



ПЕРЕБОРЫ НА РУССКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

Со стороны русского купеческого мира, а также заграничных дорог при их сношениях с Россиею постоянно повторяются жалобы, с теми или другими промежутками времени, но в том же едком тоне, на большие переборы по железнодорожным отправлениям.

Каждый страдающий от такого порядка вещей старается добраться до корня этого зла и предлагает соответственные мероприятия к его уменьшению.

Недавно этот вопрос рассматривался в немецкой газете «St. — Petersburges Zeitung». Автор статьи жалуется на постоянные изменения, дополнения и разъяснения действующих тарифов, притом появляющихся в различных органах, что подчас делает невозможным точное определение тарифных ставок и основание на них правильных коммерческих расчетов.

Между тем, в настоящее время тарифы русских железных дорог настолько объединены, что один и тот же груз при перемещении на одинаковое расстояние в пределах всей русской железнодорожной территории оплачивается одинаковою тарифною ставкою; исключения допускаются лишь в редких случаях. Те же тарифные ставки в отношении пробега грузов в пределах русской территории приняты в соображение для заморских и заграничных сообщений, причем некоторые скидки допущены при отправлениях в Восточную Азию и в нескольких заграничных сообщениях. Тарифы публикуются в органе министерства финансов «Сборник тарифов». Таким образом, казалось бы, что однообразное толкование, как и применение, и возможность для каждого безошибочно определить действующие тарифные ставки вполне обеспечены.

К сожалению, по мнению автора вышеприведенной статьи, тарифная простота эта только кажущаяся. Для наиболее важных грузов существует целый ряд специальных тарифов; кроме того, тарифы толкуются различно управлениями отдельных железных дорог. На почве этого разнообразного толкования и еще недостаточного знакомства с тарифами многих железнодорожных агентов, занимающихся приемом и отправкою грузов, создалось то зло, от наличия которого так страдают интересы публики и торговых сфер.

Неправильное толкование тарифов представляет в данном деле наименьшую из причин зла, так как, дойдя до высшей инстанции — департамента железнодорожных дел, — оно немедленно устраняется. Иначе обстоит дело с незнанием тарифов многими из железнодорожных агентов. По действующим правилам, агент отвечает своим жалованьем за недоборы вследствие неправильной тарификации, а жалование этих агентов в большинстве случаев не превышает 75 р. в месяц; переборы же возвращаются отправителям. Кассирам больших станций приходится ежедневно рассчитывать до 200 накладных и более, почему трудно требовать от них большой аккуратности ввиду спешности работы, а также потому, что многие из них недостаточно к ней подготовлены. При том же уведомлении об изменениях и дополнениях тарифов получают ими в большинстве случаев несвоевременно, и кассиры не успевают вносить их в свои сборники. В силу такого порядка вещей у этих агентов вошло в обычай вводить в подсчеты некоторое округление тарифных ставок, что после проверки контролем приводит весьма часто к переборам. Недоборы встречаются сравнительно редко.

Хотя владельцам грузов и предоставлено право получать обратно переборы,



но пользуются этим правом лишь большие фирмы, имеющие в числе своих агентов лиц, близко знакомых с железнодорожной тарификацией; к тому же получение переборов, в особенности при заграничных сообщениях, сопряжено с большою волокитою (иногда по несколько лет). Большинство лиц, пользующихся услугами железных дорог по перевозке грузов, не получают причитающихся им переборов.

Вопрос о переборах неоднократно обсуждался в железнодорожных сферах, но без видимого успеха. Несомненно, что главная причина образования переборов — недостаточное знакомство многих железнодорожных агентов с тарифами и их применением.

Что близкое знакомство с железнодорожной тарификацией достижимо, доказывает контингент лиц, выясняющих переборы как у больших фирм, так и самостоятельно возбуждающих иски о переборах по скупленным для сего накладным. Это вновь подтверждает, как и во многих

других аналогичных случаях, что служебная подготовка многих железнодорожных агентов и степень их общего образования и развития не соответствуют, так сказать, изодня в день осложняющимся условиям железнодорожной работы, требующей от этих агентов при неизбежной своей спешности еще больших познаний и навыка, чем, например, от контрольного чиновника, работающего спокойно.

Вопрос, вновь поднятый в *St-Petersburger Zeitung*, один из самых трудных и сложных в эксплуатации железных дорог, а потому нельзя не приветствовать возвращение названной газеты к этому больному месту как их, так и русских торговых сфер, и, конечно, следует надеяться, что подлежащие ведомства обратят наконец внимание и примут соответствующие действительные меры к искоренению этого зла.

А пока, до наступления такого оборота в данном вопросе, отдельные управления железных дорог пробуют устранить указанные недостатки разными способами. Ки-



евские газеты по этому поводу сообщают, что управления дорог Привислянских, Варшаво-Венской и Юго-Западных решили открыть в Варшаве особое бюро для быстрого выяснения и возврата переборов по перевозкам.

Мы сомневаемся, чтобы означенному бюро удалось устранить обычную волокиту по переборным делам, и во всяком случае открытие такого бюро доказывает, что и контроли сборов не справляются с претензиями о переборах и рассчитывают при содействии этого бюро ускорить переборное производство. Очевидно, считают невозможным упорядочить таксировку на станциях, хотя, по заявлению тех же киевских газет, этим способом можно бы уменьшить переборы на 80% (№ 16, от 24 февр. 1900 г. «Z. d. V. D. E. Verw.»).

Из вышеприведенной справки очень распространенной и талантливо редактируемой газеты союза германских дорог усматривается, что волокита по обратному получению переборов на русских железных дорогах и по сие время продолжается, вероятно, преимущественно по заграничным сообщениям.

Несомненно, что корень этого зла кроется, главным образом, в недостаточной подготовке наших агентов по коммерческой части. Одним из самых действительных средств устранить этот недостаток может служить обязательный прием на службу помощников начальников станций и зачисление кассирами и помощниками магазинеров только лиц, выдержавших установленное испытание по коммерческой части. Для предоставления этим лицам возможности подготовиться к такому испытанию надлежит, по примеру дорог Харьковско-Николаевской, Рязанско-Уральской и некоторых других, устроить необходимое число школ, где бы преподавались курсы по распорядительной и коммерческой частям эксплуатации железных дорог.

Кроме того, в видах привлечения на эти должности лиц среднего образования — отличный контингент таких агентов могут дать получившие в последнее время довольно широкое распространение школы коммерческие низшие и средние — необходимо, по примеру германских дорог, значительно поднять их средний заработок. Оклад кассиру в 75 р. в месяц, на который указывают в вышеприведенной статье германской газеты, у нас не очень часто встречается, а большинство кассиров получают меньшие оклады. Следовало бы грузовым кассирам больших станций увеличить оклады, по крайней мере, до 1200 р. в год, обусловив доплату качеством работы, т. е. процентом правильно рассчитанных накладных к общему числу их. Надлежит также подвергнуть коренному пересмотру оклады всех агентов магазинов и касс, которые в настоящее время далеко отстали от заработков агентов с аналогичною деятельностью в торговле и промышленности. Другое средство поднять средний заработок этих лиц — широкое применение разных систем премий.

Только таким образом можно пресечь корни зла, приносящего существенный ущерб всем пользующимся услугами железных дорог и вызывающего совершенно основательные нарекания.

Открытие же бюро вроде Варшавского переборного — паллиатив, от которого нельзя ожидать существенных выгод. Как справедливо замечает автор вышеприведенной немецкой статьи, организация такого бюро составляет лишь подтверждение некоторой несостоятельности контролей сборов, подлежащих дороге.

А.Р.

Железнодорожное дело. — 1900. — № 30–31. — С. 225–226.

*Из фондов Библиотеки МИИТ.
Редакция выражает признательность ее работникам за содействие в подготовке публикации ●*

SURPLUS TARIFICATION AT RUSSIAN RAILWAYS

The article is extracted from the issue 30–31 of the journal «Zheleznodorozhnoe delo» (Rail Business) of 1900, pp.225–226. The author, who signed the article by initials A.R., considered that the main problem was related to qualification of rail staff who was often unable to apply the correct rate among a very complicated system of special tariffs. The author argued that staff was relatively underpaid preventing thus railways' management from hiring highly qualified employees and reimbursement process for previously erroneously paid extra tariffs was not a simple one.

The editorial staff expresses the gratitude to the Library of MIIT University for the kind assistance in preparing the publication.