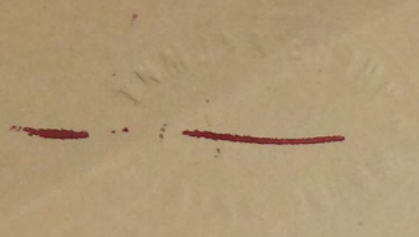


9508



111
111
111

ALPHABETICALLY
INDEXED

111

~~8819~~ 2
9508

~~40,035.~~

С.-ПЕТЕРБУРГСКИЙ
МОРСКОЙ КАНАЛЪ
и
ЕГО ЭКСПЛУАТАЦІЯ.

ОЧЕРКЪ II.

ФЕД. АНДР. ГОХЪ.
С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

—*—

Сентябрь 1884

39

Н. К. Ф.

К



72139

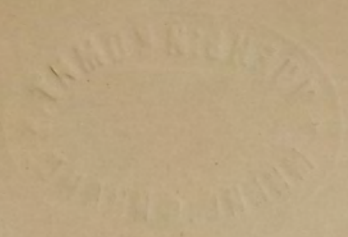
Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 15 Декабря 1884 года.

Типографія А. Каспари, Литейный просп. № 52.

О Г Л А В Л Е Н І Е .

Вступленіе.

I. Состояніе С.-Петербургской торговли за 1883 годъ, въ связи съ существующими желѣзнодорожными тарифами	1
II. Необходимыя разъясненія	11
III. С.-Петербургскій морской каналъ	21
IV. Основныя начала желѣзнодорожнаго тарифа	34
V. Эксплоатація С.-Петербургскаго морского канала	52



Моя прошлогодняя брошюра „Der St. Petersburger See-Canal“ имѣла цѣлю, на основаніи личного опыта, безпристрастно представить все значеніе этаго новаго торговаго пути и различные, тѣсно связанные съ нимъ интересы.

Участіе, съ которымъ была принята въ разныхъ сферахъ эта моя прошлогодняя работа, дало мнѣ поводъ, наканунѣ предстоящаго оффиціального открытія „Гутуевскаго Бассейна“ и „входа въ большую Неву“—этихъ главнѣйшихъ факторовъ всего сооруженія, ознакомить публику съ важнымъ вопросомъ рациональной эксплуатаціи новаго морского канала и приступить къ изданію—настоящей брошюры.

Но чтобы говорить о С.-Петербургскомъ Морскомъ каналѣ, нужно говорить также о С.-Петербургской торговлѣ вообще, въ связи съ финансовыми и экономическими интересами государства и особенно въ связи съ существующею тарифною системою нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

Исходя изъ этой точки зрѣнія, я посвящаю С.-Петербургской торговлѣ въ моей брошюрѣ отдѣльную главу, гдѣ статистическими данными доказывается постоянное и систематическое,—въ связи съ существующими желѣзнодорожными тарифами,—паденіе всей торговли С.-Петербурга.—Смѣю думать, что этотъ фактъ долженъ имѣть нѣкоторый общій интересъ; что же касается моихъ коллегъ—торговыхъ людей С.-Петербурга, то каждый изъ нихъ найдеть, вѣроятно, въ этихъ общихъ статистическихъ данныхъ—данныя, спеціально для него интересныя.

Вторая глава „Необходимыя разъясненія“ („Seiten-Blicke“) указываетъ причины такого паденія и его послѣдствія. Кто ознакомился изъ моей прошлогодней брошюры съ громаднымъ значеніемъ

Москвы, какъ центральнаго пункта для половины всего русскаго заграничнаго импорта, на которой сосредоточивается поэтому тарифная политика не только всѣхъ значительныхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, но и тарифная политика же лѣзныхъ дорогъ нашихъ сосѣдей, — тотъ не откажетъ этому отдѣлу моей брошюры въ спеціальному вниманіи.

Въ IV-й главѣ разрабатывается вопросъ, особенно интересный въ настоящее время, а именно „Основныя начала тарифа нашихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ вообще“. Этотъ отдѣлъ долженъ, конечно, возбуждать вниманіе уже не однихъ только торговыхъ сферъ С.-Петербурга.

Главы III и V посвящаются спеціально С.-Петербургскому Морскому каналу и его эксплуатаціи. Здѣсь указывается на различныя новые проэктъы и, какъ мнѣ кажется, разъяснено съ полною ясностію, насколько всѣ эти существующіе и новые проэктъы удовлетворяютъ дѣйствительнымъ потребностямъ С.-Петербургской торговли.

I.

Состояніе С.-Петербургской торговли за 1883
годъ, въ связи съ существующими желѣзно-
дорожными тарифами.

Въ прошлогодней моей брошюрѣ «St. Petersburger See-Canal» («С.-Петербургскій морской каналъ») я пытался представить въ краткомъ очеркѣ значеніе этаго новаго торговаго пути въ коммерческомъ и экономическомъ отношеніяхъ и началъ ее сжатымъ перечнемъ фактовъ, представляющихъ положеніе С.-Петербургской торговли. Основываясь на статистическихъ данныхъ за послѣднія двадцать лѣтъ, я могъ констатировать лишь фактъ *ея необыкновеннаго упадка и что это громадное паденіе имѣетъ связь съ мѣстными отношеніями*. Послѣднее положеніе доказывается слѣдующимъ сравненіемъ С.-Петербурга съ Ригою, бывшею двадцать лѣтъ тому назадъ единственною его достойною соперницей, на всемъ русскомъ остзейскомъ побережьи.

Оба порта, и С.-Петербургскій и Рижскій, одинаково запираются ежегодно льдомъ въ теченіи почти 6 мѣсяцевъ; оба порта стоятъ впереди всѣхъ другихъ торговыхъ городовъ Россіи, относительно капитала, интеллигенціи и солидности торговыхъ оборотовъ. Но въ Ригѣ зорко сторожить ея интересы — крѣпкая купеческая мѣстная корпорація, отличающаяся заслуживающей уваженія солидарностью ея членовъ между собою и имѣющая вѣковыя преданія; петербургское же купечество, вслѣдствіе постоянной долготѣней привычки къ неудовлетворенію его корпоративныхъ требованій, сдѣлалось къ общимъ интересамъ совершенно равнодушнымъ. Въ Ригѣ имѣются превосходныя портовые сооруженія со всѣми приспособ-

леніями для удобства нагрузки и разгрузки морскихъ судовъ и вагоновъ желѣзныхъ дорогъ; въ Петербургѣ проѣзды рѣкою къ прекраснымъ магазинамъ и погребамъ таможни обмѣтели и годъ отъ году путь къ нимъ дѣлается все труднѣе и труднѣе. Въ Ригѣ, рижская желѣзная дорога рационально и благоразумно управляемая идетъ на встрѣчу всѣмъ справедливымъ интересамъ мѣстнаго купечества, старается возможно расширить торговыя сношенія и становится во главѣ конвенцій «сѣверныхъ заморскихъ сообщеній»; въ Петербургѣ мы, т. е. петербургское купечество, находимся въ полнѣйшей зависимости отъ совѣта управленія «Главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ», который съ неприступною гордостію и холоднымъ эгоизмомъ совсѣмъ не хочетъ знать нашихъ насущныхъ нуждъ и потребностей и который, посредствомъ установленія непомерно высокаго тарифа для Николаевской желѣзной дороги стремится только къ возвышенію дохода послѣдней, съ цѣлію выдачи высокаго дивиденда акціонерамъ другихъ двухъ менѣе доходныхъ дорогъ (Варшавской и Нижегородской); преслѣдуя исключительно лишь одну эту цѣль, названное общество оставалось всегда глухимъ даже ко всѣмъ нашимъ ходатайствамъ, основаннымъ на разумѣ, законѣ и справедливости, какъ бы отвѣчая на нихъ перифразомъ извѣстнаго изрѣченія: «le tarif c'est moi».

Этимъ и объясняется необыкновенное, за послѣднія двадцать лѣтъ, увеличеніе торговыхъ заграничныхъ оборотовъ Риги по отношенію ко всей внѣшей торговли Россіи и крайній упадокъ торговыхъ дѣлъ Петербурга; этимъ и объясняется тотъ фактъ, что за означенное время заграничный ввозъ рижскаго порта удвоился, а С.-Петербурга уменьшился въ четыре раза.

Передо мною лежатъ статистическія данныя заграничнаго ввоза и вывоза за 1883 годъ. — Внимательное изслѣдованіе этихъ данныхъ показываетъ, что постоянное систематическое ухудшеніе с.-петербургской торговли можно измѣрять не десятилѣтіями, но оно обостряется изъ году въ годъ и съ каждымъ годомъ становится все хуже и хуже. Такъ, ввозъ въ Россію 100 главнѣйшихъ предметовъ торговли, за послѣдніе два года, выражается слѣдующими цифрами:

	въ 1882 г.	въ 1883 г.
Сумма всего ввоза	170 ^{3/4} мил. пуд.	202 ^{1/2} мил. пуд.
Изъ того числа чугуна и ка- менного угля	116 ^{3/4} » »	148 ^{9/10} » »
и прочихъ товаровъ	54 мил. пуд.	53,6 мил. пуд.

Для Петербурга ввозъ тѣхъ же ста предметовъ былъ :

	въ 1882 г.	въ 1883 г.
Сумма всего ввоза	52 ^{1/2} мил. пуд.	67 мил. пуд.
Въ томъ числѣ чугуна и ка- менного угля	45 ^{1/2} » »	60 ^{7/8} » »
и прочихъ товаровъ	7 мил. пуд.	6,2 мил. пуд.

Такимъ образомъ, сумма общаго ввоза въ Россію этихъ ста предметовъ въ 1883 г., противъ 1882 г., уменьшилась съ 54 до 53,6 мил. пуд., т. е. упала менѣе чѣмъ на одинъ 0/0; но ввозъ собственно купеческихъ товаровъ понизился для Петербурга съ 7 до 6,2 мил. пуд., т. е. почти на 12 0/0 въ одинъ годъ, которые наша столица должна была уступить другимъ торговымъ путямъ.

Разсматривая же ввозъ означенныхъ предметовъ подробнѣе, каждую статью ввоза въ отдѣльности, мы придемъ къ слѣдующимъ заключеніямъ :

- 1) если общій ввозъ въ Россію нѣкоторыхъ отдѣльныхъ предметовъ увеличивался, какъ въ прошломъ году, — то ввозъ Петербурга, относительно тѣхъ же предметовъ, значительно уменьшался;
- 2) если общій ввозъ въ Россію уменьшался, то « лъвиную долю » изъ потери несъ на себѣ всегда Петербургъ; и
- 3) если же, при увеличеніи всей суммы заграничнаго ввоза въ Россію, какъ въ прошломъ году, — увеличивался также ввозъ С.-Петербурга, то это увеличеніе было почти совсѣмъ ничтожнымъ.

Такъ, статистика показываетъ, что общая сумма всего означеннаго русскаго ввоза, по 46 статьямъ уменьшившаяся, поддерживается въ равновѣсіи 42 статьями, по которымъ ввозъ увеличился; между тѣмъ какъ Петербургъ, потерявъ по однѣмъ статьямъ ввоза около 1.200.000 пудовъ, пріобрѣлъ увеличеніе по другимъ — всего въ количествѣ около 400,000 пудовъ.

Связь этихъ явленій съ существующими желѣзно-дорожными тарифами можно доказать слѣдующими примѣрами.

Рисъ. Ввозъ этого товара въ прошломъ году уменьшился для С.-Петербурга на 43.000 пудовъ (почти на 25⁰/₀), между тѣмъ какъ весь ввозъ риса въ Россію уменьшился всего-то на 19.000 пудовъ, т. е. на 2¹/₂ ⁰/₀. Тарифъ отъ С.-Петербурга до Москвы для провоза риса опредѣленъ въ ¹/₃₀ коп. съ пуда и версты, а отъ Ревеля, Риги и Либавы, тоже до Москвы отъ ¹/₄₅ до ¹/₆₀ коп.

Орѣхи. Въ 1882 было привезено орѣховъ въ С.-Петербургъ 45.000 пудовъ, а въ 1883 году 11.000 пудовъ, т. е. для Петербурга ввозъ ихъ уменьшился болѣе чѣмъ въ 4 раза. Тарифъ отъ С.-Петербурга до Москвы ¹/₁₅ коп., отъ Риги, Ревеля и Либавы отъ ¹/₃₀ до ¹/₄₀ коп., т. е. 40 коп. съ пуда отъ С.-Петербурга до Москвы за 600 верстъ и 30¹/₂ коп. отъ Риги, Либавы и Ревеля, тоже до Москвы, за 900 и 1200 верстъ.

Кофе. Ввозъ этого колониальнаго товара уменьшился для Россіи въ прошломъ году на 121.700 пудовъ, изъ каковаго числа онъ уменьшился для С.-Петербурга на 80.000 пудовъ. Тарифъ отъ С.-Петербурга до Москвы установленъ въ ¹/₁₅ коп. а отъ Риги, Либавы и Ревеля въ ¹/₃₀ и ¹/₄₀ коп.

Живыя и сухія растенія. Ввозъ въ Россію по этой статьѣ въ общемъ итогъ увеличился на 17000 пудовъ, а для Петербурга, — уменьшился на 38000 пудовъ.

Цементъ. Цемента въ Россію привезено въ 1883 году на 1.438.000 пуд. болѣе, чѣмъ въ 1882 году, въ С.-Петербургъ же привезено его на 65.000 пуд. менѣе. Тарифъ отъ С.-Петербурга до Москвы опредѣленъ для цемента въ ¹/₄₀ коп., а отъ Ревеля, Риги и Либавы, по прямому заморскому сообщенію, въ ¹/₅₀ и ¹/₆₅ коп. съ пуда и версты, причѣмъ Московско-Брестская желѣзная дорога, по конвенціи заключенной ею съ средне-германскими желѣзными дорогами, понизила провозную плату за этотъ товаръ еще болѣе. Ввозъ цемента въ 1883 году противъ предыдущаго года возросъ: чрезъ Либаву — съ 142.000 до 260.000 пудовъ, чрезъ Граево — съ 19.000 до 121.000 пудовъ и другія сухопутныя таможи — съ 209.000 до 686.000 пудовъ. Иностранный цементъ возится чрезъ Ригу въ Москву за 18 коп. пудъ, а рижскій, собственно русскаго приготовленія, за 20 коп.

Удобрительные туки. Въ Россію ввезено этихъ продуктовъ въ 1883 году 1.800.000 пудовъ, на 398.000 пудовъ болѣе, противъ ввоза 1882 года. С.-Петербургъ въ 1882 году не ввезъ ничего, а въ 1883 году всего только 1.390 пудовъ. Тарифъ отъ С.-Петербурга до Москвы—отъ $\frac{1}{40}$ до $\frac{1}{50}$ коп., а отъ Ревеля, Риги и Либавы отъ $\frac{1}{50}$ — $\frac{1}{65}$ коп. Благодаря такимъ тарифамъ, чрезъ Ревель, Ригу и Либаву ввозилась въ Россію, подъ видами удобрительныхъ туковъ, чилійская селитра за 18 коп. пудъ до Москвы, между тѣмъ какъ за провозъ тѣхъ же предметовъ отъ С.-Петербурга до Москвы взимается $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда, т. е. 20 коп.

Желѣзо. Общій ввозъ этого металла въ Россію въ 1883 году уменьшился на 245.000 пудовъ, изъ каковаго числа онъ уменьшился для одного С.-Петербурга на 200.000 пудовъ. Три конкурирующіе морскіе пути потеряли около 370.000 пудовъ этого груза, предоставивъ его ввозъ въ Россію средне-германскимъ желѣзнымъ дорогамъ чрезъ Брестъ въ Москву. Тарифъ отъ С.-Петербурга до Москвы $\frac{1}{40}$ коп. съ пуда, а отъ Ревеля, Риги и Либавы отъ $\frac{1}{54}$ до $\frac{1}{70}$ коп.

Хлопокъ. Этотъ товаръ долженъ бы былъ доставляться въ Москву чрезъ С.-Петербургъ въ громаднхъ массахъ. Чрезъ одинъ Ревель ввезено его въ 1883 году 3.800.000 пудовъ (на 700.000 пудовъ болѣе, чѣмъ въ 1882 году). Тарифъ отъ С.-Петербурга до Москвы, за 600 верстъ, опредѣленъ въ 25 коп. съ пуда, или 75 руб. съ вагона; отъ Ревеля же до Москвы за 900 верстъ, существующій тарифъ равняется 19 коп. съ пуда. Такой же тарифъ въ 19 коп. съ пуда существуетъ для Риги и Либавы за 1000 и 1200 верстъ, благодаря каковымъ условіямъ, ввозъ хлопка въ 1883 году чрезъ Ригу удвоился, чрезъ Либаву—увеличился въ шесть разъ, а чрезъ С.-Петербургъ увеличился только на 20 $\%$, да и то только для мѣстнаго употребленія.

Оливковое и другія жирныя масла. Общій ввозъ этихъ продуктовъ въ Россію увеличился въ 1883 г. на 289.000 пудовъ. Для С.-Петербурга эта статья ввоза увеличилась лишь на 36.000 пудовъ, между тѣмъ какъ для одного Ревеля ввозъ означенныхъ продуктовъ увеличился въ томъ же 1883 году на 166.000 пудовъ. За провозъ изъ Петербурга до Москвы платится за деревянное масло 20 коп., за оливковое 30 коп., т. е. $\frac{1}{30}$ и $\frac{1}{20}$ коп. съ пуда и версты, а

отъ Ревеля, Риги и Либавы за то и другое масло только 21 коп. за пудъ, т. е. отъ $\frac{1}{43}$ до $\frac{1}{50}$ коп. съ пуда и версты.

Хлористая известь. Общій ввозъ въ 1883 г. въ Россію увеличился на 21000 пудовъ, а въ Петербургѣ на 16000 пудовъ уменьшился. Тарифъ отъ С.-Петербурга до Москвы 30 коп., т. е. $\frac{1}{20}$ коп. съ пуда и версты; тарифъ отъ Ревеля, Риги и Либавы тоже до Москвы 25 коп., т. е. отъ $\frac{1}{37}$ до $\frac{1}{48}$ коп.

Сельскохозяйственныя машины и орудія. Общій ввозъ этихъ издѣлій въ Россію въ 1883 г. равнялся 958.000 пуд., чрезъ Петербургъ же ввезено ихъ только 12.705 пуд., при уменьшеніи ввоза противъ 1882 г. на 7000 пуд., т. е. почти на 60⁰/₀; между тѣмъ какъ чрезъ три конкурирующія съ С.-Петербургомъ гавани было ввезено этихъ предметовъ въ 1883 году 284.000 пуд., а остальное количество сухопутно. Тарифъ для сельскохозяйственныхъ машинъ и орудій установленъ отъ С.-Петербургской городской станціи до Москвы въ 30 и 40 коп., т. е. отъ $\frac{1}{20}$ до $\frac{1}{15}$ коп. съ пуда и версты; а отъ Ревеля, Риги и Либавы, отъ портовыхъ станцій тоже до Москвы, въ 30¹/₂ и 21 коп., т. е. отъ $\frac{1}{30}$ и $\frac{1}{40}$ до $\frac{1}{45}$ и $\frac{1}{60}$ коп. съ пуда и версты.

Чай. Ввозъ въ Россію чая, по европейской границѣ, простирался въ 1883 г. до 905.000 пудовъ, при увеличеніи ввоза противъ 1882 года на 69.000 пудовъ; чрезъ Петербургъ же его привезено незначительное количество 51000 пудовъ, при увеличеніи ввоза противъ 1882 года на 3000 пудовъ. Такимъ образомъ массы чая идутъ транзитомъ въ Москву, морскимъ путемъ чрезъ Англію и Германію; привозъ же его въ Петербургъ ограничивается количествомъ, необходимымъ для мѣстнаго потребленія. Относительно этого дорогого предмета нашего ввоза существуетъ безпримѣрная тарифная аномалія. Тарифъ отъ С.-Петербурга до Москвы или обратно установленъ для чая 40 коп., т. е. $\frac{1}{15}$ коп. съ пуда, между тѣмъ какъ чрезъ Ревель, Ригу и Либаву этотъ товаръ везется по тарифу въ 25 коп., т. е. за $\frac{1}{37}$ и $\frac{1}{48}$ коп. съ пуда. Но и этотъ послѣдній тарифъ могъ только отчасти конкурировать съ прямымъ сухопутнымъ сообщеніемъ Кенигсбергъ-Москва, пока наконецъ не установился сейчасъ привозъ чая на судахъ добровольнаго флота чрезъ Одессу.

Металлы. Относительно всѣхъ предметовъ этой категоріи встрѣчаются тѣже аномаліи. Хотя ввозъ въ Россію, главнымъ образомъ въ Москву и замосковскія губерніи, такихъ товаровъ, какъ мѣдь,

олово, свинецъ и цинкъ, съ каждымъ годомъ, вслѣдствіе постоянно возрастающаго спроса на эти металлы, все болѣе и болѣе увеличивается, но Петербургъ остается при этомъ совершенно не причемъ, и гдѣ только можно было, въ этой области заграничной торговли, наложить на него руку, тамъ это сдѣлано въ пользу того или другаго пути въ Россію, и сдѣлано, надо сказать, съ толкомъ и полнымъ знаніемъ дѣла. Эго съ особенною ясностію доказывается ввозомъ въ Россію изъ-за границы —

свинца. Этого металла ввозилось чрезъ С.-Петербургъ въ прежніе годы милліонъ пудовъ, но благодаря тарифнымъ аномаліямъ прямого заморскаго сообщенія Москвы чрезъ Ревель, Ригу и Либаву, ввозъ свинца въ Петербургъ въ 1883 г. упалъ до 490.000 пудовъ.—А такъ какъ ввозъ нѣмецкаго свинца (изъ Силезіи) могла взять на себя Московско-Брестская желѣзная дорога, то въ прошломъ 1883 г. заключена этою дорогою конвенція съ средне-германскими государственными желѣзными дорогами, въ силу которой установленъ для свинца новый исключительный тарифъ, и такимъ образомъ весь ввозъ силезскаго свинца въ Россію совершается теперь этимъ путемъ. Тарифъ отъ С.-Петербурга до Москвы $\frac{1}{30}$ коп., отъ Ревеля $\frac{1}{45}$, а по Брестской желѣзной дорогѣ $\frac{1}{54}$ и $\frac{1}{50}$ коп. съ пуда. Вслѣдствіе всего этого нужно ожидать, что въ текущемъ году ввоза свинца чрезъ Петербургъ совсѣмъ не будетъ.

Выше описанныя аномаліи желѣзнодорожныхъ тарифовъ существуютъ для цѣлага ряда статей русскаго ввоза, такъ что нѣтъ почти ни одного заграничнаго товара, ввозъ котораго въ Москву чрезъ Ревель, Ригу и Либаву, при разстояніи отъ 900 до 1200 верстъ, не былъ бы гораздо дешевле, чѣмъ ввозъ его чрезъ С.-Петербургъ, при разстояніи послѣдняго отъ Москвы всего-то на 600 верстъ. А потому нѣтъ ничего удивительнаго, что когда-то столь блестящія торговля дѣла Петербурга въ теченіи послѣднихъ двадцати лѣтъ сильно упали и импортъ столицы ограничивается почти однимъ лишь мѣстнымъ потребленіемъ.

Тоже самое случилось и съ

вывозомъ, съ тою лишь разницею, что здѣсь нельзя сдѣлать столь же простыхъ выводовъ, что, впрочемъ, и совершенно понятно при значеніи Москвы, какъ центральнаго пункта для цѣлой поло-

вины всего Русскаго ввоза, на что мною и было указано въ моей прошлогодней брошюрѣ. Но помимо хлѣбнаго зерна и лѣса, главнѣйшихъ предметовъ нашего заграничнаго вывоза, доставляемыхъ въ Петербургъ водянымъ путемъ по Волгѣ и каналамъ, соединяющимъ эту водяную систему съ Невою, относительно всѣхъ другихъ предметовъ русскаго вывоза, мы найдемъ по отношенію къ С.-Петербургу тѣ-же явленія, какъ и при ввозѣ. Напримѣръ:

Щетина и конскій волосъ. Общій вывозъ въ 1883 г. увеличился противъ 1882 года на 43.000 пудовъ; для Петербурга же онъ на 8000 пудовъ уменьшился.

Перо. Общій вывозъ увеличился на 5000 пудовъ, а для Петербурга онъ на 500 пудовъ уменьшился.

Шкуры и мѣха. Изъ всего экспорта въ 80.000 пудовъ на долю С.-Петербурга пришлось только 700 пудовъ.

Кожи и юфть. При общемъ вывозѣ до 455.000, при увеличеніи его въ 1883 г. на 57000 пудовъ противъ 1882 г., чрезъ Петербургъ вывезено въ прошломъ году кожъ и юфти только 10000 пудовъ.

Шерсть. При общемъ вывозѣ 1.860.000 пудовъ, на долю С.-Петербурга пришлось 3000 пудовъ.

Кость и продукты изъ нея. Вывозъ этихъ предметовъ чрезъ Петербургъ въ 1883 году противъ 1882 года на 200.000 пудовъ уменьшился.

Ленъ и пенька. Важнѣйшія по производству этихъ продуктовъ мѣстности, какъ Ярославль, Кострома и друг., для которыхъ Петербургъ долженъ бы былъ по настоящему служить ближайшимъ вывознымъ пунктомъ, уже давно для него почти совсѣмъ потеряны.

Даже строевой лѣсъ, общій экспортъ котораго въ 1883 году увеличился противъ предыдущаго года до 10⁰/₀, былъ вывезенъ изъ Петербурга въ 1883 году въ количествѣ, превышающемъ вывозъ предыдущаго года всего только на 1¹/₂⁰/₀.

Жмыхи. Общій вывозъ ихъ изъ Россіи, простиравшійся въ 1882 году до 2.700 000 пудовъ, возросъ въ 1883 году до 4.000.000 пудовъ, т. е. увеличился почти на 50⁰/₀; для Петербурга же онъ увеличился съ 980.000 до 1.200000 пудовъ, т. е. всего только на 23⁰/₀.

Такимъ образомъ и экспортная торговля Петербурга находится въ плачевномъ положеніи, если только не на краю полнѣйшаго упадка.

Остается единственный предметъ, по которому, — несмотря на всѣ усилія и давленіе тяжелаго нажима желѣзнодорожнаго тарифнаго винта, — не вытѣсненъ еще С.-Петербургъ изъ его первенствующаго значенія въ отпускной торговлѣ Россіи, — хотя и здѣсь много потеряно почвы, — это:

хлѣбное зерно. Но и въ этой области мы встрѣчаемся только съ постоянными пониженіями тарифовъ, которыя сегодня дѣлаютъ одна желѣзная дорога, что вызываетъ на завтра то же пониженіе на другой желѣзной дорогѣ, а это въ свою очередь на третьей и т. д. Такъ, лишь только балтійская желѣзная дорога объявила, что съ 1 мая по 31 августа сего года всѣ хлѣбные грузы будутъ провозиться отъ Тосны до Ревеля на 2 коп. дешевле противъ существующаго тарифа, Либава сообразила, что это можетъ повредить подвозу къ ней хлѣба по Грязе-Царицынской и Козловско-Воронежско-Ростовской желѣзнымъ дорогамъ, вслѣдствіе чего тотчасъ же на Грязе-Орловской, Орловско-Витебской, Витебско-Динабургской и Либаво-Ромненской желѣзныхъ дорогахъ вагонный тарифъ понижается на 12 рублей. Вслѣдъ за тѣмъ, такому же примѣру, конечно, вынуждены будутъ послѣдовать линіи Рига-Грязи и за нею Тамбовско-Саратовская желѣзная дорога. Затѣмъ, можно сказать утвердительно, что, вслѣдствіе такого пониженія тарифа на означенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, наши желѣзные дороги, идущія къ южнымъ портамъ и Кенигсбергу, чтобы не потерять грузовъ ихъ естественнаго раіона, вынуждены будутъ слѣлать тоже самое. Такимъ образомъ, благодаря пониженію тарифа на одной балтійской желѣзной дорогѣ, — которая хотѣла конкурировать только съ однимъ Петербургомъ и его водянымъ путемъ отъ Рыбинска, — вызвано пониженіе тарифа на всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, дефициты доходности которыхъ должны покрываться изъ суммъ русскаго Государственнаго казначейства.

Русскія желѣзные дороги, — какъ онѣ сами говорятъ, — этими пониженіями тарифовъ облегчаютъ конкуренцію Россіи, по вывозу хлѣба, съ Америкой! Но было бы гораздо лучше, еслибы наши желѣзные дороги обратили свое вниманіе на своевременную доставку грузовъ, на предохраненіе ихъ отъ порчи, растери и т. п., вслѣдствіе чего много терпятъ вреда и вывозъ и отправители, а незанимались бы пониженіемъ тарифа на хлѣбные грузы, каковое пониженіе

къ концу концовъ влечетъ за собою лишь обремененіе Государственнаго бюджета Россіи. Дѣйствительно, это пониженіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ не только не облегчаетъ борьбу Россіи противъ такъ называемой „американской конкуренціи“, но ведетъ за собою только печальное пониженіе цѣнъ на русскій хлѣбъ, на иностранныхъ рынкахъ. — Цѣны на хлѣбъ, какъ извѣстно, устанавливаются не однимъ только дѣйствительнымъ его спросомъ и предложениемъ, но также и спекуляціями, совершающимися на хлѣбныхъ биржахъ, и обильною пищею для спекуляцій этого рода на сроки какъ нельзя лучше служила система пониженія хлѣбнаго тарифа нашими желѣзными дорогами. Если, — какъ это было и на самомъ дѣлѣ, — совершается оффиціально и тайно, не только изъ года въ годъ, но чуть не каждый мѣсяць, пониженіе хлѣбнаго тарифа сегодня на одной, завтра на другой, а послѣ завтра на третьей желѣзной дорогѣ и т. д., то естественнымъ результатомъ этого должно было быть непремѣнное паденіе цѣнъ на русскій хлѣбъ, чѣмъ и питается биржевая спекуляція вотъ уже многіе годы, ко вреду всей русской заграничной хлѣбной торговли, ко вреду благосостоянія всего русскаго народа. — Первоначальное нападеніе, установленіемъ низкихъ хлѣбныхъ тарифовъ желѣзными дорогами, было сдѣлано на Петербургъ, какъ конечный вывозной пунктъ большаго водянаго пути, гдѣ и должны бы были собственно устанавливаться истинныя цѣны на экспортируемый русскій хлѣбъ. — Но, чтобы отнять у Петербурга нѣсколько сотъ тысячъ четвертей хлѣбныхъ грузовъ для балтійской желѣзной дороги, пришлось сдѣлать нападеніе, — какъ уже выше замѣчено, — на всю сѣть русскихъ желѣзныхъ дорогъ, во всей ея совокупности! Чтобы отвлечь отъ Петербурга нѣсколько сотъ тысячъ четвертей его естественныхъ хлѣбныхъ грузовъ, пришлось сдѣлать пониженіе тарифа для провоза цѣлыхъ милліоновъ четвертей по всѣмъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ. Принимая въ расчетъ столь ничтожное пониженіе тарифа, какъ напр. 2 коп. съ пуда, оно составитъ только для 10 милліоновъ четвертей ни болѣе ни менѣе, какъ 2.000.000 рублей, которые мы кидаемъ совершенно даромъ за окно, вынимая ихъ главнымъ образомъ изъ Государственнаго казначейства, причемъ причиняется, сверхъ того, на ту же сумму убытокъ для Петербурга, — какъ естественнаго вывознаго пункта для этихъ грузовъ.

II.

Необходимыя разъясненія.

Безпримѣрное паденіе за послѣднія двадцать лѣтъ С.-Петербургской торговли, о чемъ шла рѣчь въ прошлогодней моей брошюрѣ и что подтверждено мною въ предъидущей главѣ неотразимыми статистическими данными, совершалось столь же послѣдовательно, какъ и систематически, и начинается съ постройки Балтійской желѣзной дороги.

По естественному положенію вещей, Ревель и Балтійскій портъ должны бы были быть зимними портами С.-Петербурга и сѣверной Россіи и, по концессіи выданной на постройку Балтійской желѣзной дороги, послѣдняя такъ и считалась «зимнею дорогою» для С.-Петербурга и сѣверной Россіи. Руководствуясь именно только этимъ взглядомъ, правительство дало гарантію ея акціямъ, такъ какъ доходность этой зимней дороги, при раціональномъ тарифѣ, не подлежала никакому сомнѣнію.

Но только что было открыто движеніе по Балтійской желѣзной дорогѣ, ея управленіе радикально измѣнило означенный основной взглядъ и, вмѣсто того, чтобы поддерживать торговлю С.-Петербурга, оно нашло болѣе выгоднымъ вступить съ нимъ въ конкуренцію и парализовать его жизненный нервъ. — Для достиженія этой цѣли были употреблены Балтійскою дорогою всевозможныя прямыя и непрямыя средства и вліянія.

Прежде всего, Балтійская желѣзная дорога достигла въ нашемъ таможенномъ вѣдомствѣ установленія такого порядка, въ силу котораго товарнымъ транспортамъ, отправляемымъ изъ Ревеля въ Москву, были предоставлены разныя особенныя таможенныя льготы

и преимущества противъ транспортовъ, идущихъ изъ Ревеля въ С.-Петербургъ.

Товарамъ, идущимъ изъ Ревеля въ Москву, предоставлялось проходить „транзитно“, съ оплатою ихъ пошлинами въ Москвѣ; чтобы получить такое же право для С.-Петербурга, с.-петербургское купечество ходатайствовало цѣлыхъ два года и цѣлыхъ два года было данникомъ ревельскихъ экспедиторовъ. Московскіе получатели иностранныхъ товаровъ могли грузить ихъ прямо съ морскихъ кораблей и пароходовъ въ вагоны и получать ихъ въ Москвѣ транзитно; товары же, предназначенные къ отправленію въ Петербургъ, должны были прежде всего въ Ревелѣ претерпѣть отъ вѣтра, погоды и т. п., и затѣмъ, будучи уже очищенными пошлиною, отправлялись въ С.-Петербургъ, обремененные обязательными сче- тами по разнымъ экспедиторскимъ расходамъ и издержкамъ, избѣжать которыхъ, какъ бы велики они ни были, при ихъ обязательности, небыло никакой возможности.

Столь невыгодное положеніе петербургскихъ импортеровъ, продолжавшееся въ теченіи двухъ лѣтъ, мало по малу отвлекло Москву отъ Петербурга и приучило москвичей къ прямому пути черезъ Ревель. — Когда же, по прошествіи двухъ лѣтъ, товарные транспорты, направляемые въ С.-Петербургъ изъ Ревеля, получили такое же право прямого транзитнаго прохода, какъ и транспорты, идущіе отъ Ревеля въ Москву, Балтійская желѣзная дорога, при помощи Николаевской, установила и ввела въ дѣйствіе такъ называемый „дифференціальный“, (точнѣе сказать — „преференціальный“) „тарифъ прямого сообщенія на Москву“, каковымъ тарифомъ причинила новый неисчислимый вредъ не только зимней, но и лѣтней торговлѣ С.-Петербурга.

Но, по поводу этого тарифа, Балтійская дорога вступила вскорѣ въ борьбу съ своею сосѣднею, Риго-Динабургскою желѣзною дорогою, которая, съ своей стороны, для установленія прямого сообщенія съ Москвою, уже находилась въ такомъ же союзѣ съ Московско-Смоленской и Динабурго-Витебской желѣзными дорогами. Затѣмъ, порядочно побившись между собою, — конечно единственнымъ оружіемъ: пониженіемъ тарифа—соперницы пришли въ концѣ-концовъ къ признанію необходимости мира и заключили между собою конвенцію „о раздѣлѣ сообщеній“. Но и эта тарифная конвенція су-

ществовала лишь до тѣхъ поръ, пока неявился новый конкурентъ, въ видѣ новаго торговаго пути. Тогда, чтобы поддержать миръ, хотя на короткое время, пришлось прибѣгнуть къ еще большому пониженію тарифа. Такъ шло дѣло вплоть до настоящаго времени, причѣмъ это раззорительное пониженіе тарифа имѣло своимъ экономическимъ и финансовымъ результатомъ только то, что почти весь ввозъ Москвы, — составляющій половину всего ввоза въ Россію, — былъ отнятъ отъ С.-Петербурга и направился въ Москву по болѣе длиннымъ желѣзнодорожнымъ путямъ.

Къ этимъ образовавшимся тарифнымъ конвенціямъ,—преслѣдовавшимъ одну цѣль—именно ввозъ Москвы,—къ которымъ принадлежали уже дороги: Ревель-Москва, Рига-Москва, Либава-Москва, Кенигсбергъ-Москва, германско-русское сообщеніе Главнаго Общества російскихъ желѣзныхъ дорогъ чрезъ Вержболово, и т. д., было предпринято новое нападеніе Московско-Брестскою желѣзною дорогой, посредствомъ заключенія ею конвенціи прямаго сообщенія съ средне-германскими желѣзными дорогами (о чемъ я уже говорилъ въ IV главѣ моей прошлогодней брошюры). Но и это нападеніе, которое съ извѣстной точки зрѣнія было даже и неблагоприятнымъ,—такъ какъ Московско-Брестская желѣзная дорога, составляя эту послѣднюю комбинацію, уже состояла въ договорныхъ отношеніяхъ по такому же предмету съ Либавою и Ригою,—получило противовѣсь себѣ въ слѣдующемъ: Главное Общество російскихъ желѣзныхъ дорогъ прошлою осенью установило такъ называемый „ввозный тарифъ для товаровъ идущихъ въ Москву прямымъ сообщеніемъ чрезъ Вержболово и С.-Петербургъ“, такой же, какой былъ установленъ конвенціей Московско-Брестской желѣзной дороги съ средне-германскими желѣзными дорогами, исключивъ изъ этаго тарифа только тѣ предметы, которые по спеціальному тарифу Московско-Брестской желѣзной дороги провозились столь баснословно дешево, что противъ такой дешевизны Главное Общество сочло благоразумнымъ совсѣмъ не конкурировать.

Но послѣдствіемъ такого поступка Московско-Брестской желѣзной дороги было только то, что, благодаря раззорительному тарифу, повезлись по ней въ Россію цѣлыя массы разныхъ нѣмецкихъ товаровъ, точно какъ будто бы она задалась цѣлью служить не русскимъ интересамъ, но иностраннымъ.

Если же мы вздумаемъ сдѣлать сравненіе попутной платы за версту, существующей на Николаевской дорогѣ отъ С.-Петербурга до Москвы, и той, какая была установлена вышеозначеннымъ ввознымъ тарифомъ прямаго сообщенія съ Москвою чрезъ Вержболово, то мы должны будемъ привести еще болѣе рѣзкіе примѣры разницы, чѣмъ тѣ, какіе были приведены нами въ предъидущей главѣ, при сравненіи тарифовъ прямаго заморскаго сообщенія Москвы чрезъ Ревель, Ригу и Либаву съ тарифомъ Петербургъ-Москва. Товары, провозимые изъ С.-Петербурга до Москвы по $\frac{1}{15}$, $\frac{1}{20}$ и $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда и версты, провозятся прямымъ морскимъ сообщеніемъ въ Москву, чрезъ Ревель, Ригу и Либаву по $\frac{1}{45}$ и $\frac{1}{65}$ коп., а чрезъ Вержболово по $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты.

Нечего удивляться по этому, что благосостояніе Петербургской торговли, естественно столицѣ принадлежащей, благодаря такимъ тарифамъ полдюжины новыхъ искусственныхъ торговыхъ путей, было мало по малу подорвано въ самомъ основаніи.

С.-Петербургское купечество играло при всемъ этомъ роль пассивнаго зрителя, такъ какъ всѣ вышеописанные факты совершились въ короткое время, такъ сказать у него за спиною, а потомъ—на его жалобы обращалось до сихъ поръ весьма мало вниманія...

А можетъ быть было и такъ, что Петербургское купечество, съ одной стороны, съ самаго основанія балтійскаго порта съвера, воспитавъ въ себѣ чувство полнѣйшей безопасности, вовсе и не заботилось заблаговременно о тѣсномъ корпоративномъ единеніи, дабы быть въ свое время „на стражѣ“ своихъ интересовъ, и потомъ очутилось вдругъ лицомъ къ лицу „съ совершившимся фактомъ“ разрушенія С.-Петербургской торговли, о чемъ громко заявляются сейчасъ всеобщія жалобы; съ другой же, не только наше купечество, но, очень можетъ быть, что и сами руководящія сферы не довольно понимали всѣ тѣ вредныя для С.-Петербургской торговли послѣдствія, которыя создавались этими явными преимуществами новыхъ торговыхъ путей.

Купечеству Ревеля, Риги и Либавы заботиться нечего; за нихъ работаютъ желѣзнодорожныя общества, интересы которыхъ идутъ съ ними рука объ руку. Торговцамъ и экспедиторамъ названныхъ

городовъ стоило только заявить, что сегодня вотъ этотъ, а завтра вотъ этотъ товаръ нуждается въ пониженіи тарифа, и ихъ требованія или немедленно исполнялись, или составляли предметъ обсуждения на бывшихъ вслѣдъ затѣмъ конференціяхъ. Тамъ, для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ существуетъ одинъ — два богатыхъ экспедиторскихъ дома, которые, какъ спеціальные агенты той или другой дороги, пользуются, какъ это и весьма возможно, еще болѣе уменьшенными тарифами, чѣмъ тѣ, какіе на этихъ дорогахъ оффиціально установлены. Такимъ образомъ, московскому купечеству оставалось только внимательно слѣдить, по какой изъ новыхъ дорогъ провозъ до Москвы заграничныхъ товаровъ былъ выгоднѣе; ему ненужно было самому даже и отыскивать эти пути, такъ какъ плоды падали совершенно готовыми прямо на его колѣна.

С.-Петербургское же купечество могло только время отъ времени ходить съ своими просьбами и жалобами въ Совѣтъ Управленія Главнаго Общества Россійскихъ Желѣзныхъ дорогъ, съ тѣмъ чтобы получать на нихъ чрезъ нѣсколько мѣсяцовъ постоянные отказы, такъ какъ дѣло было обставлено такимъ образомъ, что даже и при благихъ пожеланіяхъ совѣта, онъ ровно ничего не могъ сдѣлать! Дѣло въ томъ, что высокій дивидендъ, получаемый акціонерами Главнаго Общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, имѣетъ своимъ единственнымъ источникомъ — доходы Николаевской желѣзной дороги, которая должна покрывать всѣ убытки и потери, причиняемые обществу тарифами прямаго сообщенія, по линіямъ Ревель-Москва, Вержболово Москва, Петербургъ-Варшава и обратно. Все это будетъ понятно изъ слѣдующихъ нѣсколькихъ цифръ, выражающихъ результаты эксплуатаціи линій желѣзныхъ дорогъ Главнаго Общества. Въ 1879 году акціонерамъ главнаго общества выдано экстреннаго дивиденда изъ доходовъ по Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской линіямъ 43.706 рублей, а изъ дохода по Николаевской дорогѣ — 3.561.360 рублей; въ 1882 г. первая двѣ линіи дали дохода 367.805 руб., а послѣдняя 2.830.418 рублей. Впрочемъ, надобно замѣтить, что въ послѣднее время доказано будтобы, что доходъ Николаевской желѣзной дороги долженъ быть еще выше, такъ какъ доходъ Варшавской линіи показанъ въ большемъ количествѣ, чѣмъ онъ есть на самомъ дѣлѣ. — Этими доходами Николаевской желѣзной дороги актъ о паденіи

С.-Петербургской торговли былъ закрѣпленъ, какъ бы приложеніемъ къ нему печати.

Если же иногда случалось, что кто либо изъ представителей С.-Петербургскаго купечества былъ приглашаемъ для разрѣшенія какихъ либо тарифныхъ вопросовъ, то это дѣлалось вѣроятно лишь для того, чтобы соблюсти одинъ только внѣшній видъ справедливости, и изъ этого ровно ничего невыходило. Эти представители, или имѣли слишкомъ мало свѣдѣній, относительно несовершенствъ русскаго тарифа, въ сравненіи съ знаніями по этой части нашихъ желѣзнодорожныхъ спеціалистовъ, или же ихъ личныя убѣжденія заставляли забывать ихъ, что интересы С.-Петербурга діаметрально противоположны спеціальнымъ интересамъ тѣхъ или другихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, пароходныхъ К⁰ и особенно разнымъ тарифнымъ договорамъ... Не нужно забывать, что русскіе законы не признаютъ отдѣльныхъ индивидуальныхъ тарифныхъ привилегій, а потому, вмѣсто „индивидуальныхъ“ привилегій, возникли „общія преимущества“, подъ названіями „мѣстнаго тарифа“, „вагоннаго тарифа“, „вагоннаго тарифа безъ доставки въ опредѣленный срокъ“, „спеціальныхъ“, „исключительныхъ“, „тарифовъ прямаго сообщенія“, „тарифы сборныхъ грузовъ“, „тарифовъ прямаго заморскаго сообщенія“, „ввознаго тарифа“, „желѣзно-дорожной агентуры“, „таможенной агентуры“, и т. д. и т. д. именно ровно столько общихъ привилегированныхъ тарифовъ, сколько требовалось для удовлетворенія индивидуальныхъ интересовъ.

Лицемѣріе и игра, съ помощью которыхъ, подъ видомъ полученія большихъ доходовъ, прикрывали до сихъ поръ свою аномальную тарифную политику конкурирующія съ Петербургомъ желѣзныя дороги, и которыя имѣли своимъ конечнымъ результатомъ только возвышеніе стоимости эксплуатаціи этихъ дорогъ и увеличеніе ихъ дефицита, очень хорошо извѣстны.

Но непомѣрное пониженіе тарифовъ, которымъ конкурируютъ разныя желѣзныя дороги съ Петербургомъ, получаетъ весьма интересный рельефъ, если мы примемъ въ соображеніе Уставъ Главнаго Общества Россійскихъ Желѣзныхъ дорогъ, служившій основаніемъ для

концессій почти на всѣ другія дороги.— Этимъ уставомъ, для большей части товаровъ, максимальный тарифъ опредѣляется въ $\frac{1}{12}$ к. съ пуда и версты и только для нѣкоторыхъ сырыхъ матеріаловъ онъ обозначенъ въ $\frac{1}{18}$ коп. Хотя этотъ тарифъ существуетъ и примѣняется иногда до сегодня, тѣмъ неменѣе массы тѣхъ же товаровъ, вслѣдствіе спеціальныхъ тарифовъ, провозятся по разнымъ дорогамъ по $\frac{1}{40}$ и $\frac{1}{65}$ коп. съ пуда и версты. Но, принимая во вниманіе теперешній нашъ денежный курсъ, упавшій почти на 50⁰/₀, назначенная для защиты публики максимальная норма въ $\frac{1}{12}$ и $\frac{1}{18}$ коп., уменьшенная до $\frac{1}{40}$ и $\frac{1}{65}$ коп., оказывается сейчасъ пониженной за счетъ казны, какъ гаранта, до $\frac{1}{60}$ и $\frac{1}{100}$ коп. Правда Главное Общество еще придерживается прежняго высокаго тарифа, но исключительно только для мѣстнаго сообщенія Петербургъ-Москва, между тѣмъ какъ на той же линіи, для меньшаго разстоянія Тосна-Москва, примѣняются вышеозначенные уменьшенные тарифы, чѣмъ и наносятся раны петербургской торговли и чтò, по отношеніи ко всей экономической жизни имѣло своимъ послѣдствіемъ только значительное паденіе благосостоянія С.-Петербурга.

Я уже говорилъ въ моей прежней брошюрѣ о вредѣ, причиняемомъ аномальною системою пониженія тарифовъ государству, какъ гаранту почти всѣхъ существующихъ въ Россіи желѣзныхъ дорогъ и какъ представителю общихъ экономическо-національныхъ интересовъ, а равно и о томъ, какъ тоже пониженія тарифовъ парализуетъ и во всякое время парализовать можетъ всю нашу таможенную политику, а потому и не буду касаться здѣсь того и другаго предмета.

Я хочу лишь показать здѣсь въ краткомъ очеркѣ, что вышеописанныя тарифныя аномаліи вредны не для одного „с.-петербургскаго купечества“, но прямо вредоносны также для интересовъ казны и города.

Ни одинъ городъ въ Россіи, какъ Петербургъ, не имѣетъ столь много и столь прекрасныхъ капитальныхъ товарныхъ помѣщеній.

Громадные амбары и погреба таможенного вѣдомства, выстроенные на Васильевскомъ Островѣ; принадлежащіе городу, тоже громадные, маганины — для льна и пеньки, масляные, поташные, соленые, селечные и т. д.; наконецъ цѣлыя ряды амбаровъ калашниковской пристани, принадлежащіе Невской Лаврѣ; — всѣ эти сооруженія составляютъ несомнѣнно многомилліонное имущество. Какъ прекрасными и удобными товарными помѣщеніями, всѣми этими постройками петербургское купечество охотно пользовалось, а таможенное вѣдомство, городъ и Лавра получали съ означенныхъ имуществъ значительные доходы. Но богатые источники этихъ доходовъ, съ насильственнымъ отнятіемъ у Петербурга почти всего московскаго ввоза, а равно и всего вывоза, направленныхъ чрезъ другіе порты, — должны *для таможеннаго вѣдомства, города и Лавры* уничтожиться.

Отъ увеличенія потребности въ наймѣ товарныхъ помѣщеній въ тѣхъ мѣстахъ, чрезъ которыя направляется сейчасъ московскій привозъ, таможенное вѣдомство можетъ получать доходъ лишь весьма незначительный, такъ какъ изъ Ревеля, Риги и Либавы большая часть привозимыхъ туда товаровъ немедленно экспедируется далѣе, другая же часть товаровъ размѣщаются въ частныхъ товарныхъ помѣщеніяхъ; что же касается храненія товаровъ собственно на желѣзныхъ дорогахъ, то они помѣщаются въ складахъ, принадлежащихъ желѣзнодорожнымъ станціямъ, за плату, уже включенную въ тарифы, и безъ того нерационально пониженные. Но не одну эту потерю значительнаго дохода понесло таможенное вѣдомство, а другую несравненно большую, слѣдующаго рода.

Нигдѣ, какъ въ Петербургѣ, небыли такъ обезпечены таможенные интересы, относительно неправильной объявки привозимыхъ товаровъ и контрабанды, такъ какъ въ Петербургѣ вся торговля совершалась такъ сказать на глазахъ таможеннаго департамента, который вмѣстѣ съ тѣмъ былъ и хозяиномъ всѣхъ товарныхъ помѣщеній, для склада привозимыхъ иностранныхъ товаровъ предназначенныхъ. Теперь же, при существующихъ транзитныхъ провозахъ иностранныхъ товаровъ желѣзнодорожными путями прямого сообщенія до Москвы, даже и невозможно сосчитать, какъ великъ сейчасъ въ теченіи одного года контрабандный ввозъ въ Россію и сколько таможенныхъ злоупотребленій у насъ совершается.

При всѣхъ лучшихъ качествахъ таможенныхъ чиновниковъ, они не могутъ нести таможенной службы съ надлежащимъ раченіемъ и должною осмотрительностію, безъ того, чтобы небыло разныхъ жалобъ со стороны желѣзныхъ дорогъ, являющихся во всѣхъ этихъ случаяхъ какъ бы только адвокатами въ униссонъ экспедиторовъ и публики. Кромѣ того, число мѣстныхъ чиновниковъ, при теперешнемъ безпрестанномъ отправленіи товарныхъ транспортовъ, усиленномъ сегодня по одной, завтра по другой желѣзной дорогѣ, не можетъ быть соотвѣтственнымъ во всякій моментъ дѣйствительной потребности. На конецъ: развѣ мы не слышимъ сейчасъ, чуть не ежедневно, что полученіе товаровъ въ Ревель, Ригѣ и Либавѣ менѣе стѣснительно, чѣмъ въ Петербургѣ?

Для С.-Петербургскаго городскаго управленія также будетъ совсѣмъ непростительнымъ, если оно не обратитъ надлежащаго вниманія на то, что недвижимыя имущества города лишаются своихъ доходовъ. Если торговыя дѣла Петербурга пойдутъ далѣе такимъ же порядкомъ, то всѣ городскіе амбары и магазины останутся очень скоро пустыми и городу, для покрытія потребностей его бюджета, придется взимать налоги съ опустѣвшихъ торговыхъ конторъ, этихъ слабыхъ свидѣтелей прежняго величія С.-Петербурга въ торговомъ отношеніи! — „Торговля родитъ благосостояніе“, а потому С.-Петербургское городское управленіе, ради соблюденія своихъ же собственныхъ интересовъ, должно заботиться со всею энергіей, чтобы возвратить Петербургу его прежнее первенствующее значеніе, какъ вывознаго и ввознаго пункта для всей Россіи. — Въ послѣднее десятилѣтіе, во всѣхъ городахъ Россіи, цѣнность недвижимыхъ имуществъ возвысилась, а въ Петербургѣ этого нѣтъ; благосостояніе всѣхъ городовъ Россіи, за тотъ же періодъ времени, увеличилось, благосостояніе же Петербурга видимо ухудшилось.

Думаю, что при такихъ обстоятельствахъ, можно наконецъ имѣть право говорить объ *интересахъ с.-петербургской торговли*, и что государственная власть, а равно и С.-Петербургское городское управленіе должны же обратить на эти интересы свое вниманіе и возстановить естественныя отношенія, причемъ с.-петербургское

купечество все вообще и каждый изъ его членовъ въ отдѣльности должны тому содѣйствовать всѣми своими силами. Теперь, когда терять болѣе уже нечего и когда все коммерческое значеніе С.-Петербурга стоитъ на краю полнѣйшей гибели, пора перестать молчать и, въ виду тяжелаго положенія всей с.-петербургской торговли вообще, должны отступить на задній планъ всѣ другіе личные интересы.

III

С.-Петербургскій морской каналъ

На сооруженіи Морскаго канала Петербургъ можетъ основывать для себя нѣкоторыя надежды, о чемъ я уже говорилъ въ моей прошлогодней брошюрѣ, указавъ, какъ на конечный выводъ моихъ изслѣдованій,—на необходимость возможно скорѣйшаго открытія „Гутуевского бассейна“ и „входа въ Большую Неву“, для движенія судовъ, и на то, чтобы этотъ новый торговый путь былъ подчиненъ рациональной эксплуатаціи.

Но объ эксплуатаціи новаго сооруженія нѣтъ пока и рѣчи и совершенно неожиданно возбуждаются съ энергіей вопросы совсѣмъ инаго рода. Въмѣсто того, чтобы говорить о предстоящемъ важномъ событіи — оффиціальномъ открытіи „Гутуевского бассейна“ и „прохода въ Большую Неву“, говорятъ о необходимомъ сооруженіи какаго то „новаго бассейна“ „новаго канала“ и т. п.

Между тѣмъ, просматривая реэстры грузовъ приходящихъ въ Кронштадтъ и С.-Петербургъ иностранныхъ судовъ и пароходовъ, мы читаемъ, что они везутъ къ намъ „уголь“, „уголь“ и „уголь“ затѣмъ „баластъ“ и еще нѣсколько разъ „баластъ“ и приходятъ „пустые“, потомъ везутъ „чугунъ“ „селетки“, „цементъ“ и „порожня бочки“ и очень маленькій процентъ такъ называемыхъ „купеческихъ товаровъ.“

Точно также, весьма мало встрѣчается послѣднихъ товаровъ между предметами С.-Петербургскаго заграничнаго вывоза, главнѣйшія статьи коего составляютъ „хлѣбное зерно“ и „лѣсные матеріалы“.

Слѣдовательно, для чего же намъ надобны эти вновь проектируемые бассейны?

Должны они служить для выгрузки привозимыхъ ежегодно въ С.-Петербургъ 70 милліоновъ пудовъ каменнаго угля и чугуна, выгружаемыхъ сейчасъ въ Кронштадтъ? Но каменный уголь и чугунъ, все равно гдѣ бы они не выгружались: въ Кронштадтской гавани, или на Кронштадтскомъ рейдѣ, въ нашемъ новомъ портѣ, или на другихъ какихъ либо пристаняхъ судоходной Невы, — они во всякомъ случаѣ должны перегружаться въ лихтера, чтобы быть доставленными на разные заводы, для которыхъ они выписываются, вслѣдствіе чего такимъ образомъ безъ лихтерныхъ издержекъ здѣсь никакъ ни обойдется.

Можетъ быть этотъ новый портъ долженъ нѣсколько облегчить ввозъ по С.-Петербургскому морскому каналу 100.000 штукъ порожнихъ бочекъ изъ подъ керосина, которыя мы привыкли видѣть привозимыми на морскую пристань штетинскими пароходами, какъ ихъ единственный грузъ? Но новый торговый путь оказывается совсѣмъ ненадобнымъ даже и для этой цѣли, такъ какъ послѣ перваго опыта вывоза русскаго керосина чрезъ С.-Петербургъ въ прошломъ году, опыта, давашаго правда хорошія результаты, — дальнѣйшее пользованіе этою статьею русскаго отпуска сдѣлалось для С.-Петербурга невозможнымъ, благодаря несравненно дешевому провозу керосина за границу, сухопутно по желѣзнымъ дорогамъ и чрезъ другія гавани Балтійскаго моря.

Такъ для чего же намъ нужны еще новыя пристани? Уже не для того ли, чтобы иностранныя суда и пароходы приходили въ С.-Петербургъ для нагрузки хлѣбнымъ зерномъ, послѣ того какъ они сладутъ ввезенный ими фрахтъ въ Ригѣ, Ревелѣ или Либавѣ?

Да, едвали какія либо услуги окажутъ эти вновь проэктеруемые порты С.-Петербургской торговлѣ... Не легче будетъ отъ того и казнѣ, уже истратившей на новыя портовые и желѣзнодорожныя сооруженія около 20 милліоновъ руб...

Не безынтереснымъ было бы привести здѣсь изъ архива мотивы, которые высказывались десять лѣтъ тому назадъ за проэктъ покойнаго Путилова, т. е. за южное направленіе канала, а затѣмъ соображенія, въ силу которыхъ, много лѣтъ спустя, проэктъ Путилова былъ отвергнутъ и было приступлено къ сооруженію сѣвернаго рукава канала, какъ соединительнаго пути съ морскою таможнею и, Гутуевскаго бассейна, какъ отдѣльнаго порта....

Я не могу допустить, что наши инженеры сдѣлали тогда во всѣхъ своихъ планахъ и вычисленіяхъ стольнеобыкновенныя ошибки, чтобы теперь, — по прошествіи многихъ лѣтъ и послѣ затраты многихъ милліоновъ, — совершенныя сооруженія не представляли бы изъ себя вполнѣ законченную работу, и чтобы эта послѣдняя не имѣла цѣны, безъ сооруженія какихъ-то новыхъ бассейновъ и водяныхъ построекъ, о которыхъ мы должны еще озаботиться и на исполненіе которыхъ потребуются еще многіе годы.

Но въ подтвержденіе этихъ новыхъ проектовъ, хотятъ увѣрить, что „Петербургъ долженъ быть такою же морскою гаванью, какъ Гамбургъ и Антверпенъ и что тогда лучшее состояніе его торговли придетъ само собою“; и потомъ: „чего задумываться де С.-Петербургу, — столицѣ-гаванѣ стомилліоннаго Государства, — надъ исполненіемъ этихъ проектовъ, когда напр. въ недавнее время Гамбургъ, въ интересахъ своей морской торговли, рѣшился пожертвовать 120 милліоновъ марокъ“...

Столь благія пожеланія С.-Петербургу, заслуживаютъ конечно полной признательности!

Но, если я не ошибаюсь, Гамбургъ и Антверпенъ, вслѣдствіе естественныхъ, благопріятствующихъ въ теченіе цѣлыхъ столѣтій, обстоятельствъ, сдѣлались главнѣйшими торговыми пунктами, не только Германіи и Бельгіи, но и всѣхъ пяти частей свѣта.

Торговые обороты Гамбурга значительно превышаютъ внѣшнюю торговлю всей Россіи. Въ *одинъ день* (8 Октября 1881 года) числилось въ его складахъ разныхъ товаровъ 175¹/₂ милліоновъ киллогр. (около 11 мил. пуд). Въ 1883 году пришедшіе въ Гамбургъ корабли имѣли емкость 3.351.000, а вышедшіе 3.355.000 регистръ-тоннъ т. е. принимая регистръ-тонну лишь въ 100 пудовъ, свыше 300 милліоновъ пудовъ ввезенныхъ и столько же вывезенныхъ товаровъ, при чемъ цѣнность всего ввоза 1883 года была опредѣлена въ 2000 милліоновъ марокъ. Между тѣмъ весь ввозъ Россіи за тотъ же 1883 годъ (за исключеніемъ каменнаго угля и чугуна) простирался только до 120 милл. пудовъ, насумму около 500 мил. рублей, а ввозъ С.-Петербурга равнялся 6 милліонамъ пудовъ.

Но и при всемъ томъ, если Гамбургъ рѣшился сейчасъ затратить на разныя портовые сооруженія громаднй капиталъ въ 120 милліоновъ марокъ (въ число коихъ поступаетъ изъ городскихъ

суммъ 80 мил., а изъ имперскаго казначейства только 40 мил. марокъ), то это сдѣлано отнюдь не для удовлетворенія какихъ либо потребностей торговли и судоходства, но изъ соображеній чисто политическаго свойства, въ виду вступленія этаго колоссальнаго торговаго пункта въ германскій таможенный союзъ, при одновременномъ сохраненіи за Гамбургомъ большаго раіона *porto-franco*.— Кромѣ того, означенная затрата обусловливается снесеніемъ многихъ построекъ и новымъ распланированіемъ улицъ въ цѣлыхъ кварталахъ, причемъ изъ вышеупомянутыхъ 120 милл. болѣе половины, а именно 63 мил. марокъ, предназначены на одну экспроприацію частной земельной и недвижимой собственности.

Если бы не эти политическія причины, или, какъ говорятъ нѣкоторые „политическое принужденіе“, предложенное Германской Имперіей, то Гамбургцы никогда бы и не подумали жертвовать столь колоссальными суммами.

Такимъ образомъ примѣръ Гамбурга совсѣмъ нейдетъ къ Петербургу. При сравненіи обоихъ этихъ городовъ, будетъ умѣстнымъ говорить развѣ только о гаваньскихъ сооруженіяхъ, построенныхъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ въ Гамбургѣ, подъ названіемъ „Гамбургскія набережныя сооруженія“ („Hamburger Quaianlagen“); онѣ стоили городу, совключеніемъ сюда расходовъ по отчужденію частной недвижимой собственности, около 18 милліоновъ марокъ (*).

Итакъ я думаю, будетъ совсѣмъ хорошо, если примѣры Гамбурга и Антверпена мы оставимъ совершенно въ сторонѣ и зай-

*) Эти сооруженія состоятъ изъ 5 набережныхъ, тянущихся на 4 версты, съ 20 сараями, общая длина которыхъ равняется $2\frac{3}{4}$ верст., а поверхность подъ крышею 57.386 □ метрамъ (около 12.000 квадрати. сажень). Всѣ набережныя снабжены весьма часто разставленными паровыми кранами, съ подъемною силою отъ 100—200 пудовъ каждый. Затѣмъ, устроенъ громаднѣйшій трехугольный, пятиэтажный, капитальный амбаръ. При его длинѣ по сторонамъ въ 100, 100 и 70 метровъ, застроенная подъ нимъ площадь для склада товаровъ равняется 3629 □ метрамъ въ каждомъ этажѣ, а во всѣхъ пяти этажахъ—18.905 □ метрамъ (свыше 4720 квадрати. сажень), способная выносить болѣе одного милліона пудовъ тяжести. Амбаръ снабженъ четырьмя гидравлическими кранами, въ 1200 и 2400 пудовъ подъемной силы.

Всѣ эти сооруженія столь практично устроены, что громадныя заатлантическіе пароходы, вмѣстимостію въ 3500 регистръ-тонъ, требуютъ никакъ не болѣе двухъ дней для разгрузки и столько же времени для нагружки.

мемся просто — однимъ Петербургомъ и разсмотрѣніемъ того положенія, въ какомъ онъ дѣйствительно находится.

Самое большее, что можно сдѣлать для Петербурга — это возвратить принадлежащее ему его естественное передовое мѣсто, относительно сѣверныхъ торговыхъ путей Россіи.

Въ послѣднія двадцать лѣтъ, вслѣдствіе постройки цѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ, сумма торговыхъ оборотовъ Россіи дѣйствительно значительно расширилась, но дальнѣйшее расширение можетъ послѣдовать лишь въ скромной пропорціи. А потому, если мы говоримъ сейчасъ о расширеніи С.-Петербургской торговли, то говоримъ только о возвращеніи Петербургу его естественнаго раіона торговыхъ оборотовъ, отнятаго у него нашими сосѣдними гаванями, посредствомъ совершенно неестественной тарифной политики.

Мы впрочемъ и не мечтаемъ о возвращеніи Петербургу всего естественнаго раіона его торговыхъ сношеній; нѣтъ, мы совершенно удовольствуемся, если ему будетъ возвращена изъ того „только известная часть“, на что я уже и указывалъ въ моей прошлогодней брошюрѣ и доказалъ то цифрами. (Гл. Ш. Возможный и вѣроятный подъемъ С.-Петербургской торговли).

Послѣ всего этого, если намъ поставятъ вопросъ: необходимо ли въ настоящее время для С.Петербурга, по окончаніи постройки гутуевскаго бассейна, сооруженіе еще новыхъ какихъ либо бассейновъ?, то правильный отвѣтъ на этотъ вопросъ возможно дать лишь на основаніи подробнаго анализа С.-Петербургскаго ввоза и вывоза.

Начнемъ съ ввоза.

Главнѣйшіе его предметы „каменный уголь, чугунъ и кирпичъ“, какъ уже много разъ было мною замѣчено, ненуждаются ни въ какихъ пристаняхъ, и постройка для нихъ новыхъ бассейновъ не оправдывалась бы ни съ экономической, ни съ финансовой точки зрѣнія, такъ какъ безъ перегрузки въ лихтера эти предметы обойдутся, а для транспортированія ихъ въ Москву мы имѣемъ бассейнъ Николаевской желѣзной дороги, ближайшая же ихъ подвозка къ послѣдней безцѣльна и не принесетъ никакой пользы.

Для ввоза каменнаго угля и чугуна выступаетъ на первый планъ дишь принципиальный вопросъ:

„долженъ ли и можетъ ли остаться Кронштадтъ коммерческою гаванью?“

Я уже касался этого предмета въ моей прошлогодней брошюрѣ (гл. II.); но такъ какъ въ послѣднее время вопросъ этотъ былъ поставленъ такимъ образомъ, что Кронштадтъ долженъ будто бы имѣть значеніе исключительно военной гавани, то я и вынужденъ къ моимъ прежнимъ выводамъ прибавить еще нѣсколько словъ.

Прежде всего, цѣлесообразность и основательность такого воззрѣнія представляются сомнительными. Въ мирное время, когда нашъ флотъ разбросанъ по разнымъ морямъ и гаванямъ, во *всей* кронштадтской гавани онъ нисколько не нуждается; во время же войны, когда потребуется концентрація большей части нашихъ военныхъ судовъ въ Кронштадтъ, движеніе въ немъ торговыхъ судовъ прекратится само собою.

Затѣмъ, теперешнее *переполненіе* кронштадтской гавани, съ открытіемъ для движенія торговыхъ судовъ Гутуевского бассейна и прохода въ Неву, существенно уменьшится.

Наконецъ, Кронштадтъ требуетъ ежегодно для регулированія своей гавани, сотни тысячъ рублей. Эти расходы будутъ одни и тѣ же, все равно останется ли кронштадтская гавань, какъ гавань исключительно военная, совершенно пустою, или ею будутъ пользоваться для своей стоянки суда коммерческія. Слѣдовательно, если мы запремъ Кронштадтъ для коммерческихъ судовъ, то къ необходимымъ ежегоднымъ затратамъ на ремонтъ его гавани, намъ придется еще ассигновать значительный капиталъ на устройство дѣйствительно необходимыхъ тогда новыхъ с.-петербургскихъ пристаней, а равно и на ихъ поддержку — что представляетъ далеко не утѣшительную перспективу для нашихъ финансовъ.

Такимъ образомъ оставленіе кронштадтской гавани открытой для коммерческихъ судовъ — будетъ вполне цѣлесообразнымъ и она явится тогда естественнымъ главнымъ пунктомъ для разгрузки большихъ морскихъ пароходовъ, приходящихъ къ намъ съ каменнымъ углемъ изъ за границы.

Остальной С.-Петербургскій ввозъ за 1883 годъ, состоялъ главнымъ образомъ, какъ показываютъ статистическія данныя, при-

близительно изъ слѣдующихъ товаровъ и въ слѣдующемъ количествѣ:

600.000 пуд.	Соли	} 2.000.000 пуд.
300.000 „	Селедокъ	
300.000 „	Цементъ	
750.000 „	Хлопка	
800.000 „	Желѣза	} 4 000 000 пуд.
150.000 „	разн. Металловъ	
500.000 „	Свинца	
370.000 „	Оливковаго масла	
500.000 „	Соды	
100.000 „	Хлорной извести	
200.000 „	Желѣзныхъ издѣлій	
150.000 „	Машинъ	
300.000 „	Винъ виноградныхъ	
600.000 „	Колоніальныхъ товаровъ	
400.000 „	Разныхъ проч. товаровъ	

Для первыхъ четырехъ предметовъ, приходящихъ въ Петербургъ цѣлыми кораблями, (принимая въ расчетъ и возможное увеличеніе ихъ ввоза, что впрочемъ въ большихъ размѣрахъ едвали случится), сполна достаточно городскихъ разгрузочныхъ мѣстъ, а именно гутуевскихъ селедочныхъ, масляныхъ, соляныхъ и хлопчатобумажныхъ амбаровъ, тѣмъ болѣе, что часть хлопка будетъ доставляться всегда на лихтерахъ прямо на фабрики. — Необходимо только углубить надлежащимъ образомъ проходы къ означеннымъ складочнымъ мѣстамъ.

Для остальныхъ четырехъ милліоновъ пудовъ товаровъ, — допуская уже увеличеніе ихъ ввоза—до 12 милліоновъ пудовъ, — никто конечно не будетъ возражать что для этихъ 200.000 тоннъ, т. е. груза 400—500 кораблей, приходящихъ въ теченіи всей навигаціи, даже при періодическомъ скопленіи этихъ кораблей, совершенно достаточно старыхъ портовыхъ сооруженій и новыхъ, при Гутуевскомъ бассейнѣ.

Такимъ образомъ, всѣ наши печали относятся только до 11 вышепоименованныхъ товаровъ, ввозъ которыхъ простирается до 4 милліоновъ пудовъ. Чтобы не перегружать этихъ товаровъ въ лихтера,

какъ это дѣлалось до сихъ поръ, но получать ихъ въ двойномъ и тройномъ количествѣ и доставлять ихъ, безъ перегрузки, прямо въ наши таможенные склады, а оттуда въ Москву, при существованіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ, при которыхъ было бы возможно конкурировать съ другими путями,—вотъ чему долженъ служить новый морской каналъ и вотъ на чемъ сосредоточиваются всѣ интересы С.-Петербургской привозной торговли.

Отъ перегрузки означенныхъ товаровъ въ лихтера мы теряемъ постоянно много времени и денегъ, но не вслѣдствіе лихтерной платы, столь низкой, что самый лихтерный промыселъ не представляется особенно выгоднымъ, но вслѣдствіе другихъ причинъ. При операціяхъ на грузки въ лихтера и выгрузки изъ нихъ, изъ такихъ дорогихъ товаровъ, какъ напр. оливковое масло, виноградное вино, кофе, колониальные товары, нѣжныя и дорогія пряности, аптекарскіе товары и т. п. мы теряемъ ежегодно значительный процентъ, вслѣдствіе лома, растери, утечки и проч., а также и воровства, такъ какъ въ этихъ случаяхъ совершенно не знаешь съ кого именно слѣдуетъ требовать вознагражденія. Кромѣ того, вслѣдствіе напрасной потери времени мы теряемъ иногда и многія дѣла. Товары перегружаемые въ Кронштадтѣ въ лихтера мы получаемъ весьма часто чрезъ четыре недѣли. Наша навигація открывается въ концѣ Апрѣля, а товаръ изъ лихтеровъ мы получаемъ въ срединѣ или концѣ Мая; товары же, приходящіе въ Кронштадтъ въ концѣ навигаціи нерѣдко остаются тамъ зимовать до слѣдующей весны, или же мы ихъ получаемъ въ Декабрѣ и Январѣ на саяхъ, съ большими расходами и потерями.—Надобно помнить при этомъ, что 50 — 70 милліоновъ пудовъ ввозимыхъ каменнаго угля и чугуна стоятъ всего-то 7 — 10 милліоновъ рублей, между тѣмъ какъ немногіе 6 милліоновъ пудовъ „купеческихъ товаровъ“ представляютъ цѣнность около 50 милліоновъ руб.

Изъ всего этаго слѣдуетъ, что все наше вниманіе должно быть обращено главнымъ образомъ именно на эту важнѣйшую сторону нашей ввозной торговли.

А потому я утверждаю, какъ и въ прошломъ году, что главнѣйшіе наши интересы заключаются въ открытіи „Гутуевскаго бассейна“ и „входа въ Большую Неву“, при устройствѣ прямаго сообщенія для морскихъ судовъ съ нашими таможенными товарными складами.

А потому, какъ представитель одного изъ самыхъ большихъ пароходныхъ обществъ, я не менѣе всѣхъ другихъ нашихъ импортеровъ настаиваю только на слѣдующемъ: пусть въ возможно скоромъ времени откроется для движенія Гутуевскій бассейнъ и большіе морскіе пароходы получаютъ возможность подходить прямо къ городскимъ амбарамъ и таможеннымъ товарнымъ складамъ. Николаевскій и Дворцовый мосты не будутъ намъ помѣхою.

Каналъ на всемъ его протяженіи имѣетъ 22 фута глубины; входъ въ Большую Неву отъ Гутуевского бассейна и сама Нева вплоть до Николаевского моста, регулируются на ту же глубину по контракту; проходъ Николаевского моста имѣетъ 20 футовъ, а отъ Николаевского моста до Дворцоваго моста отъ 30 до 37 фут. глубины. Слѣдовательно, для свободнаго прохода морскихъ судовъ и пароходовъ къ товарнымъ складамъ Портовой Таможни, остается углубить только весьма небольшой кусокъ невскаго фарватера (отъ Дворцоваго моста до таможни), чтобы получить прекрасную гавань, сполна соотвѣтствующую всѣмъ нашимъ потребностямъ. Но, вмѣсто того, чтобы исполнить столь не трудное дѣло, требующее весьма незначительныхъ расходовъ и немедленно открыть этотъ удобный во всѣхъ отношеніяхъ ввозной путь для нашего судоходства, мы затѣваемъ строить какіе-то новые бассейны, съ затратою на это многихъ милліоновъ и хотимъ перевернуть вверхъ дномъ всю Петербургскую торговлю!..

А С.-Петербургская хлѣбная торговля? „Вѣдь нельзя же“, — можетъ быть замѣтятъ мнѣ, „только и говорить, что объ одномъ ввозѣ, нужно говорить главнымъ образомъ о вывозѣ, а для цѣлей послѣдняго, въ виду споспѣшествованія С.-Петербургской хлѣбной торговлѣ, постройка новаго бассейна необходима“... Чтобы не быть одностороннимъ, скажу нѣсколько словъ и по этому вопросу.

Около $\frac{3}{5}$ всего вывозимаго за границу хлѣба привозится въ Петербургъ водою, на баркахъ и $\frac{2}{5}$ желѣзною дорогою.

Говорятъ, что хлѣбъ, вмѣсто слѣдованія его на лихтерахъ, по пути данному самою природою, т. е. по Невѣ, долженъ слѣдовать прямо на баркахъ, для чего необходимы новый каналъ и новый бассейнъ; — утверждается же это на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Лихтерныя издержки излишни вообще и ихъ слѣдуетъ избѣгать. — Но я уже говорилъ въ моей прошлогодней брошюрѣ, что хлѣбъ на баркахъ находится большею частью еще въ первыхъ рукахъ и уже затѣмъ онъ переходитъ во вторыя руки, къ злѣшнимъ экспортерамъ. Естественно, что при этомъ переходѣ хлѣба изъ владѣнія одного лица къ другому необходимо должны быть опредѣлены, какъ качество, такъ и вѣсъ хлѣба, что именно и производится при перегрузкѣ его изъ барокъ въ лихтера. Кромѣ того, лихтера служатъ для смѣшиванія разныхъ сортовъ хлѣба и временными для него хранилищами. При достиженіи столь разнообразныхъ цѣлей, — лихтерныя издержки въ 1 и 1¹/₂ коп. на пудъ нисколько не обременительны для экспорта, — и, если завтра или послѣ завтра отъ верховьевъ Невы будетъ проведенъ новый каналъ, по которому волжскія барки съ хлѣбомъ будутъ приходить въ новый бассейнъ прямо къ морскимъ кораблямъ и пароходамъ, то опять таки при нагрузкѣ послѣднихъ хлѣбомъ придется опредѣлять его вѣсъ и качества, и безъ сомнѣнія заплатить судамъ за простой, вслѣдствіе замедленной нагрузки, не менѣе а больше вѣшеозначенныхъ 1 или 1¹/₂ коп. съ пуда.

2) Говорятъ далѣе, что мосты на Невѣ служатъ препятствіемъ для лихтернаго судоходства. — Но Николаевскій и Александровскій мосты Невы проходимы для лихтеровъ во всякое время и только два понтонные моста, Дворцовый и Троицкій, разводятся для пропуска лихтеровъ лишь въ извѣстные часы. Но на обводномъ каналѣ, (спеціально предназначаемомъ для цѣлей хлѣбной торговли), придется имѣть дѣло баркамъ и лихтерамъ не съ двумя мостами, а съ цѣлою дюжиною мостовъ, если только неболѣе.

3) Наконецъ какъ послѣдній аргументъ, приводится слѣдующее. Волжскія барки должны подходить прямо къ морскимъ кораблямъ. Я не отрицаю возможности отдѣльныхъ случаевъ, когда барки съ хлѣбомъ могутъ перегружать свой товаръ непосредственно на морскіе суда. Но почему же сейчасъ не подходятъ барки прямо къ морскимъ судамъ? — Да потому, что онѣ совсѣмъ негодны для морскаго плаванія. Развѣ могутъ эти барки выдержать какое либо столкновеніе съ пароходомъ, или не быть раздавленными двумя большими морскими судами, когда онѣ почему либо окажутся между ними? Развѣ въ прошломъ году въ Кронштадтѣ не было нѣсколькихъ несчастныхъ случаевъ подобнаго рода?

Почему процвѣтаетъ до сихъ поръ лихтерный промыселъ во всѣхъ большихъ гаваняхъ, въ Гамбургѣ, Антверпенѣ, Лондонѣ и друг.? Да потому, что перегрузка посредствомъ лихтеровъ естественна, удобна и дешева.

Для остальныхъ $\frac{2}{5}$ нашего хлѣба, привозимаго въ Петербургъ по желѣзной дорогѣ, дѣло представляется нѣсколько инымъ. Большая часть этаго хлѣба приходитъ позднею осенью, или зимою, для слѣдующей навигаціи. Но хлѣбные торговцы охотнѣе оставятъ свой товаръ въ ихъ собственныхъ амбарахъ на калашниковской пристанѣ, чѣмъ оставятъ ихъ пустыми и согласятся строить, или нанимать, новые амбары за дорогую цѣну у новаго бассейна.—Если же встрѣтится надобность прямого сообщенія желѣзной дороги съ моремъ, то почему же не воспользоваться, какъ вывознымъ портомъ, „Морскою пристанью“, которая, будучи рационально организована, могла бы служить для этой цѣли, тѣмъ болѣе, что „морская пристань“ вмѣстѣ съ путиловскою желѣзною дорогою, стоитъ весьма почтенную сумму, около 7 милліоновъ рублей, большая часть которыхъ выдана казною?

Плата за провозъ хлѣба по Николаевской желѣзной дорогѣ равняется отъ $\frac{1}{30}$ до $\frac{1}{40}$ коп. съ пуда и версты, между тѣмъ какъ другія дороги возятъ его по $\frac{1}{50}$ и $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты, что составляетъ для Петербургской торговли, относительно хлѣба, идущаго по Николаевской дорогѣ, разницу отъ 5 до 10 коп. на пудъ. Но, не обращая вниманія на это существенное обстоятельство, мы хотимъ расходовать милліоны, чтобы получить весьма сомнительное сбереженіе въ $\frac{1}{4}$ или $\frac{1}{2}$ копѣйки на пудъ, да и то лишь при условіи, „если все пойдетъ также отлично и правильно, какъ хорошій часовой механизмъ“...

На основаніи всего вышеизложеннаго и наши хлѣбные торговцы смотрятъ на дѣло слѣдующимъ образомъ: „мы совсѣмъ не нуждаемся въ какихъ либо новыхъ сооруженіяхъ; но если ихъ непременно хотятъ строить, то мы, конечно, ничего противъ этого не имѣемъ“.

Наша хлѣбная торговля не страдаетъ отъ излишнихъ расходовъ въ 2 или 5 коп. на четверть, не страдаетъ также отъ сравнительно дорогаго тарифа Николаевской дороги, — все это еще ничего. Но

вотъ уже много лѣтъ, изъ года въ годъ, мы сидимъ съ громадными запасами хлѣба отъ навигаціи до навигаціи, благодаря причинамъ, на которыя я указывалъ (на стран. 9—10), вслѣдствіе которыхъ, даже при обладаніи естественнымъ и дешевымъ водянымъ путемъ, мы не можемъ конкурировать съ тѣми дешевыми предложеніями, какія дѣлаются сосѣдними балтійскими гаванями, на основаніи протівоестественныхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Постройка новыхъ бассейновъ для *отпуска за границу лѣсныхъ матеріаловъ* очевидно неимѣетъ никакого значенія, если кронштадтская гавань останется открытою, такъ какъ и сейчасъ барки съ лѣснымъ матеріаломъ подходятъ прямо къ морскимъ судамъ.

Для всѣхъ остальныхъ предметовъ нашего вывоза остаются тѣ же самыя условія, какъ и для ввоза.

Такимъ образомъ дѣло представляется совсѣмъ простымъ:

1. Если въ возможно скоромъ времени будетъ установлена раціональная эксплуатація гутуевского бассейна; если, при затратѣ незначительныхъ суммъ, будутъ сдѣланы доступными существующіе таможенніе и городскіе товарные амбары, если Кронштадтъ останется коммерческою гаванью (онъ долженъ оставаться такою гаванью еще многіе годы, по крайней мѣрѣ до тѣхъ поръ, пока не будутъ выстроены въ Петербургѣ какіе либо новые коммерческіе порты), если затѣмъ для нашей отпускной торговли мы получимъ возможность пользоваться большимъ бассейномъ у старой таможни, пристанью около 10 линіи Васильевского Острова, гутуевскимъ бассейномъ и кромѣ того бассейномъ морской пристани, то мы выиграемъ очень много. Но

2. мы выиграемъ, лишь при условіи надлежащаго урегулированія желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Если же не будетъ сдѣлано сего послѣдняго, то 20 милліоновъ, затраченные на Морской каналъ и Путиловскою дорогу и тѣ суммы, которыя придется истратить еще на постройку Гутуевскихъ товарныхъ складовъ, — окажутся израсходованными совершенно понапрасну, и Петербургъ останется

ввозною гаванью только для себя самого, только для собственного своего потребленія, причемъ, съ паденіемъ ввоза уменьшится также и вывозъ.

И такъ, если мы не будемъ дѣлать того, что выше указано, но займемся только новыми проектами, новыми бассейнами, новыми каналами и т. п., постройка каковыхъ сооруженій затянется на новое десятилѣтіе и обременитъ бюджетъ государственный, то мы дойдемъ до такого положенія, что наша хворая с.-петербургская торговля умретъ за это время окончательно.

И такъ, если вмѣсто того, чтобы обратить заблаговременное и надлежащее вниманіе на истинныя нужды нашей с.-петербургской торговли, интересы казны и петербургскаго городского общества, мы будемъ заниматься только выполненіемъ вышепомянутыхъ затѣй, — то наши роскошныя и великолѣпныя морскія и портовыя сооруженія будутъ въ состояніи посѣщать тогда пожалуй цѣлыя флотиліи морскихъ кораблей, но только этимъ кораблямъ нечего будетъ возить.

Теперь, ссылаясь на мою прошлогоднюю брошюру и мои прежніе выводы, я приступлю къ изложенію „основныхъ началъ желѣзнодорожнаго тарифа“ и „эксплоатаціи морскаго канала“.

отвѣтъ на вопросъ, почему въ настоящее время
железнодорожные тарифы въ Россіи такъ высоки.

онъ, однако, не могъ не сказать, что въ настоящее время
железнодорожные тарифы въ Россіи такъ высоки, и что
это является результатомъ неправильнаго устройства
железнодорожнаго тарифа. **IV.**

Основные начала железнодорожнаго тарифа.

Указывая въ предыдущихъ главахъ, гдѣ мнѣ было надобно, на
—, сущность нашего железнодорожнаго тарифа, я касался, собственно
говоря, предмета, который уже издавна служилъ злобою дня всей
нашей періодической прессы и темою для всесторонняго обсуждения
въ засѣданіяхъ нашихъ ученыхъ обществъ, „Общества содѣйствія
русской промышленности и торговли“, „Императорскаго Техниче-
скаго“ и друг., такъ что новое въ приведенныхъ мною данныхъ есть
только одно—это бьющее въ глаза систематическое раззореніе пер-
вѣйшаго порта Имперіи, при совершенномъ игнорированіи всякихъ
коммерческихъ, финансовыхъ и національно—экономическихъ ин-
тересовъ.

Выйти изъ такого безхозяйственнаго положенія представляет-
ся насущнѣйшею необходимостью нашей экономической политики.

Къ сожалѣнію всё это вызывало до сихъ поръ только жалоб-
ныя lamentaціи, но не радикальныя мѣропріятія, и еще сейчасъ пол-
ный перевѣсъ остается на сторонѣ большинства, которое сильно
сомнѣвается въ надлежащемъ и рѣшительномъ успѣхѣ предстояща-
го законодательнаго урегулированія нашихъ железнодорожныхъ по-
рядковъ. Это большинство пожалуй и право, такъ какъ законода-
тельству приходится бороться въ этомъ случаѣ съ громадными сила-
ми капитала, которыя хотя собственно представляютъ собою только
государственныя учрежденія и таковыми должны быть, по своей
сущности, но которыя тѣмъ неменѣе совершенно подчинили себѣ
въ дѣйствительности: государство, всю промышленную жизнь и всѣ
торговые пути сообщенія.

Такимъ образомъ будетъ совсѣмъ не неблагодарною задачею именно здѣсь, при соображеніи теперешняго состоянія нашей с.-петербургской торговли, — которая въ чужду желѣзнодорожнаго произвола заплатила за свое отрѣзвленіе чуть не полнѣйшимъ своимъ раззореніемъ, — выяснить всѣ особенности этого желѣзнодорожнаго тарифнаго по Россіи хозяйничанья.

„Наши желѣзныя дороги слѣдуетъ разсматривать какъ *коммерческія предпріятія*“, — вотъ тотъ девизъ, который съ подобающимъ апломбомъ выставялся и выставяется почти до сегодня, какъ основной базисъ для всякаго желѣзнодорожнаго произвола и въ силу котораго могли устанавливаться вплоть до настоящаго времени самыя нелѣпыя тарифныя аномаліи.

Но въ чемъ именно, желалъ бы я спросить, можетъ заключаться у нашихъ желѣзныхъ дорогъ „коммерческій принципъ“, когда все ихъ хозяйство ведется исключительно на средства казны? — Подъ „коммерческимъ предпріятіемъ“, или учрежденіемъ съ коммерческими правами (т. е. съ правомъ распоряженія своими дѣйствіями на основаніи только своихъ собственныхъ экономическихъ соображеній), разумѣется во всемъ цивилизованномъ мірѣ юридическое лицо, которое безъ монополіи распоряжается принадлежащимъ ему капиталомъ и извлекаетъ изъ него путемъ рациональной дѣятельности, труда и интеллигенціи ту или другую пользу, причемъ барышъ, или убытокъ, одинаково принимаются имъ единственно на свой собственный страхъ и рискъ.

Такой коммерческій принципъ можно пожалуй признать еще въ извѣстной степени въ такихъ государствахъ, какъ Англія и Сѣв. Америка, гдѣ постройка всѣхъ желѣзныхъ дорогъ была предоставлена исключительно частной инициативѣ и гдѣ принципъ „selfgovernment“ уже по одной традиціи ревниво охраняется отъ всякаго вмѣшательства государственной власти. Но даже и въ этихъ государствахъ, при самомъ началѣ постройки желѣзныхъ дорогъ, сдѣлалось яснымъ, что за этими сооружеженіями, какъ общественными факторами торговли и всей оборотной жизни, слѣдуетъ признать „общественное значеніе“, въ силу чего „частный коммерческій принципъ“ свободнаго веденія желѣзнодорожнаго хозяйства былъ ограниченъ такъ называемыми „максимальными тарифами“. И это сдѣлано не только въ Англіи, гдѣ постройка желѣзныхъ дорогъ

обусловливается выдачею концессій, но даже и въ Америкѣ, гдѣ ихъ постройка и эксплуатація вполнѣ предоставлены частнымъ лицамъ и свободной конкуренціи.

У насъ въ Россіи вся сѣть желѣзныхъ дорогъ построена на средства казны, т. е. на средства всего народа; большая часть необходимаго для постройки желѣзныхъ дорогъ капитала инвестирована въ формѣ государственныхъ облигацій, остальную же весьма малую часть представляютъ акціи, доходность которыхъ въ большинствѣ случаевъ опять таки гарантирована правительствомъ. И эти-то желѣзныя дороги управляются представителями несравненно меньшей части капитала, представителями владѣльцевъ гарантированныхъ акцій, интересы каковыхъ владѣльцевъ, не имѣютъ конечно ни малѣйшей солидарности съ интересами представителя громаднѣйшей части капитала, т. е. государства.

Гдѣ же тутъ хотя малѣйшій признакъ „коммерческаго предприятия“, да еще съ правами свободного имѣ распоряженія, когда весь частно-экономическій характеръ нашихъ желѣзныхъ дорогъ основывается только на эксплуатациіи казны; когда желѣзнодорожныя правленія не признаютъ для себя ровно никакихъ обязанностей по отношенію къ капиталу, ввѣренному ихъ распоряженію, но только поглощаютъ изъ неисчерпаемаго денежнаго источника — казны государственной — все новыя и новыя суммы; когда торговля и промышленность, — не менѣе самой казны, ищутъ себѣ защиты, но не противъ максимальныхъ тарифовъ, какъ въ Англіи, охраняющихъ интересы публики, а противъ минимальныхъ, посредствомъ которыхъ желѣзныя дороги раззоряютъ доселѣ процвѣтавшія торговля мѣстности и торговые пути, искусственно создавая вмѣсто нихъ новыя такія мѣстности и новые пути и постоянно требуя — отъ казны — ежегодныхъ приплатъ для покрытія ихъ дефицитовъ, происходящихъ именно только вслѣдствіе этой ошибочной эксплуатаціи?

Теорія „коммерческихъ предприятий“ могла бы пожалуй найти себѣ въ извѣстной степени основаніе въ теоріи „конкуренціи“. Но и эта точка зрѣнія оказывается несостоятельной, коль скоро мы выяснимъ сущность „конкуренціи“, какая между нашими желѣзными дорогами существуетъ. Стоитъ только взглянуть на карту, чтобы убѣдиться, что вся сѣть нашихъ желѣзныхъ дорогъ выстроена съ исключеніемъ принципа конкуренціи. Каждая группа желѣзныхъ

дорогъ имѣеть у насъ свой естественный районъ; при выдачѣ каждой новой концессіи съ чрезвычайною заботливостію предусматривалось, что-бы новая желѣзная дорога не вредила существующимъ линіямъ и не причинила бы тѣмъ ущерба интересамъ казны, какъ гаранта *). Отсюда, конкуренція желѣзныхъ дорогъ между собою, какую мы привыкли видѣть въ Россіи,—есть дѣло ихъ самихъ и онѣ обезпечены противъ нея разными средствами, какъ на примѣръ союзами, картельными договорами и конвенціями, каковыя средствами постоянно и практикуются, и дѣйствіе этихъ средствъ уничтожается только ими же, т. е. самими же желѣзными дорогами.

Такимъ образомъ теорія „частныхъ коммерческихъ предпріятій“ оказывается сполна несостоятельной; присвоенное же нашими желѣзными дорогами „право лихоимствовать“ ихъ тарифами ничѣмъ не оправдывается, и невольно устанавливается совершенно иной взглядъ на дѣло.

Во всемъ цивилизованномъ мірѣ установилось незыблیمымъ правиломъ считать всѣ пути сообщенія „публичными, общественными учрежденіями“; такой же взглядъ установился всюду и относительно желѣзныхъ дорогъ, еще съ самага начала ихъ постройки. Такъ какъ всѣ пути сообщенія „одинаково и безразлично“ должны служить всѣмъ и каждому“, то законодательства всѣхъ государствъ, исходя изъ той мысли, что здѣсь идетъ дѣло объ общественныхъ интересахъ, подчиняютъ всегда желѣзныя дороги контролю государства. Такой взглядъ на желѣзныя дороги, которыми можетъ пользоваться каждый, ясно выраженъ въ желѣзнодорожномъ законода-

(*) § 11 Устава Главн. Общ. Росс. Желѣзныхъ дорогъ гласить :

„Въ предупрежденіе вреднаго совмѣстничества, никакая новая желѣзная дорога, начинающаяся отъ одной изъ точекъ какой либо изъ сорушаемыхъ Обществомъ дорогъ и подходящая къ другому мѣсту той же самой дороги, не будетъ разрѣшаема до 26 Января 1877 года, развѣ только по высшимъ торговымъ, или государственнымъ уваженіямъ, признаннымъ правительствомъ заслуживающими особаго вниманія.“

„Въ такихъ случаяхъ Обществу предоставлено будетъ преимущественное для устройства сихъ новыхъ дорогъ дозволеніе, при одинаковыхъ съ другими предлогаателями условіяхъ.“

тельствѣ; въ каждой концессіи выданной на постройку той или другой желѣзной дороги мы встрѣчаемся съ непремѣннымъ условіемъ, „чтобы никто не пользовался какими либо личными преимуществами“.

Даже въ Англіи, несмотря на то, что постройка тамъ желѣзныхъ дорогъ предоставляется частной инициативѣ, мы встрѣчаемся съ закономъ 1854 года, въ которомъ категорически выражено: никакое желѣзнодорожное общество не должно предоставлять какихъ либо значительныхъ преимуществъ въ пользу лица, или общества, или какого либо движенія (of any particular description of traffic)“.

Тоже самое ясно выражено въ „уставѣ Главнаго Общества російскихъ желѣзныхъ дорогъ“ § 12 этого устава гласить: „въ тѣхъ случаяхъ, когда общество признаетъ полезнымъ сдѣлать кому либо изъ отправителей или подрядчиковъ транспортовъ уступки въ тарифѣ, на особыхъ условіяхъ, то оно обязано предоставить таковую же уступку всѣмъ прочимъ отправителямъ и подрядчикамъ, которые примутъ тѣ самыя условія, *такъ чтобы ни въ какомъ случаѣ не могло быть личнаго исключительнаго преимущества*“.

Изъ этихъ немногихъ словъ какъ нельзя болѣе ясно, что наше законодательство въ самомъ принципѣ признавало всегда желѣзныя дороги исключительно публичными, общественными путями сообщенія.

Но въ противоположность обыкновеннымъ дорогамъ и водянымъ путямъ сообщенія, гдѣ возможность свободной конкуренціи для движенія существуетъ ipso facto, наши желѣзныя дороги совсѣмъ не признаютъ за собою общественнаго характера, т. е. „обязанности служить всѣмъ и каждому безъ различія,“ и ясный законъ ими обходится. А такъ какъ желѣзнодорожные пути имѣютъ ту особенность, что они исключаютъ всякую конкуренцію, относительно движенія по нимъ и ихъ рельсамъ, то,—при игнорированіи приведеннаго закона,—создалась у насъ сама собою желѣзнодорожная монополія, сосредоточенная въ рукахъ представителей большихъ капиталовъ, создалась внутри государственнаго строя другая власть,—власть желѣзнодорожныхъ правленій, которая съ неограниченнымъ произволомъ господствуетъ надъ всею оборотною жизнью страны, надъ ея торговлею и промышленностію.

Такому безграничному произволу со стороны желѣзнодорожныхъ Правленій мы обязаны паденіемъ нашей с.-петербургской торговли, хворымъ состояніемъ нашей русской промышленности и превращеніемъ когда-то цвѣтущей солидной русской торговли въ какую-то игру *va banque*, такъ какъ теперешняя русская торговля зависитъ не только отъ спроса и предложенія, непостоянства и колебанія нашего денежнаго курса и измѣненій таможеннаго тарифа, — этихъ общихъ факторовъ, равномѣрно вліяющихъ на всю русскую промышленно-торговую жизнь, — но еще отъ произвольныхъ измѣненій провозной платы разными группами желѣзныхъ дорогъ.

И вся эта вопіющая неправда совершается нашими желѣзными дорогами посредствомъ такъ называемыхъ *дифференціальныхъ*, или точнѣе сказать *преференціальныхъ тарифовъ*, примѣры которыхъ приведены мною выше.

Необходимо освѣтить эти преференціальные тарифы, потому, что именно въ этомъ институтѣ нашей желѣзнодорожной системы мы найдемъ самое блестящее доказательство желѣзно-дорожнаго самовластія, забвеніе нашими желѣзными дорогами ихъ законныхъ и естественныхъ обязанностей и установленіе ими разныхъ особенныхъ преимуществъ и привилегій въ пользу однихъ и во вредъ другимъ, каковыя привилегіи законъ и уставы желѣзныхъ дорогъ очевидно имѣли въ виду запретить.

Дифференціальные или преференціальные тарифы встрѣчаются у русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ двойной формѣ, въ формѣ официальныхъ тарифовъ и въ формѣ тайныхъ, такъ называемыхъ частныхъ соглашеній и сдѣлокъ.

„Официальные“ дифференціальные тарифы являются и дѣйствуютъ рядомъ съ извѣстнымъ мѣстнымъ тарифомъ, подъ разными названіями, а именно: тарифовъ „прямаго сообщенія“, „прямаго заморскаго сообщенія“, „вагоннаго тарифа“, „вагоннаго тарифа съ доставкой въ неопредѣленный срокъ“, „исключительнаго тарифа“, „спеціальнаго тарифа“, „спеціальнаго тарифа прямаго заграничнаго ввоза“, „спеціальнаго тарифа прямаго заграничнаго вывоза“ и проч. и проч.

Напримѣръ я желаю отправить изъ Ревеля въ Москву бумажную пряжу. Если мнѣ неизвѣстны разные дифференціальныя тарифы, то я плачу за провозъ моего товара по существующему обыкновенному тарифу отъ Ревеля до Тосны 17,20 и отъ Тосны до Москвы 26,40 коп., а всего 43,60 копѣйки съ пуда. Но если я знаю тарифъ „прямаго сообщенія Ревель-Москва“, то уплачиваю за все разстояніе только 36 копѣекъ съ пуда. Но затѣмъ я узнаю еще, что одинъ изъ моихъ конкурентовъ получаетъ тотъ же товаръ изъ Ревеля въ Москву за 30¹/₂ коп. съ пуда, причемъ оказалось, что этотъ товаръ провозится „прямымъ заморскимъ сообщеніемъ“ и, по очисткѣ его пошлиною, отправляется въ Москву прямо изъ портовой таможни. Я дѣлаю тоже самое, т. е. получаю означенный товаръ прямымъ заморскимъ сообщеніемъ, выгружаю его въ портовой таможнѣ, очищаю пошлиною и прошу желѣзную дорогу отправить его въ Москву по 30¹/₂ коп. съ пуда. „Нѣтъ“ говорятъ мнѣ, „этого нельзя“. — Да почему же? спрашиваю я съ удивленіемъ. „А потому, между нами будь сказано“, разъясняютъ мнѣ, „что мы *только называемъ* этотъ тарифъ — тарифомъ прямаго заморскаго сообщенія, на самомъ же дѣлѣ это есть монопольный тарифъ для такихъ-то и такихъ-то большихъ параходныхъ обществъ, съ которыми у насъ заключена особая конвенція.“ „Распорядитесь,“ рекомендуютъ мнѣ въ заключеніе, „чтобы вашъ товаръ пришелъ въ слѣдующій разъ на какомъ либо пароходѣ этихъ К⁰ и онъ пойдетъ въ Москву по 30¹/₂ копѣекъ за пудъ“.

Другой примѣръ. Представьте себѣ, что я имѣю бумагопрядильную фабрику въ Везенбергѣ, на 100 верстѣ ближе къ Москвѣ, чѣмъ отъ Ревеля, и желалъ-бы открыть сбытъ въ Москвѣ моей пряжи. Но за провозъ моей пряжи изъ Везенберга до Москвы желѣзная дорога, за 800 верстѣ, беретъ съ меня 38³/₄ коп. съ пуда, между тѣмъ какъ съ моего ревельскаго конкурента за все разстояніе, за 900 верстѣ, только 36 коп. съ пуда.—Помилуйте! говорю я желѣзнодорожному управленію, я уже заплатилъ вашей дорогѣ за провозъ ко мнѣ на фабрику сыраго матеріала—хлопка, и вы берете съ меня за 800 верстѣ дороже, чѣмъ съ моего конкурента за 900 верстѣ. Почему же такъ?— „А потому“, преоригинально отвѣчаютъ мнѣ, „что тарифъ прямаго сообщенія существуетъ только для всего протяженія дороги, отъ ея начальнаго до конечнаго пункта. Идите съ

вашей фабрикой въ Ревель, и вы будете пользоваться этимъ тарифомъ, или, еще проще, — покупайте готовую пряжу за границею: во первыхъ она тамъ дешевле, а во вторыхъ, вы выиграете еще отъ болѣе низкаго тарифа прямаго заморскаго сообщенія, которымъ мы предоставляемъ заграничнымъ фабрикантамъ значительныя преимущества передъ русскими“.

Третій примѣръ. Имѣю я ткацкую фабрику въ Твери, въ 157 верстахъ разстоянія отъ Москвы и желаю получать пряжу для фабрики изъ Ревеля; но оказывается, что я долженъ платить за провозъ пряжи по высокому мѣстному тарифу, т. е. по 17,20 коп. за пудъ отъ Ревеля до Тосны и по 22 коп. отъ Тосны до Твери, такъ какъ тарифъ „прямаго сообщенія“ въ 36 коп. съ пуда и „тарифъ прямаго заморскаго сообщенія“, въ 30 ¹/₂ коп. примѣняются лишь относительно всего пути Ревель-Москва на 900 верстъ, а не отъ Ревеля до Твери за 743 версты. Я протестую противъ этого, ссылаясь на существующее правило желѣзныхъ дорогъ, что платежъ за провозъ товара на частяхъ дороги не долженъ быть выше платежа, взимаемаго по прямому сообщенію, и счастливъ, что добиваюсь наконецъ, что съ меня берутъ 36 коп. съ пуда. Тѣмъ не менѣе я остаюсь въ прямомъ убыткѣ противъ моего московскаго конкурента, находящагося на 157 верстъ дальше, чѣмъ я, и получающаго бумажную пряжу прямымъ сообщеніемъ въ Москву, — и въ еще большемъ убыткѣ по отношенію къ тарифу прямаго заморскаго сообщенія, по которому бумажная пряжа можетъ доставляться въ Москву не за 36, но по 30 ¹/₂ коп. съ пуда.

Противъ этихъ примѣровъ, — (не существующихъ въ дѣйствительности, такъ какъ никакихъ бумагопрядиленъ въ Ревель, въ Везенбергъ и Твери я не имѣю и бумажною пряжею не торгую,) — къ которымъ я могъ бы прибавить еще множество комбинацій подобнаго же рода, желѣзныя дороги вѣроятно возразятъ: „съ точки зрѣнія результата эксплуатаціи, для насъ не составляетъ почти никакой разницы возить товаръ на 100, или 200 верстъ ближе, или дальше; тарифы прямаго сообщенія основываются на томъ простомъ расчетѣ, что издержки провоза на дальное разстояніе сравнительно дешевле издержекъ провоза на короткое разстояніе“. — Но, соглашаясь даже съ основательностію такого аргумента, — все таки нельзя допускать существованіе разницъ, въ родѣ вышеизложенныхъ.

Но посмотримъ, какъ этотъ аргументъ,—кажущійся столь основательнымъ съ точки зрѣнія издержекъ эксплуатаціи, —примѣняется къ С.-Петербургу?

Николаевская желѣзная дорога везетъ товары идущіе отъ Ревеля въ Москву, по своей линіи Тосна-Москва—550 верстъ, а идущіе изъ Петербурга въ Москву—604 версты; тѣмъ не менѣе таже Николаевская дорога возитъ напр. бумажную пряжу,—какъ выше указано,—на разстояніи (Тосна-Москва) 550 верстъ по тарифамъ прямого сообщенія по 22,3 коп., и прямого заморскаго сообщенія по 18,9 коп. за пудъ, а изъ Петербурга въ Москву, на разстояніи 604-хъ верстъ, по 30 коп. съ пуда, Если вы требуете провоза по означеннымъ уменьшеннымъ тарифамъ, вамъ говорятъ: „нѣтъ, этого нельзя; уменьшенные тарифы примѣняются только къ товарамъ, идущимъ съ другихъ дорогъ, а при пользованіи только нашею линіею имѣется и дѣйствуетъ мѣстный тарифъ“. Тогда вы спрашиваете тарифъ прямого сообщенія Путиловско-Николаевской желѣзной дороги чрезъ новый морской каналъ, но оказывается, что такой тарифъ составленъ только pro forma, единственно на основаніи того же самаго мѣстнаго тарифа. Вы удивляетесь и замѣчаете: почему же Балтійская желѣзная дорога, относительно прямого сообщенія, пользуется такими преимуществами передъ Путиловской? Вамъ преостроумно отвѣчаютъ: „Путиловская дорога не транспортная дорога, а только питательная вѣтвь; въ доходности же Николаевской дороги заинтересована казна, а при установленіи пониженнаго тарифа прямого сообщенія отъ Петербурга эта доходность будетъ страдать“ и т. д. и т. д..

Наконецъ вы думаете, что существуетъ же одинаковый и равномерный тарифъ по крайней мѣрѣ для одного и того же желѣзно-дорожнаго пути, на всемъ его протяженіи. Но вы ошибаетесь и въ этомъ. Такъ въ новѣйшей геніальной конвенціи „средне-германско-русскаго желѣзно-дорожнаго союза“, созданной нашими желѣзно-дорожниками исключительно на пользу германскаго ввоза въ Россію,—между разными тарифными аномаліями вы встрѣчаете напр. курьезъ слѣдующаго рода. Провозная плата за гарцскій свинецъ изъ Гальберштадта въ Москву, при разстояніи этихъ пунктовъ другъ отъ друга на 2028 верстъ, взимается по $\frac{1}{48}$ коп. съ пуда и версты, а силезскій свинецъ, по тому же желѣзнодорожному сообщенію, отъ

Тарновицъ до Москвы, при разстояніи 1566 верстъ, везется за $\frac{1}{54}$ коп. съ пуда и версты. Вы удивлены окончательно и спрашиваете: какъ же это могутъ существовать разные тарифы для одного и того же товара и при томъ на дорогахъ одного и тоже союза? И вамъ—вѣроятно отвѣтятъ, „что удѣльный вѣсъ гарцскаго свинца менѣе удѣльнаго вѣса силезскаго свинца на $\frac{1}{100.000}$ долю грамма“, или что нибудь въ родъ этого...

Очевидно, что во всей этой тарифной неурядицѣ, во всемъ этомъ сумбурѣ мы имѣемъ дѣло только съ однимъ принципомъ—это принципомъ „полнѣйшаго произвола“ и „покровительства отдѣльныхъ немногихъ лицъ и обществъ, во вредъ всѣхъ остальныхъ“.

Совершенно въ иномъ видѣ являются дифференціальныя тарифы относительно разныхъ группъ желѣзныхъ дорогъ. Линія Либавы Москва имѣетъ такой же тарифъ прямаго и прямаго заморскаго сообщенія, какъ линія Ревель—Москва, несмотря на разныя разстоянія, т. е. существенно разныя тарифныя единицы, что оправдывается конкуренціею этихъ линій между собою. Съ любой станціи средне-русскихъ желѣзныхъ дорогъ идетъ хлѣбъ къ балтійскимъ гаванямъ на 1000 верстъ далѣе, вмѣсто того, чтобы идти ему въ южныя гавани Россіи, которыя находятся всего на разстояніи 500 верстъ. Желѣзные товары провозятся отъ Либавы до Харькова, на разстояніи 1200 верстъ, дешевле, чѣмъ отъ Брянска до Харькова, при разстояніи только 500 верстъ. Желѣзныя дороги,—можетъ быть,—будутъ оправдывать существованіе всѣхъ этихъ различныхъ тарифовъ принципомъ „стоимости провоза имъ самимъ“. По всѣмъ вѣроятіямъ желѣзныя дороги скажутъ: что здѣсь отопляются паровозы русскимъ каменнымъ углемъ, а тамъ иностраннымъ, здѣсь каменнымъ углемъ, а тамъ дровами; здѣсь смазка колесъ производится нефтяными остатками, тамъ растительнымъ масломъ; здѣсь движеніе должно преодолѣвать большія препятствія, а тамъ нѣтъ; здѣсь идетъ множество пустыхъ обратныхъ вагоновъ, а тамъ нѣтъ... и т. д. и т. д.“—Шерсть и верблюжій волосъ идутъ изъ Москвы до Либавы 1200 верстъ по 26 и 28 коп. съ пуда, а изъ Москвы до Петербурга 600 верстъ по 30 коп. съ пуда. Изъ Москвы въ Либаву отправляются эти товары на открытыхъ платформахъ подъ бре-

зентами, что даетъ возможность примѣненія вагоннаго тарифа, а въ С.-Петербургѣ такая отправка почему то невозможна!.. Съ перваго взгляда можно пожалуй за теоріей „стоимости провоза самимъ желѣзнымъ дорогамъ“ признать нѣкоторую долю справедливости, но эта теорія въ громадномъ большинствѣ случаевъ опровергается сама собою, тѣмъ болѣе, что счета провоза пишутся обыкновенно суммарнымъ порядкомъ, а въ результатѣ получается всегда дефицитъ по эксплуатаціи, что въ свою очередь прямо указываетъ на неправильность основныхъ началъ этой теоріи.

Рядомъ съ вышеописанными дифференціальными, или преференціальными тарифами, имѣющими въ извѣстной степени публичный характеръ и доступными потому общественному и административному контролю, существуетъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ еще большее зло—это *тайныя*, или *частныя конвенціи*, совершенно уже незаконныя, во первыхъ какъ устанавливающія „индивидуальныя“ преимущества, а во вторыхъ, какъ такія, которыя уклоняются отъ всякаго общественнаго и правительственнаго контроля, такъ что о существованіи этихъ тайныхъ частныхъ сдѣлокъ мы узнаемъ только изъ косвенныхъ признаковъ, по отдѣльнымъ частнымъ случаямъ.

Такъ, тарифъ прямаго заморскаго сообщенія чрезъ Ревель, Ригу и Либаву до Москвы, для хлопчатобумажной пряжи установленъ въ $30\frac{1}{2}$ коп. съ пуда, таможенныя экспедиторскіе расходы стоятъ приблизительно $2\frac{1}{2}$ коп., а всего 33 коп., между тѣмъ нѣкій экспедиторскій домъ въ Либавѣ доставляетъ тотъ же товаръ въ Москву всего то за $30\frac{1}{2}$ коп. съ пуда, точно какъ будто бы таможенныхъ и экспедиторскихъ расходовъ для него не существуетъ вовсе. Но о сомнѣніи въ существованіи этихъ расходовъ не можетъ быть рѣчи, и эта удивительная вещь можетъ объясняться только однимъ, а именно, что означенный экспедиторскій домъ пользуется по линіи Либава—Москва уступкою изъ тарифа въ нѣсколько копѣекъ съ пуда, съ тѣмъ чтобы отправлять по этой линіи возможно большее количество грузовъ.—Другой примѣръ: для средне-германско-рускаго прямаго желѣзнодорожнаго сообщенія существуетъ такъ называемая „таможенная агентура“, т. е. экспедиторскій домъ, кото-

рый, пользуясь этимъ названіемъ, принимаетъ на себя обязанность исполненія всѣхъ таможенныхъ формальностей, а также очистку товаровъ отъ пошлинъ и доставляетъ товары импортерамъ, какъ нѣкоторые утверждаютъ, болѣе дешево, чѣмъ всѣ другіе экспедиторскіе дома могутъ доставлять ихъ на основаніи оффициально дѣйствующаго тарифа. Точно также и здѣсь существуетъ, вѣроятно, частная уступка изъ общаго тарифа; и преимущество такой уступки оправдывается можетъ быть оффициально, подъ видомъ „желѣзнодорожной таможенной агентуры“.—Третій примѣръ: какой либо торговый домъ обращается къ желѣзнодорожному правленію и говоритъ: „я вожу сейчасъ такого-то товара по вашей линіи миллионъ пудовъ, но я буду возить его пять миллионъ пудовъ, если исключительно одному мнѣ будетъ сдѣлана уступка съ тарифа по 2 коп. съ пуда“. Такое предложеніе также принимается съ охотою, несмотря на то, что для желѣзной дороги прежній фрахтъ въ одинъ миллионъ пудовъ доставлялъ все таки извѣстную выгоду, а фрахтъ пяти миллионъ пудовъ съ уступкою 2 копѣекъ съ пуда представляетъ работу совершенно задаромъ.—Любопытно, какъ проводятся эти спеціальные счета и сдѣлки въ желѣзнодорожной бухгалтеріи? По спеціальнымъ ли расчетамъ управленія дороги, со скидкою ли съ тарифа, или съ показаніемъ уменьшеннаго вѣса, съ вѣдома или безъ вѣдома желѣзнодорожныхъ управленій, или инымъ, какимъ либо образомъ. Или, можетъ быть, эти сдѣлки прописываются въ книгахъ безъ всякаго стѣсненія, какъ онѣ есть? Тѣмъ неменѣе все это остается неизвѣстнымъ для общества и правительства.—Какъ и какимъ образомъ возможно все это контролировать, даже и въ такомъ случаѣ, если къ десятку тысячъ контролеровъ, служащимъ сейчасъ на разныхъ желѣзныхъ дорогахъ, будетъ прибавлена еще цѣлая сотня тысячъ такихъ же чиновниковъ въ контрольныхъ учрежденіяхъ?

Какая же польза,—спрашивается теперь,—отъ всѣхъ этихъ тарифныхъ аномалій для русской торговли и промышленности? Общая сумма ввоза и вывоза не увеличивается и не уменьшается отъ того ни на одинъ пудъ. Всякій торговый человѣкъ въ большинствѣ случаевъ, разсуждаетъ и разсуждаетъ совершенно правильно: „для меня все равно какой тарифъ неплатить, лишь бы кто либо изъ мо-

ихъ конкурентовъ не пользовался какою либо уступкою“. Но если онъ постоянно долженъ стоять на стражѣ своихъ интересовъ, если онъ видитъ, что сегодня здѣсь, а завтра тамъ, то одинъ, то другой, получаютъ въ свою личную пользу разныя преимущества на его счетъ, то совершенно естественно онъ долженъ добиваться всякими законными и незаконными путями полученія тѣхъ же преимуществъ отъ руки ихъ раздающей.

Пользы отъ того мы не видимъ никакой и нигдѣ. Спрашивается, что выиграли ревельскіе, рижскіе и либавскіе торговцы отъ монопольныхъ тарифовъ прямаго заморскаго сообщенія?— Ничего! Напротивъ того, вслѣдствіе этихъ тарифныхъ аномалій и „индивидуальныхъ предпочитаній“, дѣятельность всѣхъ коммерческихъ людей, импортеровъ, маклеровъ, комиссіонеровъ, агентовъ, таможенныхъ экспедиторовъ, мелочныхъ торговцевъ все болѣе и болѣе сокращается, хотя названныя профессіи имѣютъ равное право на существованіе въ общемъ социальномъ союзѣ; проигрываютъ также и интересы самыхъ потребителей, такъ какъ всѣ торговыя дѣла, въ силу такихъ тарифныхъ преимуществъ, все болѣе и болѣе переходятъ въ руки самихъ желѣзныхъ дорогъ и нѣсколькихъ экспедиторовъ прямаго сообщенія.—

Такимъ образомъ, если nebudeтъ положено предѣла дифференціальнымъ и преференціальнымъ тарифамъ, если они будутъ утверждаемы и еще нѣсколько расширены, то мы очутимся весьма скоро на такой точкѣ, что наши желѣзныя дороги, — эти къ улучшенные пути сообщенія, — превратятся въ громадныя монопольныя коммерческія предпріятія, рядомъ съ которыми для дѣятельности отдѣльной коммерческой личности не останется въ заработокъ куска хлѣба насущнаго...

При такомъ положеніи вещей, русское правительство имѣетъ не только право, но даже и обязанность вмѣшаться въ эту неурядицу дифференціальныхъ тарифовъ, тѣмъ болѣе, что въ другихъ государствахъ уже десятки лѣтъ тому назадъ вырабатывается мало помалу единственно вѣрный взглядъ по сему предмету, а именно, „что только государственная власть можетъ опредѣлять и назначать желѣзнодорожныя тарифы“.—Государство—цѣльный организмъ и оно одно стоитъ на стражѣ всѣхъ общественныхъ интересовъ. Правда, бывають случаи, когда въ интересахъ самаго государства яв-

ляется необходимость предоставить какой либо мѣстности, или городу, особыя права и преимущества—и на то имѣеть государство и право и средства; но нельзя дозволить, чтобы та или другая желѣзная дорога оказывала покровительство какой либо отдѣльной мѣстности посредствомъ ввозныхъ премій, что противорѣчитъ интересамъ государства и всего народа и каковыя преміи къ концу концовъ платитъ, волей неволей, само же государство. Государство имѣеть конечно полное право заключать съ другими государствами тѣ или другіе взаимно выгодные торговые трактаты, но нельзя допустить, чтобы та или другая желѣзная дорога, подъ видомъ разныхъ спеціальныхъ, исключительныхъ и иныхъ тарифовъ, заключала сепаратные торговые договоры съ иностранными государствами, на каковыя договоры государство не имѣло бы никакого вліянія, несмотря даже на то, что они можетъ быть діаметрально противоположны его интересамъ.

Вообще торговля и ея движеніе должны идти внутри данной страны своимъ „естественнымъ и обыкновеннымъ путемъ“;—это есть основной принципъ всей экономической жизни всякаго государственнаго союза, и отклоненія отъ этого принципа возможны только въ тѣхъ случаяхъ, когда съ точки зрѣнія всеобщей пользы государство найдетъ это необходимымъ.

Почему же, спрашиваю я, было допущено отнятіе у Петербурга его „естественнаго преимущества“— кратчайшаго разстоянія отъ центрального пункта коммерческой жизни Россіи, отъ Москвы? Петербургъ и безъ того, въ силу естественныхъ мѣстныхъ условій, запирается на семь мѣсяцовъ въ году льдомъ для всякой заграничной торговли. Такъ ужъ не потому ли было допущено, чтобы и въ остальные пять мѣсяцовъ гавани Либавы и Ревеля, отстояція отъ Москвы на 1200 и 900 верстъ, оспаривали у петербургскаго порта, посредствомъ дешевыхъ тарифовъ, его торговыя сношенія съ Москвою, находящеюся отъ него на разстояніи только 600 верстъ?!.. Такое коверканіе нашими желѣзными дорогами всякихъ естественныхъ отношеній, такое противугосударственное съ ихъ стороны хозяйничаніе должны быть уничтожены...

Это указывается даже примѣрами другихъ государствъ.

Въ *Германіи* съ тарифнымъ произволомъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ совершенно покончено, вслѣдствіе взятія государствомъ главнѣйшихъ желѣзныхъ дорогъ въ свои руки.

Въ *Англіи*,—гдѣ „коммерческій принципъ“ еще имѣетъ нѣкоторое право для своего существованія, такъ какъ эксплуатація всѣхъ англійскихъ желѣзныхъ дорогъ совершается за счетъ частныхъ капиталовъ, безъ какой либо гарантіи со стороны государства,—само общество все болѣе и болѣе старается закрѣпить за судебною властью право защиты отъ всякаго желѣзнодорожнаго произвола. Послѣ изданія вышеприведеннаго закона 1854 года, англійскіе суды установили правиломъ, что всякій тарифъ, установленный въ пользу одного и во вредъ „естественныхъ выгодъ“ другаго, долженъ считаться *незаконнымъ* и что *одинаковая тарифная плата для разныхъ разстояній и разная тарифная плата для одинаковыхъ разстояній* не должны быть допускаемы.

Въ 1857 году желѣзнодорожное общество „East Counties“ было привлечено къ суду за установленіе дифференціального тарифа въ пользу іоркширскаго каменнаго угля противъ нортумберландскаго и дунгэмскаго, пользующихся болѣе дешевымъ—морскимъ сообщеніемъ. Судъ, на основаніи вышеприведеннаго закона 1854 года, нашель въ этомъ случаѣ „незаконное предпочтеніе“, оказанное одному торговцу противъ другаго, такъ какъ у послѣдняго отнята „естественная выгода его положенія“.

Въ 1873 году былъ учрежденъ особый желѣзнодорожный „трибуналъ“, съ цѣлью: во первыхъ понудить желѣзнодорожныя общества къ установленію всевозможныхъ „разумныхъ облегченій“ („reasonable facilities“), а во вторыхъ—охранять движеніе отъ причиненія ущерба и „неравнаго обхожденія“ („unequal treatment“). Слѣдующія рѣшенія этаго трибунала, установленнаго сначала на пять лѣтъ, а затѣмъ продолженнаго, будутъ небезынтересны для разбираемаго нами вопроса.

К^о разработки Динаби-мэнскихъ (Denaby Main) каменноугольныхъ копей жаловалась на Манчестерскую, Шеффилдскую и Линкольнширскую желѣзныя дороги, что послѣднія за провозъ динабійскаго угля до Гуля и Гримсби вимали такую же тарифную плату, какъ за провозъ южно-іоркширскаго каменнаго угля, находящагося отъ Гуля и Гримсби на 10—15 миль далѣе, чѣмъ Динаби. Отвѣт-

чики возражали, что здѣсь дѣло состоитъ въ примѣненіи такъ называемаго тарифа желѣзнодорожныхъ группъ. Желѣзнодорожный трибуналъ рѣшилъ: что хотя и возможно допустить одинаковыя тарифныя ставки при незначительной разницѣ въ разстояніяхъ, но этого не возможно дозволить при значительной разницѣ въ разстояніяхъ, какъ въ данномъ случаѣ, а потому, положилъ, что „быль бы справедливымъ вообще одинъ общій одинаковый помилный тарифъ, такъ чтобы близъ лежащія каменно угольныя копи платили за провозъ своего угля менѣе, чѣмъ отдаленныя“.

Festiniog'ская желѣзная дорога предоставила какому-то отправителю уменьшенный тарифъ съ тѣмъ, чтобы онъ возилъ свои грузы исключительно по линіи этой дороги. Трибуналъ призналъ такую сдѣлку „несправедливой“ („unreasonable“).

Желѣзная дорога North Eastern объявляетъ $2\frac{1}{2}\%$ уступки для провоза угля, помѣщаемаго въ ея складахъ, — и эта уступка признается „неправильнымъ предпочтеніемъ“.

Жалуются на Каледонскую желѣзную дорогу, что она установила болѣе высокій тарифъ для каннельскаго каменнаго угля, чѣмъ для другихъ углей. Хотя управленіе дороги и указывало на лучшія качества каннельскаго угля, (онъ идетъ на приготовленіе газа) и его большую стоимость, тѣмъ неменѣе трибуналъ установилъ одинаковый для всѣхъ углей тарифъ, такъ какъ транспортировка всякаго рода каменныхъ углей для желѣзныхъ дорогъ не представляетъ никакой разницы.

Жалуются на общество Мидлэндской желѣзной дороги, что оно взымаетъ за провозъ ячменя, солода, хмѣля и т. п. болѣе высокую плату въ одномъ направленіи, чѣмъ въ другомъ, и трибуналъ рѣшаетъ, что: „противузаконная неравномѣрность тарифа вовсе не уничтожается тѣмъ, что то или другое мѣсто находится на разныхъ концахъ дороги.“

Такими рѣшеніями желѣзнодорожнаго трибунала англійское общество осталось столь довольнымъ, что въ маѣ мѣсяцѣ 1883 года было внесено въ парламентъ предложеніе о превращеніи этого „временнаго“ учрежденія въ „постоянное“, съ значительнымъ расширеніемъ его полномочій. Вѣроятно потому, что въ засѣданіи парламента былъ въ то время лишь одинъ представитель желѣзныхъ дорогъ, онъ только одинъ и говорилъ противъ предложенія, осталь-

ные ораторы говорили за предложеніе, причемъ главными пунктами обвиненія противъ желѣзныхъ дорогъ выставялись „дифференціальныя тарифы.“ Предложеніе было принято.—

Въ *Швейцаріи* существуетъ законъ 1872 года, который устанавливаетъ, что никто не долженъ пользоваться какимъ либо преимуществомъ, въ какой либо формѣ, которое не допускается, въ подобныхъ же случаяхъ, и для всѣхъ другихъ.

Поэтому въ 1882 году департаментъ желѣзныхъ дорогъ потребовалъ отъ Швейцарской западной дороги, чтобы для всѣхъ станцій между Женевою и конечными тарифными пунктами: Базелемъ, Ааргау и Луцерномъ, не взимались болѣе высокія тарифныя ставки, чѣмъ тѣ, какія существуютъ между вышеуказанными конечными пунктами по спеціальнымъ тарифамъ. Но такъ какъ это распоряженіе не исполнялось, то Союзный Совѣтъ, воспользовавшись вышеприведеннымъ закономъ, потребовалъ уничтоженія вышеозначенныхъ спеціальныхъ тарифовъ. Послѣ этого, Западная желѣзная дорога и всѣ другія дороги въ этихъ тарифахъ участвующія согласились предоставить боковымъ и параллельнымъ станціямъ ближайшимъ къ Женевѣ, тѣже тарифныя ставки, какія существуютъ въ спеціальныхъ тарифахъ.

Даже въ *С. Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ*, гдѣ государственная власть не вмѣшивается ни въ какія области народнаго хозяйства и соціальной политики, та же власть энергически дѣйствуетъ относительно всякихъ неправильностей желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Въ Штатѣ Иллинойсѣ уже десять лѣтъ тому назадъ былъ изданъ законъ, подъ заглавіемъ: „an act to prevent extortion and unjust discrimination etc.“ (законъ о предупрежденіи вымогательства и несправедливыхъ различеній), который говоритъ: если какое либо желѣзнодорожное общество установитъ тарифъ, несоотвѣтствующій справедливости и разумности (fair and reasonable), то оно виновно въ *вымогательствѣ*. Затѣмъ законъ перечисляетъ подробно всѣ случаи „несправедливыхъ предпочтеній“, а въ томъ числѣ и *дифференціальныя тарифы*, за коковыя дѣйствія назначаются денежные штрафы до 25000 долларовъ (50.000 руб.), возвышающіеся при рецидивахъ.

Такъ вотъ какъ поступаютъ съ желѣзнодорожными тарифами даже въ государствахъ, девизомъ которыхъ служитъ: „free trade in a free country.“

Въ Англіи,—если только мы не ошибаемся,—изъ практики означеннаго желѣзнодорожнаго трибунала, съ накопленіемъ матеріала, выработается вѣроятно мало по малу, какъ и въ Германіи, идея взятія всѣхъ желѣзныхъ дорогъ въ руки государства, подобно тому, какъ это уже и сдѣлано съ почтами и телеграфомъ.

Въ Швейцаріи мысль о пріобрѣтеніи желѣзныхъ дорогъ въ пользу государства имѣетъ уже на своей сторонѣ многихъ приверженцевъ, что и показали между прочимъ прошлогодні переговоры объ обратной покупкѣ центральной желѣзной дороги союзомъ.

У насъ, въ *Россіи*, право правительства „контролировать желѣзнодорожные тарифы и опредѣлять ихъ“ основывается не только на идеи государственнаго значенія желѣзныхъ дорогъ, но также на правительственныхъ субсидіяхъ и гарантіяхъ, а равно на громадныхъ суммахъ вложенныхъ государствомъ при инвестированіи желѣзнодорожнаго облигаціоннаго капитала.

Но когда именно и въ *Россіи* рѣшится государственная власть взять всѣ русскія желѣзныя дороги въ свое непосредственное управленіе —опредѣлить въ настоящее время невозможно, и во всякомъ случаѣ пріобрѣтеніе Государствомъ всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ будетъ весьма нелегкимъ въ ближайшемъ будущемъ, такъ какъ огосударствленіе желѣзныхъ дорогъ должно собственно начаться съ доходныхъ дорогъ, т. е. самостоятельныхъ, а эти дороги и будутъ тому противодѣйствовать всѣми возможными средствами. *А такъ какъ нужно же, и притомъ совершенно неотложно, освободить торгово-промышленную и оборотную жизнь страны отъ произвола и самовластия желѣзнодорожныхъ обществъ и ихъ дифференціальныхъ тарифовъ, то было бы желательно, чтобы государство создало, по крайней мѣрѣ, въ возможно скоромъ времени учрежденіе съ безапелляціонно-судебною властію, которому обязательно бы подчинились всѣ желѣзнодорожныя Общества, Правленія и Управленія, всѣ вообще и въ совокупности, и каждое въ отдѣльности.*

V.

Эксплоатація С.-Петербургскаго морскаго канала.

Согласно послѣднему утвержденному проекту, С.-Петербургскій морской каналъ совершенно оконченъ. Бассейнъ «Морская пристань» уже дѣйствуетъ, „Гутуевскій бассейнъ“ также открытъ для движенія.

Всѣ эти сооруженія, стоившія около 20 милліоновъ рублей(*), должны, съ одной стороны, споспѣшествовать нуждамъ и пользѣ с.-петербургской торговли, съ другой же, приносить казнѣ хотя какой нибудь доходъ на затраченный ею капиталъ.

Вопросъ объ эксплуатаціи этихъ сооруженій еще весною этого года обсуждался въ особо составленной комисіи, состоявшей изъ представителей всѣхъ вѣдомствъ, представителей желѣзныхъ дорогъ, биржеваго комитета, города и т. д.

Но всѣ разсужденія комисіи объ эксплуатаціи морскаго канала въ сущности касались только одной стороны, а именно: какіе „прямые“ налоги можетъ брать казна съ пароходовъ и кораблей, которые каналомъ пожелаютъ пользоваться?

Поставленный для обсужденія въ такой формѣ вопросъ вызвалъ всестороннюю оппозицію. Представители с.-петербургскаго купечества и города утверждали принципиально, что С.-Петербургскій морской каналъ построенъ на средства государства для удовлетворенія нуждъ и для пользы с.-петербургской торговли и что всякій налогъ установленный за пользованіе имъ поставитъ Петербургъ еще въ худшее положеніе противъ другихъ портовъ.

Съ своей стороны, будучи хорошо знакомъ съ этимъ новымъ торговымъ путемъ, — при постановкѣ вопроса въ такой формѣ, — я

(*). Включая и стоимость Путиловской желѣзной дороги.

долженъ согласиться съ этимъ мнѣніемъ. Но, неотклоняясь отъ означеннаго принципа, слѣдуетъ признать, что государство, истративши на это сооруженіе столько милліоновъ, имѣетъ же право на извлеченіе изъ нихъ какого либо дохода, и я вижу, что,—при раціональной эксплуатаціи этихъ сооружений,—извлеченіе такого дохода для казны сполна возможно, нисколько не вредя при этомъ выгодамъ, которыя они должны принести с.-петербургской торговлѣ. Я указывалъ на разныя заграничныя портовые и доковыя К⁰, и специально въ этой брошюрѣ на „гамбургскія набережныя сооруженія“, которыя при отсутствіи какого либо принужденія относительно пользованія ими и при настоящемъ положеніи, когда ими пользуется лишь только извѣстная часть приходящихъ въ этотъ портъ кораблей и пароходовъ, уже даютъ около 6⁰/₀ дохода на затраченный на нихъ капиталъ.

Очень можетъ быть, что придется довольствоваться съ нашихъ сооруженийъ меньшимъ ⁰/₀ дохода, чѣмъ даютъ его гамбургскія сооружения,—особенно если справедливо весьма распространенное мнѣніе, что эти наши постройки стоили довольно дорого,—тѣмъ не менѣе самый принципъ и возможность его осуществленія остаются вѣрными. Такой взглядъ былъ у меня прежде, такой же взглядъ остается у меня и сейчасъ.

Но послѣ обсужденія вопроса объ эксплуатаціи С.-Петербургскаго канала въ помянутой комиссіи,—несмотря на всю важность дѣла и то обстоятельство, что каналъ былъ уже готовъ и 15 августа сего года долженъ былъ открыться для судоходства,—вопросъ этотъ вдругъ былъ отодвинутъ совсѣмъ на задній планъ. вмѣсто всего этого слышится теперь, что построенныхъ сооруженийъ, стоившихъ 20 милліоновъ рублей, далеко будто бы недостаточно, что мы должны еще выстроить многіе другіе бассейны и каналы, словомъ, что мы находимся, такъ сказать, только у начала конца.

Такимъ образомъ вопросъ о раціональной эксплуатаціи морскаго канала сталъ, какъ кажется, неразрѣшимою задачею, что конечно благопріятствуетъ успѣху новыхъ проектовъ, интересы которыхъ состоятъ только въ томъ, чтобы строить и строить, строить безъ конца, отнюдь не обращая никакого вниманія на то, какую пользу могутъ принести эти новыя сооружения торговлѣ, судоходству и казнѣ.

Я лично не вижу рѣшительно никакой необходимости въ какихъ либо новыхъ сооруженіяхъ, а равно и никакой пользы отъ нихъ, но я ничего не имѣю противъ ихъ постройки, если у казны есть для этой бесполезной роскоши лишнія деньги. Въ моей прошлогодней брошюрѣ приведены уже весьма подробныя данныя, относительно размѣровъ оконченныхъ сооруженій. Ссылаюсь здѣсь на эти данныя и на предъидущую главу настоящей книги.

Для меня самое главное—это критическое положеніе нашей с.-петербургской торговли, требующее непремѣннаго и неотложнаго излеченія. И оно кажется мнѣ излечимымъ, если мы воспользуемся С.-Петербургскимъ морскимъ каналомъ въ томъ видѣ, какимъ онъ уже построенъ, при условіи рациональной его эксплуатаціи.

Чтобы имѣть твердую почву для сужденій по этому вопросу и возбудить къ нему вниманіе публики, я уже указалъ въ предъидущихъ главахъ на громадное значеніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ, относительно торговли и промышленности вообще.

Точно также и въ данномъ случаѣ: успѣхъ эксплуатаціи С.-Петербургскаго канала въ интересахъ казны и купечества, а равно и самая полезность канала непосредственно для петербургской торговли—все это находится въ наитѣснѣйшей зависимости отъ существующей тарифной системы нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

Хотя мы и владѣемъ прекраснѣйшею гаванью и кратчайшимъ противъ другихъ сѣверныхъ портовъ желѣзнодорожнымъ путемъ къ промышленно-торговому центру Россіи, но все это не будетъ имѣть для насъ никакого значенія, если желѣзнодорожными тарифами будутъ предоставляться другимъ торговымъ путямъ и портамъ существенныя выгоды и преимущества, въ родѣ вышеописанныхъ.

Но объ этой зависимости нашей торговли и положенія нашего порта у многихъ изъ насъ не имѣется, какъ мнѣ кажется, правильнаго и надлежащаго понятія.

Даже нашъ С.-Петербургскій биржевой комитетъ,—не въ обиду будь ему сказано,—не имѣетъ, какъ видно, о настоящемъ предметѣ никакого правильнаго понятія, что онъ и доказалъ своимъ объясненіемъ, представленнымъ имъ въ тарифную комиссію по вопросу о тарифѣ Николаевской желѣзной дороги. Въ этомъ объясненіи

биржевой комитетъ о дифференціальныхъ тарифахъ не упомянулъ ни единымъ словомъ и только слегка коснулся вагоннаго тарифа, между тѣмъ какъ разрушаютъ всю торговлю С.-Петербурга именно непомѣрно низкіе дифференціальные тарифы такъ называемаго прямаго сообщенія чрезъ другіе порты и торговые пути, но уже никакъ не высокій мѣстный тарифъ Николаевской желѣзной дороги.

С.-Петербургскій биржевой комитетъ остановился только на тарифѣ 1867 года и постановилъ слѣдующее:

1) „прекратить (какъ неимѣющее прямаго отношенія къ дѣлу, а между тѣмъ задерживающее его) разсмотрѣніе проекта тарифа, представленнаго главнымъ обществомъ желѣзныхъ дорогъ;“

2) представить на благоусмотрѣніе Министра Путей Сообщенія о необходимости немедленнаго утвержденія и введенія въ дѣйствіе проекта тарифа, составленнаго въ 1867 году особымъ комитетомъ изъ чиновъ Министерства Путей Сообщенія, при участіи представителей торговли и промышленности, и предназначеннаго, по § 14 условій передачи Николаевской желѣзной дороги Главному Обществу, къ введенію въ дѣйствіе чрезъ два года по передачу этой дороги, т. е. еще въ 1870 году.“

Будь это ходатайство уважено, вышли бы для насъ согласно просьбѣ самого Биржеваго комитета, слѣдующіе результаты.

Напримѣръ: за провозъ *фруктовъ* отъ С.-Петербурга до Москвы мы платили бы 41,07 и 30,81 коп. съ пуда (издержекъ по доставкѣ товара до товарной станціи Николаевской желѣзной дороги я не считаю), между тѣмъ какъ тотъ же товаръ, по тарифу прямаго заморскаго сообщенія, возится въ Москву чрезъ Ревель, Ригу и Либаву, за 30¹/₂ коп. съ пуда.

Кофе, возился бы отъ Петербурга 30,81, отъ Ревеля и Либавы возится за 30,50 к. за пудъ.

Табакъ—отъ Петербурга по 51,35, а отъ Ревеля и Либавы по 38 коп.

Чай—отъ Петербурга 51,35, отъ Ревеля и Либавы по 25 коп.

Хлопокъ—отъ Петербурга по 30,81, отъ Ревеля и Либавы за 19 коп.

Хлопчатобумажная пряжа отъ Петербурга 41,07, отъ Ревеля и Либавы 30¹/₂ коп.

Мидь—отъ Петербурга 30,81, отъ Ревеля и Либавы 25 коп.

Олово—отъ Петербурга 30,⁸¹, отъ Ревеля и Либавы 30,⁵⁰ коп.

Краски—отъ Петербурга 30,⁸¹, отъ Ревеля и Либавы 30,⁵⁰ коп.

Оливковое масло—отъ Петербурга 30,⁸¹, отъ Ревеля и Либавы 21 коп.

Кожн—отъ Петербурга 30,⁸¹, отъ Ревеля и Либавы 30,⁵⁰ коп.

Свинецъ—отъ Петербурга по 15,⁴¹ коп. за пудъ, когда и этотъ тарифъ столь высокъ, что онъ не можетъ конкурировать съ тарифомъ сухопутнаго среднегерманскаго русскаго прямаго сообщенія.

Эти немногіе примѣры достаточно, какъ кажется, вѣски сами по себѣ и не нуждаются въ какихъ либо комментаріяхъ.

Но, можетъ быть, С.-Петербургскій Биржевой комитетъ, составляя вышеприведенную резолюцію, имѣлъ въ виду низкій „хлѣбный“ тарифъ 1867 года? Но хлѣбный тарифъ Николаевской желѣзной дороги имѣетъ для насъ лишь исключительное значеніе, по сношенію съ Рыбинскимъ. Большая часть хлѣба, который возможно везти въ Петербургъ по желѣзнымъ дорогамъ изъ замосковскихъ губерній, имѣетъ свои естественные пути къ другимъ портамъ. Уже и теперъ существуетъ на Николаевской желѣзной дорогѣ спеціальнй хлѣбный тарифъ, весьма близко подходящій къ тарифу 1867 года, между тѣмъ по этому тарифу возится къ намъ хлѣба весьма малое количество. Да и какая польза была бы Петербургу отъ этого подвоза, когда вотъ уже годы мы не можемъ продавать хлѣбныхъ партій, приходящихъ въ Петербургъ по каналамъ Волги; какая польза была бы отъ этаго пониженія тарифа для теперешней хлѣбной торговли, когда противъ него сдѣлали бы сейчасъ соотвѣтственное пониженіе въ своихъ тарифахъ другія желѣзныя дороги?—И такъ мѣстный хлѣбный тарифъ Николаевской желѣзной дороги имѣетъ для Петербурга лишь второстепенное значеніе; напротивъ того, главный интересъ мы имѣемъ въ тарифѣ—Рыбинскъ-Петербургъ и въ зимнемъ тарифѣ Рыбинскъ-Ревель.

Для всѣхъ же другихъ предметовъ С.-Петербургскаго ввоза и вывоза тарифъ 1867 года одинаково неблагопріятенъ, какъ и для тѣхъ предметовъ ввоза, примѣры которыхъ приведены выше и къ которымъ можно прибавить между прочимъ *ленъ* и *пеньку*. Эти товары везутся сейчасъ въ Петербургъ по 11 коп. за пудъ, между тѣмъ, если бы былъ возстановленъ тарифъ 1867 года, они возились бы къ намъ по 20, 55 коп. за пудъ.

Такимъ образомъ, если помянутая резолюція С.-Петербургскаго биржеваго комитета была выраженіемъ мнѣнія С.-Петербургскаго купечества, то это доказываетъ только, какъ мало вообще знакомо послѣднее съ тарифною системою нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Отсюда, при такомъ непониманіи нашимъ купечествомъ тѣснѣйшей зависимости с.-петербургской торговли отъ нашихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, становится совершенно понятнымъ, что многимъ изъ насъ эксплуатація С.-Петербургскаго Морскаго канала представляется неразрѣшимой задачею, а между тѣмъ рѣшеніе этой задачи такъ просто!

Уже въ прошлогодней моей брошюрѣ я указывалъ основанія для эксплуатаціи С.-Петербургскаго морскаго канала,—этого ключа кратчайшаго сухопутнаго пути для особенно важнаго торгово-промышленнаго района, и долженъ повторить здѣсь вопросъ поставленный мною прежде, а именно: *кто долженъ владѣть этимъ важнымъ ключемъ* кратчайшаго пути къ коммерческому и національно-экономическому центральному пункту Россіи, съ которымъ связана не только судьба Петербурга, но и судьба большей части торговли Россіи, а также желѣзнодорожные, финансовыя, таможенныя и экономическія интересы? Всякій внимательный читатель долженъ дать одинъ отвѣтъ:

— *Государство*;—оно одно есть истинный представитель всѣхъ общественныхъ интересовъ; *одно государство имѣетъ на то право, обязанность и надлежащую власть.*

Но, вслѣдствіе практиковавшихся до селѣ порядковъ, многіе были убѣждены, что эксплуатаціей этого торговаго пути завладѣетъ, чего добраго, Главное Общество російскихъ желѣзныхъ дорогъ, т. е. Николаевская желѣзная дорога. Очень можетъ быть, что и само правленіе Главнаго Общества р. ж. д. имѣло такой же взглядъ на это дѣло и только ждало полнаго окончанія постройки этого новаго торговаго пути, что-бы прямое сообщеніе черезъ Портъ взять въ свои руки.

Но это будетъ противно, главнымъ образомъ, слѣдующимъ интересамъ:

1. Водяной путь, какъ этотъ, не можетъ и не долженъ находиться въ рукахъ какой либо частной желѣзнодорожной К^о, такъ какъ всякая желѣзная дорога есть естественный конкурентъ водяныхъ путей сообщенія. Главное же Общество, въ интересахъ своего длиннаго желѣзнодорожнаго пути и конвенцій въ другими желѣзными дорогами, рано или поздно, можетъ вредно вліять на движеніе чрезъ С.-Петербургскій морской каналъ.

2. Если сама Николаевская дорога вздумаетъ содѣйствовать С.-Петербургскому морскому каналу посредствомъ покровительственныхъ тарифовъ такъ называемаго прямаго заморскаго сообщенія, то с.-петербургское купечество понесетъ отъ того только новыя убытки. С.-Петербургская торговля, вмѣсто того, чтобы получать извѣстныя выгоды отъ своего расширенія, вслѣдствіе установленія этого новаго прямаго сообщенія, только снова потеряетъ еще извѣстную часть свою и выиграютъ отъ того лишь одна Николаевская дорога и ея агенты.

3. Казна—безъ точнаго условія съ Главнымъ Обществомъ о вознагражденіи за уступленныя ему сооруженія—не будетъ получать никакого дохода на затраченные ею милліоны. Но, даже и при выдачѣ казнѣ такого обязательства Главнымъ Обществомъ, нужно имѣть въ виду, что оно будетъ пожалуй исполнено точно также, какъ исполнило тоже Общество передъ казною такое же обязательство, относительно переданной ему Николаевской желѣзной дороги.

Тѣмъ неменѣе весьма возможно предполагать, что Главное Общество будетъ предлагать всякія обѣщанія и гарантіи, чтобы захватить для себя этотъ весьма важный путь сообщенія. Но при оцѣнкѣ этихъ обѣщаній и гарантій нужно, какъ я уже сказалъ, имѣть только въ виду, какъ и какимъ образомъ, въ теченіе почти 20 лѣтъ, эксплуатируется Главнымъ Обществомъ Николаевская желѣзная дорога.

4. При такой передачѣ, Государство отказалось бы отъ власти надъ этимъ важнымъ торговымъ путемъ, находящимся въ тѣснѣйшей связи со всѣми другими главнѣйшими путями сообщенія Имперіи и имѣющаго немаловажное значеніе для интересовъ таможенныхъ, финансовыхъ и экономическихъ.

Очень быть можетъ также, что на эксплуатацію Морскаго канала предъявить также свои притязанія Путиловская желѣзная дорога; но объ этомъ, какъ кажется, совсѣмъ ненужно и говорить.

По всѣмъ симъ основаніямъ, С.-Петербургскій морской каналъ, со всѣми другими принадлежащими къ нему портовыми сооруже- ніями, долженъ находиться ни въ чьихъ другихъ рукахъ, какъ только въ рукахъ Правительства, въ вѣдѣніи особаго государственнаго учрежденія— „Управленія с.-петербургскимъ каналомъ и портомъ“.

Для этого учрежденія явились бы двѣ различныя системы эксплуатаціи, смотря потому, какъ въ ближайшемъ будущемъ будетъ разрѣшенъ принципъ русскаго желѣзнодорожнаго тарифа.

I. Если для русскихъ желѣзныхъ дорогъ будетъ выработано основное правило, что всѣ онѣ, или по крайней мѣрѣ каждая группа въ отдѣльности, должны имѣть одинъ обязательный общій тарифъ, опредѣленный одною общею единицею пудоверсты, причемъ всѣ дифференціальныя и преференціальныя тарифы будутъ признаны незаконными, тогда С.-Петербургъ пользовался бы всѣми выгодами своего естественнаго топографическаго положенія, кратчайшаго разстоянія отъ Москвы, и, — пользуясь потому болѣе дешевыми тарифами ставками, — с.-петербургская отпускная и ввозная торговля была бы въ состояніи вынести всѣ прямые налоги, необходимые на покрытіе расходовъ для поддержанія и улучшенія С.-Петербургскаго порта. При этихъ условіяхъ управленіе каналомъ и портомъ было бы весьма просто.

II. Если же система дифференціальныхъ тарифовъ не будетъ уничтожена немедленно, — что при запутанности нашихъ желѣзнодорожныхъ отношеній и весьма вѣроятно, — и существованіе ея будетъ оставлено еще на неопредѣленное время, — конечно при непремѣнномъ условіи, чтобы всѣ эти дифференціальныя тарифы и спеціальныя конвенціи получили сполна общественный характеръ, т. е., чтобы они были доступны всѣмъ и каждому и подлежали бы общественному и государственному контролю, при подчиненіи всѣхъ желѣзныхъ дорогъ новому высшему Государственному учрежденію, задача новаго Управленія будетъ нѣсколько сложнѣе.

Въ этомъ случаѣ, новое „Управленіе С.-Петербургскимъ Морскимъ каналомъ и портовыми сооруже- ніями“ будетъ имѣть въ сво-

ихъ рукахъ двѣ весьма важныя функціи: функцію технического управленія сооружеиіями, при назначеніи извѣстныхъ сборовъ въ ихъ пользу, и функцію посредничества въ транзитномъ движеніи и сообщеніи.

Относительно послѣдней функціи должны соблюдаться тогда главнымъ образомъ слѣдующія основныя правила:

1. Транзитное движеніе чрезъ нашъ портъ вовсе не лежитъ въ интересахъ с.-петербургской торговли, на томъ простомъ основаніи, что транзитное слѣдованіе товаровъ прямымъ сообщеніемъ до Москвы, по значительно пониженному тарифу, въ сравненіи съ мѣстнымъ тарифомъ Николаевской дороги, сдѣлаетъ невозможнымъ веденіе въ Петербургъ какихъ либо торговыхъ дѣлъ, кромѣ мѣстныхъ. Новый путь чрезъ с.-петербургскій каналъ, при установленіи болѣе выгоднаго тарифа прямого сообщенія противъ мѣстнаго тарифа, создастъ только новую конкуренцію для с.-петербургскаго купечества, а этого не должно быть.

2. Тарифъ отъ Ревеля, Риги и Либавы, до Москвы и обратно, для 900 и 1200 верстъ, ни въ какихъ случаяхъ и ни въ какой формѣ, не долженъ быть ниже, чѣмъ отъ Петербурга до Москвы, для 600 верстъ; напротивъ того, мѣстный тарифъ, отъ С.-Петербургской станціи Николаевской желѣзной дороги до Москвы и обратно, долженъ быть дешевле на такую разницу, которая бы возмѣщала расходы по доставкѣ товаровъ на эту станцію отъ старой таможни, — и даже его ставки должны быть возможно низжайшими противъ самыхъ низкихъ ставокъ тарифовъ желѣзнодорожныхъ линій Ревель, Рига, Либава—Москва, такъ какъ семимѣсячное замерзаніе с.-петербургскаго порта, болѣе высокія страховыя преміи и т. п., парализуютъ естественныя выгоды его наикратчайшаго разстоянія отъ промышленно-торговаго центра Россіи.

3. Примыкающія къ с.-петербургскому морскому каналу желѣзныя дороги должны быть лишь возителями прибывающихъ по нему грузовъ, безъ всякаго вліянія на этотъ новый путь сообщенія.

4. Въ дѣлѣ транзитнаго сообщенія „Управленіе С.-Петербургскимъ морскимъ каналомъ и портомъ“ должно состоять къ Николаевской желѣзной дорогѣ въ отношеніяхъ простаго контрагента, пользующагося бодьшими, или покрайней мѣрѣ одинаковыми льготами со всѣми другими. „Управленіе С.-Петербургскимъ морскимъ кана-

ломъ и портомъ“ должно взимать съ товаровъ, идущихъ прямымъ сообщеніемъ отъ Гутуевскаго порта до Москвы или обратно *a*) платежъ для Николаевской желѣзной дороги по низшимъ тарифнымъ ставкамъ съ пуда и версты, какія существуютъ у этой дороги для товаровъ, слѣдующихъ по ней съ Балтійской, Варшавской и друг. желѣзныхъ дорогъ; *b*) извѣстный платежъ на долю Гутуевской желѣзной дороги и Путиловской и *c*) платежъ за пользованіе каналомъ, пристанью, набережною, за нагрузку и разгрузку, за пользованіе товарными складами и т. п., такъ чтобы сумма этихъ платежей $a + b + c$ была бы приблизительно равной тарифу обыкновеннаго мѣстнаго сообщенія, какой существуетъ на Николаевской желѣзной дорогѣ отъ С.-Петербурга до Москвы.

Чтобы быть болѣе понятнымъ, объясню это слѣдующимъ примѣромъ, а именно провозомъ „бумажной пряжи“, о чемъ я уже говорилъ въ IV главѣ настоящей брошюры. Теперешній мѣстный тарифъ для пряжи существуетъ у Николаевской желѣзной дороги въ 30 коп. съ пуда, за разстояніе 600 верстъ отъ Петербурга до Москвы; но та же дорога, по тарифу прямаго заморскаго сообщенія чрезъ Ревель, взимаетъ за провозъ того же товара отъ Тосны до Москвы, за 550 верстъ, 18,9 коп., т. е. около $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда и версты. Такимъ образомъ, при прямомъ сообщеніи до Москвы, чрезъ Гутуевскій бассейнъ, „Управленіе С.-Петербургскимъ морскимъ каналомъ и портомъ“ опредѣляетъ часть *a*, для Николаевской желѣзной дороги, въ 20 коп., т. е. $\frac{1}{30}$ съ пуда и версты (за 600 верстъ), часть *b*, для Гутуевской и Путиловской дороги въ 1, или 2 коп. и часть *c* собственно въ пользу морскаго канала и портовыхъ сооружений отъ 8 до 9 копѣекъ.

Послѣдняя часть *c*, смотря по принадлежности товару къ высшему или низшему классу, при такомъ разчетѣ, будетъ конечно, пропорціонально двумъ первымъ частямъ, весьма велика; но въ этомъ именно и будетъ заключаться громадное значеніе и вліяніе „Управленія С.-Петербургскимъ каналомъ и портомъ“, такъ какъ тогда опредѣленіе весьма эластичныхъ тарифныхъ ставокъ останется въ его рукахъ и это, предлагаемое мною, учрежденіе само собою сдѣлается регуляторомъ всѣхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ вообще, какъ я уже говорилъ о томъ въ моей прошлогодней брошюрѣ, въ главѣ IV. („Народно-экономическіе и финансовыя интересы“). Я го-

вориль тогда: „Учрежденіе, въ рукахъ котораго будетъ находиться ключъ кратчайшаго 600—верстнаго разстоянія, во всякое время будетъ имѣть возможность оказывать свое вліяніе на все движеніе торговли московскаго района и диктовать тарифы всѣмъ желѣзнодорожнымъ линіямъ съ нимъ соприкасающимся, на основаніи принципа „мирнаго раздѣла товаро-движенія“. Ни одна изъ желѣзнодорожныхъ группъ не въ состояніи будетъ заключить тогда какой либо конвенціи, которая была бы несогласна съ видами означеннаго учрежденія. Если какая либо изъ желѣзнодорожныхъ группъ вздумала бы понизить существующій тарифъ, единственно по своему усмотрѣнію, или само означенное учрежденіе нашло бы почему либо данный тарифъ конкурирующей группы вреднымъ, то оно, это учрежденіе, всегда будетъ имѣть естественную возможность: или установить для тѣхъ же самыхъ товаровъ непомерно нисшій тарифъ противъ конкурирующаго тарифа, или установить для извѣстныхъ товаровъ, репрессальный тарифъ, чтобы направить ихъ исключительно чрезъ С.-Петербургскій морской каналъ, — и дѣло снова пойдетъ по тому именно пути и направленію, какъ того требуютъ экономическіе и финансовыя интересы государства.

Съ этою частью въ рукахъ „Управленіе С.-Петербургскимъ каналомъ и портомъ“ будетъ имѣть средства снова поднять совершенно было упавшую за послѣднія десять лѣтъ с.-петербургскую торговлю и снова расширить ея до предѣловъ, насколько лишь можетъ простираться свои требованія с.-петербургское купечество, при соображеніи общихъ интересовъ всего государства. Снова говорю, что только одно государство стоитъ на точкѣ зрѣнія всеобщихъ интересовъ, и снова повторяю, что весьма возможны случаи, когда государственная власть можетъ предоставить тѣ или другія преимущества одному торговому пути предъ другимъ, или всѣми другими; но это можетъ сдѣлать только государство, съ точки зрѣнія общей государственной пользы. Всеобщее недовольство существующими на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ тарифными порядками направляется собственно противъ принципа, что вся наша промышленно-торговая жизнь поставлена въ зависимость отъ частныхъ сдѣлокъ однихъ желѣзныхъ дорогъ, на каковыя сдѣлки государство съ точки зрѣнія общаго блага, остается безъ вліянія, и при которыхъ каждый остается

совершенно беззащитнымъ отъ произвольнаго предпочитанія желѣзными дорогами его личныхъ интересовъ— сегодня въ пользу одного, а завтра въ пользу другаго.

Мнѣ возразятъ, пожалуй, что Николаевская желѣзная дорога можетъ отказаться отъ „прямаго“ и „прямаго заморскаго сообщенія“ съ Ревелью и такимъ образомъ недопустить, чтобы „Управленіе С.-Петербургскимъ каналомъ и портомъ“ получало въ свою пользу разницу *c*. Но тогда можно примѣнить тарифъ прямаго сообщенія Николаевской желѣзной дороги чрезъ Вержболово, и такимъ образомъ все же добиться того же самаго результата. Но мнѣ пожалуй скажутъ еще, что Главное Общество можетъ отказываться и отъ этой послѣдней тарифной комбинаціи. Нѣтъ; это невозможно, и Главное Общество никогда этого не сдѣлаетъ, ибо это будетъ равносильно съ его стороны отказу отъ всякаго товарнаго движенія.

Напротивъ того, скорѣе надо предполагать, что Николаевская желѣзная дорога найдетъ для себя болѣе выгоднымъ сдѣлать въ своемъ мѣстномъ тарифѣ нѣсколько большія облегченія, сравнительно съ другими пунктами, съ которыми она сообщается. Но тогда мы придемъ въ то самое положеніе, о которомъ я говорилъ въ п. I., (стр. 59) т. е. что Петербургъ, вслѣдствіе такого, нѣсколько пониженнаго въ его пользу тарифа, снова получитъ обладаніе всѣми выгодами его естественнаго положенія, и что тогда с.-петербургское купечество, безъ всякихъ возраженій, приметъ на себя уплату налоговъ, необходимыхъ для пользы С.-Петербургскаго канала.

Такимъ образомъ „Государственное Управленіе С.-Петербургскимъ морскимъ каналомъ и портомъ“ имѣло бы высокое значеніе— для пользы придавленной с.-петербургской торговли,— для пользы и интересовъ государственнаго казначейства,— и было бы регуляторомъ всего товаро-движенія, пока государство не взяло еще Николаевскую желѣзную дорогу обратно въ свое завѣдываніе.

И такъ кажущаяся неразрѣшимой задача раціональной эксплуатаціи новаго торговаго пути представляется весьма простой: для этого стоитъ лишь указанные принципы разработать и провести во деталяхъ.

