



ПО ПОВОДУ БРОШЮРЫ «РУССКИЕ ПОРТЫ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТАРИФЫ»

На днях вышла в свет брошюра неизвестного автора «Русские порты и железнодорожные тарифы», принадлежащая, очевидно, перу одного из деятелей Общества Юго-Западных дорог.

Главная цель этой брошюры — доказать неправильность действий казенных железных дорог, стремящихся путем тарифных комбинаций покровительствовать русским портам перед иностранными. Брошюра вызвана тем обстоятельством, что при урегулировании, совместно с представителями участвующих в перевозке русских и германских дорог, тарифов на хлебные грузы, идущие с юга России через Полесские казенные дороги в Кёнигсберг (via Вержболово), с тарифами на Либаву и Ригу (via Вильно), временное управление казенных железных дорог признало необходимым, чтобы общая провозная плата от всех пунктов отправления до Кёнигсберга была всегда выше, чем до Либавы и Риги, на 1 коп. с пуда (6 р. 10 коп. за вагон в 610 пудов).

Представитель правительственного управления Бромбергского железнодорожного округа на бывшей 4 декабря 1884 г. в С.-Петербурге конференции согласился на такую разницу в пользу Риги и Либавы, и она утверждена протоколом конференции германского союза, подписанным 23 декабря 1884 г. и представленным на утверждение министерства путей сообщения.

В этой разнице автор брошюры видит нарушение интересов Юго-Западных дорог, но оставляя, по-видимому, их в стороне, старается только доказать незаконность и непрактичность такого распоряжения.

Он говорит, что дело такой первостепенной важности как поддержание русских портов железнодорожными тарифами не может быть предоставляемо усмотрению управлений частных или казенных дорог,

а подлежит рассмотрению правительства.

Автор забывает, что выработанные в конференции германского союза положения обязательно представляются на утверждение правительства и только одобренные им вступают в действие. Автор, вероятно, не знает, что ни один тариф прямого сообщения, в котором участвуют казенные железные дороги, не публикуется и не вводится в действие ранее его рассмотрения и утверждения временным управлением казенных железных дорог и министерством. Следовательно, обвинение местного управления казенной железной дороги в произвольном установлении какого-бы то ни было тарифа падает само собою.

Далее автор уже совсем оставляет в стороне вопрос о покровительстве русских портов и обращается к вопросу о том, куда выгоднее везти груз из пунктов, ближайших к Черному морю: в Николаев или Кёнигсберг. Вопрос старый, вполне исчерпанный, но тем не менее возбуждаемый Юго-Западными дорогами при всяком случае, когда дело коснется отвлечения хлебных грузов от черноморских портов к Кёнигсбергу.

Автор повторяет старый тезис, что и для государства выгоднее, чтобы груз проходил большее протяжение по русским дорогам. Кто же в этом сомневается? Но дело в том, что выгода—выгоде рознь. От иной выгоды необходимо отказаться, когда она стремится нарушить естественные условия экономической жизни. Сам автор говорит, что железная дорога не может вносить ничего искусственного в экономическую жизнь, и сам же себе противоречит, доказывая правильность отвлечения хлебных грузов от пункта, находящегося от места производства в 147 верстах (Долинская и Николаев), к пункту, отстоящему на 1500 верст

(Кёнигсберг). Разве это не нарушает экономического быта страны?

Автор справедливо говорит, что груз стремится туда, где ему выгоднее. Но как же создалась эта выгода? Она состоит из удобств местных в пункте назначения и из дешевизны фрахта. Первое условие деятельности железных дорог, второе всецело принадлежит им.

Мы были бы совершенно согласны с автором, что управления железных дорог, строго исполняя свою задачу, не должны иметь никаких отношений к изменению этих условий; но только в таком случае, если все русские железные дороги, выработав путем практики известные тарифы на перевозку известного груза от одной станции своей дороги до другой, будут применять эти тарифы в известный период времени для всех перевозок в этих пределах и в этом направлении, без всякого отношения к тому, откуда и куда этот груз следует за пределами их линии; т. е., другими словами, при неизменяемости в известный период времени однообразных тарифов на известные предметы перевозок от одного пункта своей дороги до другого, в том же направлении.

Но если железные дороги создали себе право варьировать свои тарифные ставки в пределах одних и тех же пунктов своей дороги в зависимости от пунктов отправления и назначения других дорог, если они пришли к необходимости установления соглашенных прямых тарифов на весь путь от начального пункта производства до конечного сбыта, если они при этом не ограничиваются пределами линии русских железных дорог, а идут далее и вступают в союзы с иностранными дорогами и водными путями, то они всецело пользуются своим правом изменять условия выгод одного пункта перед другим. И если Юго-Западные дороги, пользуясь этим правом, покровительствуют Кёнигсбергу и Данцигу привлечением к ним путем тарифных комбинаций хлебных грузов из таких отдаленных пунктов, как Долинская, то менее всего Юго-Западные дороги имеют право делать упрек казенным железным дорогам, которые допускают тарифную разницу в пользу Либавы и Риги перед Кёнигсбергом и Данцигом. Основания этих дорог по установлению разниц различны, а имен-

но Юго-Западные дороги делают это в видах большого пробега грузов по своей дороге, казенные же дороги главным образом для направления хлебных грузов к русским портам вместо иностранных, а равно и для доставления этим грузам большого пробега по русским дорогам, как казенным, так и частным. Так, например: из Ровно при следовании в Кёнигсберг груз проходит по русским дорогам 448 верст, а при следовании в Либаву 838 верст и в Ригу 848 верст.

Автор брошюры не откровенен. Рассуждая о выгодности длиннейшего направления груза по железным дорогам, он приводит как пример крайний случай: что выгоднее, если груз, идя на расстоянии 1000 верст в одном направлении, проходит по русским железным дорогам 100 и 900 по иностранным, а в другом направлении наоборот. Здесь ошибка в том, что расстояние взято равное — 1000 верст. Вопрос надо поставить так: если в одном направлении все протяжение 1000 верст, а в другом 1500, и в 1-м направлении груз идет по русским железным дорогам 300 верст и по иностранным или водою 700, а во 2-м груз идет по русским железным дорогам 1000 верст и по иностранным или водою только 500, должны ли железные дороги стремиться к отвлечению груза от 1-го направления и к привлечению его ко 2-му? По мнению автора — да, должны и обязаны, ибо это в выгодах железных дорог и государства. По нашему мнению — нет, потому что направление кратчайшее есть самое естественное, правильное. Обходные дальнейшие направления не имеют права не только уничтожать направлений кратчайших, но и вредить им, вынуждая их к понижениям, не вызываемым иными потребностями, кроме конкуренций обходных направлений.

Автор забывает, что длиннейшее направление, отвлекая грузы от естественного, кратчайшего пути, лишает пробега этих грузов те дороги, которые как ближайший путь следования имеют на эти грузы преимущественное право.

Автор не откровенен, повторяем мы, ибо не хочет высказать ясно той цели, которая читается между строками в его брошюре, цели — доказать, что самое выгоднейшее направление грузов то, по которому они пройдут наибольшее расстояние





не по русскими железным дорогам вообще, а исключительно по *Юго-Западным* и притом в том направлении, которое Юго-Западные дороги считают для себя более выгодным.

Не Николаев, о котором так много говорится в брошюре, не нравится Юго-Западным дорогам. Что для них Николаев, когда рядом с ним у них несравненно лучший порт — Одесса, о привлечении грузов к которому автор скромно умалчивает! Неприятны Юго-Западным дорогам Либава и Рига, особенно когда грузы того района, который всецело принадлежал направлению Граево—Кёнигсберг, с открытием Вильно-Ровенского участка Полесских дорог направлялись по кратчайшему пути через Ровно—Вильно в Либаву и Ригу, причем Юго-Западные дороги потеряли пробег от Ровно до Граево 448 верст.

Вот главная причина всех рассуждений и доказательств о неправильности поощрения русских портов. Либава и Рига, пользуясь разницею фрахта в свою пользу на 6 р. 10 коп. за вагон против Кёнигсберга и имея в настоящее время кратчайшее направление для хлебных грузов южного района через Ровно—Вильно, являются действительно опасными конкурентами по хлебному направлению, Кёнигсбергу и Данцигу, а вместе с тем отнимают у Юго-Западных дорог 448 верст пробега хлебных грузов.

Автор брошюры доказывает, что, поощряя русские порты, в особенности Либаву, мы поощряем иностранную торговлю в Либаве, иностранных экспортеров и иностранный коммерческий флот, ибо своего не имеем. В доказательство автор приводит речь князя Бисмарка по поводу Либавского порта, сказанную им в 49 заседании рейхстага 14 февраля 1885 года.

Все это справедливо, и речь князя Бисмарка прекрасно доказывает, как немцы воспользовались русским портом Либавою и сумели поставить его в выгодные условия. Но в Кёнигсберге и Данциге кто же пользуется выгодами от торговли русским хлебом? Те же немцы, живущие в этих портах, те же немецкие экспортеры, тот же немецкий коммерческий флот, с прибавлением к ним немецких железных дорог и немецких экспедиторов на наших пограничных пунктах. Почему же, по мнению автора,

покровительствуя русским портам, Риге и Либаве, мы оказываем большее покровительство немцам, чем направляя грузы в Кёнигсберг и Данциг? Автор забывает, что, заменяя германские порты русскими, мы даем русским портам те местные выгоды, которые исключительно достаются иностранцам в их портах. Эти выгоды выражаются в народных заработках в тех самых портах по нагрузке, выгрузке, подвозке, в развитии портовых городов от увеличения населения, хотя бы и иностранного, и эти выгоды далеко не так маловажны, чтобы их игнорировать. Одно только уничтожение промежуточных экспедиторов на пограничных сухопутных пунктах (в Вержболове и Граево) стоит того, чтобы дать предпочтение русским портам.

Автор брошюры предвидит в поощрении русских портов тормоз развития торгового флота. «Пока нет торгового флота, — говорит он, — не может быть и речи о создании русских портов, имеющих национальное экономическое значение... Если русские товары отправляются на иностранных судах, то все льготные условия, создаваемые для развития русских портов, будут приносить пользу иностранцам, которые таким образом будут развивать свои экономические силы на счет всего русского населения».

Мы совершенно обратного мнения: пока нет развитых русских портов, нет речи о русском торговом флоте, он может создаться только в тех русских портах, которые дадут ему способы и возможность к развитию. Пока наши товары будут привлекаться к иностранным портам, из русских портов будущему русскому флоту возить нечего, и он явиться не может.

Вот когда русские порты получают первостепенное значение на Балтийском море, когда к ним главным образом будут направляться иностранные суда, тогда в тех же портах явятся и русские суда, русский торговый флот создастся сам собою.

Мы не останавливаемся на тех положениях автора, которые он приводит в 3-м разделе своей брошюры, о мерах, необходимых для поднятия русских портов и русского торгового флота, предоставляя разбор этих положений лицам, более компетентным в разрешении этих вопросов. Наша задача — выяснить настоящую цель бро-

шюры, которая, по нашему убеждению, заключается в том, что стремление казенных железных дорог направить хлебные грузы южного района в Либаву и Ригу преимущественно перед Кёнигсбергом очень неприятно Юго-Западным дорогам как затрагивающее их личные интересы, которые автор желает прикрыть интересами государственными.

К чему вся эта изложенная в брошюре лекция из политической экономии? К чему эти натянутые примеры о разности цен и разности фрахтов между Николаевым и Кёнигсбергом, русскими портами и иностранными в Балтийском море? Тарифная политика управления Юго-Западных дорог известна: она преследует единственную цель — привлечение всеми способами наибольшего количества грузов к следованию по своим дорогам в оба направления — и к Одессе и к Граеву — цель весьма естественная для акционерного общества. От-

крытие конкурирующих путей неприятно Юго-Западным дорогам, это также понятно: но при чем же тут законы политической экономии и государственные интересы? Прикрываться этими интересами казенные дороги не имеют надобности, ибо их интересы всегда вполне тождественны с интересами государственными, тогда как интересы частного акционерного общества, стремящегося главным образом к увеличению своих прибылей и к возвышению ценности своих акций, не всегда совпадают с общегосударственными интересами и тем менее подчиняются законам политической экономии.

МБ

(Железнодорожное дело. — 1886. —
1 мая. — С.152—154)

Редакция благодарит сотрудников
Научно-технической библиотеки МИИТ
за помощь в работе с материалами. ●



MEDIA ARCHIVES

WITH REGARD TO THE BROCHURE «RUSSIAN PORTS AND RAILWAY TARIFFS»

A few days ago a brochure of an unknown author «Russian ports and railway tariffs» was published, belonging, apparently to one of the senior managers of the Society of South-West Railways.

The main purpose of this brochure is to prove incorrectness of actions of state-owned railways, seeking to patronize Russian ports over foreign ports through tariff combinations. The brochure is caused by the fact that in the settlement, together with representatives of Russian and German railways involved in transportation, of tariffs on grain cargoes coming from the south of Russia through Polesie state-owned railways in Koenigsberg (via Verzhbolovo), with tariffs on Libau and Riga (via Vilna), temporary administration of state-owned railways found it necessary that the total freight charge from all points of departure to Koenigsberg was always higher than to Libau and Riga by 1 kopeck per pood (6 rubles 10 kopecks per railcar of 610 poods).

Representative of government department of Bromberg railway district at the conference held on

December 4, 1884 in St. Petersburg agreed with such a difference in favor of Riga and Libau, and it was approved by the protocol of the conference of the German Union, signed on December 23, 1884 and submitted to the approval of the Ministry of Railways.

As for this difference, the author of the brochure sees violation of interests of South-West Railways, but leaving aside, apparently, just tries to prove illegality and impracticality of such an order.

He claims that the case of such paramount importance as the support of Russian ports by railway tariffs cannot be given to the discretion of administration of private or state-owned railways, and is subject to review by the government.

The author forgets that provisions, developed at the conference of the German Union, are submitted obligatory for governmental approval and once approved will come into effect. The author probably does not know that tariff of direct communication, which involves state-owned railways, is not published and not be put into effect before its consideration

