихъ паденія или повышенія, состояніе, условія и издержки производства, собираются статистическія данныя о развитіи спроса и потребленія, о передвиженіи товара по гужевымъ, воднымъ и рельсовымъ путямъ сообщенія и т. д. и т. д. Только по изслѣдованіи всеѣхъ этихъ обстоятельствъ можетъ быть установленъ надле-

жащій размѣръ тарифныхъ ставокъ въ соотвѣтствіи съ цѣнностью и свойствомъ груза, родомъ перевозки (большая или малая скорость, закрытые вагоны или открытыя платформы, специальный подвижной составъ и т. п.), особенностями даннаго сообщенія, разстояніемъ перевозки, съ величиною предъявляемыхъ къ отправкѣ партий и проч. И только при условіи выясненія всѣхъ сказанныхъ данныхъ можно съ извѣстной достовѣрностью предвидѣть вліяніе и результаты осуществленія даннаго тарифнаго предположенія въ отношеніи промышленности, торговли и потребленія, а вмѣстѣ съ тѣмъ и самихъ перевозокъ и связанной съ послѣдними выручки желѣзныхъ дорогъ.

Разсматриваемый проектъ однообразнаго и одновременнаго повышенія на 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub> почти всѣхъ дѣйствующихъ тарифовъ стоитъ въ рѣшительномъ противорѣчій со всѣми указанными требованіями правильной тарификаціи. А между тѣмъ, если бы эти требованія были выполнены, то навѣрное не подтвердилась бы наличность того основанія, которое единственно только и могло бы оправдывать осуществленіе предположенія желѣзныхъ дорогъ, а именно, что условія производства, торговли, потребленія и транспорта 4500 категорій товаровъ, перевозимыхъ по сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, подверглись за послѣднее время однообразному и равномерному измѣненію, притомъ въ направленіи, допускающемъ повышеніе тарифныхъ ставокъ въ предположенныхъ размѣрахъ. Несомнѣнно, что совершившіяся перемѣны въ условіяхъ производства, торговли, потребленія и перевозки нѣкоторыхъ категорій грузовъ дѣйствительно допускаютъ повышеніе тарифовъ, притомъ въ размѣрѣ, быть можетъ, даже превышающемъ 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, тогда какъ нѣкоторыя другія отрасли промышленности и торговли пришли въ такое состояніе, которое безусловно исключаетъ всякую мысль о возможности повышенія тарифовъ на перевозку соотвѣтственныхъ продуктовъ и матеріаловъ. Развитіе всѣхъ многочисленныхъ и разнообразныхъ отраслей народной производительности и торговли никогда не идетъ въ одномъ направленіи и съ одинаковою равномерностью. Поэтому

одновременное однообразное и равномерное повышение тарифных ставок на огромное количество самых разнообразных товаров безусловно не может служить пригодным средством для достижения одной из важнейших задач управления железнодорожными тарифами, заключающейся в приспособлении стоимости перевозки ко всяким существенным переменам длящегося свойства в условиях и нуждах хозяйственной жизни и транспортного дѣла. Напротивъ того, вь случаѣ осуществления, оно необходимо должно было бы усилить возникающее неизбежно и безъ того съ теченіемъ времени нѣкоторое несоотвѣтствіе между дѣйствующими тарифами и тѣми условиями, при которыхъ они установлены, и внести серьезное расстройство вь правильный ходъ большинства отраслей промышленности и торговли, вредныя послѣдствія котораго даже трудно предвидѣть напередъ.

Нельзя не отмѣтить еще одной отрицательной стороны разсматриваемаго проекта объ огульномъ процентномъ повышеніи тарифовъ. Послѣднее основывается не на какомъ-либо изслѣдованіи условий производства, торговли и потребления различныхъ категорій товаровъ, но мотивируется лишь совершенно общимъ указаніемъ на ростъ эксплуатаціонныхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ. Между тѣмъ такое общее указаніе совершенно не можетъ быть признано достаточнымъ для оправданія однообразной процентной нормы повышения тарифовъ на самые разнообразные по своему свойству и роду грузы. Если даже допустить, чего на самомъ дѣлѣ нѣтъ, что эксплуатаціонные расходы поднялись равномерно на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ нашей сѣти, то это можетъ относиться лишь къ вагоно-верстамъ, или къ каждому 10.000 осе-верствъ и т. под., вообще къ такъ называемымъ иногда пассивнымъ операціямъ желѣзныхъ дорогъ. Что же касается эксплуатаціонныхъ расходовъ по ихъ активнымъ операціямъ, т. е. приходящихся на какую-либо единицу полезнаго груза, то совершившееся за послѣднее время повышение ихъ ни вь какомъ случаѣ не могло быть однообразнымъ и равномернымъ, такъ какъ количество такихъ единицъ

полезнаго груза, приходящихся на одинъ вагонъ (или на 1 осе-версту), весьма разнообразно, колеблясь отъ 100 пуд. и даже меньше до 750 и 900 пудовъ. Поэтому и всякія измѣненія въ провозныхъ платахъ, которыя всегда назначаются и взимаются по расчету за количество единицъ полезнаго груза, а не съ вагоно- или осе-версты, по общему правилу, отнюдь не могутъ и не должны находиться въ прямо пропорціональномъ отношеніи къ измѣненію въ расходахъ эксплуатаціи. Они могутъ превышать повышеніе послѣднихъ, но могутъ быть и ниже его, опредѣляясь по соображенію со всею совокупностью вышеуказанныхъ условій, а также и съ необходимостью возмѣщенія не только расходовъ эксплуатаціи, но и покрытія платежей роста и погашенія желѣзнодорожныхъ капиталовъ.

Вышеприведенныя соображенія о неудобствахъ и возможныхъ вредныхъ послѣдствіяхъ предположеннаго однообразнаго огульнаго повышенія тарифовъ показываютъ его преобладающій фискальный характеръ и противорѣчіе основнымъ требованіямъ рациональной желѣзнодорожной тарификаціи. Это подтверждается также тѣмъ фактомъ, что желѣзнодорожная тарифная практика почти не знаетъ случаевъ примѣненія подобной мѣры. На русскихъ желѣзныхъ дорогахъ за все время ихъ существованія не только никогда не было производимо подобнаго повышенія ихъ тарифовъ, но ни разу не было даже возбуждаемо вопроса о принятіи такой мѣры. Въ тарифной литературѣ мы встрѣтили указанія собственно только на два случая примѣненія такого способа повышенія тарифовъ. Первый случай имѣлъ мѣсто болѣе 30 лѣтъ тому назадъ, въ половинѣ 80-хъ годовъ, въ Германіи, второй же въ Англій въ 1893 году.

Въ Германіи примѣненіе этого способа повышенія тарифовъ было поставлено въ связь съ общей тарифной реформой. Дѣло въ томъ, что уже къ концу 60-хъ годовъ тарифы германскихъ желѣзныхъ дорогъ пришли въ состояніе крайней сложности и запутанности, чрезвычайно затруднявшихъ прямыя сообщенія, въ особенности между различными нѣмецкими государствами.



Съ 1870 г., когда на дорогахъ Эльзасъ-Лотарингіи, перешедшихъ въ собственность Германской Имперіи, была введена такъ называемая натуральная система тарифовъ, положеніе стало хуже вслѣдствіе того, что ту же систему оказалось необходимымъ примѣнить къ прямымъ сообщеніямъ дорогъ Эльзасъ-Лотарингіи съ другими нѣмецкими дорогами, а также переработать дѣйствовавшіе тогда тарифы конкурирующихъ сообщеній. Но для того, чтобы положить конецъ этому тарифному хаосу и внести въ дѣло болѣе удовлетворительный порядокъ, правительство не обладало необходимыми полномочіями. Поэтому оно и рѣшило воспользоваться для этой цѣли агитаціей, которую возбудили частныя желѣзныя дороги въ пользу общаго повышенія тарифовъ на 20%. Ходатайство желѣзныхъ дорогъ объ этомъ мотивировалось паденіемъ цѣнности денегъ, значительнымъ повышеніемъ цѣнъ на важнѣйшіе въ желѣзнодорожной эксплуатаціи матеріалы и рабочія руки и пониженіемъ вслѣдствіе этого доходности желѣзныхъ дорогъ, несмотря на ростъ перевозокъ. Означенное ходатайство, возбужденное управленіями частныхъ дорогъ, было принято благосклонно правительствами германскихъ государствъ, обладавшихъ собственными желѣзными дорогами, такъ какъ проектированное повышеніе казалось имъ соотвѣтствующимъ интересамъ государственныхъ финансовъ. Поддержанное въ ландтагѣ, это повышеніе было допущено союзнымъ совѣтомъ въ іюнь 1874 года, однако на условіяхъ общей тарифной реформы, которая затѣмъ и дѣйствительно была произведена. Однако означенное повышеніе продержалось только до времени, когда прусское правительство рѣшительнымъ образомъ ретустило на новый путь желѣзнодорожной политики въ силу закона 1879 года о выкупѣ желѣзныхъ дорогъ въ собственность государства. Тотчасъ же послѣ принятія въ управленіе государства первыхъ выкупленныхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ (въ 1880 г.), ставка для полу-вагонныхъ партій была понижена, а для полныхъ вагонныхъ грузовъ повсюду была вовсе отмѣнена введенная съ 1874 г. 20% надбавка. Правительство неоднократно положи-

тельнымъ образомъ заявляло (въ мотивахъ къ закону 1879 г., а также въ отчетѣ комиссіи по выработкѣ закона объ экономическихъ совѣтахъ), что возобновленіе подобной мѣры самымъ рѣшительнымъ образомъ противорѣчило бы намѣреніямъ, которыя преслѣдуются въ Пруссіи укрѣпленіемъ государственной желѣзнодорожной системы. Повтореніе этой мѣры могло бы послѣдовать для государственныхъ дорогъ Пруссіи только законодательнымъ порядкомъ (§ 20 закона 1 іюня 1882 г.).

Что касается Англіи, то здѣсь попытка желѣзныхъ дорогъ ввести временно огульное повышеніе тарифовъ окончалась для нихъ полной неудачей. Попытка эта произошла при слѣдующихъ обстоятельствахъ. Въ силу акта о желѣзныхъ дорогахъ и каналахъ 1888 года Министерство Торговли произвело пересмотръ максимальныхъ тарифовъ желѣзнодорожныхъ обществъ и представило парламенту рядъ провизорныхъ регламентовъ по этой части въ количествѣ 35-ти. Послѣ переработки ихъ въ Комитетѣ изъ членовъ обѣихъ палатъ въ сессіи 1891 и 1892 г.г, эти регламенты получили силу закона подъ именемъ „актовъ объ утвержденіи для А.—В.—Общества желѣзныхъ дорогъ регламентовъ о тарифахъ и сборахъ“ 1891 и 1892 годовъ. Въ силу этихъ актовъ желѣзнодорожныя общества сохранили свою прежнюю свободу измѣнять свои тарифы въ предѣлахъ максимальныхъ нормъ по собственному усмотрѣнію. Однако новыя предѣльныя тарифныя схемы и поставленныя условія ихъ примѣненія въ столь многихъ пунктахъ сталкивались въ противорѣчій со старыми тарифами, что общества пришли къ убѣжденію, что единственнымъ средствомъ къ тому, чтобы всѣ ихъ тарифы оставались въ границахъ установленныхъ упомянутымъ актомъ максимальныхъ предѣловъ, заключается въ томъ, чтобы отмѣнить всѣ дѣйствовавшія тарифныя изданія и дать совершенно новыя. Предстояла огромная работа, потому что въ Англіи вовсе нѣтъ формульныхъ или схемныхъ тарифовъ по разстояніямъ, но дѣйствуютъ исключительно такъ называемые табличные тарифы, дающіе общіе итоги провозныхъ платъ

отъ каждой данной станціи до всѣхъ прочихъ станціи сѣти, съ которыми она состоитъ въ прямыхъ сообщеніяхъ. Такимъ образомъ необходимо было пересмотрѣть колоссальное количество тарифовъ по 7000 станціи слишкомъ и при этомъ выдѣлить изъ общихъ итоговъ стоимости провоза сборы за дополнительные операціи, какъ это стало обязательнымъ, въ силу выше упомянутыхъ актовъ. Кромѣ того, желѣзныя дороги рѣшили воспользоваться этимъ случаемъ, чтобы устранить различныя тарифныя аномаліи и произвести фундаментальную провѣрку специальныхъ тарифовъ, изъ коихъ многіе совершенно устарѣли. Все это требовало много времени, такъ что къ назначенному сроку работа не была готова. Новыя тарифныя книги успѣли издать только по класснымъ грузамъ, взамѣнъ же прежнихъ специальныхъ тарифовъ, которые были отмѣнены, еще не было установлено ничего новаго. Между тѣмъ Министерство торговли отказалось продолжить срокъ, и потому съ истеченіемъ срока дѣйствія специальныхъ тарифовъ желѣзныя дороги стали примѣнять максимальныя ставки, только что разрѣшенныя имъ утвержденными актами парламента, вслѣдствіе чего во многихъ сообщеніяхъ стали требовать по 16, 18 и 20 шиллинговъ за тонну вмѣсто обычныхъ 12-ти. По всей странѣ поднялись протесты и жалобы, сотни и тысячи торговцевъ отказались оплатить свои мѣсячные счета. И хотя желѣзныя дороги несомнѣнно дѣйствовали въ предѣлахъ своихъ законныхъ правъ, однако парламентъ снова вмѣшался въ это дѣло и назначилъ комитетъ для изслѣдованія его и выясненія необходимыхъ мѣръ. Желѣзныя дороги, приглашенныя въ Комитетъ для представленія объясненій, предлагали обязательство, что ни съ одного отправителя не должно быть требуемо болѣе, чѣмъ на 5% сверхъ его старыхъ тарифовъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, отвергнувъ разнаго рода радикальные проекты (въ родѣ, напр., предоставленія мировымъ судьямъ права назначать желѣзнодорожныя ставки), онъ высказалъ въ своемъ докладѣ, что рѣшительно не можетъ признать, чтобы обстоятельствами дѣла оправдывалось какое-либо общее повышеніе тарифовъ; образъ дѣйствій желѣзнодорожныхъ компаній

нарушилъ, по мнѣнію Комитета, несправедливымъ образомъ обращеніе страны, и на будущее время должно лишить ихъ возможности дѣйствовать подобнымъ образомъ. Въ слѣдующую же сессію съ цѣлью осуществленія этихъ заключеній Комитета былъ внесенъ Министерствомъ законопроектъ, который получилъ силу закона въ 1894 г. въ видѣ „акта о перевозкахъ по желѣзнымъ дорогамъ и каналамъ“. Этимъ закономъ право желѣзнодорожныхъ обществъ измѣнять свои тарифы по собственному усмотрѣнію въ предѣлахъ законныхъ максимальныхъ нормъ было впервые подчинено публичному контролю, который былъ возложенъ на особую желѣзнодорожную комиссію, поставленную въ положеніе учрежденія административной юстиціи. Въ силу сказаннаго закона на желѣзнодорожныхъ обществахъ лежитъ обязанность во всѣхъ случаяхъ, въ которыхъ возбуждается возраженіе противъ повышения тарифа, доказывать, что такое повышение оправдывается особенными обстоятельствами. Практика желѣзнодорожной комиссіи по дѣламъ и спорамъ этого рода уже успѣла выработать опредѣленные и довольно строгія правила, соблюденіе которыхъ является необходимымъ, чтобы повышение было допущено <sup>1</sup>.

Кромѣ этихъ двухъ случаевъ, имѣвшихъ мѣсто въ Германіи и Англии, мы встрѣтили у Colson'a, <sup>2</sup> указаніе на то, что въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки средній тарифъ повысился съ 2.57 сант. за тонну и милю въ 1899 г. до 2.77 сант. въ 1903—1904 г. (т. е. съ  $\frac{1}{60}$  до  $\frac{1}{55.6}$  коп. съ пуда и версты). Однако это указаніе никакъ нельзя понимать въ томъ смыслѣ, что именно въ Соединенныхъ Штатахъ было произведено огульное повышение тарифовъ, подобное разсматриваемому проекту нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Во 1-хъ, у Colson'a идетъ рѣчь, очевидно, не о среднемъ тарифѣ въ собственномъ смыслѣ слова, а о средней выручкѣ

<sup>1</sup> Acworth, W. M. Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre Wien. 1907 стр. 162 и слѣд.

<sup>2</sup> C. Colson. Cours d'économie politique, livre VI, les travaux publics et les transport, p. 276—279.

съ тонны и мили, которая получается отъ дѣленія общей суммы дохода желѣзныхъ дорогъ за годъ на количество сдѣланныхъ за то же время • тонномиль. Эта выручка можетъ колебаться въ зависимости отъ состава перевозокъ: относительное увеличеніе количества перевозокъ, совершаемыхъ по дорогимъ тарифамъ, повышаетъ ее, тогда какъ такое же увеличеніе перевозки массовыхъ грузовъ, пользующихся низкими тарифными ставками, необходимо ее понижаетъ, хотя бы въ то же время тарифы сами по себѣ не подвергались никакимъ пониженіямъ. Это обстоятельство само по себѣ могло уже повліять на повышеніе средней тарифной ставки; что представляется тѣмъ болѣе вѣроятнымъ, что въ слѣдующемъ-же 1904—1905 гг. снова наблюдается пониженіе средней выручки до 2.71 сант. съ тонны и километра ( $\frac{1}{57}$  коп. съ пуда и версты). Во всякомъ случаѣ повышеніе тарифовъ, которое дѣйствительно имѣло мѣсто на американскихъ желѣзныхъ дорогахъ въ отмѣчаемый Кольсономъ періодъ времени вслѣдствіе усиленнаго процесса концентрации и уменьшенія конкуренціи между ними, отнюдь не отличалось характеромъ однообразнаго огульнаго повышенія ставокъ на все грузы, но производилось въ разное время на разныхъ дорогахъ, притомъ въ различныхъ размѣрахъ на разные грузы. Кромѣ того, весьма характерной особенностью повышенія тарифовъ въ Соединенныхъ Штатахъ является то обстоятельство, что оно было произведено въ періодъ общаго подъема промышленныхъ и торговыхъ дѣлъ въ странѣ и такимъ образомъ обуславливалось не финансовыми соображеніями и нуждами, но благоприятными для повышенія тарифныхъ ставокъ комбинаціями въ условіяхъ производства, торговли и потребления. Въ этомъ отношеніи нельзя не отмѣтить, что ходъ нашей тарифной политики представляется какъ разъ обратнымъ: въ 90-хъ годахъ, въ періодъ общаго экономическаго оживленія и подъема торгово-промышленныхъ дѣлъ, у насъ преобладала тенденція къ общимъ пониженіямъ тарифовъ на самые разнообразныя грузы, и именно съ наступленіемъ въ началѣ текущаго

десятилѣтія промышленной депрессіи у насъ возникаетъ тенденція къ повышенію тарифовъ.

Приведенные факты и соображенія достаточно выясняютъ отрицательныя стороны разсмотрѣннаго проекта повышенія тарифовъ, представленнаго предсѣдателями правленій желѣзнодорожныхъ обществъ. Однако, какъ нами было упомянуто <sup>1</sup>, на основаніи официального сообщенія „Правит. Вѣстника“, этотъ проектъ первоначально встрѣтилъ въ правительственныхъ сферахъ вполне сочувственное отношеніе. Съ тѣхъ поръ положеніе вопроса существеннымъ образомъ измѣнилось какъ подъ вліяніемъ ближайшаго изученія его въ тарифныхъ учрежденіяхъ, такъ и вѣдствіе возраженій, сдѣланныхъ противъ проекта со стороны представителей торговли и промышленности и въ финансовыхъ комиссіяхъ Государственной Думы и Государственнаго Совѣта. Въ концѣ концовъ этотъ проектъ, послѣ разсмотрѣнія его въ іюлѣ текущаго года въ Тарифномъ Комитетѣ, окончательно отклоненъ.

Чтобы оцѣнить значеніе этого факта въ ходѣ нашей тарифной политики, интересно отмѣтить сужденія высказанныя, по сообщенію органа Совѣта съѣздовъ представителей торговли и промышленности, Министромъ Финансовъ въ финансовой комиссіи Государственной Думы при разсмотрѣніи желѣзнодорожнаго вопроса <sup>2</sup>. Въ сужденіяхъ этихъ мы находимъ такія положенія, которыя должны имѣть весьма важное значеніе какъ для опредѣленія руководящихъ задачъ тарифной политики, такъ и въ отношеніи самихъ методовъ управленія желѣзнодорожными тарифами. Что касается задачи тарифной политики, то нельзя не обратить самаго серьезнаго вниманія на рѣшительное заявленіе Министра Финансовъ о томъ, что „не нужно искать способовъ возмѣстить бездоходность стратегическихъ дорогъ какими-нибудь экономическими и финансовыми мѣрами: мы не можемъ сдѣлать ихъ доход-

<sup>1</sup> См. „Извѣстія Спб. Политехн. Института“, 1908 г., т. IX, вып. 2, стр. 294.

<sup>2</sup> „Промышленность и Торговля“, 1908 г., № 9, стр. 536.

ными никакими финансовыми и экономическими мѣрами“. Это заявленіе содержитъ весьма важную мысль, что содержаніе тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя сооружены для обезпеченія такихъ общегосударственныхъ потребностей и интересовъ, какими являются внѣшняя оборона государства или соединеніе его центральныхъ частей съ окраинами въ цѣляхъ созданія необходимыхъ условій культурнаго, экономическаго и политическаго благополучія страны, должно падать на общегосударственные средства. А изъ этой мысли необходимо вытекаетъ и дальнѣйшее положеніе: нельзя ставить задачей желѣзнодорожной политики въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ назначеніемъ обслуживаніе интересовъ чисто экономическихъ, промышленныхъ и торговыхъ, достиженіе, путемъ повышенія ихъ тарифовъ, такой доходности, которая была бы достаточна для покрытія дефицитовъ по линіямъ стратегическаго и политическаго значенія. Повышеніе тарифовъ въ такихъ размѣрахъ представляло бы собою не что иное, какъ обремененіе коммерческихъ перевозокъ огромнымъ налогомъ на общегосударственныя потребности, что угрожало бы опасностью задержать и даже остановить успѣшное дальнѣйшее развитіе торговли и промышленности, а вмѣстѣ съ тѣмъ и дальнѣйшее развитіе перевозокъ и доходности экономическихъ желѣзныхъ дорогъ. Цѣлесообразность установленія налоговъ на передвиженіе, сношенія и перевозку представляется вообще весьма сомнительной и спорной и во всякомъ случаѣ можетъ быть признана лишь въ самой ограниченной мѣрѣ.

Что касается самыхъ методовъ установленія тарифовъ на будущее время, то и въ этомъ отношеніи находимъ въ сужденіяхъ министра финансовъ опредѣленное заявленіе, имѣющее извѣстное значеніе, а именно, что хотя и „нужно повышать тарифы, но не огульно, не однимъ почеркомъ пера на 10, 20<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, а пересматривая и повышая то, что можно повысить, и оставляя безъ повышенія такіе тарифы, которые въ данное время такого пересмотра не допускаютъ“.

Этимъ заявленіямъ Министра Финансовъ въ финан-

совой комиссіи Государственной Думы, въ связи съ послѣдовавшимъ затѣмъ отклоненіемъ проекта желѣзныхъ дорогъ объ огульномъ повышеніи тарифовъ, нельзя не придавать значенія извѣстныхъ симптомовъ, которые позволяютъ надѣяться на то, что періодъ фискальныхъ тенденцій въ нашей тарифной политикѣ заканчивается и готовъ уступить мѣсто болѣе рациональной системѣ, отвѣчающей самой природѣ желѣзнодорожнаго дѣла, какъ крупной промышленной организациі средствъ для перемѣщенія людей и товаровъ. Если управленіе желѣзнодорожными тарифами освободится отъ охранительно-покровительственныхъ задачъ общей экономической политики и если вмѣстѣ съ тѣмъ изъ него будутъ устранены несвойственные ему элементы фискальныхъ задачъ государственнаго управленія, то оно станетъ тѣмъ, чѣмъ единственно ему и слѣдуетъ быть, а именно одною изъ отраслей огромнаго и сложнаго дѣла эксплуатаціи желѣзнодорожной сѣти, съ которой оно имѣетъ и одну общую руководящую цѣль— наилучшую утилизацію капиталовъ и производительныхъ силъ, представляемыхъ желѣзными дорогами, содѣйствіе тому, чтобы въ общемъ ходѣ экономической жизни они исполняли наибольшую и наиболѣе цѣнную для народнаго хозяйства работу.

Заканчивая на этомъ обзорѣніе нашей тарифной политики, не можемъ однако не добавить, что намѣчающееся теперь новое направленіе ея отнюдь не исключаетъ возможности тарифныхъ повышеній, особенно при томъ крупномъ ростѣ расходовъ эксплуатаціи, который наблюдается у насъ въ послѣдніе два-три года. Повышеніе собственныхъ эксплуатаціонныхъ расходовъ является, можно сказать, однимъ изъ типическихъ основаній для возбужденія желѣзными дорогами вопросовъ о повышеніяхъ различныхъ тарифовъ. Не только у насъ, но и въ различныхъ странахъ Западной Европы и Америки почти всегда при наступленіи болѣе или менѣе дрянныхъ повышеній цѣнъ рабочихъ рукъ и вздорожанія топлива и другихъ необходимыхъ при эксплуатаціи матеріаловъ, желѣзныя дороги возбуждаютъ вопросъ о необходимости возмѣщенія ущерба



въ желѣзнодорожныхъ доходахъ путемъ повышенія тарифовъ. Такъ было, какъ мы видѣли, въ половинѣ 70-хъ годовъ въ различныхъ германскихъ государствахъ, въ Соединенныхъ Штатахъ около 10 лѣтъ тому назадъ; въ Англии упомянутая выше желѣзнодорожная комиссія, при разсмотрѣннн спорныхъ тарифныхъ вопросовъ на основаннн акта 1894 г., принимаетъ, какъ одно изъ наиболѣе справедливыхъ основаннн для повышенія тарифа, доказательство увеличенія собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ по соотвѣтственнымъ перевозкамъ. Такого же мнѣннн придерживался и парламентскнй комитетъ, назначенный въ началѣ 1890-хъ годовъ для разслѣдованнн произведеннаго желѣзными дорогами общаго повышеннн провозныхъ платъ. И нельзя не признать, что такой взглядъ имѣетъ дѣйствительно серьезныя основаннн. Дѣло въ томъ, что собственные издержки желѣзныхъ дорогъ по перевозкѣ грузовъ являются хотя и не первостепеннымъ, но тѣмъ не менѣе однимъ изъ весьма важныхъ элементовъ, на которыхъ основывается назначеннн тѣхъ или иныхъ размѣровъ тарифныхъ ставокъ. Съ значительнымъ повышеннмъ эксплуатационныхъ расходовъ тѣ провозныя платы, которыя по своимъ размѣрамъ приближаются къ такъ называемымъ специальнымъ издержкамъ желѣзныхъ дорогъ, непосредственно связаннымъ съ движениемъ, легко могутъ лишиться своего разумнаго основаннн и утратить всякое оправданнн не только съ точки зрѣннн чисто частныхъ интересовъ желѣзныхъ дорогъ, но и съ точки зрѣннн общихъ интересовъ всего народнаго хозяйства. Совершеннн такихъ перевозокъ, выгоды которыхъ не только не даютъ ничего для оплаты основныхъ капиталовъ и общихъ расходовъ, но даже оказываются ниже вызываемыхъ ими специальныхъ издержекъ, представляется безцѣльной растратой силъ и средствъ, простымъ минусомъ въ общей экономнн народной производительности, потому что поглощаетъ больше цѣнностей, чѣмъ создаетъ новыхъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ повышеннн эксплуатационныхъ расходовъ не можетъ не отражаться и на другихъ тарифахъ, различнн которыхъ обусловлены такими обстоятельствами, какъ скорость

перевозки, родъ подвижного состава, величина предъявляемыхъ къ отправкѣ партій и т. под. Но и этимъ такъ сказать прямымъ и непосредственнымъ воздѣйствіемъ не ограничивается вліяніе эксплуатаціонныхъ расходовъ на задачи управленія желѣзнодорожными тарифами. Всякое значительное и дѣяющееся возростаніе или сокращеніе эксплуатаціонныхъ расходовъ неизбѣжно отражается на доходности желѣзнодорожныхъ предпріятій. А нормальные размѣры этой доходности, какъ мы уже упоминали въ началѣ настоящей статьи, имѣетъ весьма важное значеніе не только для чисто частныхъ интересовъ вложенныхъ въ желѣзнодорожное дѣло огромныхъ капиталовъ, но также и съ точки зрѣнія общихъ интересовъ правильнаго и гармоническаго развитія разнообразныхъ отраслей народной производительности и весьма важнаго для послѣдней дальнѣйшаго успѣшнаго развитія рельсовой сѣти страны. Поэтому повышеніе тарифовъ, направленное къ достиженію нормальной доходности желѣзныхъ дорогъ, нельзя вообще не признать вполне законнымъ и правильнымъ даже съ точки зрѣнія общихъ интересовъ. Повышеніе тарифовъ, при наличности соответственныхъ условій, оправдывающихъ таковое, является столь же полезнымъ и необходимымъ, какъ и пониженіе ихъ при наличности условій противоположныхъ. Безусловно важно лишь, чтобы самый способъ и размѣры производимаго повышенія провозныхъ платъ не вносили вредныхъ потрясеній въ обычный ходъ экономической жизни. Никакія рѣзкія и внезапныя перемѣны тарифовъ рѣшительно не должны быть допускаемы. Если какія-либо пониженныя ставки существуютъ уже болѣе или менѣе продолжительное время, такъ что именно въ расчетъ на нихъ могли создаться новыя предпріятія и возникнуть новыя производства, то повышение ихъ можетъ быть допущено только при наличности самыхъ серьезныхъ основаній и притомъ всетаки оно не должно возвращать эти ставки къ прежнему уровню. Вообще всякія тарифныя мѣры этого рода должны проводиться съ возможною постепенностью и съ возможно бережнымъ отношеніемъ къ сложившимся

отношеніямъ и къ приобрѣтеннымъ положеніямъ. Однако осторожность въ этомъ отношеніи ни въ какомъ случаѣ не должна доходить до систематическаго отклоненія всякихъ предположеній желѣзныхъ дорогъ о повышеніи разѣ пониженныхъ ими тарифовъ. Наблюдаемый какъ у насъ, такъ и повсюду, неизбѣжный процессъ постепеннаго пониженія провозныхъ платъ и удешевленія стоимости желѣзнодорожнаго транспорта вообще совершается въ значительной степени именно путемъ постоянныхъ и послѣдовательныхъ опытовъ пониженія желѣзными дорогами тѣхъ или иныхъ своихъ провозныхъ платъ съ цѣлью развитія перевозокъ въ тѣхъ сообщеніяхъ, которыя представляютъ извѣстныя данныя разчитывать на достиженіе такого результата. Запрещеніе желѣзнымъ дорогамъ когда бы то ни было повышать тѣ тарифы, которые они однажды понизили, несомнѣнно остановило бы этотъ въ высшей степени благопріятный для народнаго хозяйства процессъ.

---