

440

СТАТИСТИЧЕСКИЙ
КАБИНЕТЪ
В. Ж. К.

Изданіе Казанскаго Губернскаго Земства.

№ 3.

СБЫТЬ РЖИ И РЖАНОЙ МУКИ
ДЛЯ ЭКСПОРТА И НА ВНУТРЕННИЕ
РЫНКИ РОССИИ.

Записка князя А. А. Кропоткина, члена комисіи Казанскаго Губернскаго Земства по пересмотру торговаго договора съ Германіей.

БИБЛИОТЕКА
СТАТИСТИЧЕСКОГО КАБИНЕТА
ЛЕН. ГОС. УНИВЕРСИТЕТА

Казань.
Типографія Губернскаго Правленія.
1914.

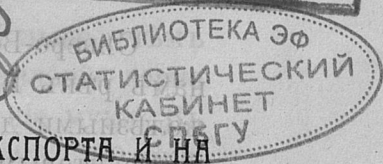
Т 13
38.

1001658055

КС 188
К 83

13

38



СБЫТЬ РЖИ И РЖАНОЙ МУКИ ДЛЯ ЭКСПОРТА И НА
ВНУТРЕННИЕ РЫНКИ РОССИИ.

Записка князя Н. А. Кропоткина, члена
комиссии Казанскаго Губернскаго Зем-
ства по пересмотру торговаго договора
съ Германіей.

За пятилѣтіе 1903—1907 г.г. было вывезено на
всемірный хлѣбный рынокъ (въ тысячахъ метриче-
скихъ тоннъ):

изъ Россіи	8.300
„ Аргентины	2.410
„ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ	2.000
„ Румыніи	1.860
„ Остъ-Индіи	1.240
„ Канады	670
„ Австраліи	650
„ Болгаріи	520

Казалось бы, что такое положеніе нашего отече-
ства на иностранныхъ рынкахъ даетъ ему право
стать хозяиномъ положенія и держать хлѣбную тор-
говлю въ своихъ рукахъ. Въ особенности рѣзко вы-
двигается преобладаніе русской ржи на всемірномъ
рынкѣ. Россія экспортируетъ 1.020.000 т., Сѣверо-
Американскіе Соединенные Штаты экспортируютъ
всего 40.000, Румынія—120.000 и Болгарія—50.000 т.,
остальныя страны ржи не вывозятъ.

Для опредѣленія участія Волжско-Камскаго края,
а въ частности Казанской губерніи, въ общемъ дви-
женіи ржи и ржаной муки, необходимо прослѣдить
все отправленіе ржи и муки въ Имперіи.



Научная библиотека СПбГУ



1001658055

13/12/13/09-14
13/12/13/09-14

440 т.г.

12/1-460

4202

Сѣверо-Восточная Россія расположена по бассейнамъ рѣкъ Камы и Волги и почти не обслуживается желѣзными дорогами, а хлѣбъ перевозится гужемъ по грунтовымъ дорогамъ къ пристанямъ рѣкъ, гдѣ собирается въ партіи и отправляется осенью, до закрытія навигаціи, на Сѣверъ Россіи и въ балтійскіе порты. Главная скупка хлѣба идетъ зимою для отправки весеннимъ рейсомъ, по открытіи навигаціи, на тотъ же Сѣверъ Россіи.

Въ среднемъ за 25 лѣтъ, считая съ 1886 по 1910 г., отправлялось ежегодно по Волгѣ и Камѣ ржи 24.314.480 пуд. и ржаной муки 22.555.160 пуд. (табл. 1), но главное скопленіе хлѣба надо отнести къ бассейну рѣки Камы, что легко усмотрѣть при сопоставленіи данныхъ отправленія и прибытія хлѣба по р. Волгѣ съ таковыми же данными по р.р. Волгѣ и Камѣ вмѣстѣ (табл. 1 и 2).

За пятилѣтіе 1906—1910 г.г. было отправлено по Волгѣ 10.000.000 пуд. ржи и 7.649.000 пуд. ржаной муки, а прибыло въ это же пятилѣтіе 14.497.800 пуд. ржи и 12.396.000 пуд. ржаной муки, съ пристаней р. Волги ржи и ржаной муки значительно меньше, чѣмъ прибыло: между тѣмъ, по даннымъ отправленія и прибытія хлѣба по Волгѣ и Камѣ вмѣстѣ за то же время было отправлено 29.015.200 пуд. ржи и 24.305.800 пуд. ржаной муки, а прибыло на пристани 16.210.000 пуд. ржи да 16.875.000 пуд. ржаной муки, грузовъ больше, чѣмъ прибыло. Ясно, что по Волгѣ проходятъ камскіе грузы и увеличиваютъ цифру, опредѣляющую прибытіе хлѣба, превышая отправленіе его по р. Волгѣ почти на 10 милл. пуд. ржи и ржаной муки ежегодно. За весь періодъ 1886—1910 г.г., т. е. за пять пятилѣтій, какъ отправленіе ржи и ржаной муки, такъ и прибытіе ихъ измѣнилось, съ 1886 по 1890 г. отправлено 21.851.000 пуд. ржи и 22.546.800 пуд. ржаной муки, а съ 1906 по 1910 г.—29.015.200 пуд. ржи и 24.305.800 пуд. ржаной муки, при чемъ замѣтно сокращеніе отпуска ржаной муки, такъ-какъ въ пер-

вомъ случаѣ было отправлено муки больше, чѣмъ зерна, а во второмъ, наоборотъ, отправленіе зерна превышаетъ почти на 5 милл. отправленіе муки. Въ общемъ послѣднее пятилѣтіе дало на 8.923.200 пуд. ржи и ржаной муки общаго отправленія больше, чѣмъ первое пятилѣтіе.

Но, кромѣ Волги и Камы съ судоходными ихъ притоками, рожь и ржаная мука отправляются по желѣзнымъ дорогамъ—и крайне трудно, а подчасъ и невозможно учесть переходъ грузовъ съ вагоновъ на баржу и обратно. Вотъ почему мы остановимся на данныхъ, опредѣляющихъ общее отправленіе ржи и ржаной муки съ мѣста ихъ производства какъ по желѣзнымъ дорогамъ, такъ и по рѣкамъ.

Указанныя данныя покажутъ весь, примѣрно, излишекъ ржи и ржаной муки, отправленной на внутреннѣе и заграничныя рынки.

По свѣдѣніямъ статистики Департамента желѣзныхъ дорогъ за десятилѣтіе 1896—1905 г.г. для ржи и 1890—1899 г.г. для ржаной муки, по всей сѣти желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи было отправлено въ среднемъ за годъ 80.959.000 пуд. ржи и 44.598.000 пуд. ржаной муки; въ отдѣльности въ 1895 г. отправлено 76.794.000 пуд. ржи и 47.999.000 пуд. ржаной муки и въ 1906 г.—93.249.000 пуд. (табл. 3) ржи, но отправленіе муки неизвѣстно. Ясно, что необходимо, по возможности, пользоваться данными одного періода или пятилѣтія, почему, не имѣя свѣдѣній по отправкѣ ржаной муки съ 1896 по 1905 г., намъ остается принять къ дальнѣйшему учету данныя отправленія ржаной муки лишь за 1896—1899 г.г. Сопоставляя погодное отправленіе съ средне выведенными данными за 10 лѣтъ, мы можемъ сказать, что перевозка ржи и ржаной муки съ 1894 г. увеличивается, превышая какъ выведенную средне годовую отправку грузовъ, такъ и отправленіе 1890 г.

Если въ первое пятилѣтіе въ среднемъ за годъ было отправлено ржи 72.106.000 пуд., то во второе пятилѣтіе уже—88.187.000 пуд., а въ 1906 г.—93.249.000 пуд. въ то время, когда въ среднемъ за періодъ съ 1895—1906 г.г. ежегодное отправленіе опредѣлилось всего въ 80.959.000 пуд.

За 12 лѣтъ (табл. 4), съ 1895 по 1906 г. перевезено по желѣзнымъ дорогамъ Европейской Россіи до главныхъ внутреннихъ рынковъ около 13 милл. пуд. (12.735.300) ржи, а до главныхъ портовъ Европейской Россіи и западной сухопутной границы—около 42 милл. пуд. (41.665.660),—всего 54 милл. пуд. (54.400.960), при чемъ изъ общаго количества отправляемой ежегодно по желѣзнымъ дорогамъ ржи (80.959.000 пуд.), за удовлетвореніемъ потребностей заграничныхъ и главныхъ внутреннихъ рынковъ, остается еще 26 милл. пуд. (26.558.040) ржи, которые распредѣляются на внутренніе же рынки Имперіи, не отмѣченные въ приложенной вѣдомости. Всматриваясь въ движеніе ржи, мы ясно видимъ, какъ быстро растетъ спросъ на рожь внутри Имперіи. Внутренніе главные рынки брали въ среднемъ въ годъ 12.735.300 пуд. ржи, но въ 1906 г. уже—15.757.000 пуд., тогда какъ въ началѣ двѣнадцатилѣтія въ 1895 году потребляли всего 8.842.000 пуд. Во всѣхъ перечисленныхъ 21-омъ главныхъ пунктахъ потребление увеличилось, и только Камышинъ съ 284.000 убавилъ до 234.400, Саратовъ съ 2.058.800 до 1.259.600 и Уфа съ 191.200 до 103.000 пуд. въ пятилѣтіе съ 1901 по 1905 г.

Сдѣлать подобный же учетъ ржаной муки намъ не удалось, за неимѣніемъ точныхъ данныхъ. Ржаная мука, по свѣдѣніямъ Министерства Финансовъ, показана въ однѣхъ рубрикахъ со всѣми перемолочными продуктами, хотя въ свѣдѣніяхъ по тарифному совѣщанію 1910 г. имѣются данныя (табл. 5), показывающія отправленіе по желѣзнымъ дорогамъ ржаной муки съ 55 главныхъ мукомольныхъ пунктовъ

Россіи. Въ 1907 г. было отправлено только съ этихъ 55 пунктовъ 23 милл. пуд. (23.042.000), изъ нихъ 12.508.000 пуд. отправиль Востокъ и Юго-Востокъ Россіи, 7.974.000—Сѣверъ, а Привислянскій и Западный Край—312.000 пуд. да Югъ и Юго-Западъ—2.248.000 пуд. Я остановился на указанныхъ данныхъ, какъ на доказательствѣ громаднаго участія Востока Россіи въ снабженіи специально ржаною мукою.

Для выясненія оборотовъ нашего края необходимо прослѣдить отдѣльно отправленіе по желѣзнымъ дорогамъ (табл. 6) московскаго района за 190⁹/₁₀ г.

Съ мѣстъ производства ржи и ржаной муки было отправлено всѣми желѣзными дорогами указаннаго района всего 10.479.900 пуд. ржи и 22.490.300 пуд. ржаной муки, при чемъ на балтійскіе порты отправлено ничтожное количество грузовъ, 437.200 пуд. ржи и ржаной муки 26.900 пуд.; и почти все отправленіе относится на станціи Петербургъ, Москва и къ др. внутреннимъ рынкамъ. Хотя возможно было бы отнести къ экспорту часть ржи и ржаной муки, направленной въ Петербургъ, такъ-какъ этотъ хлѣбъ имѣетъ возможность экспортироваться черезъ Петербургскій Портъ и по финляндской желѣзной дорогѣ, но нельзя не указать, что трудно желѣзнодорожному тарифу конкурировать съ дешевымъ воднымъ фрахтомъ. Во всякомъ случаѣ, внутренніе рынки суть главные потребители ржи и ржаной муки—грузовъ отправленія по желѣзнымъ дорогамъ московскаго района. Если подытожить данныя перевозки ржи и ржаной муки по всей сѣти желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи съ данными (табл. 1, 2, 3) отправленія по Воляжско-Камскому бассейну, то мы получимъ, примѣрно, весь излишекъ ржи и ржаной муки, отправляемой съ мѣста производства ихъ.

На основаніи перечисленныхъ выше данныхъ, въ среднемъ, ежегодно отправляется (пудовъ):

	Р ж и.	Ржаной муки.
по Волгѣ и Камѣ . . .	24.314.480	22.555.160
по желѣзнымъ дорогамъ		
Европейской Россіи . . .	80.959.000	44.598.000
Итого . . .	105.273.480	67.153.160

Изъ указаннаго количества вывозится за границу 64.504.280 пуд. (табл. 7 и 8) ржи и 5.877.560 пуд. ржаной муки ежегодно, а на внутренніе рынки поступаютъ остальные 40.769.200 пуд. ржи и 61.275.600 пуд. ржаной муки. Произведя подобный же учетъ по ранѣ приведеннымъ даннымъ (табл. 4), мы получимъ другой выводъ. На внутренніе рынки поступало 12.735.300+26.558.040 (39.293.340) пуд ржи, т. е. на 1.475.860 пуд. меньше, чѣмъ по послѣднему подсчету. Но необходимо отмѣтить, что послѣдніе данные обнимаютъ 25-лѣтній періодъ, а свѣдѣнія по таблицѣ 4—лишь 12-лѣтній періодъ, чѣмъ и возможно объяснить полученное несходство; и намъ кажется, что послѣдній подсчетъ точнѣе. Вновь подтверждаются выводы, полученные при разсмотрѣніи движенія хлѣба по желѣзнымъ дорогамъ московскаго района; главный и почти единственный видъ экспорта ржи, это въ зернѣ, и на внутренніе рынки ставится преимущественно мука. Какое же участіе въ общемъ движеніи излишковъ ржи и ржаной муки имѣетъ нашъ край? Изъ общаго количества экспорта ржи 64.504.280 пуд. желѣзныя дороги доставляютъ къ портамъ и на западныя таможи 41.665.660 пуд. (табл. 9), слѣдовательно, остальные 22.838.620 пуд. доставляются водою къ портамъ. Волжско-Камскій край изъ своего общаго отправленія въ 24.314.480 пуд. экспортируетъ почти все указанное дополнительное количество ржи. Нельзя не отмѣтить, что большая часть экспортной ржи направляется въ южные порты въ количествѣ 22.696.000 пуд., а къ балтійскимъ портамъ и къ западной сухопутной границѣ поставляется лишь 18.604.000 пуд. Годовой отпускъ ржи для экспорта

изъ Новороссійска, Ростова, Таганрога въ количествѣ около 5¹/₂ милл. пудовъ даетъ право предполагать, что при соединеніи Волги съ Дономъ отпускъ ржи еще усилится, въ виду болѣе дешеваго фрахта внизъ по теченію Волги. Рожь будетъ выгоднѣй экспортировать черезъ Ростовъ еще и потому, что навигаціонный періодъ на югѣ дольше, чѣмъ на сѣверѣ—въ балтійскихъ портахъ.

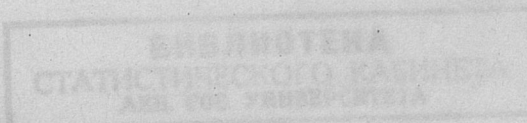
Край нашъ черезъ Маріинскую систему имѣетъ прямое водное сообщеніе съ Петербургскимъ Портомъ, и фрахтовый расходъ нашего воднаго пути, удешевляя общій расходъ по доставкѣ хлѣбовъ, ставитъ рожь и ржаную муку края въ наивыгоднѣйшія условія въ сравненіи съ грузами желѣзнодорожнаго на- правленія.

Расходъ по доставкѣ хлѣба до Петербурга на баржѣ изъ Чистополя:

отъ Чистополя до Рыбинска.	6 коп. пудъ
страхованіе и перегрузка.	1 " "
за проходъ по Ладожскому озеру.	1,5 " "
фрахтъ на Маріинской системѣ	10 " "
накладные расходы.	3 " "
Итого	21,5 коп. пудъ.

До Петербурга—по Волгѣ до Рыбинска и желѣзной дороги до порта:

фрахтъ до Рыбинска.	6 коп. пудъ
перегрузка, страхованіе, пошлина и др. расходы.	2,5 " "
тарифъ желѣзной дороги до Петербурга навигаціонный	11,72 " "
Итого	20,22 коп. пуд.



Тарифъ желѣзной дороги отъ станціи Казань до
Петербурга:

Навигационный.	Общій.
22,06	24,13.

Если взять разницу между петербургскими и казанскими цѣнами на хлѣбъ за время

съ сентября 1896 г. по февраль 1897 г. и
" " 1895 " " " 1896 " ,

то выясняется, согласно даннымъ статистики Казанскаго Губернскаго Земства, что общій желѣзнодорожный тарифъ превышаетъ указанную разницу на $4\frac{1}{2}$ коп. для ржи, и ясно, что хлѣбъ не можетъ получить другого массоваго направленія, какъ по водному пути на Сѣверъ. Не подлежитъ оспариванію положеніе, что часть экспортной ржи, примѣрно 22 милл. въ годъ, поступаетъ съ Волжско-Камскаго края.

Что касается опредѣленія сбыта ржаной муки нашего края, то прежде всего необходимо отмѣтить, что дешевизна размола ржи въ краѣ, въ связи съ дешевымъ фрахтомъ, ставитъ перемолочный продуктъ внѣ конкуренціи. Средняя стоимость размола 9 пуд. ржи на водяныхъ мельницахъ близъ Камы обходится отъ 11 до $37\frac{1}{4}$ коп., въ то время какъ въ Центральной Россіи 45—50 коп., а близъ Варшавы—90 коп. (таблица Перепелкина). Последнее соображеніе подтверждается простымъ сопоставленіемъ данныхъ волжско-камскаго пути и желѣзнодорожнаго передвиженія. Изъ 67.153.160 пуд. всей ржаной муки, отправленной по Россіи, 22.555.160 пуд. доставляетъ Волжско-Камскій край, т. е. почти $\frac{1}{3}$ всего количества ржаной муки по Имперіи. Что касается экспортной ржаной муки, то таковая почти цѣликомъ (5.877.560 пуд.) доставляется нашимъ краемъ, какъ самая дешевая мука и, если обратиться къ желѣзнодорожнымъ

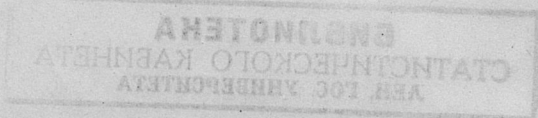
свѣдѣніямъ, то мы увидимъ, что нѣтъ указаній на доставку къ портамъ или сухопутнымъ таможнямъ ржаной муки въ значительномъ количествѣ, и только 26.900 пуд. этого груза отмѣчено провозомъ къ балтійскимъ портамъ, какъ указано выше. Чтобы окончательно учесть общее отправленіе ржи и ржаной муки Волжско-Камскаго края, необходимо опредѣлить значеніе Московско-Казанской желѣзной дороги. За годъ отправляется съ участка Шихраны-Свіязскъ-Казань, т. е. (табл. 10) съ участка прохожденія пути Московско-Казанской желѣзной дороги, въ границахъ Казанской губерніи, 407.200 пуд. ржи, изъ которыхъ на балтійскіе порты отправляется всего 48.200 пуд. и на внутренніе рынки 359.000 пуд. ржи. Отпускъ ржаной муки прямо ничтоженъ и грузится на балтійскіе порты лишь 1.800 пуд., да на внутренніе рынки 567.400 пуд., а всего отправляется въ годъ 569.200 пуд. ржаной муки. Слѣдовательно, Казанская губернія мало пользуется желѣзною дорогою, а отправляетъ рожь и ржаную муку, главнымъ образомъ, воднымъ путемъ. Мы вправѣ сказать, что камскій хлѣбъ тоже минуетъ желѣзную дорогу и проходить по Волгѣ. Въ среднемъ нашъ край отпускаетъ ежегодно 46.869.640 пуд., а съ желѣзнодорожнымъ отправленіемъ—около 48 милл. пуд. ржи и ржаной муки изъ общаго по Европейской Россіи отправленія въ 172 милл. пуд. Иначе говоря, Волжско-Камскій край даетъ почти $\frac{1}{3}$ всего отпуска ржи и муки Европейской Россіи, и понятно, почему для нашего края предстоящій пересмотръ русско-германскаго торговаго договора представляетъ громаднѣйшій интересъ. Дешевизна размола ржи въ Казанскомъ краѣ, казалось, должна бы вызвать преобладающее, если не полное, отправленіе ржаной мукою, а между тѣмъ, край отпускаетъ больше половины всего своего излишка ржи зерномъ,

что уменьшает доходность мѣстнаго сельскаго хозяйства и сокращает заработокъ населенія, связанный со всякою промышленностью, перерабатывающею сырье.

Въ особенности непонятенъ малый отпускъ ржаной муки, когда четыре прикамскія губерніи (табл. 11): Казанская, Вятская, Пермская и Уфимская имѣютъ 18.391 мельницу, переработавшія въ 1908 г. 155.051.000 пуд. ржи. За то же время 19 привислянскихъ и прибалтійскихъ губерній, обладающихъ 15.741 мельницей, переработали 178.759.000 пуд. Въдѣ указанные четыре губерніи камскаго района имѣютъ $\frac{1}{6}$ часть всѣхъ мельницъ Европейской Россіи, и, конечно, всякому ясно, какое громадное значеніе для края имѣетъ правильная постановка обмѣна продуктовъ сельскаго хозяйства, и работа 18 тысячъ мельницъ полнымъ ходомъ.

Сдѣланные подсчеты и указанные выше соображенія устанавливаютъ фактъ: 1) постепеннаго увеличенія спроса на рожь и ржаную муку на внутреннихъ рынкахъ Имперіи. Въ среднемъ годовое потребление въ Европейской Россіи опредѣлилось въ 41 милл. пуд. ржи и 61 милл. пуд. ржаной муки.

Но данныя отправленія грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ московскаго района указываютъ на преобладающее движеніе грузовъ къ рынкамъ Центральной и Сѣверной Россіи и на сокращеніе передвиженія ржи и муки къ западнымъ окраинамъ Имперіи; 2) отпускъ муки за послѣднее время отстаетъ отъ отпуска ржи на столько, что зерна вывозится больше муки на 5 милл. пуд. въ годъ, когда раньше отпускалось муки на одинъ милл. пуд. больше ржи.



Чтобы уловить причину, создавшую рядъ ненормальныхъ положеній, надо изслѣдовать болѣе подробно сбытъ ржи и ржаной муки.

Не буду касаться изслѣдованій сбыта на внутренніе рынки Имперіи, считая, что вопросъ достаточно выясненъ. Но необходимо разсмотрѣть данныя, опредѣляющія экспортъ ржи и ржаной муки

Экспортъ ржи и ржаной муки въ (тысячахъ пудовъ)
съ 1886 по 1910 г.

ГОДЫ	Ржаная мука			Р о ж ь			
	Въ Финляндію	Въ другія страны	Всего	Въ Финляндію	Въ Германію	Въ другія страны	Всего
I 1886—1890	2.642	1.029	3.671	856,4	19.411	62.022,4	82.289,8
II 1891—1895	3.350	395	3.745	1.536,4	16.909,2	38.317,8	56.763,4
III 1896—1900	5.129	556	5.685	2.509,6	26.719	45.497,8	74.726,4
IV 1901—1905	9.246	551,4	9.797,4	2.919,6	22.639,4	41.021,6	66.580,6
V 1906—1910	6.231	260	6.491	1.724,0	10.082,4	30.354,8	42.161,2

Общій экспортъ ржи падаетъ съ 82 милл. (82.289,8 тыс.) въ среднемъ за 1 пятилѣтіе до 42 милл. (42.161,2 тыс.) въ V пятилѣтіи, т. е. почти на половину. А экспортъ ржаной муки направляется преимущественно въ Финляндію и подымается первые четыре пятилѣтія, достигая 9¹/₂ миллионъ (9.797,4 тыс.), но затѣмъ разомъ падаетъ въ послѣднемъ пятилѣтіи до 6 милл. (6.491 тыс.) пуд въ среднемъ за годъ.

По даннымъ финляндской таможни (табл. 12) ввозъ въ Финляндію ржи возросъ съ 2 милл. (1.932.236) въ 1893 г. до 3½ милл. (3.563.315) въ 1909 г., а ржаной муки за тѣ же годы съ 5½ милл. (5.448.011) пудовъ до 9 милл. (9.122.062). Слѣдовательно, мы вправѣ сказать, что увеличеніемъ потребности Финляндіи въ ржаной мукѣ и во ржи воспользовалась другая страна, вытѣсняющая нашъ хлѣбъ изъ нашей же окраины.

Чей хлѣбъ проникаетъ въ Финляндію и замѣняетъ русскій хлѣбъ, мы узнаемъ при разсмотрѣніи данныхъ, опредѣляющихъ ‰-е отношеніе ввоза ржаной муки отдѣльныхъ странъ въ Финляндію (табл. 14). Начиная съ 1893 г. по 1909 г. второе послѣ Россіи мѣсто въ отношеніи снабженія Финляндіи мукою занимаетъ Германія. Нѣмцы окончательно вытѣснили Швецію, Данію и др. страны, ранѣе ввозившія муку въ Финляндію.

Насколько увеличился ввозъ германской ржи въ Россію, видно изъ свѣдѣній нѣмецкаго таможеннаго вѣдомства за періодъ съ 1893 по 1909 г. (табл. 13). Общій вывозъ ржи изъ Германіи съ 271 тонны въ 1893 г., постепенно возрастаая, достигъ въ 1909 г. 650.544 тонны, при чемъ изъ указаннаго количества экспортъ въ Финляндію растетъ съ 160 тоннъ до 16.655 тоннъ въ 1909 г. и особенно рѣзко выдѣляется ввозъ ржи съ 1906 г., когда Германія вывезла 17.942 тонны послѣ 9.917 тоннъ въ 1905 г., т. е. сразу вдвое больше.

Надо отмѣтить, что въ 1906 г. продленъ срокъ дѣйствія торговаго договора Россіи съ Германіей. Но съ 1907 г. появляется новая статья ввоза ржи непосредственно въ Россію, преимущественно въ Западный край, и въ 1909 г. ввезено изъ Германіи та-

кой ржи 162.230 тоннъ, т. е. около 10 миллионъ пуд. ржи.

По свѣдѣніямъ И. Иванюшенкова, весною 1913 г. мельницы Рая и Хмѣльницкаго, расположенныя близъ Калиша, перерабатывали 16.000 пуд. германской ржи въ сутки, а всего съ другими мельницами въ Калишъ поступало ежедневно по желѣзнымъ дорогамъ изъ Германіи 140 тыс., до 100 тыс. въ Сосновицы, а всего 240.000 пуд. ржи. Но часть хлѣба доставляется на мельницы гужемъ и не подлежитъ точному учету, хотя такой подвозъ и не малъ. Въ общемъ годовой привозъ германской ржи въ Калишъ и Сосновицы опредѣлился около 10 милл. пуд.

Изъ указанныхъ выше свѣдѣній германской таможни видно, что ростъ ввоза ржи изъ Германіи продолжаетъ увеличиваться, и въ 1910 г. онъ достигаетъ 825 тыс. тоннъ (825.169), или, примѣрно, 51 милл. пуд., изъ которыхъ въ Финляндію доставлено 30 тыс. тоннъ (30.531).

Такъ же растетъ вывозъ ржаной муки изъ Германіи, которая съ 113¹/₂ тыс. тоннъ въ 1897 году увеличила вывозъ до 236 тыс. тоннъ въ 1910 году. Изъ указаннаго количества поступило въ Финляндію 23 тыс. тоннъ (23.171) въ 1897 г. и въ 4 раза больше, т. е. 98 тыс. тоннъ (98.221), въ 1910 г. Имѣющіяся данныя выдвигаютъ рѣзкое паденіе нашего экспорта за пятилѣтіе 1906—1910 г.г. Если средній годовой вывозъ Россіи за 5 пятилѣтій опредѣляется для ржи въ 64¹/₂ милл. (64.504.280), то въ пятомъ пятилѣтіи— всего 42 милл. (42.161.200), а экспортъ въ Германію падаетъ съ 22 милл. до 10 милл. пуд. въ годъ, т. е. вдвое. Такое же уменьшеніе вывоза ржи и въ Финляндію, гдѣ съ 3 милл. пуд. (2.919.600) въ годъ въ четвертое пятилѣтіе вывозъ понижается до 1.700 тыс. пуд. (1.724.000) въ 5-мъ пятилѣтіи (табл. 7).

За тотъ же періодъ и тѣ же пятилѣтія сократился и вывозъ ржаной муки изъ Россіи въ Финляндію, съ 9 милл. пуд. (9.241.000) въ 1901—1905 г.г., до 6 милл. пуд. (6.231.000) въ 1906—1910 г.г.

Въ виду громадной разницы въ свѣдѣніяхъ германской и русской таможи, мы остановимся преимущественно на русскихъ данныхъ и безъ ошибки можемъ сказать, что Россія отдаетъ Германіи не только Финляндію, но Западный край и Сѣверо-Западъ Россіи на кормленіе. Не преувеличивая, мы вправѣ сказать, что Германія ввозила въ Россію около 10 милл. пуд. ржи въ Западный край, 1.649.574 пуд. ржи и около 2.562.813 пуд. муки въ Финляндію, а, слѣдовательно, Германія отнимаетъ у Россіи ежегодно 14 милл. пуд. ржи и ржаной муки на внутреннее довольствіе Имперіи, что составляетъ громадную потерю. Германія ввозитъ въ Россію 14 милл., а получаетъ изъ Россіи 10 милл. ржи.

Постараюсь выяснитъ причины, вызвавшія столь тяжелый ударъ сельскому хозяйству Волжско-Камскаго края и обнажить дезорганизацію, вліяющую на ослабленіе нашей торговли хлѣбомъ, а, слѣдовательно, уничтожающую результаты напряженного труда земледѣльца.

Установленная пошлина на русскій хлѣбъ при ввозѣ его въ Германію въ размѣрѣ 39,9 коп. ржи и 53,3 коп. для ржаной муки прекратила возможность ввоза муки изъ Россіи, и, конечно, увеличеніе пошлины есть главная причина, понизившая экспортъ русской ржи, что легко усмотрѣть изъ данныхъ по экспорту, гдѣ съ 1906 г., времени заключенія послѣдняго договора Россіи съ Германіей, отмѣчается указанное выше сокращеніе ввоза хлѣба изъ Россіи. Но, кромѣ указанной основной причины, существуетъ

рядъ другихъ положеній, заслуживающихъ внимательнаго разсмотрѣнія.

На одномъ изъ первыхъ мѣстъ стоитъ требованіе возможно точной и полной освѣдомленности. Безъ своевременнаго знанія видовъ на урожай, результатовъ сбора, запасовъ, плывущихъ грузовъ, какъ въ самой странѣ, такъ и на всемъ земномъ шарѣ, не можетъ быть и рѣчи объ извлеченіи возможныхъ выгодъ изъ постоянно измѣняющихся конъюнктуръ. Освѣдомленность есть основа торговли, безъ нея немислимъ сколько-нибудь правильный сбытъ хлѣба. Быстро функционирующая почта, телеграфъ, статистика, специальная пресса становятся необходимою принадлежностью каждой организованной хлѣбной торговли. Далѣе идетъ срочность и обеспеченность доставки товара. Недостаточно знать, что въ районѣ страны, подъ вліяніемъ климатическихъ условій предвидится меньшій сборъ или наблюдается исчерпанность запасовъ, и въ соотношеніяхъ цѣнъ предстоитъ нарушеніе равновѣсія; надо имѣть увѣренность, что по приказу, къ опредѣленному сроку, туда можетъ быть доставлено потребное количество недостающаго зерна и притомъ съ наименьшими затратами. Отсюда—огромное значеніе срочности и приспособленности для хлѣбнаго передвиженія всѣхъ транспортныхъ средствъ страны, дешевизны транспорта и связанныхъ съ нимъ необходимыхъ расходовъ и полной сохранности груза въ пути.

Нашъ хлѣбъ передается по желѣзнымъ дорогамъ московскаго района къ Петербургу и Москвѣ черезъ 45—55 дней, что нельзя назвать скорымъ передвиженіемъ. Еще болѣе важна срочность и обеспеченность поставки для экспорта хлѣба, гдѣ упустить моментъ заключенія сдѣлки или не имѣть возможности выполнить сдѣлку въ срокъ равносильно потерѣ. Чрезвы-

чайно важнымъ является правильная постановка храненія хлѣба, регулирующаго снабженіе хлѣбомъ и облегчающее управленіе массовымъ товаромъ.

Скупщику хлѣба дѣлать запасы въ наше время невозможно и невыгодно; онъ стремится быстро оборотить капиталъ, извлекая возможные выгоды изъ каждой конъюнктуры; интересы купца совпадаютъ съ наличностью въ странѣ не дающихъ на рынокъ запасовъ, отъ которыхъ торговля могла бы всегда черпать нужное ей количество хлѣба. Производитель хлѣба заинтересованъ, во-первыхъ, въ дешевомъ помѣщеніи на храненіе части товара, которую онъ не имѣетъ надобности выбрасывать на рынокъ; во-вторыхъ, продажей по возможности въ первыя руки, минуя цѣпь посредниковъ. Отсюда вытекаетъ потребность въ зернохранилищахъ.

Независимо другъ отъ друга, храненіе, транспортъ и торговля хлѣбомъ и создаетъ то раздѣленіе труда, которое должно быть признано идеаломъ организаціи хлѣбной торговли, но въ нашемъ краѣ ничего похожаго на указанное требованіе нѣтъ.

Подъ вліяніемъ огромной конкуренціи странъ, экспортирующихъ хлѣбъ, цѣны на зерно, начиная со второй половины семидесятыхъ годовъ, представляютъ неуклонное, за небольшими пріостановками, паденіе, какъ это видно изъ приводимой таблицы цѣнъ на лондонскомъ рынкѣ за сорокъ лѣтъ. Хотя за послѣднее пятилѣтіе паденіе цѣнъ какъ бы смягчилось.

Цѣна пшеницы въ Лондонѣ (въ коп. за пудъ).

1866—1870	1871—1875	1876—1880	1881—1885	1886—1890	1891—1895	1896—1900	1901
194,19	194,47	168,99	142,60	111,76	99,31	101,98	95,76

Въ борьбѣ съ низкими цѣнами на хлѣбъ сельское хозяйство по необходимости должно стремиться къ повышенію урожайности и тѣмъ удешевить стоимость производства пуда зерна. Затѣмъ, оно ищетъ выхода изъ критическаго положенія въ созданіи побочныхъ статей дохода—продуктивнаго скотоводства, промышленныхъ растений и пр., чтобы использовать въ собственномъ хозяйствѣ зерновой продуктъ и притомъ безъ убытка, по существующей цѣнѣ. Но, къ сожалѣнію, отсутствіе капиталовъ, въ виду малопродуктивности земли, не даетъ возможности выбиться изъ созданнаго тяжелаго положенія. Торговля озабочена удешевленіемъ провоза, нагрузки и выгрузки, удешевленіемъ хранения и уменьшенія числа посредниковъ въ цѣляхъ сокращенія промежуточныхъ расходовъ.

Въ прежнее время во всей Россіи, при отсутствіи быстрыхъ и дешевыхъ путей сообщенія, основной задачей хлѣбной торговли было сконцентрировать въ немногихъ рукахъ большіе запасы хлѣба, которые, кромѣ удовлетворенія ближайшихъ потребностей, предназначались на случай недорода. Въ хлѣбную торговлю въ это время вкладывались огромные капиталы, затраты которыхъ оправдывались въ годы народной нужды. Такой хлѣбной торговлѣ, конечно, обеспечивалась извѣстная устойчивость, обь утратѣ которой теперь высказываемъ сожалѣніе. Съ удешевленіемъ транспорта, распространеніемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ линій, съ поставками хлѣба со всѣхъ концовъ міра исключается возможность недостатка хлѣба въ странахъ, хорошо снабженныхъ желѣзными дорогами, исчерпывается возможность спекуляціи хлѣбомъ за счетъ недорода. Помѣщеніе капиталовъ въ огромные запасы хлѣба теряютъ свой смыслъ, и торговля быстро мельчаетъ, обращаясь

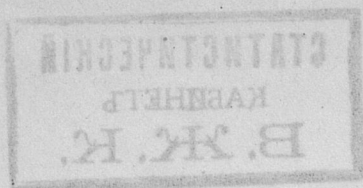
въ комиссіонную. Этотъ типъ торговли, представляющей не организацію, а скорѣе дезорганизацію ея, въ свою очередь, нежелателенъ. Волжско-Камскій край не имѣетъ желѣзныхъ дорогъ, пользуется водными путями 7 мѣсяцевъ въ году, а зимніе мѣсяцы изолированы отъ рынковъ сбыта, почему и сохранилъ еще скупку хлѣба въ отдѣльныхъ рукахъ.

Наша экспортная торговля до сихъ поръ находится въ полной зависимости отъ иностраннаго рынка. Первая поставщица сѣрыхъ хлѣбовъ на всемірномъ рынкѣ, Россія, не могла создать организаціи, которая позволила бы ей стать хозяиномъ положенія, какъ бы это приличествовало странѣ крупнаго хлѣбнаго экспорта. Наоборотъ, русскій экспортъ—въ рабской зависимости отъ иностраннаго купца. Уже съ перваго момента торговой сдѣлки русскій экспортъ становится въ невыгодное условіе. Дѣлая предложенія хлѣба, русскій купецъ, по установленному обычаю, обязанъ дать предложеніе свое (оффертъ) утромъ, до полудня, а заграничный покупатель долженъ отвѣтить до полудня слѣдующаго дня. Благодаря такому порядку, съ момента отправленія офферта русскій экспортеръ связанъ на сутки и не знаетъ, принять ли (акцентованъ ли) его оффертъ.

Вторая невыгода заключается въ томъ, что курсовыя телеграммы изъ Нью-Йорка получаютъ заграничными биржами значительно раньше, чѣмъ у насъ, а потому русскій купецъ, давая оффертъ, не можетъ знать завтрашній курсъ и дѣйствуетъ ощупью, наугадъ; заграничный же покупатель дѣйствуетъ навѣрняка. Онъ раньше узнаетъ курсъ, а потому назначаетъ цѣну. Къ этому нужно отмѣтить, что иностранный покупатель организованъ, сплоченъ, имѣетъ выработанные контракты, такъ что лондонскій контрактъ принять не только въ Англіи, но и во всей

восточной Германіи на тѣхъ хлѣбныхъ рынкахъ, которые покупаютъ на Гамбургъ, а также для всѣхъ портовъ Даніи, Швеціи и Норвегіи. Контракты предусматриваютъ мелочи и связываютъ по рукамъ русскаго экспортера, вынуждая платить большой штрафъ и комиссіонные расходы, вызванные необходимостью надзора за приѣмкою хлѣба. Контракты выработаны безъ всякаго участія русскихъ экспортеровъ. Продажа русскаго хлѣба за границей совершается на иностранный вѣсъ; русскій пудъ, равный 16,40 кило, принимается, однако, лишь за 16,25 кило, а то и за 16,20, и на этомъ русская хлѣбная торговля несетъ потери. Продажа идетъ на иностранные деньги, съ необходимостью считаться съ курсами, теряя на куплѣ-продажѣ валюты. Всѣ хлѣбные грузы страхуются исключительно въ иностранныхъ страховыхъ обществахъ, которыя выплачиваютъ покупателямъ премію въ случаѣ крушенія, но въ случаѣ аваріи по лондонскому контракту за порчу груза платить русскій экспортеръ, а затѣмъ ему предоставляется право искать убытки съ страхового общества черезъ судебныя учрежденія. Наконецъ, въ платежѣ денегъ за хлѣбъ русскіе экспортеры поставлены въ особыя для нихъ установленныя условія. Русскій хлѣбъ покупается при обязательномъ кредитѣ на три мѣсяца.

Хлѣбныя сдѣлки съ другими странами давно уже совершаются или съ возложеніемъ на продавцевъ расхода по банковскому учету $1-1\frac{1}{2}\%$, или со включеніемъ въ самую цѣну этихъ платежей. Кромѣ всего, существуетъ въ Англіи, и опять только для русскаго хлѣба, такъ называемый факторажъ, составляющій $2\frac{1}{2}\%$ съ цѣны брутто. Этотъ сборъ поступаетъ въ пользу агентовъ-комиссіонеровъ, безобразно увеличивая ихъ комиссіонныя до $3\frac{1}{2}\%$ и выше.



Русская хлѣбная торговля на иностранныхъ рынкахъ подчинена несправедливымъ подчасъ требованіямъ и мѣстнымъ иностраннымъ обычаямъ; она не имѣетъ своего представителя, способнаго защищать ея интересы, дѣйствуетъ въ разбродъ, въ одиночку, не представляя отдѣльной организаціи, съ которой, какъ съ силой, пришлось бы считаться иностраннымъ покупателямъ. За все это русская торговля несетъ огромныя потери, которыя переносятся на внутреннюю торговлю хлѣбомъ и всей тяжестью отражаются на производителяхъ зерна, лишая русскаго сельскаго хозяина экономическаго стимула къ болѣе быстрому движенію впередъ.

Положеніе русскаго хлѣба на германскомъ рынкѣ представляетъ особый интересъ. „Согласно правиламъ 1 марта 1906 г., какъ дополненіе къ торговому договору съ Германіей, нѣмецкій экспортеръ хлѣба получаетъ при вывозѣ за границу товара свидѣтельство, дающее ему право безошлинно ввозить такое же количество зерна или другого продукта въ Германію. Тѣ лица, которые не имѣютъ возможности использовать свидѣтельство, могутъ продать его импортеру, отъ котораго казна принимаетъ свидѣтельство въ зачетъ за пошлины, взимаемыя съ ввозимаго товара. Для производства расчета установлены въ правилахъ три класса ржаной муки:

I классъ съ выходомъ	до 60%
II „ „	отъ 60% до 65%
III „ „	65%.

При этомъ для расчета возврата пошлины за муку принимается, что

60 клгр. муки I кл. равны 95 клгр. ржи	
5 „ „ II „ „	5 „ „
65 „ „ III „ „	100 „ „

или, приводя все для удобства сравненія въ 100 клгр. муки, получимъ, что экспортеръ имѣетъ право на беспошлинный ввозъ зерна

за 100 клгр. ржаной муки	I кл.	158,33 клгр.
" " " " "	II "	100,00 "
" " " " "	III "	153,85 "

100 клгр. ржаной муки I класса, согласно указаннымъ правиламъ, равносильны 158,3 клгр. ржи, но въ дѣйствительности выходъ муки, согласно нормамъ Люгера, колеблется отъ 75 до 80%, въ среднемъ 75%. При такомъ выходѣ дѣйствительный эквивалентъ за 100 клгр. муки будетъ 128,2 клгр. зерна.

Но германскому экспортеру засчитываютъ при вывозѣ ржаной муки I кл. 158,3 клгр. вмѣсто 128,2, и онъ получаетъ обратно при вывозѣ ржаной муки не только все, что уплатилъ въ видѣ пошлины за зерно, но еще премію въ размѣрѣ за 30,1 клгр. ржи. На русскія деньги пошлина на рожь опредѣляется въ 37,9 коп. съ пуда и, слѣдовательно, скрытая вывозная премія на пудъ ржаной муки опредѣлится въ 10¹/₄ коп.

Необходимо отмѣтить, что указанная льгота можетъ увеличиться косвеннымъ путемъ. Германскія таможи сравниваютъ на глазъ образцы муки съ казенными образцами различныхъ классовъ, приготовленными по выходамъ, указаннымъ правилами 1 марта 1906 г. Представленіе документовъ о принадлежности муки къ одному изъ классовъ не требуется, а потому при выходѣ муки въ 75% по внѣшнему виду легко ее принять за муку съ выходомъ въ 65%, и пошлины будутъ возвращены въ высшемъ размѣрѣ, чѣмъ и пользуются германскіе экспортеры. Въ общемъ

надо считать отъ 10 до 12 коп. за пудъ преміи за вывезенную изъ Германіи рожь и ржаную муку.

Но преимущества германскаго экспортера хлѣба не ограничиваются указанными льготами. При отправкѣ хлѣба въ Финляндію онъ пользуется всѣми иностранными судами и большимъ германскимъ торговымъ флотомъ и, благодаря наличности обратнаго груза изъ Финляндіи, имѣетъ удешевленный фрахтъ.

Отправка 1.000 клгр. муки изъ Балтійскаго порта въ Финляндію стоитъ 6—6, 5 коп., а изъ Данцига, Кенигсберга или Штеттина— 4—4, 5 коп. Слѣдовательно, германская мука несетъ на 2 коп. расхода меньше, чѣмъ русская мука. Кромѣ того, русскій экспортеръ можетъ фрахтовать пароходы въ Финляндію только русскіе, и срочныхъ рейсовъ между Финляндіей и балтійскими портами нѣтъ.

Огромное значеніе, въ смыслѣ созданія условій, способствующихъ развитію хлѣбной торговли, имѣетъ распространеніе линій желѣзныхъ дорогъ и упорядоченіе желѣзнодорожнаго тарифнаго дѣла. Паровому транспорту міръ обязанъ быстрымъ снабженіемъ и торговлей массовыми продуктами. Преобладающій міровой характеръ торговли хлѣбами, все усиливающееся уравненіе цѣнъ на хлѣбъ устраняютъ возможность рѣзкаго недостатка въ хлѣбѣ всюду, гдѣ близость парохода и паровоза обезпечиваетъ доставку продуктовъ питанія. Но Воляжско-Камскій край, занимая обширную и плодородную площадь,—забытъ. Нѣтъ желѣзныхъ дорогъ, и сбытъ хлѣба производится лишь воднымъ путемъ. Всякіе расчеты разрушаются мелководьемъ нарѣкахъ, залежами и невозможностью срочной доставки и порчею зерна, лежащаго нерѣдко подъ открытымъ небомъ на берегу рѣки. Значенія водныхъ путей, значительную часть года скован-

ныхъ льдомъ, нисколько не умаляетъ значеніе желѣзныхъ дорогъ; наоборотъ, вліяніе водныхъ путей возрастаетъ почти параллельно, а наблюдающаяся дешевизна фрахта воднаго пути обезпечиваетъ передвиженіе водой массовыхъ грузовъ. Этимъ объясняются огромныя затраты на улучшеніе путей сообщенія во всемъ мірѣ, давшія въ хлѣбной торговлѣ С. Штатовъ такіе громадныя результаты, какъ паденіе фрахта по перевозкѣ пшеницы изъ Чикаго въ Нью-Йоркъ съ 24,47 ц. въ 1868 г. до 4,35 ц. въ 1898 г., т. е. въ пять слишкомъ разъ. Такіе же результаты возможно получить и на Волжско-Камскомъ пути, если устроить пути сообщенія и улучшить подвозъ хлѣба къ рѣкѣ, устранить перегрузку на Маріинской системѣ, подвести рѣки къ торговымъ центрамъ, отъ которыхъ онѣ отошли, и соединить край съ рынками потребленія ржи и ржаной муки желѣзными дорогами. Въ настоящее время существуетъ лишь гужевоѣ подвозъ къ пристанямъ, прекращающійся въ непогоду и распутицу, т. е. почти 3 мѣсяца въ году. Насколько наши рѣки не въ уходѣ, становится понятнымъ, если осматрѣть рѣку Вислу. Русская Висла не имѣетъ и тѣни подобія съ нѣмецкою Вислою. Германія не пожалѣла затратъ, и перекаты, распазки, отходы русла рѣки отъ крупныхъ торговыхъ центровъ устранены. У насъ не могутъ углубить Маріинскую систему, и суда должны перегружаться, что, конечно, увеличиваетъ фрахтовый расходъ по указанному каналу до 10 и болѣе копеекъ съ пуда хлѣба и непомѣрно дорого. Вѣдь желѣзнодорожный тарифъ отъ Рыбинска до Перербурга—навигационный 11,72 коп. и общій 12,45 коп. съ муки, а фрахтъ отъ Рыбинска черезъ Маріинскую систему и по Ладожскому озеру до Петербурга—11,5 к. Вод-

ный путь и желѣзнодорожное передвиженіе вызываютъ одинъ и тотъ же расходъ, что, конечно, не выдерживаетъ критики.

Громадное значеніе въ хлѣбной торговлѣ играетъ тарифная система, и у насъ въ Россіи до 1888 года не было никакой системы. Покойному И. А. Вышнеградскому удалось подчинить вѣдѣніе желѣзнодорожными тарифами Министерству Финансовъ; а раньше частныя дороги представляли у насъ безконтрольное государство въ государствѣ, въ силу чего казна и приплачивала по гарантіи строительныхъ капиталовъ частныхъ дорогъ 50—70 милл., и послѣдняя переплата въ 68 милл. была въ 1888 г. Въ этомъ году былъ образованъ департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, и наступаютъ созывы тарифныхъ совѣщаній черезъ каждые три года съ большимъ представительствомъ отъ всѣхъ общественныхъ организацій. До 1900 г. держалось у насъ равенство тарифныхъ ставокъ по перевозкѣ хлѣбовъ въ зернѣ и продуктовъ перемола. На указанныхъ сѣздахъ представители организаціи Западной Россіи всегда являлись подготовленными, а представители центра и востока являлись по своей подготовкѣ крайне слабыми, разрозненными и часто ставили свои личные интересы выше общественныхъ, а потому въ концѣ концовъ было введено 10-процентное тарифное повышение на продукты хлѣбной переработки, существующее и понынѣ въ видѣ внутренней пошлины на муку.

Существованіе повышеннаго тарифа уже 13 лѣтъ не замедлило отразиться видоизмѣненіемъ торговли рожью и ржаной мукою. Сбытъ муки на западныя окраины совершенно упалъ, и тамъ выросли огромныя мельницы, перерабатывающія преимущественно

германскую рожь, какъ было указано выше. Между тѣмъ, въ 1901 г. въ Сосновицкій и Домбровскій районы шло, кромѣ муки, около 5 милл. русской ржи, а въ 1906 г. — около 9 милл. То же самое замѣчается и по побережью Балтійскаго моря, и если Петербургъ еще не потерялъ, то только благодаря дешевому водному пути и снабженію этого рынка волжско-камскими хлѣбами.

Недостатокъ тарифной системы заключается въ отсутствіи свободы передвиженія продуктовъ переработки зерна до границы, а между тѣмъ для успѣха дѣла нужна та же свобода передвиженія, какая существуетъ для перевозки зерна. Для зерна установленъ завозный тарифъ, льготы котораго состоятъ въ томъ, что если вы отправляете зерно изъ Самары въ Козловъ, въ Козловѣ храните это зерно до шести мѣсяцевъ и потомъ везете въ Петербургъ, то съ Васъ взыскивается не сумма ставокъ Самара-Козловъ и Козловъ-Петербургъ, а прямой тарифъ. Для муки, идущей за границу, дѣлается еще скидка съ провозной платы въ 10%.

Затѣмъ, съ уничтоженіемъ перемолочнаго тарифа создавалось подчасъ безвыходное положеніе для крупныхъ мельницъ Центральной Россіи. Владѣлецъ мельницъ въ Твери Коняевъ сбываетъ муку въ Петербургъ, Новгородъ и Псковскую губернію и покупаетъ зерно въ Ростовѣ за 1314 вер., оплачивая вагонъ 183 руб. 20 коп. Затѣмъ, везя муку отъ Твери до Пскова, платитъ 42 руб. 25 коп., а всего за 2019 вер. — 225 руб. 45 коп. вагонъ, между тѣмъ какъ по прямому пробѣгу надлежало бы платитъ 168 руб., и разница въ 57 руб. на вагонъ является, конечно, новою пошлиною на муку.

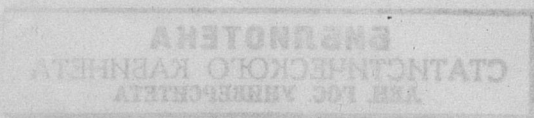
Помимо сказаннаго, есть еще одно необ-

ходимое условіе, безъ котораго нельзя вести умѣло хлѣбную торговлю. Чтобы пользоваться всѣми нужными моментами, извлекать выгоду изъ всѣхъ колебаній цѣнъ на хлѣбъ, надо быть прежде всего освѣдомленнымъ, для чего требуется наличность въ Имперіи аппаратовъ почты, телеграфа и телефона. Въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ приходится на одного жителя 100 отправленій и на 850 жителей одно почтовое учрежденіе. Телеграфныхъ линій болѣе 300.000 верстъ при 22 тысячахъ телеграфныхъ учрежденій; насчитывается 1.250 городовъ, гдѣ устроенъ телефонъ.

Въ Германіи 35½ тыс. почтовыхъ учреждений по одному на 1.470 жителей; телеграфныхъ учреждений—19 тыс., телеграфныхъ линій—125 тыс. вер. и городовъ съ телефонной сѣтью—900. Благодаря усовершенствованію телеграфной службы, депеши изъ Лондона въ Египетъ передаются въ 20 минутъ.

Такова постановка дѣла освѣдомленности заграницей, у насъ же одно почтовое учрежденіе приходится на 36.000 жителей, телеграфной линіи всего 154 тыс. вер., а телефоновъ 70 тыс. вер. До какой степени мы отстали, могутъ дать понятіе хотя и устарѣлыя свѣдѣнія о числѣ телефонныхъ аппаратовъ въ разныхъ странахъ на 10.000 жителей въ 1900 г.

Швеція	113	Англія	18
С. Штаты	107	Голландія	16
Норвегія	97	Бельгія	14
Швейцарія	93	Австрія	9
Люксембургъ	47	Франція	7
Данія	46	Италія	6
Финляндія	29	Испанія	4
Германія	29	Россія	2.



Большое вліяніе на хлѣбную торговлю и мукомольную промышленность имѣетъ правильная постановка сбыта отрубей. Ежегодный вывозъ отрубей изъ Россіи за границу опредѣляется около 60 милл. пудовъ, и экспортъ этого груза возможенъ только благодаря льготному тарифу, но на внутренніе рынки Россіи отруби доставляются въ ничтожномъ количествѣ и настолько, что мы вправе сказать объ отсутствіи сбыта.

Для Россіи такое положеніе болѣе, чѣмъ ненормально и безхозяйственно, такъ-какъ ржаная Русь не можетъ вести сельскаго хозяйства безъ корма и навоза. Прошли безвозвратно года упрощеннаго хозяйства на новыхъ земляхъ, и наступилъ періодъ обработки уставшихъ земель, вызывающій увеличеніе расходовъ.

Много корму, много навозу, много хлѣба, и всего много.

Вотъ неоспоримое положеніе, безъ котораго нѣтъ разумнаго, доходнаго хозяйства.

Безъ концентрированныхъ и недорогихъ кормовъ нельзя вести продуктивнаго скотоводства, а, слѣдовательно, *нѣтъ навоза, нѣтъ хлѣба, и всего мало.*

Развитіе мельничной промышленности и установленіе тарифовъ и льготъ, поощряющихъ размоль высшихъ сортовъ муки, отъ которыхъ останутся на мѣстахъ отруби, будетъ система, способствующая установленію въ странѣ правильнаго оборота продуктовъ сельскаго хозяйства. Въ настоящее время, мы наблюдаемъ расцѣнку пшеничныхъ отрубей на мѣстахъ переработки зерна въ 10 коп. пудъ и невозможность сбывать столь дешевый кормовой продуктъ на внутренніе рынки, въ виду запретительнаго тарифа. Мы топимъ котлы на мельницахъ отрубями,

въ то время, когда скотъ стоитъ на соломѣ. . . . Если на югѣ Россіи отруби стоятъ 10 коп., то въ Смоленскѣ—50 коп. и возить ихъ можно только на очень большія разстоянія, но на близкія нельзя.

Провозъ отрубей отъ Рыбинска до Петербурга дороже муки на 15 коп. пудъ, и вся стоимость товара поглощается провозной платой за 600 верстъ. Не надо забывать, что стѣсненіе свободного передвиженія товара тормозитъ переработку сырья и разоряетъ страну.

Ржаная Россія не имѣетъ возможности замѣнить озимой хлѣбъ болѣе цѣннымъ злакомъ, а земли этой громадной части Имперіи не могутъ дать высокихъ урожаевъ безъ удобренія и большихъ затратъ на улучшеніе хозяйствъ. При этомъ надо помнить, что стоимость производства все время растетъ, въ виду подъема цѣнъ на рабочія руки. Если въ 1886—1890 г.г. поденная плата за работу колебалась отъ 35 до 45 коп., въ 1906, 1907, 1908 г.г. плата возрасла до 45—65 коп. въ день (по даннымъ Отдѣла сельской экономіи и сельскохозяйственной статистики). Вотъ почему малѣйшій тормазъ въ переработкѣ сырья является подчасъ роковымъ ударомъ сельскому хозяйству.

Выдвинутые настоящею запискою недостатки въ организаціи хлѣбной торговли и другіе недочеты сами собою наталкиваютъ на мѣропріятія, необходимыя для борьбы съ дезорганизаціей и улучшеніемъ хозяйственной политики страны.

1) Если русско-германскимъ договоромъ установлены запретительныя пошлины на вывозимую изъ Россіи рожь и ржаную муку, и германскими правилами 1 марта 1906 года установилась премія въ 10—12 коп. съ пуда за вывезенный изъ Германіи хлѣбъ,

то Россіи необходимо, въ стремленіи оградить свои внутренніе рынки отъ нѣмецкой ржи, установить пошлину на ввозимую изъ Германіи въ Россію и ея окраины рожь и ржаную муку. Удешевленіемъ тарифовъ и фрахтовъ нельзя бороться съ Германіей, въ виду неминуемаго увеличенія преміи для нѣмецкаго хлѣба въ размѣрѣ, нужномъ для сохраненія созданнаго преимущества нѣмецкаго товара на русскихъ рынкахъ.

2) Въ интересахъ государства поощрять переработку сырья и стремиться достигнуть размола всей ржи на мѣстахъ производства, установивши одинаковый тарифъ для муки и зерна. Затѣмъ необходимо выработать льготы или премію за выработку высшихъ сортовъ ржаной муки и тѣмъ достигнуть сохраненія на мѣстахъ отрубей.

3) Требуется углубленіе Маринской системы и удешевленіе фрахта, который въ настоящее время настолько высокъ, что лишаетъ водный путь его преимуществъ.

4) Необходимы зернохранилища какъ на пристаняхъ, такъ и на главныхъ желѣзнодорожныхъ станціяхъ.

5) Нашему краю нужна желѣзная дорога, соединяющая его кратчайшимъ путемъ съ Сѣверомъ Россіи, куда сбывается наша мука.

6) Необходимо организовать своевременное и быстрое ознакомленіе биржъ и сельскихъ хозяевъ съ міровыми цѣнами на хлѣбъ, съ состояніемъ запасовъ зерна и ожидаемыхъ урожаевъ хлѣбовъ.

7) Необходимо соорудить сельскихъ хозяевъ края въ цѣляхъ установленія единодѣйствія и правильнаго снабженія рынковъ продуктами производства, но главное—въ цѣляхъ своевременной и умѣлой

защиты своихъ и народныхъ интересовъ. Мыслимо ли допустить хотя бы часть перечисленныхъ въ докладѣ положеній, явно вредныхъ земледѣльцу, если бы хозяева знали свои нужды и были бы въ курсѣ всѣхъ предположеній, выливающихъ въ послѣдствіи въ договоры, законы и правительственныя мѣропріятія?

МАТЕРІАЛЫ.

- I. Экономическое завоеваніе Германіей финляндскаго рынка. Изд. 1911 г. Денисова.
- II. Казанская губернія въ сельскохозяйственномъ отношеніи за 1897 и 1898 г.г. Изд. Казанскаго Губернскаго Земства.
- III. Значеніе правильной организаціи хлѣбной торговли. Изд. Мин. Фин.
- IV. Сводъ отзывовъ губернскихъ и уѣздныхъ земствъ, сельскохозяйственныхъ обществъ, биржевыхъ комитетовъ по вопросамъ экспорта зерна. Отдѣлъ Торговли Минист. Торговли и Промышленности. Изд. 1912 г.
- V. Приложеніе къ запискѣ „Значеніе правильной организаціи хлѣбной торговли“.
- VI. Отчетъ по II-му и III-му всероссійскимъ съѣздамъ мукомоловъ 13—21 января и 15—18 мая 1895 г.
- VII. Обзоръ отпавленія хлѣба по желѣзнымъ дорогамъ Московскаго района за 19^{09/10} годъ.
- VIII. Приложеніе къ стенографическому отчету по съѣзду мукомоловъ 1888 г. Труды ИМПЕРАТОРСКАГО Московскаго с.-х. общества.
- IX. Матеріалы къ совѣщанію 1910 года по пересмотру нѣкоторыхъ тарифовъ на перевозку по Россійскимъ желѣзнымъ дорогамъ хлѣбныхъ грузовъ. Изд. 1910 г.
- X. Статистическій сборникъ Министерства Путей Сообщенія, выпускъ № 120. Внутренніе водные пути въ 1910 году.

Римскія цифры, поставленныя въ заголовкахъ таблицъ, соответствуютъ номерациі матеріаловъ въ настоящемъ перечнѣ.

Движеніе ржи и муки по бассейну р.р. Волги и Камы.

Г О Д А	Р о ж ь				Мука ржаная всякая			
	Отправле- но	Въ сред- немъ за 5 лѣтъ	Прибыло	Въ сред- немъ за 5 лѣтъ	Отправле- но	Въ сред- немъ за 5 лѣтъ	Прибыло	Въ сред- немъ за 5 лѣтъ
В ѣ п у д а х ѣ								
1886	34.396.000	21.851.000	17.527.000	10.487.600	32.647.000	22.546.800	18.244.000	12.225.000
1887	30.920.000		12.742.000		22.152.000		10.442.000	
1888	23.283.000		8.875.000		15.001.000		8.527.000	
1889	11.991.000		6.721.000		21.030.000		10.420.000	
1890	8.665.000		6.573.000		21.904.000		13.492.000	
1891	9.413.000	12.795.800	6.076.000	8.324.400	12.766.000	16.846.600	7.629.000	10.768.000
1892	6.250.000		4.322.000		4.836.000		2.938.000	
1893	10.210.000		7.345.000		17.484.000		10.098.000	
1894	17.371.000		11.473.000		25.333.000		15.812.000	
1895	20.735.000		12.406.000		23.814.000		17.363.000	
1896	25.557.000	27.288.600	9.862.000	12.748.400	30.081.000	20.164.800	16.265.000	11.232.200
1897	25.978.000		10.510.000		24.225.000		11.215.000	
1898	34.424.000		14.391.000		16.917.000		8.632.000	
1899	15.771.000		10.514.000		10.062.000		6.389.000	
1900	34.713.000		18.465.000		19.539.000		13.660.000	
1901	31.831.000	30.621.800	13.423.000	14.635.800	28.251.000	28.911.800	16.931.000	17.499.000
1902	19.864.000		11.462.000		24.358.000		13.850.000	
1903	22.920.000		13.625.000		27.522.000		18.295.000	
1904	36.956.000		13.258.000		29.920.000		17.925.000	
1905	41.538.000		21.411.000		34.508.000		20.494.000	
1606	28.538.000	29.015.200	19.048.000	16.210.000	20.323.000	24.305.800	12.807.000	16.875.000
1907	22.800.000		12.221.000		13.705.000		10.284.000	
1908	24.904.000		16.528.000		25.059.000		18.065.000	
1909	42.270.000		19.604.000		30.826.000		22.818.000	
1910	26.564.000		13.649.000		31.616.000		20.401.000	

Движеніе ржи и муки по бассейну р. Волги.

Г О Д Ы	Р о ж ь				Р ж а н а я м у к а			
	Отправле-	Въ сред-	Прибыло	Въ сред-	Отправле-	Въ сред-	Прибыло	Въ сред-
	но	нѣмъ за 5 лѣтъ		нѣмъ за 5 лѣтъ	но	нѣмъ за 5 лѣтъ		нѣмъ за 5 лѣтъ
В ѣ п у д а х ѣ								
1886	15.682.000		16.294.000		7.000.000		16.144.000	
1887	17.946.000	12.487.400	11.757.000	9.498.800	5.544.000	5.263.000	9.314.000	10 400.800
1888	16.262.000		8.182.000		4.046.000		7.198.000	
1889	6.152.000		5.668.000		5.271.000		8.172.000	
1890	6.395.000		5.593.000		4.454.000		11.176.000	
1891	5.650.000		5.034.000		2.926.000		5.889.000	
1892	5.280.000	7.362.800	2.984.000	6.916.800	2.603.000	4.769.400	1.815.000	8.588.200
1893	5.568.000		6.061.006		5.812.000		8.100.000	
1894	7.233.000		9.771.000		7.400.000		12.863.000	
1895	13.083.000		10.734.000		5.106.000		14.274.000	
1896	10.312.000		8.745.000		7.520.000		13.274.000	
1897	11.578.000	12.775.600	9.548.000	11.051.000	6.702.000	6.141.000	8.945.000	9.003.200
1898	19.258.000		11.697.000		5.201.000		7.288.000	
1899	8.371.000		7.941.000		4.143.000		4.502.000	
1900	14.359.000		17.324.000		7.139.000		11.007.000	
1901	18.287.000		11.876.000		9.024.000		14.066.000	
1902	9.104.000	13.435.600	7.689.000	12.285.000	10 041.000	10.708.400	11.175.000	13.767.600
1903	11.826.000		11.123.000		10.440.000		14.567.000	
1904	16.492.000		11.375.000		13 740.000		13.684.000	
1905	11.469.000		19.362.000		10.297.000		15.346.000	
1906	12.171.000		16.202.000		4.589.000		9 363.000	
1907	9.324.000	10.070.000	10.673.000	14.497.800	5.560.000	7.649.000	6.982.000	12.396.000
1908	9.065.000		15.258.000		7.904.000		13.601.000	
1909	10.819.000		18.169.000		8.993.000		17.165.000	
1910	8.621.000		12.187.000		11.199.000		14.869.000	

Передвиженіе ржи по желѣзнымъ дорогамъ Европейской Россіи для экспорта и внутренняго довольствія.

	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Г о д ы												
	В ъ т ы с я ч а х ъ п у д о в ъ											
Вывозное передвижение.	47.468	40.124	23.972	37.013	43.954	66.036	50.495	63.223	49.278	32.213	36.424	30.478
		42.219, _s					46.326, _s					
Внутреннее передвижение.	29.326	24.508	25.364	38.000	30.569	30.990	30.563	32.473	39.034	41.744	65.488	62.771
		29.886, ₂					41.860, ₄					
Итого .	76.794	64.632	49.336	75.013	74.523	97.026	81.058	95.696	88.312	73.957	101.912	93.249
		72.106					88.187					
	В ъ с р е д н е м ъ з а 1 г о д ъ 80.959											

Передвиженіе ржаной муки за 1890—1899 г. г. по дан-
нымъ статистики Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Г О Д Ы									
1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899
В т ы с ы а х т ь п у д о в ь									
31.583	27.995	27.390	37.593	38.544	47.999	47.264	40.141	43.070	47.917
						44.598			
В т с р е д н е м т ь з а г о д т ь									38.949,6

Перевозка ржи до главнѣйшихъ внутреннихъ пунк-
товъ (въ тысячахъ пуд.).

Наимено- вание пунк- товъ	Годы					Въ среднемъ за пятилѣтіе					Въ среднемъ за пятилѣтіе					Въ среднемъ за пятилѣтіе				
	Г-е пятилѣтіе					Ш-е пятилѣтіе					Ш-е пятилѣтіе					Ш-е пятилѣтіе				
	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914
Александровскъ	420	401	389	270	1,082	863	601,0	461	755	2,040	1,463	552	1,054,2	1,592	857,3					
Балазовъ	—	—	107	291	260	196	170,8	147	268	312	329	595	330,2	415	243,3					
Борисоглѣбскъ	235	117	74	137	72	301	140,2	87	81	578	143	169	211,6	370	197,0					
Варшава	1,900	1,759	1,933	2,081	1,505	2,716	1,998,8	3,060	2,911	2,392	2,226	2,008	2,519,4	1,392	2,156,9					
Вильна	1,103	920	837	995	1,374	1,673	1,159,8	1,339	1,625	1,554	1,850	1,653	1,604,2	1,210	1,344,4					
Воронежъ	172	26	154	324	429	340	254,6	617	592	362	1,021	609	640,2	456	425,2					
Камышинъ	6	13	62	907	303	135	284,0	287	233	158	14	480	234,4	68	222,2					
Кіевъ	599	503	536	612	472	497	524,0	636	1,202	1,194	983	937	990,4	1,823	832,8					
Кременчугъ	65	80	62	122	139	89	98,4	152	167	176	385	412	258,4	477	193,8					
Лодзь	181	209	381	259	160	308	263,4	778	686	548	548	308	573,6	289	387,9					
Москва	1,450	1,021	1,116	829	1,066	1,217	1,049,8	1,044	1,349	1,282	1,656	1,864	1,439,0	2,406	1,358,3					
Нижній	330	182	—	376	402	244	240,8	407	761	794	654	960	715,2	746	488,0					
Покровская сл.	1	31	42	202	90	178	108,6	44	112	758	128	468	302,0	279	194,4					
Рыбинскъ	15	3	2	31	75	—	22,2	—	28	155	14	212	81,8	15	45,8					
Рязань	244	41	107	156	136	55	99,0	60	120	92	562	686	304,0	421	223,8					
Самара	1,743	1,487	1,407	2,286	1,314	916	1,482,0	2,150	1,527	1,543	1,326	1,326	1,574,4	1,332	1,529,8					
Саратовъ	218	229	46	4,603	4,630	786	2,058,8	1,618	1,676	552	397	2,055	1,259,6	309	1,426,6					
Сызрань	4	14	2	27	48	35	25,2	113	136	79	190	335	170,6	146	94,1					
Тула	55	19	225	195	137	64	128,0	64	170	112	323	639	261,6	1,195	266,5					
Уфа	99	87	43	424	393	9	191,2	—	—	24	84	407	103,0	702	189,3					
Ярославль	2	1	2	84	11	11	21,8	22	133	33	8	280	95,2	114	58,4					
Всего	8,842	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,737	12,735,3					

Отправление ржаной муки по жел. дорогамъ Европ. Россіи
съ главнѣйшихъ мукомольныхъ пунктовъ за 1907 годъ.

Мукомольные пункты	Въ тысячахъ пудовъ				Мукомольные пункты	Въ тысячахъ пудовъ			
	Привислян- скій край и прибалт.	Южн. и юго- западн. ж. д.	Восточн. и юго-вост. центр. ж. д.	Сѣверн. ж. д.		Привислян- скій край и прибалт.	Южн. и юго- западн. ж. д.	Восточн. и юго-вост. центр. ж. д.	Сѣверн. ж. д.
Абдуллино . . .	—	—	347	—	Москва	—	—	1.682	—
Александровскъ .	—	90	—	—	Н.-Новгородъ . .	—	—	396	—
Алекс.-Невская .	—	—	320	—	Обловка	—	—	790	—
Балашовъ	—	—	616	—	Орашовъ	—	17	—	—
Бахмутъ	—	60	—	—	Павлоградъ . . .	—	101	—	—
Бердичевъ	—	32	—	—	Пеньково	—	—	185	—
Борисоглѣбскъ . .	—	—	420	—	Печиновка	—	54	—	—
Бутурлиновка . .	—	—	215	—	Платоновка	—	65	—	—
Бѣл. Церковь . . .	—	111	—	—	Полтава	—	367	—	—
Варшава	164	—	—	—	Проскурово	—	79	—	—
Верда	—	—	763	—	Ромны	—	187	—	—
Воейково	—	—	891	—	Ряжскъ	—	—	366	—
Воронежъ	—	—	241	—	Рыбинскъ	—	—	—	4.756
Голта	—	89	—	—	С.-Петербургъ . .	—	—	—	766
Елецъ	—	—	247	—	Саратовъ	—	—	446	—
Елизаветградъ . .	—	82	—	—	Сызрань	—	—	137	—
Житомиръ	—	4	—	—	Тверь	—	—	—	148
Кинешма	—	—	—	1.905	Терновка	—	—	340	—
Кирсановъ	—	—	1.205	—	Умань	—	40	—	—
Кіевъ	—	52	—	—	Уральскъ	—	—	—	906
Козловъ	—	—	1.243	—	Хапатово	—	—	397	—
Коренево	—	—	126	—	Харьковъ	—	34	—	—
Кременчугъ	—	490	—	—	Хароли	—	127	—	—
Либава	148	—	—	—	Ярославль	—	—	—	303
Лубны	—	—	178	—					
Луцкъ	—	57	—	—					
Медвѣдица	—	—	53	—	Итого	312	2.248	12.508	7.974
Мелитополь	—	110	—	—					
Моршанскъ	—	—	904	—	Всего . 23.042				

Отправление по желѣзнымъ дорогамъ Московскаго
района за 190⁹/10 сельскохозяйственный годъ
(въ тыс. пуд.).

Наименованіе желѣзныхъ до- рогъ	Р о ж ь					М у к а р ж а н я					ИТОГО	
	На балтійскіе порты	Петербургъ	Москву	Пункты по- средствія въ дворянскіхъ предѣлахъ	Другіе внут- ренніе рынки	ИТОГО	На балтійскіе порты	Петербургъ	Москву	Пункты по- средствія въ дворянскіхъ предѣлахъ		Другіе внут- ренніе рынки
С.-Вяземская .	73,7	32,3	128,0	2,703,8	812,5	3,750,3	23,3	956,2	2,613,7	1,109,4	3,621,7	8,324,3
М.-Казанская .	352,9	392,8	249,0	1,808,0	1,153,2	3,955,9	2,7	1,315,7	741,9	1,628,5	371,9	4,060,7
М.-Курская .	2,5	0,9	22,0	127,8	910,3	1,063,5	—	37,8	110,5	259,1	5,93,7	1,001,1
Сѣверныя жел. дороги . . .	—	—	1,3	860,2	95,7	957,2	—	6,7	33,3	7,559,5	113,8	7,713,3
М.-Нижегород- ская	—	—	9,5	250,9	55,6	316,0	0,9	2,7	33,5	781,6	180,2	998,9
М.-Брестская	8,1	—	1,0	279,4	148,5	437,0	—	—	2,9	348,5	40,6	392,0
	437,2	426,0	410,8	6,030,1	3,175,8	10,479,9	26,9	2,319,1	3,535,8	11,686,6	4,921,9	22,490,3

Вывозъ ржи изъ Россіи въ пудахъ.

Годы	Всего	Въ среднемъ за пятилѣтіе	Въ томъ числѣ			
			Въ Финляндію	Въ среднемъ за пятилѣтіе	Въ Германію	Въ среднемъ за пятилѣтіе
1886	65.740.000	82.289.800	835.000	856.400	17.311.000	19.411.000
1887	78.159.000		650.000		22.846.000	
1888	107.032.000		909.000		23.824.000	
1889	84.088.000		969.000		17.208.000	
1890	76.430.000		919.000		15.866.000	
1891	67.404.000	56.763.400	1.185.000	1.536.400	21.694.000	16.909.200
1892	12.066.000		2.373.000		2.710.000	
1893	32.084.000		1.632.000		6.099.000	
1894	80.970.000		1.315.000		23.708.000	
1895	91.293.000		1.177.000		30.335.000	
1896	79.255.000	74.726.400	1.137.000	2.509.600	30.207.000	26.719.000
1897	73.565.000		1.560.000		22.468.000	
1898	66.914.000		1.970.000		25.132.000	
1899	60.671.000		3.932.000		22.129.000	
1900	93.227.000		3.949.000		33.659.000	
1901	32.735.000	66.580.600	2.376.000	2.919.600	29.419.000	22.639.400
1902	98.221.000		3.670.000		34.010.000	
1903	82.222.000		3.224.000		22.576.000	
1904	60.051.000		3.293.000		13.528.000	
1905	59.674.000		2.035.000		13.664.000	
1906	65.366.000	42.161.200	1.956.000	1.724.000	13.822.000	10.082.400
1907	45.164.000		1.885.000		13.823.000	
1908	24.211.000		1.114.000		6.936.000	
1909	35.528.000		2.346.000		6.409.000	
1910	40.537.000		1.319.000		9.422.000	
Въ среднемъ за годъ:		64.504.280	—	1.909.200	—	19.152.200

Вывозъ ржаной муки изъ Россіи (въ тысячахъ пудовъ).

Г о д ы	Всего	Въ сред- немъ за пятилѣтіе	Въ томъ числѣ	
			Въ Финляндію	Въ сред- немъ за пятилѣтіе
1886	3.802	3.671	2.805	2.642
1887	3.825		2.558	
1888	4.637		3.387	
1889	3.473		2.604	
1890	2.616		1.856	
1891	2.207	3.745	1.496	3.350
1892	4.077		3.854	
1893	4.386		4.098	
1894	4.231		3.901	
1895	3.823		3.401	
1896	4.016	5.684	3.369	5.129
1897	4.816		4.211	
1898	4.054		3.474	
1899	5.783		5.335	
1900	9.752		9.257	
1901	8.961	9.797,4	8.381	9.246
1902	10.057		9.537	
1903	10.846		10.289	
1904	11.994		11.475	
1905	7.129		6.550	
1906	7.523	6.491	7.090	6.231
1907	6.344		6.095	
1908	6.178		5.970	
1909	6.934		6.681	
1910	5.475		5.319	
Въ среднемъ за годъ.		5.877,56	—	5.319,72

Перевозъ ржи по желѣзнымъ дорогамъ Европейской
Россіи до главныхъ портовъ и сухопутной западной
границы (въ тыс. пуд.).

Годы Мѣста сбыта	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	Средній годовой
С.-Петербургъ	5.216	2.904	1.240	4.883	5.983	11.112	3.611	4.288	4.729	1.737	1.331	4.278	4.276,0
Ревель.	2.066	4.446	1.341	3.270	3.624	5.455	4.085	5.850	5.812	3.666	3.018	4.541	3.931,2
Рига	6.776	4.114	1.567	4.833	5.380	7.851	5.365	3.590	2.676	2.266	1.284	2.434	4.011,3
Ливава.	3.444	5.676	1.286	3.435	8.777	13.649	5.312	2.692	2.254	1.066	780	1.944	4.192,9
Вержболово и Эй- куненъ.	10	14	3	67	88	159	28	446	128	1	8	58	84,2
Граево и Проксскъ.	104	52	76	127	12	44	19	125	16	13	5	—	49,4
Млаво-Итлово.	11	30	4	13	1	10	170	144	6	17	8	—	34,5
Александровскъ.	26	37	40	88	17	40	1.006	476	43	22	84	82	163,4
Осоновцы.	1.555	2.875	2.962	3.474	829	3.191	5.077	2.534	1.163	1.345	1.137	913	2.234,6
Кенигсбергъ и Пил- лау.	2.518	1.685	553	1.582	3.571	4.979	1.533	4.441	1.146	1.559	1.283	1.168	2.169,6
Ланцигъ	850	524	35	371	221	827	306	934	37	109	71	83	364,0
Одесса.	7.398	4.420	2.897	2.955	3.437	3.959	5.994	6.581	8.177	5.593	12.694	3.332	5.619,8
Николаевъ.	7.445	7.763	4.899	3.094	4.137	4.757	7.218	19.762	15.274	6.138	7.314	4.050	7.654,3
Севастополь.	1.834	654	182	155	200	163	73	65	116	106	170	146	320,3
Бердосей.	61	56	304	511	222	212	224	2.931	1.271	666	460	126	587,0
Вердьянскъ.	—	—	—	—	19	2	2	26	108	132	279	39	50,6
Маріуполь.	805	575	380	445	659	435	356	267	446	146	42	235	400,9
Таганрогъ и Азовск. портъ.	1.181	752	607	662	292	365	168	284	377	203	525	283	474,9
Ростовъ.	3.912	1.921	2.012	2.618	4.148	4.559	2.796	3.628	3.618	2.918	1.373	3.693	3.099,7
Новороссійскъ	1.019	396	50	245	1.433	2.745	4.815	2.686	1.135	2.982	3.100	2.520	1.927,2
	46.231	38.894	20.438	32.828	43.050	64.514	48.158	61.750	48.532	30.685	34.946	29.962	41.665,7

Ввозъ въ Финляндію въ пудахъ.

Годы	Р ж и			Р ж а н о й м у к и		
	Изъ Россіи	Изъ Германіи	Всего	Изъ Россіи	Изъ Германіи	Всего
1893	1.657.065	275.171	1.932.236	3.787.429	1.660.582	5.448.011
1894	1.535.431	228.506	1.763.937	4.089.913	2.579.324	6.669.237
1895	1.205.299	9.699	1.214.998	3.700.443	2.300.615	6.001.058
1896	1.259.101	—	1.259.101	3.735.615	1.912.289	5.647.904
1897	1.553.811	64.965	1.618.776	4.812.290	1.872.395	6.684.685
1898	2.061.621	205.448	2.267.069	3.919.677	1.484.433	5.404.110
1899	4.176.121	573.827	4.749.948	5.509.581	3.311.568	8.821.149
1900	3.490.437	230.792	3.721.229	9.181.842	1.110.078	10.291.920
1901	2.530.302	163.297	2.693.599	8.634.794	354.776	8.989.570
1902	4.057.903	843.081	4.900.984	9.400.161	1.383.144	10.783.305
1903	3.621.692	683.383	4.305.075	10.105.809	2.533.980	12.639.789
1904	3.826.164	764.025	4.590.189	11.052.773	2.166.110	13.218.883
1905	2.638.738	800.808	3.439.546	7.276.486	3.189.019	10.465.505
1906	2.191.181	2.010.438	4.201.619	6.312.280	3.189.019	9.501.299
1907	2.900.406	1.837.991	4.738.397	5.432.477	2.888.289	8.320.766
1908	1.188.060	2.244.800	3.432.860	5.196.041	2.534.550	7.730.591
1909	2.394.067	1.169.248	3.563.315	6.158.926	2.963.136	9.122.062
1910	970.754	985.394	1.956.148	4.373.822	1.239.072	5.612.894*)

Въ среднемъ за пятилѣтіе 1906—1910 г. г. ввезено ржи изъ Германіи 1.649.574 пуд. въ годъ и ржаной муки 2.562.813 пуд.

*) Примѣрно.

Германія. (Тонна = 61,048 пуда).

Г О Д Ы	П р и в о з ъ			В ы в о з ъ			
	Р ж и		Ржаной муки	Р ж и		Ржаной муки	
	Всего	Въ томъ числѣ изъ Россіи		Всего	Въ томъ числѣ Въ Рос- сію	Въ Фин- ляндію	Въ Фин- ляндію
1893	224.262	95.920	—	271	—	160	—
1894	653.625	533.449	—	49.712	—	2.395	—
1895	964.802	841.974	—	35.992	—	241	—
1896	1.030.670	787.971	—	38.322	—	126	—
1897	856.832	610.741	1.485	106.435	—	588	113.616
1898	914.072	611.297	1.538	129.706	—	3.135	95.348
1899	561.251	460.367	1.227	123.458	—	4.511	124.550
1900	893.333	834.328	1.632	76.092	—	966	93.524
1901	863.706	773.617	1.999	92.063	—	1.300	56.413
1902	976.042	841.989	2.125	104.601	—	5.759	62.947
1903	813.765	718.500	1.883	209.032	—	12.628	89.466
1904	472.435	426.200	1.710	356.710	—	10.176	97.110
1905	572.186	477.844	1.716	319.942	—	9.917	112.509
1906	648.472	515.756	1.885	242.864	—	17.942	75.567
1907	608.267	453.759	4.436	232.822	81.150	14.872	103.896
1908	347.264	258.197	3.774	586.127	129.500	34.638	111.159
1909	274.722	251.519	2.752	650.544	162.230	16.655	152.405
1910	—	—	—	825.189	—	30.531	236.489

Ввозъ ржаной муки въ Финляндію.

‰—е отношеніе ввоза отдѣльныхъ странъ.

Годы \ Наименованіе странъ	Россія	Германія	Швеція	Данія	Прочія страны	Всего
1893	59,0	26,8	0,4	0,3	13,5	100
1894	59,5	37,4	0,1	—	3,0	100
1895	61,1	38,3	0,1	—	0,5	100
1896	66,3	33,2	0,5	—	—	100
1897	71,9	27,6	0,5	—	—	100
1898	67,9	30,8	—	0,1	1,2	100
1899	54,7	32,9	—	—	12,4	100
1900	89,0	11,0	—	—	—	100
1901	96,0	4,0	—	—	—	100
1902	86,7	12,4	0,8	0,1	—	100
1903	80,0	20,0	—	—	—	100
1904	84,0	16,0	—	—	—	100
1905	80,4	19,6	—	—	—	100
1906	66,6	33,4	—	—	—	100
1907	65,1	34,3	0,2	0,4	—	100
1908	66,2	32,6	—	0,3	0,9	100
1909	67,0	32,2	—	—	0,8	100

34

М. С. В. В. Д.
К. Д. К. К.
и

Умный
Нечес

Словесный

М. Д. В. В.
В. М. то

Умный

В. Д. В. В.
В. Д. В. В.

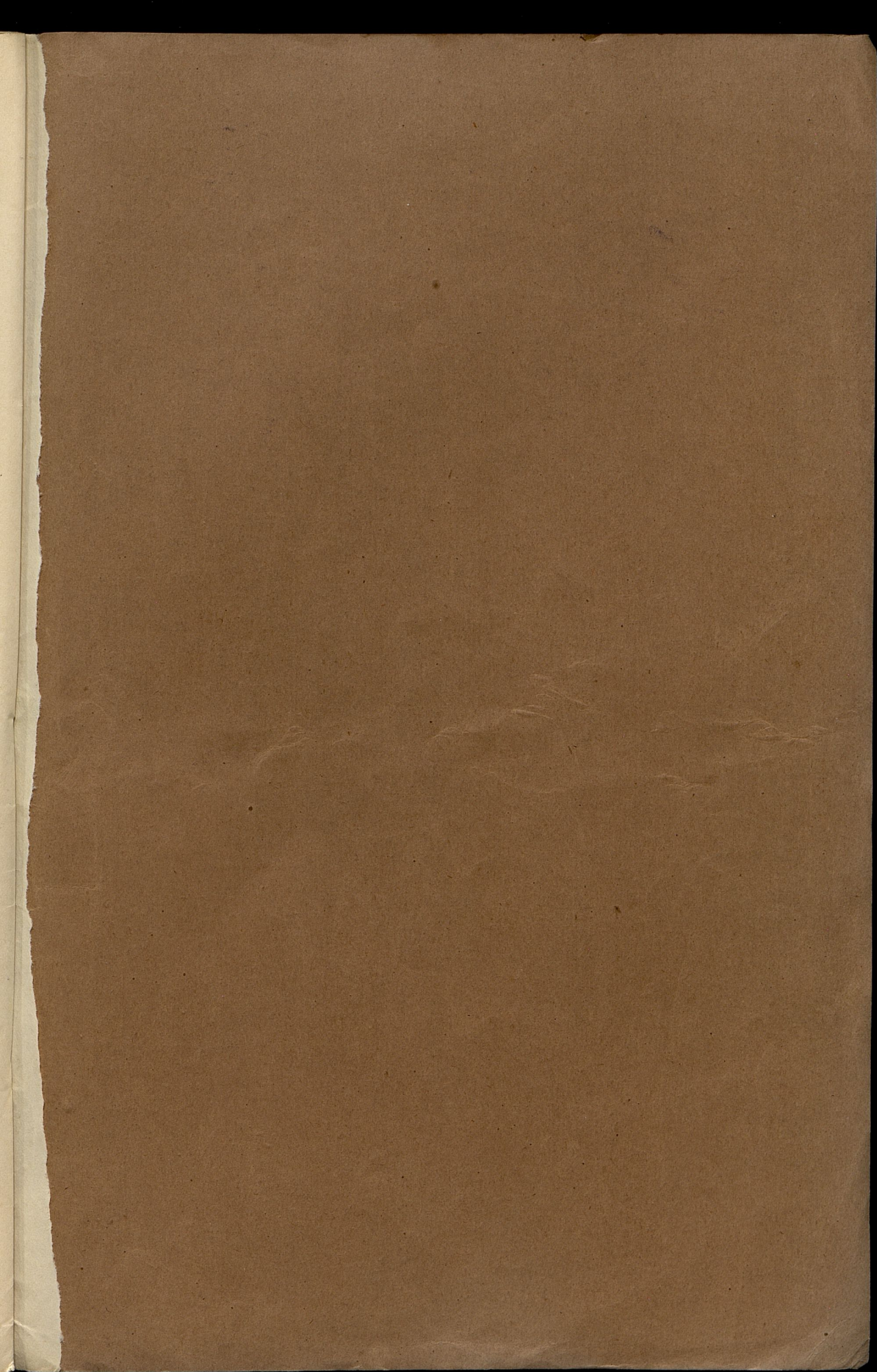
С. Д.

М. Д. В. В.

Договор
12.04.00
М. Д. В. В.

Умный
Умный
Умный
Умный

Л. Д. В. В.



KC188
K83

10
K83