

PRODUKCYA ROLNA

i

TARYFY KOLEJOWE.

PRODUKCYA ROLNA
i
TARYFY KOLEJOWE

napisał

Adolf Suligowski.



WARSZAWA.
Skład Główny u Gebethnera i Wolffa
—
1895.



1848

Доволено Цензурою.
Варшава, 6 Ноября 1895 года.



PRZEDMOWA.

Po ujawnieniu się wpływu nowych taryf kolejowych na handel zbożem i stosunki rolne złożyłem dwa referaty w tej kwestji w towarzystwie przemysłu i handlu w Petersburgu. Pierwszy odczytałem w dniu 4-go Maja 1892 roku, drugi zaś w dniu 23-im Stycznia 1895 roku. W pierwszym dotknąłem wad systematu, w drugim zamieściłem wskazania w kierunku tworzenia taryf, odpowiednich do potrzeb rolnictwa i godzących interesa różnych okręgów w państwie.

Rozumie się samo przez się, że forma odczytowa zmuszała tak w jednym jak i w drugim razie do doraźnego traktowania kwestji, bez możności należytego rozwinięcia szczegółów.

Poznawszy sprawę i zebrawszy potrzebne do niej materiały, postanowiłem rozebrać kwestję dokładniej i systematyczniej przy odpowiednim jej pogłębieniu. Owocem tego postanowienia jest niniejsze studjum.

Pracę opatrzyłem obszerniejszem wstępem, który poucza, w jaki sposób stosunki kolejowe, a w szczególności taryfowe zaczynają wchodzić w sferę działalności państwa, równocześnie

ze wzrostem jego udziału w różnych dziedzinach życia ekonomicznego. Zdawało mi się, że tego rodzaju wiadomości, z istoty swojej ciekawe i interesujące, będą na miejscu przy rozważaniu sprawy taryf w związku z produkcją rolną.

Przyniesie mi to istotne zadowolenie, jeżeli za pomocą tej pracy przyczynię się do wyjaśnienia trudnej i zawilej kwestji, usuwając wątpliwości, a tem samem ułatwiając prawidłowe jej rozwiązanie w życiu praktycznem.

Zresztą, nie oglądając się na skutek, przy wykonaniu trzymałem się zasady: czyni każdy, co każe Duch Boży, a całość sama się złoży.

Warszawa
dnia 1 Października
1895 roku.

Autor.

*Główniejsze źródła, które służyły za podstawę do
wykonania niniejszej pracy.*

1. **Max Sering** — Die landwirthschaftliche Konkurrenz Nordamerikas in Gegenwart und Zukunft — Lipsk 1887.
2. **Dr. Julius Wolf** — Tatsachen und Aussichten der Ostindischen Konkurrenz im Weizenhandel — Tübingen 1886.
3. **М. П. Федоровъ** — Хлѣбная Торговля въ главнѣйшихъ русскихихъ портахъ и въ Кенигсбергѣ — Moskwa 1888.
4. **Jan Bloch** — Ziemia i jej odłuzenie w Królestwie Polskiem — Warszawa 1892.
5. **Jan Bloch** — Kredyt meljoracyjny i stan rolnictwa — Warszawa 1892.
6. **Г. П. Сазоновъ** — Вопросы хлѣбной промышленности и торговли — Petersburg 1891.
7. Средній сборъ хлѣбовъ и картофеля за десятилѣtie 1883—92 года въ 60 губерніяхъ Европейской Россіи по отношенію къ народному продовольствію — Petersburg 1894.
8. Сельско-хозяйственныя и статистическія свѣдѣнія по матеріаламъ полученнымъ отъ хозяевъ — Тому III і IV Petersburg 1890.

9. Статистическій Временникъ Россійской Имперіи — Распре-
дѣленіе земель по угодіямъ въ Европейской Россіи за 1881
годъ — Petersburg 1884.
10. Смета доходовъ и спеціальныхъ средствъ Департамента
окладныхъ сборовъ на 1893 годъ.
11. **В. Ю. Сналонъ** — Земскія доходныя сметы и раскладки на
1885 годъ — Petersburg 1888.
12. Сборникъ свѣдѣній по Россіи — Petersburg 1890 г. Wydanie
Centralnego komitetu Statystycznego.
13. **Сергѣй Витте** — Принципы желѣзно - дорожныхъ тарифовъ
по перевозкѣ грузовъ — Kijów 1884.
14. **Leon Paszkowski** — Statystyczno-ekonomiczne studia o dro-
gach żelaznych w związku z rozwojem ekonomicznym.
Tom I — Wiedeń 1889. Jest to praca zasługująca na
uwagę.
15. **А. И. Чупровъ и М. I. Мусницкій** — Упорядоченіе желѣзно-до-
рожныхъ тарифовъ по перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ — Pe-
tersburg 1890.
16. **Franz Ulrich** — Das Eizenbahntarifwesen im Allgemeinen
und nach zeiner besonderen Entwicklung in Deutschland,
Oesterreich — Ungarn, der Schweiz, Italien, Frankreich,
Belgien, den Niederlanden und England — Berlin i Lipsk
1886.
17. **Leopold Schoeller** — Erörterungen über die Gütertarife in
Preussen — Wrocław 1890.
18. **H. Braesicke** — Die Reform der Eisenbahngütertarife mit
besonderer Rücksicht auf die Hebung der ostdeutschen
Landwirthschaft — Berlin 1890.
19. **W. Launhardt** — Theorie der Tarifbildung der Eisenbah-
nen — Berlin 1890.
20. Сводъ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ полными
вагонами со станцій русскихъ желѣзныхъ дорогъ къ пор-
тамъ и западной сухопутной границѣ — Petersburg 1888.

21. Сводъ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ въ мѣстномъ, прямомъ внутреннемъ и вывозномъ сообщеніяхъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ — Petersburg 1889.
22. Сводъ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ во всѣхъ сообщеніяхъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ — Petersburg 1893.
23. Протоколы засѣданій XXIX Общаго Съѣзда представителей Русскихъ желѣзныхъ дорогъ — Moskwa 1889.
24. Протоколы засѣданій XXX Общаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ — Petersburg 1889.
25. Протоколъ перваго общаго Тарифнаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ засѣданія 11 Мая до 3-го Юня 1888 года — Petersburg 1888.
26. Протоколы второй сессіи Перваго общаго Тарифнаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ — засѣданія 20 Юля до 7 Августа 1888 года — Petersburg 1888.
27. Протоколы Коммиссіи избранной XXX общимъ Съѣздомъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ — Petersburg 1889.
28. Журналы особаго Совѣщанія и Тарифнаго Комитета по вопросу о выработкѣ общихъ основаній для урегулированія провозныхъ платъ на хлѣбные грузы — Petersburg 1889.
29. Матеріалы по разработкѣ тарифовъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ — Выпускъ I. По разработкѣ тарифовъ на хлѣбные грузные въ вывозные пункты — Petersburg 1889. Pojedyncze rozdziały tej pracy posiadają wartość naukowych rozpraw i badań.
30. Матеріалы по пересмотру хлѣбныхъ тарифовъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ въ 1893 году — Petersburg 1893. Zezrytów 7.
31. Свѣденія о движеніи товаровъ по желѣзнымъ и внутреннимъ воднымъ путямъ сообщенія въ 1888, 1889 и 1890 году — Petersburg 1890, 1891 i 1892. Tomów trzy.
32. Свѣденія о вывозѣ и ввозѣ хлѣба, и другихъ продуктовъ за 1885 годъ и средніе выводы относительно ржанаго и пшеничнаго хлѣбовъ изъ данныхъ за 1878, 1880, 1882,

1884 и 1885 годы по губерніямъ и районамъ Европейской Россій — Petersburg 1889.

33. Свѣденія о перевозкѣ хлѣба въ связи съ урожаемъ, цѣнами и вывозомъ за границу въ 1890 году — Petersburg 1893.
34. Свѣденія о перевозкѣ пшеницы, пшеничной муки, ржи, ржаной муки, овса и ячменя въ 1890 году — Petersburg 1892.
-

WSTĘP.

§ 1. Koleje żelazne i ich taryfy. — Współzawodnictwa i walki. — Narzekania. — Potrzeba kontroli ze strony państwa. — Środki przedsiębrane w Niemczech, Anglii, Stanach Zjednoczonych i innych państwach.

§ 2 Stan sprawy w Rosji. — Kroki początkowe. — Prawo z dnia 17-go czerwca 1887 roku. — Kierownictwo taryfowe złożone w ręce rządu. — Nowe instytucje taryfowe.

§ 1. Jeszcze przed 40 laty o polityce kolejowej w kierunku taryf przewozowych nie prawie nie mówiono i nie wiedziano. Frachty należały do spraw miejscowych, związanych z interesem takich, czy innych towarzystw, które drogi żelazne budowały. W drugiej jednak połowie bieżącego stulecia, w miarę przenikania kierownictwa państwowego w różne dziedziny życia społecznego i ekonomicznego, przy szybkim rozwoju komunikacji kolejowych, sprawa ta przed naszymi oczyma wyrosła do godności wielkiej kwestji, budząc powszechne zajęcie i wywołując ożywioną działalność prawodawczą w różnych krajach. Zjawiają się liczne książki i broszury, odbywają się narady i zjazdy, rodzą się coraz to nowe zamiary i pomysły. Ciała prawodawcze badają kwestję, rozpoznają ją i ze stołu prawodawczego powołują do życia nieznane dotąd czynniki i siły.

Koleje żelazne, ułatwiwszy wymianę ekonomiczną, sprowadziły nowe konjunktury przemysłowe i handlowe, i na gruncie, o którym złudnie myślano, że jedynie zbliżać będzie ludzi, powstały nieznanne dotąd współzawodnictwa i starcia, nieporozumienia i walki, czy to współbiegających się gałęzi wytwórczych, czy pewnych miejscowości, czy krajów, czy nawet części świata. Sposobem przykładu przytoczyć tu mogą konkurencję zbożową amerykańską, której siłę w znacznej mierze ułatwionym frachtom przypisać należy ¹⁾.

¹⁾ Dla zrozumienia zjawiska, o którym mowa, nie zawadzi uprzytomnić sobie pod postacią kilku cyfr tę szybkość, z jaką drogi żelazne powstawały i rozwijały się.

W roku 1846 Europa posiadała kolei	9 159 kilom.
„ „ zaś Stany Zjednoczone	7,456 „
Po upływie 25 ciu lat, a mianowicie w dniu 1-ym stycznia 1882-im roku w Europie liczono takich- że dróg	173,043 „
W tej liczbie w państwie rosyjskiem	23,896 „
Zaś w Stanach Zjednoczonych	163,118 „
W ciągu następnych 4 lat dobudo- wano w Europie	22 173 „
W tej liczbie w Rosji	2,587 „
A w Stanach Zjednoczonych	44,390 „
Dalej w ciągu jednego 1886 roku wybudowano w Europie	5,919 „
Z czego na państwo rosyjskie przy- pada	872 „
W Stanach Zjednoczonych znowu	14,502 „
Wogóle w dniu 1 ym stycznia 1887 roku było kolei w Europie	201 205 „
Z tego w państwie rosyjskiem	27,355 „
Zaś w Stanach Zjednoczonych	222,010 „

Rozwój ten odtąd nie ustał, przeciwnie szedł dalej, znosząc coraz bardziej przestrzenie i odległości.

Cyfry zaczerpnięte są z Archiv für Eisenbahnwesen.

Przyspieszenie wywozu i obniżenie jego kosztów umożliwiły wywóz różnych przedmiotów do odległych krajów, o czym poprzednio myśleć nie było podobna. Dobrodziejstwo to przyniosło konkurencję dla produkcji miejscowej, która poczuła się nagle zagrożoną w swojej niezależności i w swoim swobodnym wzroście. Stosunki uległy tem dotkliwшему zawikłaniu, że rozszerzanie sieci kolejowych nie szło równomiernie w poszczególnych krajach, odbywało się ono szybciej na zachodzie, aniżeli na wschodzie Europy, a nieskończenie żywiej w Stanach Zjednoczonych, aniżeli gdziekolwiekbydy indziej, co musiało zapewnić przewagę jednym krajom w porównaniu z innymi.

Ale po za obrębem wyścigów międzynarodowych w sferze stosunków wśródpaństwowych sprawa przybierała coraz poważniejszy charakter. Koleje żelazne budowane były z początku prawie wyłącznie przez towarzystwa prywatne, które posiadały prawo samodzielnej eksploatacji, a w szczególności wielką swobodę w kwestji taryf. Ograniczano je wprawdzie przez zastrzeżenie pewnych maksymalnych stawek, po za które przekroczyć nie było wolno, lecz w obrębie tych granic mogły towarzystwa dowolnie obniżać i zmieniać taryfy. Na podstawie tej swobody celem przyciągnięcia na swoje linje większej ilości towarów i powiększenia swych dochodów, koleje w różnych wypadkach wedle okoliczności robiły ustępstwa lub znosiły takowe, byleby zapewnić sobie większy ruch i korzyści. Zaprowadzono tak zwane taryfy dyferencjalne, to jest taryfy o różnej skali, w miarę kierunku, w jakim szły towary, lub w miarę przebytych przez towary przestrzeni. Czyniono refakeje, to jest potrącenia na rzecz kupców i zakładów, które dostarczały większej ilości towarów do przewozu, aniżeli inni. Ulgi tego rodzaju przypadały w udziale najczęściej wielkim przemysłowcom i przedsiębiorstwom że szkodą drobnego przemysłu i drobnego miejscowego ruchu. Zdarzały się też ustępstwa z innej przyczyny. Gdy kolej żelazna, przewożąc towary w znacznej ilości w pewnym kierunku, nie posiadała ładunku na drogę powrotną, gotową była do wszelkich obniżek dla zapełnienia próżnych wa-

gonów. Wypadki tego rodzaju przytrafiały się często, zwłaszcza w miejscowościach pogranicznych. Koleje w tym razie robiły wszelkie ulgi na rzecz przywozu zagranicznego, który dostarczał ładunku dla tych powrotnych pociągów. Tym sposobem koleje ułatwiały zagraniczną konkurencję, paraliżując lub osłabiając politykę celną państwa.

Do wspomnianych powyżej dyferencji i refakcji przyczyniała się głównie konkurencja między różnymi linjami kolejowymi, która prowadziła za sobą obniżenie kosztów transportowych. Gdy jednak z powiększeniem się ilości kolei to wzajemne współzawodnictwo zaczęło wyczerpywać siły towarzystw kolejowych, zjawily się pomiędzy nimi konwencje jawne i ukryte, związki i kartele, które uprawiały dalej system przywilejów i wyłączności.

Nie można pominąć i tego, że koleje posiadały odmienne sposoby taryfowania towarów. Jedne pobierały opłatę przewozową od wagi, inne od objętości lub jakości towarów, podziały towarów na klasy bywały różnorodne, a stawki taryfowe ulegały ciągłym zmianom.

Dodajmy, że nie wszystkie koleje ogłaszały i podawały swoje taryfy do publicznej wiadomości, to też nie dziwne, że taryfy kolejowe z czasem wyobrażały istotny chaos, w którym zorientować się było trudno.

Podobny stan rzeczy wywoływał powszechne narzekania w różnych krajach, nie wyłączając Stanów Zjednoczonych. Okazało się, że gospodarstwo kolejowe, oparte na wolnej konkurencji i zawisłe od dobrej woli towarzystw prywatnych, nie zawsze odpowiada potrzebom ogólnym i niekoniecznie czyni za-
dość interesom publicznym, o które zahacza. Ztąd powstała myśl ściślejszej kontroli i dozoru ze strony państwa i jego organów.

Państwem, które zwróciło szczególną uwagę na tę sprawę i rozwinęło energiczną działalność dla jej rozwiązania, były Niemcy.

Uporządkowanie stosunków taryfowych stanowiło przez szereg lat poważną troskę rządów ks. Bismarka. Po kilkoletnich usiłowaniach i licznych komisjach i naradach udało się rządowi niemieckiemu pozyskać zgodę dróg żelaznych na przyjęcie wspólnej klasyfikacji towarów, przy zachowaniu jednak różnych stawek taryfowych i specjalnych taryf co do przewozu niektórych przedmiotów na pewnych drogach. Zdobywszy tym sposobem ujednostajnienie taryf pod względem formalnym, rząd niemiecki pragnął tą samą drogą dojść do materialnej jedności, gdy jednak napotkał na wielkie przeszkody, zmienił taktkę i postanowił przedewszystkiem wykupić drogi żelazne na rzecz skarbu. Jakoż wykup większości dróg wkrótce nastąpił, i dopiero wtedy w charakterze nabywcy i gospodarza rząd niemiecki zaprowadził jednakie taryfy na swoich drogach. Jakkolwiek różne przyczyny składały się na wykup kolei, w każdym razie kwestja uporządkowania taryf odegrała tutaj ważną rolę ¹⁾.

Za przykładem Niemiec idzie Austrja, gdzie rząd wykupuje stopniowo drogi i zaprowadza na nich swoje taryfy. Z innych większych państw europejskich, we Włoszech i Francji poprzestano na półśrodkach w kierunku kontroli i jawności taryf, tak, że do uporządkowania sprawy bardzo tam daleko ²⁾.

Z drobniejszych państw europejskich zasługują na uwagę pod tym względem Belgja i Saksonja, gdzie rządy same poważnie budowały koleje i gdzie obecnie wszystkie koleje należą do państwa i posiadają jednostajne nadane z góry taryfy. W odmiennem położeniu znajdowała się sprawa taryfowa w Wielkiej Brytanji i Stanach Zjednoczonych. W obydwu tych państwach koleje pozostawały i pozostają dotąd prawie wyłączone

¹⁾ Ciekawe szczegóły tej walki państwa z trudnościami znaleźć można w książce Ulricha: „Das Eisenbahnstarifwesen im Allgemeinen“ Berlin 1886, str. 211 do 320.

²⁾ Ulrich l. c.

cznie w rękach prywatnych towarzystw. Przy wielkiej ilości dróg ujemne strony różnorodności i zmienności taryf ujawniły się tam więcej, niż gdzieindziej. Rozporządzenia rządowe dążyły do ujęcia tej sprawy w karby; przy poszanowaniu jednak praw nabytych, na koncesjach opartych, dotyczyły tylko zewnętrznej strony kwestji i rzeczywistego wpływu nie wywierały. Bardziej stanowczym krokiem na tej drodze były dopiero dwa prawa, a mianowicie w Stanach Zjednoczonych prawo z dnia 4 marca 1887 roku, zaś w Anglii prawo z dnia 10 sierpnia 1888 roku. Z mocy tych postanowień, wbrew dotychczasowym tradycjom, państwo pozyskało pewną kontrolę i pewien wpływ na sprawy taryfowe, otworzono dla nich organy centralne nadzorcze, przyczem w Stanach Zjednoczonych uznano re-fakcje i kartele kolejowe (pools) za zakazane, w Anglii zaś zastrzeżono stopniowe wprowadzenie nowych taryf, układanych pod kontrolą i przy udziale rządu. Ze sprawozdań jednak do-roczych, już po wydaniu tych praw, okazuje się, że środki te, jak dotąd, niewiele przynoszą skutku ¹⁾.

§ 2. W Rosji reformy potoczyły się po odmiennej drodze.

Podobnie jak gdzieindziej, tak i tutaj narzekano na nie-stałość taryf i samowolę towarzystw kolejowych, przy różnych sposobnościach napływały do ministerjum skargi, zwłaszcza od gubernij centralnych i wschodnich.

Już w roku 1876 z mocy Cesarskiego rozkazu powołaną została do życia specjalna komisja, pod przewodnictwem generał-adjutanta hr. Baranowa, celem zbadania stosunków kolejowych i obmyślenia środków poprawy. Kilkoletnie prace komisji uwieńczone zostały ogłoszeniem w roku 1885 tak zwanej ogólnej ustawy ruskich dróg żelaznych, regulującej stosunki kolejowe wogóle, przyczem dla czuwania nad wykonaniem ustawy

¹⁾ Paszkowski: „Studja statystyczno ekonom'czne o drogach żelaznych“. Wiedeń 1890 roku, str. 382 i następne, oraz 391 i następne.

utworzono radę do spraw kolejowych przy ministerjum komunikacji ¹⁾. Jednakże rzezoną ustawa kwestji taryfowej nie rozwiązała. Nowo powstałej radzie powierzono zawiadywanie taryfami o tyle, o ile zatwierdzenie takowych należało do rządu. Rozporządzenie to nie miało wielkiego znaczenia. W chwili wydania (w roku 1885) nowego prawa ustawy tylko trzech dróg żelaznych, a mianowicie: władykaukaskiej, zakaukaskiej i iwanogradzko-dąbrowskiej wymagały dla taryf potwierdzenia rządowego, inne drogi podobnemu rygorowi nie ulegały ²⁾. Skutkiem tego działalność rady w przedmiocie taryf ograniczać się musiała do kontrolowania biegu spraw taryfowych na trzech wyżej wymienionych kolejach, bez możności wywierania wpływu na taryfy wogóle. To też ministerjum komunikacji, niezależnie od powyższych przepisów, dążyło do ujarznienia kolei żelaznych i oddania powyższych spraw w ręce władzy. Jeszcze we wrześniu roku 1881 rzezone ministerjum uczyniło wniosek, domagający się zniesienia autonomji kolejowej w tych rzeczach, lecz komitet ministrów uchwałą z dnia 29 września i 13 października 1881 roku, z uwagi na niezamknięte jeszcze wtedy prace komisji Baronowa, uznał projekt za przedczesny i takowy odrzucił, jednoczesną jednak uchwałą tegoż komitetu, która w dniu 9 października roku 1884 pozyskała Najwyższą sankcję, nakazano drogom żelaznym, aby taryfy swoje i projekty zmian komunikowały odtąd do ministerjów: komunikacji, finansów, dóbr państwa i do kontroli państwowej. W roku 1883 ministerjum komunikacji wyjednało Cesarskie zezwolenie na utworzenie specjalnej komisji do rozpatrzenia kwestji taryfowej wogóle i do wygotowania taryf dla kolei Mikołajewskiej z Moskwy do Petersburga. Komisja wypracowała taryfy dla tej drogi i na tem zakończyła swoje prace.

¹⁾ „Sobranie zakonienij i rasporażenij prawitelstwa“. Rok 1885 N. 78, str. 1539.

²⁾ Czuprow i Muśnicki: „Uporiadoczenie żeleznodorożnych taryfow na chlebnije gruzy“. Petersburg 1890, str. 15.

Rok 1885 dostarczył kilku nowych rozporządzeń, dotyczących rozbieranego przedmiotu. Ministerjum komunikacji, już to mocą własną, już w porozumieniu z ministerjum finansów, zakazało kolejom udzielania tak zwanych refakcji, poleciło, aby specjalne niższe dla pewnego ładunku taryfy stosowano do wszelkich innych tego rodzaju ładunków, zastrzegło, że poczynając od 1 października 1885 roku wszelkie taryfy bezpośredniej komunikacji z zagranicą winny być przedstawiane do zatwierdzenia rządowi i t. p. Gdy wyszło to ostatnie rozporządzenie, główne towarzystwo dróg żelaznych ruskich, wychodząc z zasady, że polecenie ministerjum nie znajduje usprawiedliwienia w obowiązujących ustawach kolejowych, wniosło zażalenie do komitetu ministrów, a towarzystwo kolei orłowsko-witebskiej z tejże racji rekurs do I departamentu senatu. Skargi te pozostały bez skutku, gdyż przed ich rozpoznaniem wydano nowe prawo pod postacią Najwyższej zatwierdzonej w dniu 11 lipca 1885 roku uchwały komitetu ministrów, mocą której uznano żądanie ministerjum komunikacji w przedmiocie przedstawienia sobie do zatwierdzenia taryf przewozowych za słuszne, a zarazem orzeczono, że odtąd wszelkie postanowienia rady do spraw kolejowych w kwestjach zagranicznej komunikacji mają być uważane za obowiązujące.

W tymże roku 1885 ministerjum komunikacji podniosło ponownie swój projekt względem poddania taryf pod dyspozycję rządu, domagając się tym razem kontroli rządowej jedynie dla taryf tak zwanej bezpośredniej komunikacji. Projekt przesłany został do komitetu ministrów i do rady państwa, jako ciała rozpatrującego projekty nowych praw ¹⁾. Rada państwa przystąpiwszy do niego, poruszyła sprawę w całej rozciągłości, po nad zamierzenie ministerjum komunikacji, powróciła do pierwotnego projektu z roku 1881 i uznała za konieczne oddanie wszelkich spraw taryfowych w ręce władzy bez jakichkolwiek zastrzeżeń. Pogląd ten podzieliła władza najwyższa, sku-

¹⁾ Czuprow i Muśnicki l. c., str. 12—16.

tkiem czego w drugiej połowie 1887 roku opublikowane zostało. Najwyżej w dniu 17 czerwca 1887 roku zatwierdzone zdanie rady państwa, które stanowi, że *kierownictwo w czynnościach dróg żelaznych w przedmiocie ustanawiania taryf celem zabezpieczenia interesów skarbu, potrzeb ludności, jako też potrzeb przemysłu i handlu należy do rządu* ¹⁾.

W dalszym ciągu w tejże uchwale polecono ministrowi komunikacji, aby w porozumieniu z ministrami finansów i dóbr państwa oraz kontrolerem państwa wygotował projekt, dotyczący wprowadzenia w życie dozoru państwa nad taryfami kolejowymi.

Prawo to uchyliło *tacite* wszelkie przysługujące do tego czasu z mocy koncesyj kolejowych prawa i przywileje w kwestji taryfikacji i przelało sprawę do rąk państwa *sans phrase*, jak tego jeszcze nigdzie załatwić nie zdołano.

W pierwszej chwili po ogłoszeniu nowego prawa zdawać się mogło, że do czasu zorganizowania instytucji dla wprowadzenia w życie zamierzonej kontroli państwowej wolno będzie towarzystwom kolejowym wprowadzać zmiany taryfowe na dawniejszych zasadach w miarę zachodzącej potrzeby. Gdy jednak jedna z dróg żelaznych przesłała do ministerjum komunikacji wiadomość o drobnem jakimś uzupełnieniu taryfowym, kwestję tę wniesiono do komitetu ministrów, który w nowej uchwale, Najwyżej w dniu 16 kwietnia 1888 roku zatwierdzonej, orzekł, że wobec ogłoszenia nowego prawa zmiany w przedmiocie taryf podlegają decyzji rządu, bez względu na zastrzeżenia, istniejące w ustawach dróg żelaznych, i że do czasu obmyślenia sposobu wykonywania dozoru ze strony państwa sprawy tego rodzaju należą do rady kolejowej przy ministerjum komunikacji ²⁾. Tym sposobem bez zgody władzy żadne zmiany od roku 1887 miejsca mieć nie mogły. Zresztą

¹⁾ Sobranie etc. R. 1887. N. 67 str. 1124.

²⁾ Czuprow i Muśnicki l. c. str. 18.

na skutek zapowiedzianej reformy nie potrzeba było długo czekać. Najwyżej zatwierdzone w dniu 8 marca roku 1889 zdanie rady państwa powołało do życia nieznane dotąd organy, którym powierzono orędownictwo w kwestji taryf, z prawem oznaczenia takowych w drodze administracyjnej, po za obrębem i bez udziału organów prawodawczych. Przy ministerjum finansów, a nie komunikacji, jakby to przypuszczać było można, z początkiem roku 1889 utworzono nowy departament spraw kolejowych, a przy nim dwie instytucje: komitet taryfowy i radę do spraw taryfowych. Komitet taryfowy pozostaje pod przewodnictwem dyrektora departamentu, a składa się z dwóch członków z ramienia tegoż departamentu, przy udziale przedstawicieli ministerjów: komunikacji, dóbr państwa, oraz kontroli państwowej, po jednym z każdej z powyższych gałęzi władzy. Do atrybucji jego należy rozpatrywanie kwestji taryfowych i układanie taryf. Po nad nim stoi wspomniana rada taryfowa, do kompletu której, oprócz ministra lub jego zastępcy, wchodzi dyrektorowie dwóch departamentów, a mianowicie departamentu spraw kolejowych i departamentu przemysłu i handlu, przedstawiciele ministerjów: komunikacji, dóbr państwa i kontroli państwowej, oraz powołane przez rząd trzy osoby ze sfery rolniczej, trzy ze sfery przemysłowo-handlowej, jeden górnik i trzech przedstawiciele dróg żelaznych. Rada rozpoznaje ogólne zasadnicze kwestje taryfowe, jako też skargi na rozporządzenia departamentu kolejowego i na postanowienia komitetu taryfowego. Do pewnego stopnia rada stanowi jak gdyby drugą i ostateczną instancję w sprawach taryfowych.

Departament kolejowy ogłasza uchwalone taryfy, podaje takowe do powszechnej wiadomości, wprowadza w wykonanie, kontroluje koleje pod względem ścisłego stosowania ustanowionych taryf i kieruje całą działalnością taryfową, wywierając stanowczy wpływ na bieg spraw w komitecie i radzie taryfowej.

W powołanem zdaniu rady państwa w art. VII przewidziano utworzenie w przyszłości lokalnych organów do spraw

taryfowych w różnych częściach wielkiego państwa, o ileby ministerjum finansów uznało to za pożyteczne, myśl ta jednak, jak dotąd, nie znalazła urzeczywistnienia, żadnych pośrednich organów niema, wszystko skupia się w powyżej przytoczonych instytucjach przy ministerjum finansów.

Kolejom żelaznym pozostawiono jedynie (art. 6) prawo inicjatywy, to jest prawo przedstawiania wniosków w przedmiocie zmiany taryf lub wprowadzenia nowych. Takież prawo przyznane zostało (art. 8) władzom państwowym i społecznym, oraz towarzystwom, których działalność poświęconą jest sprawom gospodarczym. Wreszcie w art. 7 przewidziane zostały zjazdy dla narad w kwestjach taryfowych. Wyszły nawet oddzielnie przepisy, wydane zaraz w roku 1889, a uzupełnione i zmienione w roku 1890 ¹⁾ co do sposobu zwoływania takich narad. Wedle tych ostatnich zjazdy bywają dwojakiego rodzaju: ogólne z całego państwa i szczegółowe w pewnych okręgach w każdym razie z upoważnienia (art. 1) ministra finansów. W zjazdach, oprócz kolejarzy, mogą być dopuszczani do udziału z głosem doradczym przedstawiciele towarzystw przemysłowych i handlowych, delegaci towarzystw rolniczych, wreszcie ludzie znani ze znajomości tego rodzaju spraw ekonomicznych i pracujący na tem polu. Rozumie się, że dla otrzymania wstępu potrzeba pozyskać zezwolenie ministerjum.

Rezolucje zjazdów nie posiadają mocy obowiązującej, stanowią one opinie, które władze taryfowe rozważają i w razie uznanej potrzeby podnoszą i w życie wprowadzają.

Zadanie, jakie ciąży na instytucjach taryfowych, nie należy do najpospolitszych. Taryfy dotyczą interesów różnych sfer: rolnictwa, handlu, przemysłu i wogóle wszelkich gałęzi produkcji i wymiany ekonomicznej. Przy pomocy takich lub innych taryf można popierać lub zaniedbywać pewne gałęzie wytwórcze, podnosić lub pogarszać ich położenie, sprowadzać korzyści dla jednych miejscowości ze szkodą dla innych i tak

¹⁾ Sobranie etc. R. 1889, N. 83. R. 1890 N. 115.

dalej aż do nieskończoności. Zapewnienie sprawiedliwych a zarazem odpowiednich taryf dla wszystkich gałęzi pracy i dla wszystkich części państwa, zwłaszcza tak obszernego i tak różnorodnego, jak państwo rosyjskie, przedstawia bardzo wiele trudności. W art. 2 prawa z dnia 8 marca 1889 roku sposobem naczelnej zarządy powtórzone zostały słowa z prawa 1887 roku, a mianowicie, że taryfy ulegają kierownictwu rządowemu, dla *zabezpieczenia interesów skarbu, potrzeb ludności, oraz przemysłu i handlu*. Samó jednak pojmowanie potrzeb ludności i sposobu ich zaspokojenia przy układaniu taryf nastęrczyć może powód do różnych poglądów. Toż samo powiedzieć można o potrzebach przemysłu i handlu. Trudności rosną, gdy się zwróci uwagę na konieczność pogodzenia tych potrzeb z interesem skarbu, który występować musi tutaj raz w charakterze przedstawiciela państwa, to znowu w charakterze zaangażowanego w sprawę dłużnika z tytułu przyrzeczonych kolejom dopłat gwarancyjnych lub w charakterze właściciela pobudowanych i wykupionych kolei, których eksploatację sam prowadzi i odpowiednie zyski osiągnąć potrzebuje. W matni sprzecznych pojęć i położeń jakże wielkiej potrzeba oględności, przenikliwości i dobrej woli, aby sprostać zadaniu bez wywołania wielkich wstrząśnień w ogólnem gospodarstwie społecznem.

ROZDZIAŁ I.

Historja taryf zbożowych i ich zasady.

§ 1. Przyczyny powstania specjalnych taryf zbożowych. — Wzrost wywozu pomiędzy 1870 a 1888 rokiem. — Podrożenie ziemi w różnych częściach państwa. — Konkurencja Ameryki i Indji wschodnich. — Przesilenie. — Upadek cen. — Cła za granicą. — Żądania ulg przewozowych w Rosji. — § 2. Zjazd kolejowy z roku 1886. — Delegacja Fiedorowa. — Obniżenie taryf zbożowych w roku 1887. — Cykularz ministra komunikacji z dnia 17 września 1887 roku. — Uchwała komitetu ministrów z dnia 3 listopada 1887 roku — Pierwszy ogólny zjazd taryfowy w roku 1888. — Zbiór taryf na przewóz ładunków zbożowych do portów i granicy zachodniej suchej z roku 1888. — § 3. Komisja Plewego z roku 1888. — Jej orzeczenia w sprawie taryf zbożowych. — Przekazanie takowych instytucjom taryfowym. — Pierwszy zbiór taryf rządowych zbożowych z roku 1889. — Jego zasady. — Rewizja taryf w roku 1893 i nowy zbiór z tegoż roku. — Jego zasady.

§ 1. Pierwszym owocem działalności nowych instytucji taryfowych były taryfy na przewóz zboża i produktów zbożowych. I nie dziwnego. W obszernem państwie rolniczym, którego produkcja zbożowa przekracza miejscowe potrzeby i w znacznej części szuka ujścia za granicę, produkty zbożowe stanc-

wią artykuł, posiadający w stosunkach przewozowych dominujące znaczenie ¹).

Zresztą sprawa taryf zbożowych stała na porządku dziennym i wymagała natychmiastowego załatwienia z innymi jeszcze przyczyn, a mianowicie z powodu warunków, w jakich znalazło się w danej chwili rolnictwo w państwie. Ażeby to zrozumieć, trzeba rzucić okiem na stosunki rolne.

W miarę budowy dróg żelaznych w państwie ruskiem rozwijał się i wzrastał eksport wszelkiego rodzaju zboża za granicę. Kiedy w pięcioleciu od roku 1870 do 1874 włącznie wynosił on 192,880,966 pudów w przecięciu rocznem, to już w następnem pięcioleciu od roku 1875 do 1879 wzrósł do cyfry 281,081,064 pudów w takimże przecięciu, a w pięcioleciu od roku 1884 do 1889 doszedł do 364,440,999 pudów rocznego eksportu. Maximum przypada na rok 1888, w którym wysłano na rynki obce 531 milionów pudów ²). Tak znakomity ruch wywozowy nie mógł pozostać bez wpływu na stosunki rolne. Nastąpiło wielkie ożywienie. Ceny rosły, zapewniając rolnikom poważne korzyści. Rosły zaś ceny nie tylko zboża, ale i ziemi, co niewątpliwie służyć może za dowód postępu na polu stosunków rolnych. Na podstawie dat statystycznych, zebranych przez departament rolnictwa, wzrost ceny ziemi przy zestawieniu cen przeciętnych z siódmego dziesięciolecia z cenami za rok

¹. Pomimo niskich taryf obecnych koleje w państwie rosyjskiem w ciągu roku 1890 pobrały za przewóz produktów zbożowych rs. 50,387,553, co stanowiło więcej aniżeli połowę całego ruchu towarowego. Materiały po pieresmotru chlebných taryfow rosyjskich żelaznych dorog. Wypusk II, str. 95.

²) Materiały po rozrabortkie taryfow. Część I, str. XXXII. Po roku 1888 wywóz zaczął upadać aż do roku 1894, w którym się znowu bardzo podniósł. Ruch coroczny był taki: w roku 1870 — 190 mil. pudów, w r 71 — 209 m., w 72 — 151 m., w 73 — 185 m., w 74 — 236 m., w 75 — 199 m., w 76 — 224 m., w 77 — 265 m., w 78 — 332 m., w 79 — 353 m., w 80 — 203 m., w 81 — 207 m., w 82 — 301 m., w 83 — 349 m., w 84 — 319 m., w 85 — 330 m., w 86 — 260 m., w 87 — 376 m., w 88 — 531 mil.

1883, czyli w ciągu kilkunastu lat zaledwie, przedstawia się w następujący sposób:

WYMIENIENIE OKRĘGÓW ¹⁾	Cena dzies. ziemi		Przyrost procentowy
	W r. 1860 do 1870	W r. 1883	
	W rublach		
			%
1. Gubernjeśrodkowo-wołżańskie i zawołżańskie: niżegorodzka, kostromska (bez wiatskiej i permskiej, dla których danych nie zebrano) . . .	19	52	+174
2. Środkowe czarnoziemne: połtaw, charkow., woroneż.	37	99	+170
3. Wschodnie i południowo-wschodnie: kazań., symbirska, saratow., samar. i ufimska (bez orenburskiej i astrachańskiej)	23	59	+166
4. Północne czarnoziemne: czernihow., orłow., kurs., tulska, tambowska, rjazańska, penzeńska	42	110	+162
5. Połud.-zachodnie: kijowska, podolska, wołyńska	43	110	+156
6. Przemysłowe: mosk., włodzim., jarosł., twerska, smoleńska, kałużska	16	40	+150
7. Północno-zachodnie: pskow., nowgorod., petersb.	12	29	+141
8. Połud.-stepowe: besarab., chersoń., taurydzka, ekaterynosławska i Ziemia dońskich kozaków	22	54	+135
9. Zachodnie: kowień., wileń., grodzień., mińsk., witeb., mohylew.	25	52	+104
10. Północne: ołonecka, wołogodz., archangielska	—	—	—
11. Nadbałtyckie: lifland., estland., kurlandzka	55	99	+ 80
12. Królestwa Polskiego	—	116	—

¹⁾ Sielsko choziajstwiennyja i statisticzeskija swiedienia po materjałam połączennym od choziajew. Część IV, str. 11. W zbiorze tym

Pierwsze cztery szeregi, obejmujące gubernje środkowe wołańskie, oraz wschodnie i południowo-wschodnie, ciągnące się wzdłuż Wołgi bardziej ku południowi, jak również środkowe i północne czarnoziemne, wykazują największy przyrost ceny, najmniejszy zaś widzimy w szeregu dziewiątym i jedenaścym, to jest w gubernjach litewskich i białoruskich, oraz w kraju nadbałtyckim. Czyli inaczej, ożywienie rolnicze odbiło się mocniej na wschodzie i w środku, słabiej zaś na zachodzie państwa, chociaż i tutaj postęp był bardzo znaczny.

Najwyższe ceny w roku 1883 spostrzegamy w gubernjach północno-czarnoziemnych i południowo-zachodnich, gdzie doszły one do 110 rubli za dziesięcinę, w gubernjach środkowo-czarnoziemnych i nadbałtyckich, gdzie płacono rubli 99 za dziesięcinę. Wysokie te notowania wynikały przeważnie ze znakomitego przyrostu cen, chociaż co do gubernij nadbałtyckich tłómaczą się one wyższą kulturą i wyższymi dawniejszymi cenami, ponieważ w tych gubernjach ceny mniej, aniżeli gdzieindziej, się podniosły, o połowę mniej, niż na przykład na wschodzie i we wnętrzu państwa. Tak samo w Królestwie Polskiem wysoka cena z roku 1883 poprzedzona była wysokimi cenami dawniejszymi, i przypuszczać należy, że w kierunku zwyżki nie było stosunkowo tak wielkiego podskoku.

Wprawdzie z tego przyrostu cen odliczyłoby coś należało na upadek waluty, jaki wnet po wojnie tureckiej nastąpił. Waluta w stosunku do dawniejszego kursu obniżyła się wtedy mniej więcej o 30%, przeto strącając gwoli ścisłości z cen roku 1883 owe 30%, wypadnie, że gdyby wartość rubla nie uległa

Rosja europejska, bez Finlandji i Kaukazu, podzieloną została pod względem rolniczym na 11 okręgów i wedle tych okręgów kolejną wzrostu cen ułożyłem powyższą tablicę. Dwunasty okręg stanowi Królestwo Polskie, co do którego jednak nie wszystkie dane zebrano. Właśnie niema ich dla Królestwa w kwestji ceny ziemi, jedyną cyfrę zamieszczoną w tablicy zapożyczyłem z dzieła Blocha: Ziemia i jej odłużenie, str. 23.

zmianie, podrożenie ziemi w roku 1883 przedstawiałoby się prawdopodobnie w takich cyfrach:

O K R E G I	Cena dzies. ziemi		Przyrost procentowy
	W r. 1860 do 1870	W r. 1883	
	W rublach		
1. Gubernie Środkowo - wołżańskie i zawołżańskie	19	36,4	+91
2. Środkowe czarnoziemne	37	69,3	+87
3. Wschodnie i południowo - wschodnie	23	41,3	+79
4. Północne czarnoziemne	42	77	+83
5. Południowo-zachodnie	43	77	+79
6. Przemysłowe	16	28	+75
7. Północno-zachodnie	12	20,3	+69
8. Południowe-stepowe	22	37,8	+71
9. Zachodnie	25	36,4	+45
10. Północne	—	—	—
11. Nadbaltyckie	55	69,3	+26
12. Królestwa Polskiego	—	81,2	—

W ten sposób rzeczywiste podrożenie okazuje się nieco mniejszem, zawsze jednak ziemia, jak na przeciąg lat kilkunastu, podniosła swą wartość bardzo znacząco, gdyż w niektórych miejscowościach aż do 91%, a w kraju nadbaltyckim nawet o 26%.

Niewątpliwie postęp ten wiąże się z ułatwieniami komunikacji, czego najlepszym dowodem jest współrzędność zjawisk, a mianowicie współrzędność wzrostu ceny ziemi z budową dróg żelaznych i rosnącym z dnia na dzień eksportem. Tem się też tłumaczy, dlaczego dalej od granicy położone prowincje państwa, dla których dawniej eksport był bardzo trudny, osiągnęły z tego ruchu najwięcej pożytku, ponieważ rozwinęły wywóz za granicę na wielką skalę.

Już wtedy rolnictwo i handel zbożowy w Rosji, wobec oczywistych korzyści wywozu, dążyły do większych transporto-

wych ułatwień, żądając od kolei żelaznych ustępstw i niższych taryf, zasypując ministerja i inne władze skargami, ilekroć koleje nadużywały przysługującego im prawa zmiany taryf ¹⁾.

Ale współcześnie z Rosją rozwijano wywóz za oceanem. Kiedy w roku 1871/2 wywóz Stanów Zjednoczonych wynosił 75½ miljonów buszli ²⁾, to już w latach 1879/80 i 1880/1 przekroczył on 280 miljonów, czyli powiększył się prawie w czwórnasób ³⁾. Znowu Indje wschodnie w roku 1880/1 wywoziły 7 miljonów centnarów, a w następnym 1881/2 prawie 20 miljonów centnarów ⁴⁾.

To rzucanie zboża z różnych stron na rynki zachodniej Europy wywołało z czasem obniżenie cen, zmniejszając znakomicie korzyści krajów sprzedających ten towar. Nadeszło przesilenie tak w krajach wywozu, jak i w krajach dowozu, przesilenie powszechne i ogólne, które pobudziło rządy do akcji państwowej na korzyść rolnictwa. Państwa zachodniej Europy a w szczególności Niemcy pierwsze, za nimi zaś inne kraje, zaczęły zaprowadzać cła protekcyjne przywozowe, skutkiem których zboże wchodzące, ponosząc cło, stawało się droższem i pozwalało miejscowym produktom zachować odpowiednią cenę, konieczną dla korzystnego pokrycia kosztów produkcji ⁵⁾. Z dru-

¹⁾ Sazonow. Woprosy chlebnoj promyszlenosti i torgowli, Str. 377—474, a także „Trudy Wysoczajsze uczeżdiennoj komisji dla izsledowanja żeleznodorożnawo diela w Rosji.

²⁾ Buszel=70 funtów, czyli 1¾ puda.

³⁾ Materiały po rozróbce taryfow, str. 317, Sering l. c. str. 530 i nast.

⁴⁾ Cyfry te zaczerpnąłem z dzieła Wolffa Tatsachen und Aussich ten der Ostindischen konkurenz im Weizenhandel. Tübingen 1886 str. 2.

⁵⁾ Cła zbożowe ustanowiły u siebie nawet Stany Zjednoczone, a to celem zabezpieczenia się od dowozu zboża z Kanady. W jednym kraju, a mianowicie w Portugalji po cłach w połowie 1889 roku wydano prawo, mocą którego dowóz obcego zboża został wprost zakazany. Materiały l. c. str. 505 i 506. Nie ustanowiły cel zbożowych tylko wysoko przemy-

giej strony, amerykanie z właściwą energją i przedsiębiorczością poczęli reformować swoje gospodarstwa, przechodząc do zaprowadzania pastwisk i hodowli bydła, a co do siewu zbóż dając przewagę pszenicy i kukurydzy, jako gatunkom ziarna korzystniejszym, których cena została mniej podkopaną. Przesilenie, o jakim mowa, nastąpiło na zachodzie Europy i w Ameryce z końcem ósmego i zaraz na początku dziewiątego dziesięciolecia, w państwie zaś ruskiem ujawniło się ono nieco później, dzięki współczesnemu upadkowi waluty. Przy wysokiej cenie marek niemieckich i innych walut zagranicznych w stosunku do rubla, cena wywożonego zboża na walutę rublową wypadła dosyć wysoko, maskując na razie objawy nadeszłego przesilenia.

Gdy jednak w ciągu kilku lat zmiana wartości waluty spowodowała ogólne podrożenie i podniesienie cen na wszelkie przedmioty, gdy pomimo sztucznej drożyzny, ceny spadły, przesilenie rolnicze wystąpiło w całej pełni, z większą jeszcze, niż gdzieindziej, siłą.

Zmiana ta uwydatnia się doskonale przy porównaniu cen ziemi z roku 1883 z cenami za rok 1889.

słowe państwa, jako to: Anglja, Belgja, Holandja i Danja. Rosja i Rumunja mają cła na produkty przemiału, mąkę, kaszę etc., ziarno jedynie u nich nie ulega ocleniu. Na granicy państwa rossyjskiego pobiera się nadto cło od ryżu, i tym podobnych surogatów, mogących stanowić konkurencyę dla zboża miejscowego, gdyby przekraczać mogły granicę bez wszelkiej przeszkody.

O K R Ę G I ¹⁾	Cena dzies. ziemi		Przyrost procentowy
	R. 1883	R. 1889	
	W rublach		
1. Gubernje połud. stepowe	54	83	+52
2. Północno-zachodnie	29	44	+52
3. Przemysłowe	40	44	+10
4. Południowo-zachodnie	110	119	+ 9
5. Środkowe czarnoziemne	99	101	+ 2
6. Wschod. i połud.-wschodnie	59	55	— 7
7. Zachodnie	52	48	— 7
8. Środkowe wołżańskie i zawołżań.	52	46	—11
9. Północne czarnoziemne	110	95	—13
10. Nadbaltyckie	99	84	—15
11. Północne	—	—	—
12. Królestwo Polskie	116	82	—29

Za wyjątkiem gubernij południowych, wzdłuż morza Czarnego i Azowskiego, oraz gubernij północno-zachodnich w bliskości Petersburga i zatoki Fińskiej, które, dzięki wyjątkowemu położeniu i może szybszemu w danym czasie wzrostowi ludności, nie odczuwały na równi z innymi skutków przesilenia, we wszystkich innych prowincjach ziemia przestała podnosić się w cenie, gdyż nadwyżki są bardzo drobne, a po większej części ceny przechyliły się ku spadkowi. Najdotkliwiej wyraziło się to w Królestwie Polskiem, prowincjach nadbaltyckich i gubernjach północnego czarnoziemiu.

Spadły też i ceny zbożowe, a zwłaszcza w roku 1887, w którym notowano ceny najniższe, jakie były w ciągu ósmego i dziewiątego dziesięciolecia ²⁾.

¹⁾ Sielsko-choziajstwiennyja etc. Część IV, str. 11. Cyfry dla Królestwa w braku danych urzędowych wzięte są z pracy Blocha: Ziemia i jej odłuzenie str. 23.

²⁾ Sielsko-choziajstwiennyja i statisticzeskija swiedienia etc. Część III, str. 6.

Z chwilą stwierdzonego kryzysu powstało pragnienie wyjścia z trudnego położenia. Nie można było naśladować zagranicy, nie było interesu uciekać się do cel wchodowych, ponieważ przesilenie wynikało nie z dowozu obcego, lecz z nadmiarów własnej produkcji, których należało się pozbyć, chcąc podnieść cenę. Uderzano też tem mocniej na koleje żelazne i domagano się ulg przewozowych, zwłaszcza na dalszy przewóz od gubernij środkowych i wschodnich do granic w celach eksportowych.

§ 2. W następstwie takiego nacisku na odbyłym w roku 1886 zjeździe przedstawiciele drugiej grupy ruskich dróg żelaznych rozpatrywano kwestję ustanowienia prawidłowych taryf wywozowych dla zboża. Zjazd wyłonił delegację dla zbadania warunków handlowych, w jakich znajdują się porty, połączone kolejami ze środkiem państwa. Komisja objechała porty na początku roku 1887, przyczem sprawozdawca jej, pan Fiedorow, wydrukował interesujące sprawozdanie w formie obszernej i wyczerpującej przedmiot książki ¹⁾.

W tymże roku 1887 wszystkie prawie drogi żelazne obniżyły taryfy na wywóz zboża z państwa ²⁾. Obniżenie było tak znacznem, że minister komunikacji ze względu na ciążącą na skarbie dopłatę z tytułu gwarancij kolejowych cyrkularzem z dnia 19 września roku 1887 ³⁾ zakazał dalszego obniżania bez ministerjalnego zezwolenia. Swoją drogą komitet ministrów uchwałą z dnia 3 listopada tegoż 1887 roku, uznając powyższe tymczasowe rozporządzenie za słuszne, zarządził naradę nad kwestją ustanowienia specjalnych taryf zbożowych ⁴⁾. Na tej naradzie włożono to do wykonania na ministra komunikacji,

¹⁾ Fiedorow. Chlebnaja torgowla w gławniejszych ruskich portach i w Kenigsberge. Moskwa 1888. Patrz przedmowę.

²⁾ Czuprow i Muśnicki l. c. str. 17

³⁾ Zbiór praw i rozp. rząd. R. 1887. Tom 2 przy prawie z dnia 3 listopada 1887 roku.

⁴⁾ Tamże.

polecając mu, aby w porozumieniu z odnośnemi władzami ¹⁾ określił główne zasady tych taryf. W pierwszej połowie roku 1888 ministerjum komunikacji zwołało tak zwany zjazd taryfowy przedstawiciele dróg żelaznych, któremu złożyło swoje zasady i poleciło wypracowanie taryf na podstawie tychże zasad. Do udziału w pracach obok kolejowców zawezwani zostali z ramienia rządu przedstawiciele różnych dykasterij państwowych.

W zasadach zakomunikowanych zjazdowi tkwiło dążenie do ułatwienia dowozu zboża do portów i krańcowych punktów granicznych, z kąd zboże z łatwością dalej mogło być wysyłane. W tym kierunku poszły prace zjazdu, który znakomicie obniżył stawki taryfowe dla wysyłek zboża z wnętrza i ze wschodu państwa. Praca zjazdu, ujęta w formę systematycznych wykazów, nosiła nazwę „Zbioru taryf za przewóz ładunków zbożowych do portów i suchej granicy zachodniej“. Ministerjum komunikacji, a właściwie jego organ, rada do spraw kolejowych, zatwierdziła tak ułożone taryfy i wprowadziła takowe w wykonanie na rok jeden od 1 września roku 1888 do 1 września roku 1889. W porównaniu z taryfami, jakie do drugiej połowy roku 1888 na kolejach obowiązywały, nowe taryfy stanowiły postęp na drodze dalszego obniżenia kosztów transportowych na dalekie odległości i nosiły charakter wysoce różniczkowy ²⁾.

Jakkolwiek zbiór ochrzczony był nazwą taryf do portów i granicy zachodniej z widocznem przeznaczeniem służenia zagranicznemu wywozowi, poczynione ułatwienia i ulgi nie łączyły się z koniecznością przejścia przez granicę, przeciwnie ładunki zbożowe mogły być wysyłane do punktów granicznych po niżonych cenach loco, z pozostawieniem ich w obrębie państwa.

¹⁾ Czuprow i Muśnicki l. c. str. 17.

²⁾ Czuprow i Muśnicki l. c. patrz aneksa NN. 1 — 10, a zwłaszcza aneks N-ru 10, który uwydatnia wzrost dyferencji w procentowym stosunku.

Taryfy te zapewniały prowincjom daleko od portów i zacho-
 chodu położonym poważne korzyści tak dla wywozu jak i dla
 przewozu wewnętrznego.

§ 3. W tymże czasie, a mianowicie w styczniu roku 1888,
 na skutek przedstawienia hr. Tołstoja z rozkazu Cesarskiego po-
 wołaną została do życia pod przewodnictwem senatora Plewego
 komisja szczególna z powodu upadku cen na produkty rolne.
 Jak widać z wydrukowanego w czasie późniejszym raportu pre-
 zesa, komisja uznała uregulowanie taryf kolejowych „za jeden
 z koniecznych warunków poprawy położenia gospodarzy rolnych
 na rynku“. Wedle słów tegoż raportu, z chwilą otwarcia insty-
 tucij taryfowych „państwo zdobyło drogę odpowiednią do od-
 działywania na przewóz ładunków zbożowych, udział zaś jego
 w układaniu taryf zbożowych stanie się niewątpliwie jednym
 z głównych czynników w sprawie zreformowania rynku zbożo-
 wego i potężnym środkiem dla zaspokojenia potrzeb rolnictwa“. Zgodnie z takim poglądem komisja zwróciła uwagę przedewszys-
 tkiem na taryfy zbożowe, a jak tylko władze taryfowe fun-
 kcjonować zaczęły, wnioski komisji na mocy polecenia Cesar-
 skiego z dnia 27 kwietnia v. s. 1889 roku zakomunikowane by-
 ły ministrowi finansów dla wiadomości. Nie wchodząc w szcze-
 góły, wnioski te streścić się dają w trzech następujących pun-
 ktach: 1) że należy obniżyć taryfy dla produktów rolnych przez
 zwiększenie potrąceń przy przewozie na dalsze przestrzenie;
 2) że należy ustalić jednakie taryfy na produkty przemiału, jak
 na ziarno; 3) że należy ustanowić na wszystkich drogach punk-
 ty dowozu i przemiału, w którychby można było zboże wedle
 woli zatrzymywać celem zmielenia lub sprzedaży, z prawem do
 dalszej wysyłki za obniżonym frachtem, jak gdyby przerwy
 w transporcie nie było. Co się zaś tyczy stawek taryfowych,
 komisja proponowała sposobem przykładu ze swej strony na-
 stępujący szemat:

Do 200 wiorst $\frac{1}{24}$ kop. od puda i wiorsty

Od 200 — 400 $\frac{1}{27}$ „

Od 400 — 700 $\frac{1}{32}$ „

Od 700—1000 $\frac{1}{40}$ kop. od puda i wiorsty

Od 1000—1500 $\frac{1}{48}$ „

Po nad 1500 $\frac{1}{55}$ „

Departament spraw kolejowych, rozpoczynając swe prace, wspólnie przyjął także same zasady i na nich oparł nowy system taryfowy, który od 27 września 1889 roku pozyskał moc obowiązującą. Nie poprzestał jednak na szemacie, w komisji Plewego proponowanym, uznał za właściwe powiększyć znakomicie potrącenia na przestrzenie i ustalił inny szemat, bardziej różniczkowy, a mianowicie za przestrzenie:

Od 1 — 360 wiorst $\frac{1}{84}$ kop. od puda
i wiorsty, z potrąceniem
10^o/_o za przebiegi po nad
200 wiorst.

Od 361—1600 $\frac{1}{10}$ kop.

Od 1601—3000 $\frac{1}{200}$ „

Po nad 3000 — nic.

Na podstawie tego szematu z drobnymi w tę lub inną stronę uchyleniami ułożono taryfy trojakiemu rodzajowi, a mianowicie w kierunku wywozowym do portów i zachodniej granicy, w kierunku wewnętrznym dla bezpośredniej komunikacji po różnych drogach i w kierunku wewnętrznym miejscowym dla przewozu na przestrzeni jednej i tej samej kolei, przy czem taryfy bezpośredniej komunikacji wypadły nieco drożej od wywozowych, jedne zaś i drugie były bardzo niskie, różniąc się w tej mierze od miejscowych, które z powodu niewielkiej długości oddzielnych linii okazywały się stosunkowo bardzo wysokimi. Ta nierównomierność taryf zapewniała oczywiście przywileje dla przewozu na dalekie mety kosztem miejscowego ruchu, który przecież dla zaspokojenia miejscowych potrzeb posiada niemałe znaczenie. Ze stanowiska prostej słuszności, jeżeli można przewieźć pud ładunku za $\frac{1}{200}$ kopiejki, licząc od wiorsty, to niema żadnej racji pobierać kiedykolwiek za tę usługę cztery lub dzie więć razy więcej, jak to jednak z szematu wynika. Z drugiej strony, jeżeli $\frac{1}{200}$ kopiejek nie pokrywa kosztów transportu,

w takim razie przewóz na wielkie odległości spada na ruch miejscowy, przy którym taryfa przekracza wartość usług dostarczanych przez koleje. Dla usprawiedliwienia szematu wskazywano, że nakłady kolejowe są mniejsze, gdy ładunek biegnie bez przerwy w daleką przestrzeń. W tej uwadze mieści się zapewne cząsteczka prawdy, ale niepodobna przypuścić, aby koszty mogły się redukować w miarę długości przebiegu do $\frac{1}{4}$, a tem bardziej $\frac{1}{9}$; jest to zaś już wprost nieprawdopodobne, aby miały spadać do zera, czyli niknąć zupełnie.

W taki sposób obniżająca się taryfa mogła być usprawiedliwioną jako ofiara ze strony państwa i społeczeństwa celem ułatwienia wywozu nadmiarów produkcji za granicę, nigdy zaś dla ruchu wewnętrznego w państwie.

Drugą wadę nowego systematu taryfowego stanowiło ustanowienie taryf odrębnych dla ruchu wewnętrznego bezpośredniego i oddzielnych dla ruchu wewnętrznego miejscowego. Odróżnienie to nie było zgoła potrzebne. Bezpośrednia komunikacja polegała na układach szczególnych pomiędzy pojedynczemi drogami w epoce ich autonomji w sprawie taryf, z chwilą jednak ustalenia kierownictwa państwowego i oddania taryf na wszelkich drogach żelaznych pod dyspozycję rządu straciła ona rację bytu, tymczasem zachowanie oddzielnych dla niej taryf prowadziło do zamętu. Zbiór taryf z roku 1889 przedstawiał się z tego powodu w swoim całokształcie dosyć chaotycznie ¹⁾.

W porównaniu z taryfami z roku 1883 opłaty wedle tego zbioru na dalekie przestrzenie wypadły taniej. Tak np. na zasadzie zbioru z roku 1888 za przewóz wagonu zboża od Bory-

¹⁾ Ujemne strony tego systematu wykazałem szczegółowo w odezwie ogłoszonej w Petersburgu w Towarzystwie przemysłu i handlu i wydrukowanej pod tytułem: „O sistemie żeleznodorożnych taryfow na chlebyje gruzy“ w pierwszej połowie 1892 r. Tam też można znaleźć bliższe w tej mierze szczegóły. Między innymi domagałem się zniesienia różnicy pomiędzy ruchem bezpośrednim a miejscowym, co w następnym roku przy rewizji taryf przyjętem zostało.

soglebska do Sosnowic pobierano rubli 192 kop. 54, gdy na podstawie zbioru z roku 1889 jedynie rubli 178 kop. 11.

Zbiór z roku 1889 obowiązywał cztery lata. Z dniem 13 sierpnia 1893 roku został zastąpiony przez nowy, znany pod nazwą zbioru z roku 1893. Wedle tego nowego zbioru dawniejsza skala taryfowa uległa zmianie w tym sposobie, że w kierunku wywozowym ku portom i suchej granicy zachodniej należy się za przebieg przestrzeni:

Od 1—180 wiorst po 25 kop. od wagonu i wiorsty, czyli po $\frac{1}{24}$ kop. od puda i wiorsty.

Od 181—980 wiorst dodaje się po 9 kop. od wagonu i wiorsty, czyli $\frac{1}{68}$ kop. od puda i wiorsty.

Po nad 980 wiorst dodaje się po 5 kop. od wagonu i wiorsty, czyli $\frac{1}{122}$ kop. od puda i wiorsty.

W ruchu wewnętrznym na przestrzeni od 1 do 320 wiorst pobiera się tylko 18 kop. od wagonu i wiorsty, t. j. $\frac{1}{34}$ kop. od puda i wiorsty, doliczając do rachunku po nad 320 wiorst 9 kop. od wagonu i wiorsty, a po nad 980 wiorst 5 kop., tak jak wyżej w kierunku wywozowym.

Zmiana ta zapewniła większą taniość dla transportów na małe przestrzenie. Odróżnienie ruchu bezpośredniego od miejscowego zostało zaniechane, wedle nowego zbioru istnieje jeden tylko ruch wewnętrzny w granicach państwa i na wszystkich drogach z taryfą wedle powyższego szematu.

Co się tyczy mąki i kaszy, przewóz tych produktów korzysta, jak dawniej, z taryf na ziarno. Zachowane również zostały przepisy o punktach składowych.

W ogólnym rezultacie zbior z roku 1893 różni się niewiele od swego poprzednika, zmiany uwydatniają się głównie na złagodzeniu różniczkowego charakteru skali, która nie obniża się tak gwałtownie, jak dawniej, oraz na zlaniu ruchów wewnętrznych i usunięciu wszelkich w tej mierze różnic. Przewóz zboża na przestrzeniach do 1600 i nieco więcej wiorst doznał nowej ulgi, bo kosztuje jeszcze mniej, aniżeli wedle formuły z roku 1889. Sposobem przykładu dosyć będzie przytoczyć, że podług tej ostatniej formuły wypadało od wagonu:

za 100 wiorst	25 rs. 42 kop.
„ 500 „	98 „ 10 „
„ 1000 „	136 „ 23 „
„ 1500 „	174 „ 36 „

gdy teraz płaci się

za 100 wiorst	18 rs. lub 25 rs.
„ 500 „	73 „ 80 kop.
„ 1000 „	118 „ — „
„ 1500 „	143 „ — „

W każdym razie taryfy z roku 1893 noszą charakter wysoce różniczkowy; podobnie różniczkowego systematu trudno spotkać gdzieindziej. Z wiadomości zebranych przez departament spraw kolejowych okazało się, że na pruskich drogach żelaznych taryfa wynosząca 22 kop. od wagonu i wiorsty obniża się do 16, a co najwyżej 10 kop., na austriackich, poczynając na jednych od 40 kop., na innych zaś od 28 kop., spada do 16 kop.; na węgierskich od 40 kop. dochodzi do 26 i 24 kop.; na francuskich od 20,3 dochodzi do 12,2 i 10,1, z wyjątkiem linii Paryż—Orlean, na której opłata 32,4 kop. obniża się do 6 kop. co zresztą stanowi niepowtarzający się na innych kolejach francuskich wypadek. Ta ostatnia skala jedynie zbliża się pod względem swojej różniczkowości do norm zbioru z roku 1893 dla przewozu zboża.

W Stanach Zjednoczonych praktykuje się opłata, która po przelożeniu na monetę i wagę ruską stanowi $\frac{1}{77}$ kop. od puda i wiorsty, czyli 8 kop. od wagonu i wiorsty; stanowi to przecieź znacznie więcej od 5 kop., zastrzeżonych w obowiązujących taryfach dla przestrzeni po nad 980 wiorst ¹⁾.

¹⁾ Matieriały po pieresmotru etc. l. c. część VI, str. 13 i następ., Czuprow i Muśnicki l. c. str. 57, jak również Sering l. c. str. 514 i nast., wreszcie patrz szczegóły w cytowanej pracy Ulricha.

ROZDZIAŁ II.

Rezultaty obowiązującego systemu.

§ 1. Upadek cen pszenicy i żyta na wszystkich rynkach. -- Upadek eksportu ciągle aż do roku 1894. — Przesilenie rolne nie ustaje. — § 2. W ruchu wewnętrznym zalew rynków na zachodzie i południu państwa. — Różnorodne skargi. — Rozczarowanie. — Czy nie można wynaleść taryf, któreby godziły interesy różnych części państwa?

§ 1. Stosownie do tego, co się powyżej powiedziało, system, o którym mowa, obowiązuje od roku 1889, a jeżeli przyjąć w rachubę zbiór z roku 1888, to od połowy tego ostatniego roku.

Nie bez interesu też będzie dowiedzieć się, jakie przyniósł on rezultaty i o ile sprzyjał potrzebom rolnictwa. W tym względzie zasługuje na uwagę ta okoliczność, że przesilenie rolne, do złagodzenia którego miały się przyczynić taryfy, wcale nie ustało, trwa dalej i wbrew wszelkiemu oczekiwaniu srożyło się w ostatnich czasach silniej, niż kiedykolwiek. Jeżeli rzucimy okiem na ceny w ciągu lat ostatnich, poczynając od roku 1887, t. j. od roku, który zaznaczył się wyjątkowo wielkim spadkiem cen (co dało powód do utworzenia specjalnej w tej kwestji komisji), to przekonamy się, że ceny zboża nie podniosły się, a nawet w większości wypadków stanęły niżej od po-

ziomu z roku 1887. Wyjątek stanowiły wysokie ceny z lat 1891 i 1892 z powodu głodu w roku 1891. Ale odrzuciwszy te dwa wyjątkowe lata, położenie rzeczy przedstawia obraz następujący:

I. CENY PSZENICY ¹⁾.
(w kopiejkach za pud).

R Y N K I		Ceny na początku i w końcu każdego roku						
		W roku 1887/8	W roku 1888/9	W roku 1889/90	W roku 1890/1	Przebiegowe za 4 lata	W roku 1893/4	W końcu roku 1894
Petersburg	Grudz.	95,0	97,5	98,5	96,3	96,8	82,6	—
	Stycz.	87,5	106,2	94,3	96,3	96,4	81,3	
	Luty	81,3	102,5	92,5	98,7	93,7	81,1	
Jelec	Grudzień	104,7	83,7	80,5	77,5	86,6	74,0	54—68
	Styczeń	102,5	84,5	82,0	78,0	86,7	74,3	
	Luty	102,6	87,0	84,3	79,5	88,4	77,0	
Ryga	Grudzień	115,2	107,2	102,0	90,0	103,6	86,0	53—78
	Styczeń	114,7	103,0	100,0	91,0	102,2	80,6	
	Luty	113,8	101,5	100,0	97,5	103,2	80,8	
Warszawa	Grudz.	98,0	96,3	99,0	—	97,8	83,9	72
	Stycz.	98,4	—	98,3	91,0	95,9	81,1	
	Luty	102,2	—	—	92,5	—	80,6	

¹⁾ Ułożona tablica obok każdego rynku obejmuje ceny za grudzień ubiegłego oraz za styczeń i luty następnego roku. Cyfry czerpałem z artykułu o handlu pszenicą i żytem z „Więsnika finansów“ za rok 1894 tom I, str. 851 i 860, z wyjątkiem ostatniej rubryki, która opiera się na cyfrach tegoż Więsnika za rok 1894, tom IV str. 50 i str. 852. Nadmienić należy, że niniejsza praca pisana była w pierwszych dniach roku 1895 i dlatego tablica nie mieści w sobie cen za rok 1895. Te ostatnie jednak nie zmieniają stanu rzeczy, bo jakkolwiek z wiosną 1895 roku ceny znacznie się podniosły, to już w lipcu napowrót spadać zaczęły. Uwaga ta stosuje się także do następnej tablicy z cenami żyta.

R Y N K I		Ceny na początku i w końcu każdego roku						
		W roku 1887/8	W roku 1888/9	W roku 1889/90	W roku 1890/1	Przecięciowe za 4 lata	W roku 1893/4	W końcu roku 1894
Odessa	Grudzień	106,0	100,0	99,0	91,0	99,0	74,0	49—65
	Styczeń	110,9	96,0	96,0	92,0	98,7	69,1	
	Luty	113,5	91,5	95,0	92,0	98,0	64,1	
Nikołajew	Grudz.	—	89,0	90,0	86,0	83,3	63,6	57
	Stycz.	—	—	91,0	85,5	—	63,2	
	Luty	—	86,5	94,0	90,5	90,3	62,6	
Rostow nad Donem	Grudz.	90,7	89,3	95,0	89,2	91,1	70,0	—
	Stycz.	91,8	90,0	96,2	91,5	92,4	69,0	
	Luty	94,0	—	95,3	94,1	94,5	69,6	
Noworosyjsk	Grudzień	—	—	93,8	94,3	—	68,0	54
	Styczeń	—	—	92,5	96,0	—	68,0	
	Luty	—	90,0	93,1	99,0	94,0	66,5	
Samara	Grudzień	—	82,3	78,0	71,0	77,1	67,8	40—69
	Styczeń	70,0	87,8	80,0	74,5	77,9	68,6	
	Luty	74,7	87,0	80,5	78,5	80,2	70,4	
Saratow	Grudzień	85,0	81,2	78,0	71,0	78,8	70,5	38—55
	Styczeń	85,0	81,5	75,0	68,5	77,5	70,6	
	Luty	89,5	79,0	76,3	71,5	79,1	71,0	

Z powyższej tablicy widzimy, że ceny pszenicy stopniowo spadały i że z końcem roku 1893, jak również na początku 1894 były wszędzie niższe od cen z roku 1887 i od cen przeciętnych za całą epokę od 1887 do 1891 roku. Obniżenie wystąpiło silniej na południu i zachodzie, a mianowicie w Odessie i Nikołajewie o 30%, w Noworosyjsku o 29%, w Rostowie nad Donem o 25%, w Warszawie o 15%, a dalej w Jelcu o 14%, słabiej zaś na wschodnich rynkach, gdyż w Samarze o 12%, a w Saratowie tylko o 10%. Pod koniec roku 1894 ceny, jak to widać z ostatniej rubryki, znajdowały się ciągle w stanie upadku, podlegając jeszcze dalszej zniżce.

II. CENY ŻYTA.

(w kopiejkach za pud).

R Y N K I		Ceny na początku i w końcu każdego roku						
		W roku 1887/8	W roku 1888/9	W roku 1889/90	W roku 1890/1	Przecię- ciowe za 4 lata	W roku 1893/4	W końcu roku 1884
Petersburg	Grudz.	64,9	68,2	79,2	76,4	72,2	68,1	56—61
	Stycz.	63,5	66,0	78,9	76,4	71,2	68,4	
	Luty	60,7	66,1	78,6	76,4	70,5	72,2	
Jelec	Grudz.	39,6	41,1	59,5	55,0	48,8	52,0	25—41
	Stycz.	38,3	42,0	59,3	55,5	48,8	51,1	
	Luty	39,4	44,0	59,5	56,0	49,7	52,0	
Ryga	Grudz.	64,2	67,5	83,0	75,0	72,4	72,5	52—57
	Stycz.	62,2	66,5	80,0	76,0	71,2	66,5	
	Luty	63,1	66,5	80,5	77,5	71,9	68,6	
Warszawa	Grudz.	59,6	66,2	84,5	78,0	72,1	57,0	48
	Stycz.	58,8	64,5	83,7	79,0	71,5	56,0	
	Luty	60,7	65,5	82,3	79,0	71,9	55,3	
Odessa	Grudz.	63,2	60,7	77,0	75,0	69,0	52,7	43—46
	Stycz.	64,2	59,0	73,5	70,0	66,2	52,7	
	Luty	64,7	57,0	74,0	76,0	67,9	52,9	
Nikołajew	Grudz.	—	56,0	71,5	70,0	—	48,2	42
	Stycz.	—	—	68,5	71,5	—	52,2	
	Luty	—	53,0	—	74,0	—	50,8	
Rostów nad Donem	Grudz.	47,1	50,5	64,9	61,5	56,0	45,0	—
	Stycz.	45,9	46,7	60,5	63,0	54,0	47,0	
	Luty	47,5	—	61,8	66,1	58,5	46,6	
Noworo- syjsk	Grudz.	—	—	69,0	69,7	—	49,5	42
	Stycz.	—	—	63,4	69,5	—	50,0	
	Luty	—	46,5	63,7	70,6	—	49,0	
Samara	Grudz.	—	49,1	57,6	54,5	—	42,9	26—38
	Stycz.	38,5	49,0	60,5	57,0	51,3	43,1	
	Luty	38,7	49,0	60,7	58,5	51,7	44,4	
Saratow	Grudz.	39,0	48,0	59,0	54,0	50,0	47,0	28—37
	Stycz.	37,3	46,0	59,4	55,0	49,5	47,0	
	Luty	37,5	47,0	59,5	57,0	50,2	48,8	

Co do żyta dostrzegamy zjawisko analogiczne, ceny spadają, jakkolwiek w stosunku mniej gwałtownym, aniżeli na pszenicę. Zniżka dotknęła także głównie południowe i zachodnie rynki, a mianowicie Odessę, Nikolajew, Rostów i Noworosyjsk z jednej, Warszawę, Rygę i Libawę z drugiej strony; wewnątrz zaś państwa i na wschodzie wystąpiła słabiej, w każdym jednak razie ceny i tutaj stały się niższe od przeciętnych za epokę od 1887 do 1891 roku, chociaż wyżej od cen z roku 1877. Jedynie w Jelicu i Petersburgu spotykamy dążność ku zwyższeniu, po za tymi dwoma punktami wszędzie upadek. Wreszcie w ostatniej rubryce ceny z końca roku 1894 ujawniają nową zniżkę na wszystkich wogóle rynkach, nie wyłączając Jelca i Petersburga. Fakty te dowodzą, że nowe taryfy nie uchroniły od przesilenia, które rozwijało się dalej z oczywistą szkodą dla gospodarstwa rolnego.

Rozpatrując tę kwestję, niepodobna pominąć innej strony sprawy, a mianowicie eksportu zagranicznego. Zdawałoby się, że z chwilą obniżenia kosztów transportowych za dowóz do punktów granicznych powinien być nastąpić wzrost wywozu na rynki zagraniczne. Tymczasem w rzeczywistości stało się inaczej. Podczas, kiedy od roku 1866 eksport ciągle się powiększał i doszedł w roku 1888 do 531 milionów pudów, w następnych latach, t. j. w epoce nowych taryf, zmniejsza się on ciągle, jak tego dowodzą cyfry:

W roku 1888	wywieziono	531	mil.	pudów
"	1889	"	521	" "
"	1890	"	479	" "
"	1891	"	392	" "
"	1892	"	171	" "
"	1893	"	375	" "

Wyluczając nawet lata 1891 i 1892 z powodu głodu i zamkniętej chwilowo granicy, upadek zdaje się nie ulegać najmniejszej wątpliwości. Zjawisko to pozwala znowu wniosko-

wać, że nowe taryfy wbrew wszelkiemu oczekiwaniu nie wywarły pożądanego wpływu na ruch zboża za granicę. Poczynione ulgi były niedostateczne dla wzmożenia eksportu i dla należytego oddziaływania na rynek międzynarodowy. Dopiero w roku 1894 pod wpływem usilnych zabiegów społeczeństwa i rządu w celu usunięcia nadmiarów zboża wywóz podniósł się znacznie, przekraczając cyfrę 600 mil. pudów. Zdaje się jednak, że główną przyczyną tego ruchu były nadzwyczaj niskie ceny zboża, wątpić zaś można, czy przy wyższych cenach udałoby się osiągnąć podobny rezultat, opierając się wyłącznie na taryfach kolejowych.

§ 2. Jeżeli system, o którym mowa, okazał się słabym w walce z konkurencją międzynarodową, nie pozostał on bez wpływu wewnątrz państwa, przeciwnie oddziaływanie jego uwydatniło się w zmianie położenia rynków wewnętrznych. Wskutek zwiększonej zdolności przewozowej zboża, nadmiary jego z miejscowości mniej zaludnionych szły co prędzej do prowincji więcej zaludnionych, zwiększając podaż i zalewając tam rynki produktami zbożowymi. I to nam właśnie tłumaczy, dlaczego ceny na południu i zachodzie państwa spadły znacznie więcej, aniżeli na wschodzie. Gdy można było przy pomocy tanich taryf wysyłać zboże na południe i zachód, gubernje nadwołżańskie i zawołżańskie wnet korzystały ze sposobności i kierowały swoje zboże w tamte strony dla zdobycia jakiegoś zysku. Drogą takiego dowozu rzeczono gubernje nie uratowały się od przesilenia, pod ciężarem którego dotąd pozostają, przyczyniły się zaś do zaostrzenia kryzysu w innych częściach państwa. Pomimo ułatwiających taryf, ceny na rynkach Saratowa i Samary, jak to wskazano wyżej, pozostały na poziomie niższym od cen z roku 1887, a co do żyta, chociaż zapanowała chwilo-wo dążność zwyżkowa, z końcem roku 1890 ceny, jak na zachodzie i południu, tak i na wschodzie zaczęły stopniowo spadać. Co prawda, spadek na wschodzie był mniej dotkliwy, lecz na tem też polegała cała korzyść.

Rezultaty reformy nie odpowiadały oczekiwaniu i nie przyniosły takich korzyści, jakich się spodziewali producenci odalonych okręgów.

Gdyby nawet wschodnie prowincje odniosły znaczne korzyści, których w rzeczywistości nie miały, można byłoby jeszcze powątpiewać o prawidłowości systemu, który narusza jednocześnie warunki ekonomiczne innych części państwa. W takim razie korzyść jednych wyobrażałaby premjum udzielone kosztem innych. W prawidłowym gospodarstwie ekonomicznym, tego rodzaju stan rzeczy należy uważać za niewłaściwy. Na dobitkę stało się, że szkodliwe skutki dotknęły okręgi, posiadające wyższą rolniczą kulturę, której zachowanie powinno leżeć na sercu wszystkim w państwie rolniczym. W normalnym biegu rzeczy należałoby dążyć wszelkimi siłami do rozwoju kultury rolnej, tutaj zaś dostrzegamy odwrotne zjawisko i odwrotne działanie.

Niedość na tem, system znajduje się w zasadniczej sprzeczności ze swojemi własnymi celami i zadaniami. W myśl wniosków komisji, z powodu upadku cen, uregulowanie taryf miało przyczynić się do poprawy położenia gospodarzy rolnych, w rzeczywistości jednak gospodarze rolni na znacznej przestrzeni ponieśli szkodę; w miejsce usunięcia z rynków nadmiaru zboża, nastąpił zalew zbożem, w miejsce podniesienia cen — ich ucisk. Napróżno powiedzą nam, że dla ogólnego interesu należy niekiedy poświęcić interesy szczegółowe. Zasada ta nie stosuje się do wypadku, bo naprzód niema tu starcia pomiędzy interesem ogólnym a szczegółowym, krzyżują się jednorodne i równoważne interesy rolnicze różnych okręgów, a powtóre z ekonomicznego punktu widzenia należy godzić wszelkie sprzeczności, usuwać wszelkie starcia, nie zaś wytwarzać różnicę na drodze sztucznej.

Okoliczność, że w tak obszernem państwie, jak Cesarstwo Rosyjskie, spotykają się różne kultury, nie usprawiedliwia również błędnego systemu ekonomicznego. Oddawna w państwie, i zapewne zawsze, rolnictwo znajdować się będzie na roz-

maitych stopniach rozwoju, żabnej szkody z tego tytułu nie było i żadna kwestja ztąd nie powstawała. Rozmaitość na każdym polu ekonomicznem stanowi nieuniknione następstwo zmieniających się do nieskończoności warunków bytu, co przecież nie może stać na przeszkodzie prawidłowemu kierownictwu życiem ekonomicznem, ale wymaga jedynie uporządkowania jego zjawisk odpowiednio do miejscowych warunków.

W każdym razie trudno pochwalać system, który, chociażby z niejaką korzyścią jednych, przynosi niewątpliwą szkodę dla innych okręgów. Musi on mieścić w sobie braki, wymagające należytego sprostowania. W rzeczy samej, od chwili ustanowienia nowych taryf, powstały narzekania, które z wolna rozszerzyły się i przybrały charakter powszechnych. Na południu, na zachodzie, w Królestwie Polskiem i w kraju nadbałtyckim skarżono się na zalew rynku zbożowego skutkiem taryf ¹⁾, z drugiej zaś strony gubernje wschodnie i niektóre centralne, zwłaszcza dalej ku wschodowi, nie poprzestając na istniejących ulgach i uważając taryfy na zachód i do punktów granicznych za niedość tanie, zaczęły podnosić kwestję dalszego obniżenia. Z powodu zbyt licznych głosów i zabiegów w tej sprawie, w czerwcu roku 1894 odbyła się w ministerjum finansów narada przy udziale przedstawicieli rolnictwa z różnych stron państwa. Narada nie wydała żadnego skutku, sprawa jednak przez to nie znikła, przeciwnie, wypływa ona ciągle na wierzch przy każdej sposobności. Tak np. ziemiaństwo gubernjalne w Samarze już na posiedzeniu z dnia 27 września v. s. tegoż 1894 roku obradowało nad tą sprawą i powzięło uchwałę w duchu konieczności obniżenia taryf zbożowych; znowu moskiewskie Towarzystwo gospodarstwa wiejskiego na posiedzeniu z dnia 6 grudnia v. s. 1894 roku wyraziło życzenie, aby stawkę taryfową na przewóz zboża ograniczyć do $\frac{1}{100}$ kop. od puda i wiorsty i t. d.

¹⁾ Zasluguja w tej mierze na uwagę zdania i opinie przedstawicieli rolnictwa wygłoszone w komisji dla rewizji taryf na początku roku 1893.

Jednym słowem, taryfy zbożowe dają powód do nieustannych, a dodać trzeba często wręcz sprzecznych wniosków i starań, wszędzie się nimi interesują, zewsząd je krytykują, czy z tej, czy z innej strony, w miarę tego, jakie interesy zostały przez nie naruszone.

Okazuje się, że system utracił swój pierwotny urok. Potężny, jak się mówiło dawniej, środek dla zadośćuczynienia potrzebom rolnictwa budzi ciągle wątpliwości i nie osiągnął dotąd zamierzonego celu, domagając się obecnie więcej, niż kiedykolwiek, sumiennego rozpatrzenia i bezstronnej oceny po za obrębem wszelkich uprzedzeń i uniesień. Rodzi się też samo przez się pytanie, czy nie można wynaleźć taryf, któreby zabezpieczyły interesy rolnictwa we wszystkich okręgach państwa i w każdej jego części, nie przynosząc nikomu szkody, ani uszczerbku?

Bezwątpienia odpowiedź powinna wypaść twierdząco. Środki do tego się znajdują, należy tylko korzystać z dotychczasowego doświadczenia, nie dając się uwieść sprzecznym opiniom, które powstają prawie zawsze, ilekroć idzie o rozwiązanie trudnego i skomplikowanego zadania. Śmiem też twierdzić, że mechanizm taryfowy może być przysposobiony i nagięty odpowiednio do różnorodnych potrzeb obszernego państwa rolniczego.

ROZDZIAŁ III.

Produkcja rolna, jako podstawa taryf zbożowych.

§ 1. Taryfy na przewóz zboża w Prusach, Austrii, Rumunji i Stanach Zjednoczonych. — Konieczność samodzielnych zasad dla techniki taryfowej w państwie rosyjskiem. — § 2. Brak takich podstaw w pracach przygotowawczych dotychczasowych. — Związek taryf zbożowych z produkcją rolną, jej stanem, kosztami i ciężarami. — § 3. Produkcja rolna w cyfrach ogólnych i w zestawieniu z potrzebami ludności. — Tablice i obliczenia. — Za wyjątkiem Petersburga, Moskwy i gubernij północnych niema zasady do żądania szczególnych ułatwień taryfowych dla zaspokojenia potrzeb ludności. — § 4. Koszty produkcji rolnej wedle okręgów. — Tablice i obliczenia. — Niebezpieczeństwa dla okręgów o droższej produkcji z powodu dyferencyjnych taryf. — § 5. Opodatkowanie ziemi wedle okręgów. — Tablice i obliczenia. — Potwierdzenie niebezpieczeństwa. — § 6. Wnioski dla systematu taryfowego.

§ 1. Pragnąc znaleźć drogę do prawidłowego rozwiązania kwestji, uwaga zwraca się ku przepisom taryfowym innych państw w nadziei znalezienia tam pożądaných wskazówek. Czy nadzieja ta nie okaże się zawodną, to inna rzecz, rozum przecież dyktuje, że nie zawadzi nigdy przyjrzeć się cudzemu doświadczeniu i skorzystać z niego, o ile okoliczności pozwolą.

Taryfy różniczkowe, t. j. o skali spadającej w miarę przebytych przestrzeni, znane są za granicą i odpowiadają nie-

mieckim Staffeltarife. Specjalnie dla ładunków zbożowych spotkać je było można w Prusach, a spotyka się nawet dotąd w Austrii i Węgrzech. Wszystko to jeszcze nie usuwa wątpliwości, czy przepisy taryfowe, istniejące w tych państwach, mogą służyć za wzór gdzieindziej wobec odmiennych warunków etnograficznych i ekonomicznych, wobec odmiennego położenia handlu zbożowego, a co zatem idzie wobec odmiennych okoliczności, które uwzględnić należy.

W Prusach domagano się różniczkowych stawek na przestrzenie w kierunku od wschodu ku zachodowi państwa dlatego, aby ułatwić prowincjom wschodnim, obfitującym w zboże, dowóz takowego do prowincji nadreńskich na zachodnie kończyzny państwa i ażeby ułatwić im konkurencję z obcym zbożem, które przychodzi w ogromnej ilości w tamte strony drogą morską i Renem od kontynentu ¹⁾. Chodziło zatem tutaj o zapewnienie miejscowym producentom pruskiej monarchji pewnych korzyści na drodze współzawodnictwa z importem zagranicznym i o zmniejszenie zysków obcego importera na towarze, którego jednak wyrzec się nie było można. Dla określenia stawek uciekano się do obliczeń, opartych na cenach i taryfach komunikacji wodnych, które ponosić mieli importrzy ²⁾.

O czemś podobnem w obrębie państwa rosyjskiego nie może być mowy, gdyż żaden okręg nie dowozi obcego zboża, nawet gubernje północne posiłkują się zbożem produkowanym wewnątrz państwa, bez uciekania się do pomocy zagranicznej. Obok tego, Prusy nie wywożą zgoła zboża, handel ich zbożowy zasadniczo różni się od takiegoż handlu w państwie rosyjskiem, co też rodzi potrzebę odmiennych kombinacji taryfowych.

1) Kontynentem nazywają wybrzeże morza Niemieckiego od Calais do Hamburga.

2) Braesicke. „Die Reform der Eisenbahn Gütertarife mit besonderer Rücksicht auf die Hebung der ostdeutschen Landwirthschaft“. Berlin 1890 r., str. 7, 55, 58, 61, 63, 64.

Swoją drogą taryfy różniczkowe na przewóz zboża w kierunku wschodnio-zachodnim nie utrzymały się długo w Prusach i jako nieodpowiadające celowi przed dwoma laty zniesione zostały.

Bardziej zbliżonemi pod względem handlowego położenia wydawałyby się Austro-Węgry i Rumunja, gdyż wywożą nadmiary swego zboża za granicę. Wobec jednak nieznaczących w porównaniu z Rosją przestrzeni, przez jakie ładunki zbożowe w tych państwach przechodzą, oraz ze względu na mały udział na rynku międzynarodowym, potrzeby ich handlu są inne, aniżeli Rosji. Co do Austrii, nie należy spuszczać z uwagi tej okoliczności, że dla tego państwa nie obce być mogą przytoczone powyżej względy pruskiej polityki taryfowej, gdyż wschodnie jego prowincje zaliczają się do wywozowych, zachodnie zaś wymagają dowozu zboża. Najbardziej zbliżonemi do Rosji z punktu widzenia handlu zbożowego są Stany Zjednoczone Ameryki północnej, wyobrażające wielką krainę z charakterem państwa wywozowego rolniczego. Tutaj jednak niema stałych taryf, ani jednolitego systemu taryfowego, a tembardziej niema kierownictwa rządowego, taryfy zależą od dróg żelaznych i od wzajemnego pomiędzy niemi współzawodnictwa. Zresztą Rosja nie mogłaby korzystać z przykładu Stanów Zjednoczonych z powodu odmiennego charakteru rolnictwa amerykańskiego, które wydało odmienne warunki nietylko dla handlu zewnętrznego, ale i dla handlu wewnętrznego zbożowego. W Ameryce w większości wypadków rolnictwo nie przedstawia drobnych jednostek gospodarczych, lecz prowadzone jest na zasadach wielkiego przemysłu. Niezmierzone przestrzenie wdłuż i wszere obsiewają się pszenicą, kukurydzą lub roślinami okopowemi, inne obrócone są na pastwiska dla chowu bydła, wszystko wedle natury i właściwości gruntów, bez względu na granice prywatnej własności i na potrzeby oddzielnych rolników. Całe okręgi produkują taki lub inny produkt i rzucają go na rynek, nabywając od innych to, czego im potrzeba. W takich warunkach handel przybiera zasadniczo różny charakter, niema współ-

zawodnictwa pomiędzy pojedynczymi gospodarzami, istnieje tylko współzawodnictwo ze strony producentów tego rodzaju przedmiotów. Rynki zbożowe stają się punktami ogólnego przywozu i wywozu, powszechnej wymiany, nawet na potrzeby miejscowe, i zyskują sobie właściwe znaczenie, odmienne od tego, jakie spotykamy gdzieindziej.

Z powyższych uwag wynika, że trudno i próżno byłoby szukać za granicą wskazówek dla techniki taryfowej. Niewątpliwie idea potrąceń taryfowych wedle przestrzeni zapożyczoną została od obcych państw, taryfy różniczkowe urodziły się tam wcześniej, wszelako dla zastosowania zasady do warunków ekonomicznych państwa należy wynaleść samodzielne podstawy, oparte na potrzebach miejscowych.

§ 2. Rozpatrując się we wszystkich przygotowawczych dotychczasowych pracach, wyrozumowanych podstaw w nich nie znajdujemy, naukowe uzasadnienie taryf zbożowych dotąd sformułowane nie zostało.

Zebrane i z chwilą wydania pierwszych państwowych taryf w roku 1889 opublikowane materiały obejmują studja o handlu zbożowym Rosji i innych państw europejskich i pozaeuropejskich, rozprawy o cenach i frachtach morskich, wreszcie szczegółowe wiadomości o dowozach zboża na rynki zachodniej Europy, nie podnoszą przecież wcale kwestji zasad, mających usprawiedliwiać ustanawianie takich a nie innych taryf. Z rozpraw, które się wtedy toczyły ¹⁾ przy układaniu tych taryf, widnieje tylko dążenie do zapewnienia wszystkim okręgom państwa ułatwionego dowozu, jednym w stronę ku morzu Bałtyckiemu, innym na południe ku morzu Czarnemu i Azowskiemu. Idea zespolenia ²⁾ odnośnych prowincji państwa pod względem ruchu zbożowego czy to z zachodem, czy z południem, stanowiła, jeżeli nie jedyłą, to główną wskazówkę, którą się kierowano przy wykonaniu podjętego zadania. Nie lekceważąc wcale potrzeby zapewnienia taniego dowozu zboża do portów dla dal-

¹⁾ Журналы особаго совѣщанія тарыфнаго комитета по вопросу о выработкѣ общихъ основаній для урегулированія провозныхъ платъ на хлѣбные грузы. Петербургъ 1889 г., стр. 2 i nast.

²⁾ „Приурочить“, jak się wyrażają protokóły.

szej wysyłki za granicę i uważając tę kwestję za ważną, nie moglibyśmy jednak zgodzić się na uznanie powyższej idei za dostateczną podstawę systematu taryfowego. Pozostaje ona w niejakiem pokrewieństwie z zasadami, któremi w Prusach usprawiedliwiano czasowe taryfy zbożowe od wschodu na zachód ¹⁾, nie posiada przecież cech stałości i wprowadza sprawę na grunt, niedający się ująć w żadne karby.

Handel zbożowy zależy od tysiącznych okoliczności, w miarę zmiany konjunktur zmienia on lub modyfikuje swoje drogi i kierunki, których utrwalić chociażby na czas krótki trudno, i sztuczne środki rezultatu w tej mierze nie przyniosą. Zresztą, podobna idea nie objaśnia nas wcale o potrzebach ludności i środkach ich zaspokojenia, o czem wiedzieć należy, chcąc przy pomocy taryf regulować bieg życia ekonomicznego.

W materiałach przygotowanych dla rewizji tychże taryf na początku roku 1893 spotykamy również cenne i z wielkim nakładem pracy zdobyte obliczenia i wskazówki co do ruchu zbożowego głównie na podstawie lat 1889 i 1890, lecz ustalenia ekonomicznych zasad dla taryf i tutaj nie było. Znajdujemy tylko w części szóstej tych materiałów rozdział o związku ruchu zbożowego z cenami i kosztami produkcji rolnej ²⁾, przy czem instytucje taryfowe sięgnęły po raz pierwszy do cyfr ogłoszonych przez departament rolniczy, na które już w pracy mojej z początku roku 1892 zwróciłem uwagę ³⁾, domagając się między innymi ich uwzględnienia. To dotknięcie kosztów produkcji rolnej było bardzo ogólnikowe i nosiło charakter jakiejś nieudatnej ubocznej notatki.

Jednakże przewóz zboża i koszty takowego z natury rzeczy pozostają w związku z kwestją żywienia ludności, a co

¹⁾ Tem się też tłómaczą rozległe, podobnie jak w Prusach, obliczenia i badania frachtów, zwłaszcza morskich.

²⁾ Материалы по пересмотру тарифовъ. Петербургъ 1893. Выпускъ VI, стр 44 до 50.

³⁾ Moja broszura: О системѣ желѣзно-дорожныхъ тарифовъ на хлѣбные грузы. Петербургъ 1892, стр. 92 i następane.

zatem idzie, ze stanem produkcji rolnej, jej rozmiarami i zasobami, jej kosztami i ciężarami. Zdawałoby się, że przed rozstrzygnięciem ułatwień przewozowych i wysokości taryf należałoby poznać granice wytwórczości ziemi, niedobory do pokrycia i nadwyżki do usunięcia, wreszcie rozmiary zapotrzebowania i koszty ich zaspokojenia. W istocie, wszystkie te rzeczy łączą się i wiążą jak najmocniej ze sobą i tylko drogą ich zbadania dojść możemy do racjonalnych podstaw dla taryf zbożowych.

Zajrzyjmy do nich.

§ 3. Na szczęście mamy zadanie ułatwione, dzięki ciekawej publikacji, która na początku roku 1894 ujrzała światło dzienne. Komisja, z powodu spadku cen na produkty rolne, zwróciła uwagę na potrzebę wyjaśnienia stanu produkcji i na jej żądanie centralny komitet statystyczny wydał potrzebne wskazówki pod tytułem „Zbiór przecięciowy zboża i kartofli za 10 lat, od 1883 do 1892 r. w stosunku do potrzeb krajowych“ ¹⁾. Praca ta poucza, ile każda gubernja i każdy powiat produkuje przy małym i przy dobrym urodzaju, ile potrzebuje na zasiew i na zaspokojenie potrzeb ludności, jakie były niedobory i jakie nadwyżki, w końcu wyprowadza przeciętne dla tych zbiorów, jak również dla braków i nadmiarów. Otóż podzieliwszy Rosję europejską na 11 okręgów, przy dodaniu kraju naszego jako 12 okręgu, zgodnie z podziałem przyjętym przez departament rolniczy w jego wydawnictwach i opartym na wspólnościach etnograficznych i ekonomicznych, ułożyłem na podstawie tych materiałów poniższą tablicę, która daje dokładny obraz produkcji rolnej i jej stanu. Do obrazu tego nie należą Finlandja i Kaukaz, dla których potrzebnych danych w publikacji nie znalazłem. Wreszcie nadmienić muszę, że dwie gubernje, orenburską i astrachańską, które departament rolniczy w poszukiwaniach swoich często pomija, przyłączyłem do grupy gubernij wschodnich i południowo wschodnich, powiększając tę grupę o dwie gubernje. Drogą takiego obliczenia otrzymałem następujące wyniki.

¹⁾ Средній сборъ хлѣбовъ и картофеля за десятилѣtie 1883 до 1892 въ 60 губерніяхъ Европейской Россіи по отношенію къ народному продовольствію. Петербургъ, 1894, str. 19 oraz 35 i nast.

Nazwy okręgów ze wskazanych gubernij	Zbiór roczny przecięciowy z lat dziesięciu	Takizasiew	Konsumcja roczna, licząc 18 pud. zboża na głowę	Roczny przecięciowy nadmiar (+) lub niedobór (—)
	W p u d a c h			
1. Gubernje południowe stepowe—bezarabska, chersońska, ekaterynosławska, taurydzka i Ziemia Dońska .	321,094,009	57,678,174	114,641,540	+ 148,774,295
2. Północne czarnoziemne — kurska, orłowska, tulska, razańska, tambowska, penzeńska	406,155,137	96,224,005	191,465,989	+ 118,465,143
3. Wschodnie i południowo-wschodnie—kazańska, symbirska, saratowska, samarska, ufińska, z dodaniem orenburskiej i astrachañskiej	346,276,839	88,167,429	167,679,967	+ 90,429,443
4. Środkowe czarnoziemne — połtawska, charkowska, woroneżka	200,504,076	44,955,131	105,071,187	+ 50,477,758
5. Środkowe wołżańskie i zawołżańskie — niżegorodzka, kostromska, wiatska i permska	227,558,605	68,856,680	114,182,150	+ 44,519,775

Nazwy okręgów ze wszystkich gubernij	Zbiór roczny przecięciowy z lat dziesięciu	Takiż zasiew	Konsumcja roczna, licząc 13 pud. zboża na głowę	Roczny przecięciowy nadmiar (+) lub niedobór (—)		
					W	p
6. Południowo-zachodnie — kijowska, podolska i wołyńska	183,473,390	36,004,924	105,970,579	+ 41,497,887		
7. Królestwo Polskie	184,344,149	40,388 543	107,337,486	+ 36,618,120		
8. Nadbałtyckie — liflandzka, kurlandzka i estlandzka	53,329,438	9,826,571	30,556,951	+ 12,945,886		
9. Północne — archangielska, ołoniecka i wologodzka	30,100,353	7,298,677	25,407,794	— 2 706,118		
10. Zachodnie — kowieńska, wileńska, grodzieńska, witebska, mohylowska i mińska	148,064,431	37,599,185	115,859,172	— 5,493,926		
11. Przemysłowe — moskiewska twerska, włodzimierska, jarosławska, smoleńska i kałuźka	163,443,476	50,669,573	119,790,671	— 7,016,768		
12. Północno-zachodnie — pskowska, nowogrodzka i petersburska	60,024,877	15,754 883	68,106,481	— 8,081,604		

W tablicy tej okręgi ułożone są kolejną nadmiarów produkcji; pierwsze miejsce zajmują gubernje południowo stepowe, w których nadwyżka po nad potrzeby ludności i zasiewu wynosi blisko 150 tysięcy pudów rocznie, ostatnie zaś — gubernje północno-zachodnie, czyli okręg petersburski, zapożyczający przeszło 8 milionów pudów rocznie od innych okręgów. Z tejże tablicy widać, że wszystkie prawie okręgi posiadają nadmiary zboża, oprócz gubernij przemysłowych, zachodnich, północno-zachodnich i północnych. Wogóle nadwyżki produkcji wynoszą rocznie blisko 544 miliony, niedobory zaś niewiele więcej nad 23 miliony, co daje przewyżkę przecięciową 520 z górą milionów pudów rocznie.

W uzupełnieniu tej tablicy przygotowałem jeszcze inną na podstawie tychże materiałów i drogą tej samej metody, zestawiając nadmiary i braki zbożowe z zaludnieniem. Rezultat tego dodatkowego obliczenia jest taki.

Nazwy okręgów ze wskazaniem gubernij ¹⁾	Przecięciowy roczny nadmiar (+) lub brak (-) ziarna w pudach, po pokryciu zasiewu i potrzeb ludności	Natężenie produkcji w stosunku do zaludnienia, wziętego za jednostkę	Procentow. nadmiar lub brak w stosunku do zaludnienia
1. Gubernie południowe stepowe	+ 148,774,295	2,35	+ 135
2. Północne czarnoziemne	+ 118,465,143	1,63	+ 63
3. Wschodnie i południowo-wschodnie	+ 90,429,443	1,52	+ 52
4. Środkowe czarnoziemne	+ 50,477,758	1,46	+ 46
5. Nadbałtyckie	+ 12,945,886	1,46	+ 46
6. Królestwa Polskiego	+ 36,619,120	1,41	+ 41
7. Środkowo-wołyńskie i za-wołyńskie	+ 44,519,775	1,37	+ 37
8. Południowo-zachodnie	+ 41,497,887	1,36	+ 36
<hr/>			
Wogóle w przecięciu zbywa	+ 543,729,307		
9. Przemysłowe	— 7,016,768	0,94	— 6
10. Północno-zachodnie	— 8,081,604	0,93	— 7
11. Zachodnie	— 5,493,926	0,93	— 7
12. Północne	— 2,706,118	0,73	— 27
<hr/>			
Wogóle w przecięciu brakuje	— 23,298,416		

¹⁾ Wedle cyfr procentowych, zamieszczonych w powołanem powyżej wydawnictwie, a wyrażonych w częściach dziesiątych, dla okręgu przemysłowego wypadło w ostatniej rubryce zero, ponieważ niedobór nie dochodził 0.1 części, gdy jednak porównałem ilość niedoboru z zaludnieniem tego okręgu (Сборникъ свѣденій по Россіи) Petersburg 1890 Tablica str. 2) udało mi się dojść do ścisłego określenia, dla jakiej części ludność i produkcja miejscowa nie wystarcza i okazało się, że dla 6%, w następstwie czego mogłem wypełnić rubrykę natężenia produkcji cyfrą 0.94. W pracy

W tej nowej tablicy okręgi zamieszczone zostały również kolejną nadmiarów lub braków, ale w stosunku do zaludnienia. Naprzód więc idą okręgi, które posiadają środki spożywcze po nad potrzeby ludności, w miarę wysokości takowych, dalej zaś okręgi z niedoborami w miarę wielkości. Jak się okazuje z tablicy, gubernje południowe stepowe mogłyby wyżywić ludność przeszło dwa razy większą, aniżeli posiadają, gubernjom zaś północnym (a właściwie tylko archangielskiej i ołonieckiej) brakuje środków na wyżywienie 27%, t. j. czwartej części nielicznej tamtejszej ludności. W okręgu przemysłowym figuruje niedobór na 6% ludności, co sprowadza głównie i prawie wyłącznie gubernja moskiewska (z miastem Moskwą), gdyż jej brakuje 50% do pokrycia potrzeb zaludnienia ¹⁾.

Na pokrycie tego braku idą nadmiary z innych gubernij okręgu, pozostawiając jeszcze niedobór w bilansie ogólnym na

mojej rosyjskiej: „Земледельческая культура и железнодорожные тарифы“ w tejże samej tablicy, w pierwszej rubryce zakradły się 2 pomyłki, jedna co do Królestwa Polskiego skutkiem niepotrącenia z ogólnej ilości nadmiarów niedoboru z dwóch gubernij, druga co do gubernij północno-zachodnich, skutkiem błędu w s mem wydawnictwie o zbiorach, którego na razie nie spostrzegłem i dopiero później sprostowałem. Ztąd przyszły drobne zmiany w zsumowaniach, które przecież ogólnego obrazu nie zmieniają.

¹⁾ W rzeczywistości produktywność tych gubernij przedstawia się w taki sposób:

1) Twerska ma rocznej przewyżki	+ 803,643 p.
2) Włodzimierska	+1,064,717 „
3) Jarosławska	+3,619,357 „
4) Smoleńska	+3,947,522 „
Razem nadmiaru	+9,435,239 p.

Gdy jednak w gubernji moskiewskiej istnieje przecięciowy coroczny brak

w ilości	—15,198,765 pud.
a w kałużyńskiej	— 1,253,242 „
Czyli razem	—16,452,007 „
przeto strącając	+ 9,435,239 „
brakuje jeszcze	— 7,016,768 pud.

6%. Toż samo zjawisko powtarza się w okręgu północno zachodnim skutkiem guberni petersburskiej z miastem Petersburgiem, która odczuwając braki dla 30% swej ludności, pochłania nadmiary z gubernij pskowskiej i nowgorodzkiej, i daje jeszcze w końcowym obrachunku deficyt 7% dla całego okręgu.

W szczególności gubernja pskowska posiada nadmiaru rocznego +2,223,627 pudów, nowgorodzka, pomimo niedomagania w czterech północnych powiatach, daje jeszcze w corocznej nadwyżce nad potrzeby +3,277,770 pudów, lecz gubernja petersburska wykazuje braku —13,583,001 pudów.

Z powyższego wynika, że tylko gubernje północne, jak również Petersburg i Moskwa, nie mogąc się obejść bez dowozu zbożowego, miałyby prawo pożądać ułatwień taryfowych dla tegoż dowozu, wszystkie zaś inne okręgi państwa nietylko znajdują się w możności pokrycia swoich potrzeb, lecz jeszcze posiadają większe lub mniejsze zasoby na wywóz za granicę.

Co do gubernij zachodnich, to jakkolwiek spostrzega się tam pewien brak, takowy łatwo może być pokryty bez ulg taryfowych dowozem z sąsiednich okręgów, gdyż gubernje te otoczone są ze wszystkich stron miejscowościami obfitującymi w nadmiary zboża. Zresztą niedobór tutaj wynika nietyle z nieurodzajności gruntów, ile raczej z wyjątkowych warunków, w jakich się gospodarstwo rolne znajduje.

W ostatecznym rezultacie na podstawie powyższych tablic można przyjść do wniosku, że po za obrębem trzech powyżej wskazanych punktów nie zachodzi potrzeba szczególnych ulg taryfowych i do ofiar po nad istotne koszty przewozowe, czy to ze strony kolei, czy ze strony skarbu, niema żadnej racjonalnej przyczyny. Odnośnie do Królestwa Polskiego, stan produkcji na podstawie tych samych materiałów przedstawia się wedle gubernij w następujący sposób.

G U B E R N J E	Zbiór przecięciowy roczny w ciągu lat 10 w pudach	Roczny nadmiar (+) lub niedobór (-), po zaspokojeniu zasiewu i potrzeb ludności	Natężenie w stosunku do zaludnienia wziętego za jednostkę
1. Płocka	20,732,766	+ 8,748,163	2,1
2. Suwalska	16,645,797	+ 5,276,011	1,7
3. Kaliska	22,286,540	+ 6,994,283	1,6
4. Lubelska	24,741,155	+ 6,310,394	1,5
5. Kielecka	17,482,401	+ 4,484,444	1,5
6. Siedlecka	16,573,351	+ 3,877,286	1,4
7. Radomska	15,836,478	+ 3,066,235	1,3
8. Łomżyńska	13,034,984	+ 2,369,261	1,3
	Zbywa	+41,126,077	
9. Warszawska	21,990,154	— 1,233,633	0,9
10. Piotrkowska	15,019,523	— 3,274,324	0,8
	Brakuje	— 4,506,957	
Wogóle	184,344,149	+ 36,618,120	1,4

Tablica ta wykazuje, że produkcja ogólna wynosi prawie 184¹/₂ mil. z przewyżką po nad potrzeby w ilości 36¹/₂ mil. pud. rocznie, inaczej mówiąc, miejscowa produkcja mogłaby wystarczyć na pokrycie większej jeszcze liczby ludzi od tej, jaką Królestwo, pomimo gęstego zaludnienia, rozporządza. Jak wiadomo, grunty tutejsze nie należą do najlepszych, wysokie też ilościowe rezultaty przypisać należy lepszej kulturze i starszej uprawie. I tutaj też nie widzimy powodu do wspomnianych ulg taryfowych dla zaspokojenia potrzeb ludności. Wprawdzie gubernje warszawska i piotrkowska, jako bardziej przemysłowe z wielkimi ogniskami miejskimi, nie wystarczają

na swoje potrzeby; w pierwszej brakuje dla $\frac{1}{10}$, w drugiej dla $\frac{2}{10}$ zaludnienia, braki te jednak z łatwością mogą być pokryte nadmiarami sąsiednich gubernij ¹⁾.

Gdy chodzi o zaspokojenie potrzeb ludności, niepodobna spuszczać z uwagi produkcji kartofli, stanowiących ważny surogat pomocniczy pożywienia. Jakkolwiek nie we wszystkich częściach państwa, to przecież w niektórych uprawa tego produktu jest rozwinięta i grać może poważną rolę w zaspokojeniu potrzeb ludności. Na podstawie tych samych materiałów, przyjmując, stosownie do naukowych danych, pud kartofli za 0,19 puda żyta, stan tej produkcji ujawnia się w takiej postaci.

¹⁾ W przygotowanym w r. 1893 w tutejszem Towarzystwie przemysłu i handlu memorjale w sprawie taryf, czyniono wnioski o stanie produkcji Królestwa za lata 1888 do 1890, na podstawie przewozu zboża do Królestwa i z Królestwa przez główne punkty kolejowe, przy czem wypadło, że produkcja znacznie zmalała, nie dając prawie żadnej przewyżki wywozu nad dowozem. Na tej drodze rezultaty dalekie są od ścisłości i prowadzić mogą do wniosków wręcz odmiennych od tych, które w memorjale spotykamy. Każda kwestja powinna być stawiana i badana na właściwym gruncie. O produkcji można sądzić trafnie jedynie przez badanie samej wytwórczości i zestawienie jej z prawdopodobną konsumcją, za pomocą środków wskazanych przez naukę i doświadczenie. Metoda memorjału była błędną i jako taka odjęła wywodom siłę i wartość. Wniosek o zmniejszeniu się produkcji może być nie bez słuszności, jest to nawet ze wszech miar prawdopodobne, że w epoce dotkliwego przesilenia produkcja zboża powoli upada, cyfry przecież memorjału robią wrażenie dowolnie postawionych. Dość powiedzieć, że do rachunku przyjęto dowozy przez trzy punkty: Brześć, Kowel i Warszawę, jako stacje kolei warszawsko petersburskiej, zaś wywozy jedynie z Mławy, Nieszawy, Aleksandrowa i Sosnowic, pominięto wszelkie inne punkty, których jest tak wiele, szczególnie dla eksportu. Drogi bite i niebite wzdłuż granicy pruskiej są przecież szlakami wywozu zbożowego i przy ogromnie wyciągniętej i długiej linii granicznej od Prus lekceważyć ich nie można. Całe szeregi majątków w pobliżu granicy położonych z konieczności na kołach wywożą swoją produkcję na niedalekie targi pruskie, a im bardziej ceny w kraju spadają, tem więcej czynić to muszą. Dalej z gubernji suwalskiej idzie

O K R Ę G I	Przebiegiowy zbiór roczny kartofli	Ilość kartofli, po strąceniu na zasadzenie	Taż ilość w przekładzie na żyto, licząc pud kartofli za 0 19 puda żyta	
			Wogóle	Na głowę za ludnie- nia ¹⁾
W p u d a c h				
1. Gub. Królestwa Polskiego . . .	281,564,684	216,274,946	41,092,240	5
2. Nadbałtyckie . . .	47,312,293	35,383,380	6,722,840	3,5
3. Zachodnie . . .	116,719,533	88,843,558	16,880,270	1,9
4. Północne czar- noziemne . . .	106,734,862	84,071,983	15,973,675	1,1
5. Przemysłowe . . .	57,818,891	45,015,627	8,552,967	1
6. Północno - za- chodnie . . .	20,954,929	16,367,291	3,109,784	0,7
7. Południowo-za- chodnie . . .	35,127,224	27,539,547	5,213,513	0,7
8. Środkowe czar- noziemne . . .	26,497,603	20,199,342	3,837,875	0,5
9. Środkowe woł- żańskie i zawo- żańskie . . .	19,010,517	14 613,426	2,776,551	0,4
10. Północne . . .	3,323,799	2,562,427	486,861	0,3
11. Południoweste- powe . . .	20,352,379	14,454,001	2,746,255	0,3
12. Wschodnie i południowo- wschodnie . . .	21,953,843	16,677,550	3 168,632	0,2

wywóz i drogą kołową i Niemnem, memoriał zaś tę gubernję z rachunku wyłączył.

Słowem, żalować wypada, że do pożytecznej zkadinańd pracy zakradły się w tym punkcie tak nieścisle i przytem zbyteczne obliczenia. Memoriał str. 15—17 i 40—42.

¹⁾ W ostatniej rubryce, dla zaokrąglenia części dziesiątych, ile razy wypadło pięć lub więcej niż pięć setnych, brałem takowe za jedną dziesiątą, natomiast ilości mniejsze od pięciu setnych pomijałem.

Na wschodzie i we wnętrzu państwa produkcja okazuje się słabą, ale na zachodzie, a w szczególności w Królestwie Polskiem i w kraju nadbałtyckim, przynosi ważną pomoc, zapewniając w pierwszym tyle, co 5 pudów, w drugim zaś 3½ puda żyta rocznie na głowę.

W gubernjach litewskich i białoruskich produkcja kartofli także zasługuje na uwagę, bo wynosi prawie 2 pudy na głowę. Wreszcie gubernje przemysłowe i północne czarnoziemne posiadają ilość kartofli, wyobrażającą w rachunku na żyto pud na głowę rocznie, co także stanowi pożyteczny przyczynek do środków pożywienia, zwłaszcza w chwilach nieurodzaju zbożowego. Wobec takiego stanu produkcji, nie może ulegać chyba zaprzeczeniu, że prawie wszystkie prowincje są w stanie pokryć swoje potrzeby, nie uciekając się do obcej pomocy. W takich warunkach większa część państwa pod względem przewozu zboża interesowaną jest raczej w ułatwieniach i udogodnieniach dla miejscowego drobnego ruchu, aniżeli w taniości ruchu na dalekie mety.

Rozumie się, przytrafić się mogą chwile wielkiego niedostatku i głodu. Chwile takie jednak należeć będą do wyjątkowych, trudności załatwiają się wtedy za pomocą doraźnych ulg i obniżek czasowych, stały zaś system taryfowy opierać się musi na przecięciowych danych, które powyżej przedstawiliśmy.

§ 4. Niemniej ważne znaczenie posiadają koszty produkcji, które także przyjąć należy pod rozwagę.

Na podstawie już innych danych, a mianowicie materiałów opublikowanych przez departament rolniczy ¹⁾ przy zastosowaniu tej samej co powyżej metody, starałem się dojść do wytworzenia o ile można pełnego obrazu kosztów produkcji rolniczej.

¹⁾ Сельско хозяйственные и статистические сведения по материаламъ полученнымъ отъ хозяевъ. Petersburg 1890. Часть III стр. 22 и наст.

Znalazłszy w tych materiałach wskazówki dla kosztów produkcji trzech gatunków ziarna: żyta, pszenicy i owsa, przygotowałem trzy poniższe wedle rodzaju ziarna tablice.

O K R E G I ¹⁾	Koszty produkcji na dziesięcinę pod obsiewem żyta w rublach i kopiejkach	Koszty produkcji puda w kopiejkach
1. Północno-zachodnie	43,62	59,5
2. Królestwo Polskie	43,15	59,1
3. Nadbałtyckie	47,36	56,8
4. Północne	37,46	53,0
5. Przemysłowe	38,78	51,5
6. Środkowe wołżańskie i za- wołżańskie	31,46	48,6
7. Zachodnie	30,29	46,8
8. Południowe stepowe	26,07	37,0
9. Wschodnie i południowo- wschodnie	21 33	36 0
10. Południowo-zachodnie	29,39	32,5
11. Północne czarnoziemne	22 83	31,9
12. Środkowe czarnoziemne	30,50	29,5

W tablicy tej koszty produkcji obliczone są dwojakim sposobem: naprzód na dziesięcinę, następnie na pud zebranego ziarna. Koszty w obu rubrykach idą prawie równolegle. Im mniej kosztuje obsiew i zbiór z dziesięciny, tem taniej wypada pud żyta, chociaż co do gubernji nadbałtyckich, południowo-za-

¹⁾ W zbiorze, z którego czerpię, wykazane są koszty produkcji z rentą i bez renty. Rozumie się, że tablicę tę zarówno jak i dwie następne, układałem na podstawie cyfr kosztów bez renty, czyli istotnych kosztów, bez uwzględnienia jakiegokolwiek od kapitału zysku czy dochodu.

chodnich i środkowo-czarnoziemnych, koszty na dziesięcinę wyskakują po nad kolej i nie maleją odpowiednią do kosztów na ilość ziarna.

Z tablicy tej wynika, że produkcja nie znajduje się wszędzie w jednakowych warunkach, bo koszty jej bywają bardzo różne, poczynając od 59½ spadając do 29½ kop. od puda, podobnie na dziesięcinę tworzą skalę od 47 rs. 36 kop. do 21 rs. 33 kop. Gdy w północno-zachodnich gubernjach i Królestwie Polskiem, koszty wyprodukowania puda żyta, wynoszą blisko 60 kop., w gubernjach czarnoziemnych, jak również na południu i na wschodzie stanowią one niewiele więcej jak 30 kop., a nawet dla gubernij środkowych czarnoziemnych tylko 29½ kopiejek.

Toż samo zjawisko z niewielką odmianą powtarza się i co do pszenicy.

O K R Ę G I ¹⁾	Koszty produkcji na dziesięcinę pod obsieciem pszenicy w rublach i kopiejkach	Koszty produkcji puda w kopiejkach
1. Królestwo Polskie	59,80	66,4
2. Nadbaltyckie (bez kurlandzkiej i estlandzkiej)	51,50	—
3. Zachodnie (bez mohylewskiej)	37,48	54,7
4. Południowo-zachodnie	45,44	53,4
5. Przemysłowe	—	—
6. Południowe stepowe	32,89	46,9
7. Północno-zachodnie (pskowska, bez petersburskiej i nowgorodzkiej)	38 77	46,1
8. Środkowe wołańskie i zawołzańskie	24,00 (jara)	45,2
9. Środkowe czarnoziemne	43,15	44,1
10. Północne czarnoziemne	36,67	43,2
11. Wschodnie i połud.-wschod. (bez sibirskiej, astrachańskiej i orenburskiej)	24,00 (jara)	41,1
12. Północne (bez archangielskiej)	18,22 (jara)	25,8

¹⁾ Lufciki zarówno jak i wyłączone gubernje wynikają z braku co do nich wskazówek w wydawnictwie urzędowym.

Tablica ta w podobny sposób jak i poprzednia ułożoną została, z zachowaniem kolei wedle wysokości kosztów. I tutaj napotykamy wyższe koszty na zachodnich kresach państwa, niższe zaś na południu i wschodzie. Wyjątek stanowi produkcja pszenicy jarej w guberniach północnych, ołonieckiej i wołogodzkiej, wypadająca, pomimo północnej strefy, tak tanio, że zajmuje pod względem kosztów ostatnie miejsce. Skoro jednak tego ziarna bardzo mało tam się obsiewa, wyjątek ten nie gra żadnej szczególnej roli.

Nareszcie nowe potwierdzenie zjawiska spostrzegamy na owsie.

O K R E G I	Koszty produkcji na dziesięcinę pod obsiewem owsa w rublach i kopiejkach	Koszty produkcji puda w kopiejkach
1. Nadbaltyckie	35,13	51,9
2. Północno-zachodnie	32,52	48,8
3. Królestwo Polskie	31,25	48,8
4. Zachodnie	22,77	44,0
5. Przemysłowe	28,27	40,0
6. Południowe stepowe	24,14	38,5
7. Środkowe wołżańskie i za- wołżańskie	21,56	35,8
8. Wschodnie i południowo- wschodnie	17,58	32,0
9. Północne (bez archangielskiej)	22,15	30,2
10. Środkowe czarnoziemne	22,62	29,0
11. Południowo-zachodnie	22,49	28,5
12. Północne czarnoziemne	17,75	27,5

Znowu widzimy, że na kresach zachodnich i w guberniach północno-zachodnich produkcja wypada drożej, w pasie zaś

czarnoziemnym, oraz na południowym wschodzie i zachodzie, daleko taniej.

Wysokie koszty wszelkiego rodzaju ziarna na zachodzie, w szczególności zaś w kraju nadbałtyckim i Królestwie Polskiem, wynikają z doskonalszej kultury rolnej, w gubernjach zaś północno-zachodnich usprawiedliwiają się w części kulturą, więcej jeszcze trudnemi warunkami klimatycznemi, gdy tymczasem na południu i wschodzie oraz w pasie czarnoziemnym zbiory osiągnane bywają łatwiej, bez zastosowania ulepszonych sposobów uprawy. Potwierdza się to najdowodniej przez zestawienie trzech ostatnich tablic ze stanem produkcji i zbiorów, jakie w poprzednich tablicach uwydatniliśmy.

Podobnie gubernie przemysłowe wkładają w ziemię więcej pracy i kapitału, czego nie można również wytłómaczyć inaczej, jak tylko zwiększonemi staraniami i zachodami około ziemi.

Z tego też powodu dla okręgów droższej kultury, posiadających znaczne zasoby zboża, nadmierny dowóz z okręgów o taniej produkcji bynajmniej się nie uśmiecha i nie przynosi pociechy, co więcej z punktu widzenia rolniczego budzi obawy i niebezpieczeństwa.

Tanie zboże, dzięki taniemu przewozowi, stwarza dla tej kultury konkurencję i spowodza objawy sztucznej nadprodukcji, wyrażające się w spadku cen poniżej kosztów wytwórczych i w zachwianiu warunków miejscowego gospodarstwa.

Z początku okręgi taniego zboża ciągną z tego korzyści, gdy jednak ceny w punktach dowozu spadną, zyski zaczynają się zmniejszać i mogą z czasem dojść do zera.

Zjawisko to daje się łatwo wytłómaczyć.

W naturalnym biegu rzeczy cała sprawa obraca się około różnicy, jaka zachodzi pomiędzy cenami w różnych prowincjach. Otoż z tej różnicy część pochłaniają koszty przewozu, bez żadnego dla rolnictwa pożytku, co się zaś tyczy reszty, takowa w pierwszej chwili stanowi zarobek przysyłających zboże, lecz

w miarę wzrostu dowozu i spadku cen pozostająca od kosztów superata stopniowo upada, przedstawiając w końcu bardzo nędną kwotę.

W ostatecznym rezultacie korzyści jednych są nieznaczne, strata zaś dla innych może stać się bardzo dotkliwą.

Coś podobnego właśnie spostrzegamy już obecnie, ujawniłoby się to zaś jeszcze lepiej, gdyby system przetrwał bez zmiany czas dłuższy. Dotychczasowe ulgi taryfowe na przewóz wewnętrzny, przyczyniając się niewiele do rozwoju kultury rolnej w częściach wschodnich, przyniosły już niewątpliwy uszczerbek rolnictwu na wielkich przestrzeniach, w pewnej części środka, na południu i na zachodzie państwa.

Jeżeli zachodzi potrzeba współdziałania dla rozwoju sił rolniczych na wschodzie drogą ułatwionego usuwania nadmiarów produkcji, należy dać wywozowi inny kierunek, uprzystępniając zbyt za granicę. Ofiary w tym kierunku przyniosą rzeczywistą korzyść i okażą się prawdziwie dobroczynnymi, nie naruszając kultury rolnej w żadnej miejscowości.

Bez wątpienia obecne przesilenie nie powstało skutkiem taryf, przyczyny jego leżą dalej i wiążą się pod wieloma względami z położeniem rynku międzynarodowego i nadzwyczajnym rozwojem produkcji rolnej w ostatnich czasach; wobec jednak tego kryzysu, który niespodzianie dotknął rolnictwo, tem bardziej należy unikać wszelkiego zaostrzenia za pomocą taryf, jak to się jednak w rzeczywistości przytrafiło. Trudno zaprzeczyć, że wprowadzenie nowego systemu taryfowego przypadło na chwilę, która nie nadawała się do eksperymentów.

§ 5. Z kolei wypada zastanowić się nad opodatkowaniem ziemi, które stanowi także czynnik, posiadający niemałe znaczenie dla produkcji rolnej.

W wiadomościach, opublikowanych przez departament rolnictwa w przedmiocie kosztów produkcji, spotykamy już pewne wskazówki co do opodatkowania ziemi w rubryce, która nosi nazwę kosztów rolniczych. Przeprowadziwszy na podstawie tych wskazówek rachunek tą metodą, co i dla kosztów produ-

kcji, ułożyłem kolejną wysokość obciążenia tablicę, rzucającą światło na tę stronę kwestji.

O K R Ę G I	Koszty rolne na dziesięcinę	
	Pod obsiewem żyta	Pod obsiewem owsa
	W rublach i kopiejkach	
1. Gubernje Królestwa Polskiego	3,80	1,90
2. Nadbaltyckie	1,45	0,72
3. Środkowe czarnoziemne . . .	0,85	0,42
4. Południowo-zachodnie	0,68	0,34
5. Północne czarnoziemne . . .	0,68	0,41
6. Północno-zachodnie	0,51	0,25
7. Wschodnie i połudn. wschod. (bez orenburskiej i astrachańskiej).	0,51	0,25
8. Przemysłowe	0,50	0,24
9. Południowe stepowe	0,48	0,27
10. Zachodnie	0,46	0,22
11. Środkowe wołżańskie i za- wołżańskie	0,42	0,21
12. Północne	—	—

Obciążenie ziemi przedstawione jest tutaj w dwojaki sposób: raz jako obciążenie gruntów pod żytem, drugi raz pod owsem, przyczem grunty pod żytem, jak to z natury rzeczy wypływa, ponoszą większe ciężary, aniżeli pod owsem.

Ciężary te układają się współrzędnie; im większe są dla ziemi żytniej, tem większe dla ziemi pod owsem, i naodwrot niższemu obciążeniu jednego rodzaju gruntów towarzyszy niskie obciążenie drugiego rodzaju gruntów. Tablica z małemi odchyleniami stwierdza tę współrzędność dokładnie.

Co do wysokości obciążenia okręgów, spostrzegamy nierównomierność, która wykazałaby jeszcze większe odskoki, gdyby-

śmy mieli dane dla gubernij północnych, jako najmniej obłożonych pod względem podatków. W każdym razie przy zestawieniu wyższych obciążeń z cyfrą środkowych wołżańskich i za wołżańskich gubernij wynika, że w gubernjach Królestwa Polskiego płaci się dziewięć razy, w nadbałtyckich pięć razy, a w środkowych czarnoziemnych dwa razy więcej, aniżeli nad Wołgą i za Wołgą.

Że ta rozmaita co do swej wysokości stopa obciążenia pozostaje w mniej lub więcej blizkim związku z kulturą rolną i jej stanem, to zdaje się nie ulegać zaprzeczeniu, gdyż na zachodnich kresach i w środku państwa, jak to już poprzednio widzieliśmy, więcej się czyni dla lepszej uprawy gruntów, aniżeli na wschodzie.

Jednakże wskazówki, zebrane przez departament rolnictwa, na podstawie których udało mi się dokonać powyższe obliczenia, nie posiadają pożądanej ścisłości i dokładności. Pomijając już metodę nienaukową zbierania danych ¹⁾ i pomieszanie podatków skarbowych z ciężarami miejscowemi ziemskimi i gminnemi, wskazówki dotyczą jedynie gruntów ornych i nie pouczają wcale, ile wynoszą pobory w gubernji i okręgu, ani też ile wypada tytułem ciężarów na dziesięcinę wogóle.

Dla zdobycia odpowiedniego rachunku zwróciłem się do budżetu państwowego, a w szczególności do budżetu departamentu dochodów stałych za rok 1893 i, wyciągnąwszy z niego cyfry dotyczące obciążenia gruntów, oraz oddzieliwszy takowe od poborów, nie stanowiących podatków z ziemi w ścisłym znaczeniu tego pojęcia, otrzymałem następujące rezultaty.

¹⁾ Zbierano cyfry z jednych lub co najwyżej kilku dóbr na powiat i na tej podstawie ustalano przeciętną dla gubernji.

Okręgi ze wskazaniem gubernij	Podatek grun- towy państwo- wy	Inne pobory z gruntu, narzecz skarbu ściągane	R a z e m
1. Północne czarnoziem.			
<i>a)</i> kurska . . .	664,840	377	665,217
<i>b)</i> orłowska . . .	510,533	401	510,934
<i>c)</i> penzeńska . . .	378,136	1,004	379,140
<i>d)</i> rjażańska . . .	374,367	1,002	375,369
<i>e)</i> tambowska . . .	799,283	2,500	801,783
<i>f)</i> tulska . . .	366,629	101	366,730
<i>g)</i> czernihowska	386,689	163,159	549,848
Wogóle na okręg	3,480,477	168,544	3,649,021
2. Wschodnie i południowo - wschodnie:			
<i>a)</i> kazańska . . .	299,345	10,000	309,345
<i>b)</i> saratowska . . .	507,869	2,354	510,223
<i>c)</i> ufimska . . .	189,210	1,000	190,210
<i>d)</i> symbirska . . .	321,206	54	321,260
<i>e)</i> samarska . . .	437,475	2,003	439,478
<i>f)</i> orenburska . . .	76,278	597,374	673,652
<i>g)</i> astrachańska	14,190	197,409	211,599
Wogóle na okręg	1,845,573	810,194	2,655,767
3. Połudn. - zachodnie			
<i>a)</i> kijowska . . .	604,126	231,674	835,800
<i>b)</i> podolska . . .	469,046	307,403	776,449
<i>c)</i> wołyńska . . .	381,023	236,514	617,537
Wogóle na okręg	1,454,195	775,591	2,229,786

Okręgi ze wskazaniem gubernij	Podatek grun- towy państwo- wy	Inne pobory z gruntu, narzecz skarbuściągane	R a z e m
4. Środkoweczarnoziem.			
a) połtawska .	576,049	108	576,157
b) charkowska .	421,476	11,003	432,479
c) woroneżka .	656 678	3,501	660,179
Wogóle na okręg	1,654,203	14,612	1,668,815
5. Zachodnie			
a) kowieńska .	291,856	152,882	444,738
b) wileńska .	193,818	87,560	281,378
c) grodzieńska .	203,366	91,057	294,423
d) witebska .	79,056	41,625	120,681
e) mohylewska .	72,803	40,101	112,904
f) mińska .	151,000	65,771	216,771
Wogóle na okręg	991,899	478,996	1,470,895
6. Połud.-stepowe			
a) bessarabska .	279,214	115,004	394,218
b) chersońska .	444,643	5,332	449,975
c) ekaterynosł. .	347,637	12,321	359,958
d) taurydzka .	225,041	151	225,192
e) Ziemia Dońs.	—	891	891
Wogóle na okręg	1,296,535	133,699	1,430,234

Okręgi ze wskazaniem gubernij	Podatek gruntowy państwowy	Inne pobory z gruntu, narzeczek skarbusciagane	R a z e m
7. Przemysłowe			
a) moskiewska .	134,688	10,001	144,689
b) twerska . .	182,796	3,000	185,796
c) włodzimier. .	168,466	100	168,566
d) jarosławska .	126,569	100	126,669
e) kałużska . .	103,547	50	103,597
f) smoleńska .	91,070	1,000	92,070
Wogóle na okręg	807,136	14,251	821,387
8. Środkowo - wołżańskie i zawołżańskie			
a) niżegorodzka	231,400	50	231,450
b) kostromska .	117,325	1,600	118,925
c) wiatska . .	149,638	4,300	153,938
d) permska . .	161,991	2,000	163,991
Wogóle na okręg	660,354	7,950	668,304
9. Nadbaltyckie			
a) liflandzka .	321,675	377	322,052
b) kurlandzka .	270,643	1,501	272,144
c) estlandzka .	42,943	—	42,943
Wogóle na okręg	635,261	1,878	637,139

Okręgi ze wskazaniem gubernij	Podatek gruntowy państwowy	Inne pobory z gruntu, narzeczek skarbu ściągane	R a z e m
10. Północno-zachodnie			
a) pskowska .	83,041	2,200	85,241
b) nowgorodzka .	79,029	12,001	91,030
c) petersburska .	74,281	72,834	147,115
Wogóle na okręg	236,351	87,035	323,386
11. Północne			
a) archangiel. .	4,613	—	4,613
b) ołonecka . .	14,156	1,000	15,156
c) wołogodzka .	52,366	1,000	53,366
Wogóle na okręg	71,135	2,000	73,135
12. Królestwo Polskie .	—	—	7,956,425 (a bez pod. grun. włośc. 5,738,371)

Pierwsza rubryka tej tablicy obejmuje podatek gruntowy, do drugiej weszły różne pobory gruntowe, wzmiankowane w budżecie departamentu poborów stałych, jako to: 1) pobór procentowy z dóbr ziemskich w dziesięciu zachodnich gubernjach od osób pochodzenia polskiego (str. 12 i 45). 2) pobór na policję z okolic Petersburga (str. 12). 3) pobór od rolników żydów z gubernji chersońskiej i ekaterynosławskiej (str. 16 i 47). 4) pobór za pomiary w gubernji czernihowskiej (str. 24).

5) pobór od kolonistów w gubernji saratowskiej i innych (str. 12 i 33). 6) pobór z nowo przyłączonej naddunajskiej części Bessarabji (str. 47), wreszcie 7) pobór zaległości od podatków gruntowych (str. 26); pominięte zaś z budżetu zostały: 1) podatek od nieruchomości w miastach i miasteczkach, jako niedotykalący wcale dóbr ziemskich, 2) opłaty ściągane przy przechodzeniu z rąk do rąk własności nieruchomości, jako niewyobrażające stałego podatku. 3) należności za wykup gruntów przez włościan w Cesarstwie od większej własności, które stanowią czasowy, ratami płatny dług włościan za nabywane ziemie, nie zaś podatek na rzecz skarbu. Skarb, pokrywając za włościan należność świadectwami wykupowemi, wchodzi w prawa obywateli sprzedawców i staje się prostym wierzycielem włościan lub gmin wiejskich; dla obywateli i ich dóbr żaden ciężar ztąd nie wypływa.

W drugiej rubryce tablicy obciążenie znaczniejsze spostrzegamy naprzód w grupach gubernij południowo-zachodnich i zachodnich, z powodu wspomnianego powyżej pod lit. *a* poboru procentowego, wynoszącego z dóbr ziemskich rubli 1,249,401 rocznie, dalej w gubernjach orenburskiej i astrachańskiej z tytułu znaczniejszych zaległości podatkowych gruntowych, jak się tego z budżetu domyślać należy. Wreszcie znaczniejsza kwota figuruje przy gubernji bessarabskiej z przyczyny poboru z nowoprzyłączonej części, oraz przy gubernji czernihowskiej, co znowu wynikło z przyczyny przypadających od tej gubernji wypłat za pomiary gruntów rubli 162,859. Dla innych gubernji rubryka ta nie gra szczególnej roli, obejmując przeważnie zaległości podatkowe, które tylko dla zachowania możliwej zgody z ogólnym wykazem budżetu (str. 62 i nast.) bez zmiany do rachunku przyjąłem.

Wogóle tablica ułożona została na podstawie rubryki pierwszej, drugiej i czwartej wykazu ogólnego budżetu departamentu poborów stałych (str. 62 i nast.), przy pominięciu innych rubryk, z tem zastrzeżeniem, że z rubryki trzeciej wyłonić nale-

żało pobór na policję z okolic Petersburga i pobór procentowy w zachodnich i południowo-zachodnich gubernjach, które niewłaściwie z podatkiem od nieruchomości miejskich zmieszane tam były.

Cyfra dla gubernij Królestwa Polskiego, z powodu odmiennego systematu podatkowego, składa się z różnych pozycji, a mianowicie:

1. Podatek gruntowy:

a) dworski główny	rs.	1,837,996,87	
b) „ dodatkowy	„	884,922,18	
c) włościański główny	„	1,498,739,59	
d) „ dodatkowy	„	719,314,54	
e) główny od gruntów należących do osad	„	83,312,90	
f) tenże dodatkowy	„	33,997,86	
g) podatek łanowy	„	271,73	5,058,555,67

2. Podymne:

a) z domów dworskich i przemysłowych powsiach	„	687,420,00	
b) także dodatkowe	„	195,040,90	
c) od domów włościańskich	„	1,505,580,00	2,388,040,90

3. Podatek kwaterekowy z gruntów wiejskich (str. 78 budżetu departamentu poborów stałych)

„	365,058,92	365,058,92
---	------------	------------

4. Kary od podatków gruntowych (str. 26 budżetu) „	144,770,00	144,770,00
--	------------	------------

Wogóle rs. 7,956,425,49

A strącając z tego lit. *c* i *d* N. 1, to jest
podatek gruntowy włościański . rs. 2,218,054,13

Pozostaje rs. 5,738,371,36

Przy układaniu tej tablicy z ogólnego wykazu budżetowego (str. 68 i 69) wyłączyłem: 1) podymne od nieruchomości w miastach i osadach, stanowiące rs. 1,271,439 kop. 39 i rubli 111,636 (str. 31); 2) kontynges liwerunkowy z miast rs. 12,803 kop. 69 (str. 31); 3) opłaty za zmianę własności nieruchomości; 4) podatek ze wsi na sądy gminne rs. 492,107, a to z powodu, że pobierany on jest przez skarb na potrzebę czysto miejscową. Nadto, ze względu na wyłączenie należności wykupowych w Cesarstwie, strącam także ustanowiony w Królestwie podatek gruntowy włościański główny i dodatkowy (rs. 1,498,739 kop. 59 i rs. 719,314 kop. 54, czyli razem rs. 2,218,054 kop. 13), który lubo stanowi podatek na wieczne czasy, powstał przeciw z tytułu uwłaszczenia włościan i do czasu umorzenia listów likwidacyjnych, to jest do roku 1906, obracany jest na kupony i umarzanie tychże listów. Z chwilą umorzenia stanowi on będzie istotne opodatkowanie ziemi. Dzisiaj może on mieć znaczenie podatku, o ile dotyczy superaty po nad koszty umorzenia i kuponów, zwłaszcza przy względzie, że za dodatkowy środek do pokrycia likwidacji służą dochody pobierane przez skarb z propinacji na gruntach włościańskich (art. 17 Ukazu z dnia 19 lutego (2 marca 1864 roku). Wogóle obliczenie opiera się

na rubrykach: drugiej i czwartej ogólnego wykazu budżetu (str. 68 i 69), przy wyeliminowaniu z rubryki czwartej podatku od nieruchomości w miastach i osadach, z dodaniem podatku kwaterunkowego ze wsi.

Pomijając drugorzędne pozycje systemów podatkowych Cesarstwa i Królestwa, zasadnicza różnica pomiędzy nimi polega na tem, że w Cesarstwie opodatkowaną jest ziemia, w Królestwie zaś i ziemia i budynki na niej.

Chcąc dojść do opodatkowania wedle przestrzeni, wypadło mi zestawić otrzymane dane z rozległością gruntów wiejskich w okręgach na podstawie statystyki przestrzeniowej, przy rozgatunkowaniu gruntów wedle ich rodzaju. W szczególności oparłem się na pracy, wydanej przez komitet centralny statystyczny w roku 1884 pod tytułem „Klasyfikacja ziem wedle rodzaju w Rosji europejskiej“ (str. 2 do 45), a co do Królestwa na cyfrach, zamieszczonych przez tenże komitet w wydaniu, które nosi ogólną nazwę „Główniejsze dane statystyki rolnej wedle badań z roku 1887“, zeszyt LI—LX, str. 15.

O K R E G I	W t e m		Pozostaje gruntów or- nych, łąk etc. i wogóle użytków		Opodatkowanie	
	Ogólna ilość gruntów	Przestrzeni leśnej	Nieuży- ków	72 bez (52 bez pod.grun włośc.)	Na dziesięciu wogóle	Na dziesięciu użytków
W d z i e s i ę c i n a c h						
1. Gub. Król. Polskiego	11,087,200	2,505,310	604,140	7,977,750	72	99
2. Południowo-zachodnie	14,069,927	3,360,540	1,197,025	9 512,362	15	23
3. Północne czarnoziemne	27,732,370	4,867,604	1,529,745	21,335,021	13	17
4. Środkowe czarnoziemne	14,876,891	1,266,923	899,183	12,710,785	12	13
5. Nadbaltyckie	8,149,375	2,133,878	1,189,641	4,825,856	7	13
6. Zachodnie	25,251,483	8,229,001	4,275,570	12,746,912	5	11
7. Wschod. i poł. wschod.	63,662,353 ¹⁾	13,179,034	8,806,183	41,677,136	4	6
8. Południowe stepowe	36,019,329	1,170,629	2,701,865	32,146,835	4	4
9. Przemysłowe	22,767,427	8,091,126	2,057,400	12,618,901	3	6
10. Północno-zachodnie	16,556,536	7,382,686	3,446,484	5,727,366	2	5
11. Środ. wołań. i zawoź.	56,867,169	35,805,043	5,934,318	15,127,808	1	4
12. Północne	120,946,067	72,130,144	45,710,199	3,105,724	^{1/15}	2
					(0,06)	

¹⁾ W okręgu tym, a w szczególności w gub. astrachaniskiej, pod koczoiskami kirgizów, kałmyków i tatarów, po nad powyżej wskazaną przestrzeń, znajduje się około 15,159,000 dzies., które do rachunku nie weszły. Klasyfikacja ziemi str. 18.

W tablicy tej w ostatnich dwóch rubrykach znajdujemy rezultat obliczenia, wykazujący obciążenie roczne na dziesięcinę wogóle i na dziesięcinę użytkowników. Jedno i drugie idzie mniej więcej równoległe, co stwierdza do pewnego stopnia dokładność rachunku.

Nierównomierność obciążenia, jaką w tablicy spostrzegamy, ulega pewnemu złagodzeniu, jeżeli zwrócimy uwagę na opodatkowanie ziemi miejscowe, tak zwane ziemskie w Cesarstwie, a gminne w Królestwie.

W istocie podatki z gruntów na rzecz skarbu nie wyczerpują całkowitego obciążenia ziemi, która współcześnie obłożona jest poborami ziemskimi i gminnymi na potrzeby miejscowe.

Pod tym ostatnim względem ziemia zarówno w Cesarstwie, jak i w Królestwie, ponosi ciężary dosyć znaczne, rozkładające się mniej więcej równomiernie, bez zbyt wybitnych odskoków.

Dla zobrazowania tego opodatkowania korzystałem ze znanego w ruskiej literaturze opracowania Skalona, wydanego w roku 1888 pod tytułem „Ziemskie budżety dochodowe i obciążenia na rok 1885 (Część II. Obciążenie ziemi poborami ziemskimi, str. XI do XV).

Znalazszy tam ustalone już na podstawie rachunkowej przeciętne dla gubernij, wyprowadziłem z nich przeciętne dla okręgów, dla pełności zaś obrazu dołączyłem cyfry opodatkowanych przestrzeni, które Skalon w pracy swojej zamieścił, co było tembardziej potrzebne, że grunty w gubernjach i okręgach podległy obciążeniu miejscowemu z pewnemi, dość znacznemi wyłączeniami.

Skutkiem tych wyłączeń przeciętne wyprowadzone zostały dla przestrzeni na ogół nieco mniejszych, aniżeli przeciętne, dotyczące opodatkowania na rzecz skarbu. Zwłaszcza w gubernjach astrachańskiej i archangielskiej znakomita ilość ziemi znajduje się w tem wyjątkowem położeniu, co wpłynęło na poważniejsze zwiększenie przeciętnej dla tych dwóch okręgów, do których powyższe gubernje należą.

O K R Ę G I	Przestrzeń poddana opodatkowaniu w dzień sięcinach	Opodatkowanie roczne na dzień sięcinę w kopiejkach
1. Guber. Królestwa Polskiego .	11,087,200	30
2. Środkowe czarnoziemne . .	14,192,532	23,9
3. Północne czarnoziemne . .	22,922,798	22,1
4. Przemysłowe	21,989,123	14,4
5. Północno-zachodnie	15,370,978	13,5
6. Południowe stepowe	32,115,194	13,1
7. Południowo-zachodnie . . .	12,775,811	11,3
8. Środkowe wołżańskie i za- wołżańskie	52,480,900	10,9
9. Wschodnie i południowo- wschodnie	49,512,344	10,2
10. Zachodnie	21,947,700	7,8
11. Nadbaltyckie	6,959,734	7,7
12. Północne	69,456,330	2,7

Przy układaniu tej tablicy nie obeszło się bez pewnych trudności. Dla gubernij liflandzkiej i estlandzkiej, oraz dla Ziemi Dońskiej nie znalazłem u Skalona przeciętnej na dzień sięcinę, musiałem więc ją sam wykryć i wykryłem przez porównanie przestrzeni gruntów w tych gubernjach, wziętych bez nieużytków, z cyfrą obciążenia na gubernję.

Co do Królestwa Polskiego praca Skalona nie obejmuje wskazówek. W praktyce życiowej minimum opodatkowania na miejscowe potrzeby określa się na 15 kop. od morga, czyli 30 kop. od dzień sięcinę, w rzeczywistości jednak obciążenie na ogółbrane przekracza znacznie to minimum. Rachunek wykazuje to jak najładniej. W gubernjach Królestwa Polskiego znajduje

się 1,289 gmin ¹⁾, utrzymanie zarządu gminnego, to jest wójta, pisarza, kilku sołtysów, wraz z potrzebami kancelaryjnymi, dochodzi do 1,500 rs., co czyni około 2 milionów rocznie; pobór na sądy gminne, wyłączony powyżej z opodatkowania skarbowego, wynosi rubli 492,107 ²⁾, podatek szkolny już w roku 1876 przedstawiał sumę 456,931 ³⁾, dzisiaj zaś niewątpliwie przekroczył pół miliona rubli, podatek drogowy, stanowiący 15% podatku gruntowego i podymnego ⁴⁾, co w zestawieniu z budżetem stanowi przeszło milion rubli, dalej idą podatek szpitalny, podatek transportowy, wreszcie podatek zwany stójką, polegający na dostawie podwód, wykonywany czasami jako powinność przez dostarczenie podwód w naturze, często jednak pokrywany gotowizną. Wszystko razem przewyższa znacznie cztery miliony rocznie. Rozłożywszy tę sumę na ogólną przestrzeń gruntów wiejskich w Królestwie, wynoszącą 11,087,200 dziesięcin, wypada na dziesięcinę trzydzieści kilka kopiejek. Gdy przecie nie mam pod ręką cyfry ścisłej, zatrzymałem się na powyższej kwocie kop. 30, chociaż w rzeczywistości obciążenie przekracza ją niewątpliwie. Rozumie się samo przez się, że po za obrębem tak obliczonego stałego opodatkowania miejscowego istnieją ciężary doraźne, płacone z gruntów w miarę potrzeby, jako to na wzniesienie budowli gminnych, kościelnych i szkolnych, na ich reperację, na walkę z epidemją i t. p. Również po za obrębem rachunku stoją pobory na rzecz wzajemnego gubernjalnego ubezpieczenia budynków, które wyobrażają także bardzo poważną sumę.

1) Сборникъ свѣдений по Россіи. Wydanie Komitetu Centralnego Statyst. Petersburg 1890 str. 1.

2) Str. 12 cytowanego budżetu

3) Poznański. Производительныя силы Царства Польскаго. Str. 228.

4) Dziennik praw. Tom 70 str. 245, art. 5 przepisów z dnia 19 Czerwca v. s. 1870 roku.

Jeżeli teraz zestawimy opodatkowanie na rzecz skarbu i opodatkowanie miejscowe, to w ostatecznym wyniku otrzymujemy rezultat następujący.

O K R Ę G I	Obciążenie dzies. ziemi wogóle		
	Z tytułu podatków na rzecz skarbu	Z tytułu ciężarów ziemskich igminnych	Razem
	W k o p i e j k a c h		
1. Guber. Królestwa Polskiego	72 (52 bez pod. grun. włoś.)	30	1,02 (82 bez pod. grun. włoś.)
2. Środkowe czarnoziemne	12	23,9	35,9
3. Północne czarnoziemne	13	22,1	35,1
4. Południowo - zachodnie	15	11,3	26,3
5. Przemysłowe	3	14,4	17,4
6. Południowe stepowe	4	13,1	17,1
7. Północno-zachodnie	2	13,5	15,5
8. Nadbałtyckie	7	7,7	14,7
9. Wschodnie i południowo - wschodnie	4	10,2	14,2
10. Zachodnie	5	7,8	12,8
11. Środkowe wołyńskie i za- wołyńskie	1	10,9	11,9
12. Północne	0,06	2,7	2,76

W zestawieniu tem tkwi mała niedokładność. O ile dotyczy Cesarstwa, przeciętne dla opodatkowania skarbowego osiągnięte były z rachunku na większe przestrzenie, przeciętne zaś dla opodatkowania miejscowego z rachunku na cokolwiek mniejsze przestrzenie, czyli, że cyfry nie posiadają cechy istotnej

współrzędności i niezupełnie się nadają do zlewania w jedną całość. Skoro jednak różnice przestrzeniowe, z wyjątkiem grupy gubernij wschodnich i południowo-wschodnich, oraz grupy północnej, były nie tak znaczne, uważałem za możliwe otrzymane przeciętne dołączyć jedne do drugich, z zastrzeżeniem, że przeciętne z opodatkowania ziemskiego powinny być właściwie uledz niejakiemu obniżeniu.

Porównywając te cyfry opodatkowania dla różnych okręgów, spostrzegamy w nich podobnie, jak to miało miejsce przy danych opartych na wiadomościach departamentu rolniczego, oczywistą nierównomierność. Na zachodnich kresach i w środku państwa obciążenie jest znacznie wyższe, aniżeli na wschodzie. Że zaś wiadomo notorycznie, iż na zachodzie i w centrum kultura rolna stoi na wyższym stopniu rozwoju, potwierdza się zatem zauważone już powyżej zjawisko, że punkty wyższej kultury rolnej wyobrażają wyższą siłę podatkową i zapewniają skarbowi większe daleko wpływy.

Wogóle, jak widać, obciążenie przedstawia znaczne gradacje w miarę odmiennych warunków gospodarczych. Wyższa kultura rolna dźwiga większe ciężary, i na odwrót. Zupełnej równomierności pod tym względem niema, lecz zasada istnieje i sprawdza się dosyć wyraźnie.

Zjawisko to może być uznane do pewnego stopnia za naturalne, ale jeżeli jest ono takim, należy przy stanowieniu taryf brać go pod uwagę i ściśle z nim się rachować.

Okładając kulturę rolną poborami i odnosząc ztąd znakomite korzyści, potrzeba chronić ją od upadku, celem zachowania sił podatkowych i dalszego ich rozrostu. Byłoby to niesprawiedliwością, z jednej strony obciążyć wyższą kulturę, z drugiej zaś utrudniać byt jej i szkodzić rozwojowi w drodze reglamentacji taryfowej.

Łatwo teraz zrozumieć, dlaczego w wielu miejscowościach państwa powstały narzekania z powodu taryf. Gdzie się dźwi-

ga wysokie ciężary, gdzie jednocześnie gospodarstwo rolne wymaga wysokich nakładów, tam zachodzi konieczność osiągnięcia wyższej ceny za produkty rolne, aby zapracować na pokrycie ciężarów i podołać wykonaniu swoich zobowiązań. Skargi w tym razie na dowóz i zalew rynku zbożowego okazują się usprawiedliwionymi, zwłaszcza jeżeli obciążone okręgi wytwarzają odpowiednio do swoich potrzeb ilości zboża i na brak takiego narzekać nie mogą, jak to właśnie powyżej z tablic o produkcji zbożowej widzieliśmy. Jeżeli już taryfy nie mają przyczyniać się do podniesienia sił produkcyjnych w państwie i we wszystkich jego częściach, to przynajmniej nie powinny sił tych w niczem naruszać, ani zmniejszać.

§ 6. W ostatecznej konkluzji wątpliwość, jaką przy rozpatrywaniu stanu produkcji rolnej co do słuszności powszechnych niskich i coraz bardziej obniżających się taryf na przewóz zboża wyraziłem, znalazła, jak mi się zdaje, zupełne usprawiedliwienie. Dążenie do nadzwyczaj taniego przewozu za pomocą sztucznych obniżek, biorąc rzecz na ogół, po za obrębem wyjątkowych położzeń, nie posiada słusznej podstawy. Być może, a nawet istotnie, dla wywozu zagranicznego, ulgi jak największe są pożądane, w następnym rozdziale rozpatrzymy tę rzecz i będziemy mieli możność wyrobienia sobie odpowiedniego o niej zdania, w kwestji jednak wewnętrznego ruchu jako naczelną zasadę przyjęć należy w tej sprawie umiarkowanie.

Ale na czem się oprzeć? gdzie znaleźć podstawę dla taryfikacji wewnętrznej, aby się ona zamykała w granicach odpowiednich do potrzeb? Pod tym względem odwołać się można do doświadczenia, a w szczególności do stosunków, które życie wyrobiło i ustaliło. Mam tu na myśli zasady i stawki taryfowe, jakie istniały i przeważały w praktyce dawniejszej. Za punkt wyjścia służyć może stawka ustalona od długiego czasu w taryfach kolei Mikołajewskiej i wielu innych drogach, a wyobrażająca $\frac{1}{24}$ kop. od puda i wiorsty. Na taki punkt wyjścia

zgode pozyskać nietrudno, chociażby dlatego, że instytucje taryfowe, zarówno dla szematu z roku 1889, jako też i dla taryf z roku 1893 stawkę tę przyjęły za naczelną normę, obniżając ją w miarę okoliczności, czy to ze względu na przestrzenie, czy dla innych powodów.

Więcej trudności przedstawić może kwestja, do jakiej granicy prowadzić obniżenia, żeby miary właściwej nie przekroczyć. Z dawniejszych taryf kolejowych, z epoki przed rokiem 1889, stawka na przewóz zboża przy potrąceniach na odległe mety rzadko kiedy spadała poniżej $\frac{1}{50}$ kop. od puda i wiorsty, najczęściej minimum było cokolwiek wyższe. Wprawdzie w owej epoce panowała potępiona dzisiaj różnorodność i niestałość taryf, kwestja przecież stawki i jej stopy stoi właściwie po za obrębem tego zarzutu i doświadczenie przeszłości w tej mierze może być nie bez pożytku. Na podstawie tego doświadczenia możnaby wyrazić obawę, czy obniżenia po za $\frac{1}{50}$ kop. mają rację bytu. Zresztą, gdybyśmy nawet odrzucili ówczesne stawki i nie przywiązywali do nich żadnej zgoła wagi, posiadamy zbyt liczne, jak to widać z poprzednich wywodów, argumenty na potwierdzenie tej obawy i musimy zgodzić się na to, że potrącenia, przyjęte w szemacie z roku 1889, dochodzące do $\frac{1}{200}$ kop. i do zera, jak również w taryfach z roku 1893 dochodzące do $\frac{1}{122}$ kop. od puda i wiorsty, są dla ruchu wewnętrznego zbyt silne i wymagają znacznego złagodzenia.

Jakież więc ma być owo minimum? Nie chcąc występować z nowatorstwem, zamiast stawki własnego pomysłu, wolę raczej przypomnieć i oprzeć się na propozycji, pochodzącej z poważnego i kompetentnego źródła, a mianowicie na propozycji komisji senatora Plewego. Szemat przez tę komisję projektowany i do rozwagi władz taryfowych przekazany, poczynając od $\frac{1}{24}$ kop., obniżał się stopniowo do $\frac{1}{55}$ kop. od puda i wiorsty. Komisja Plewego trzymała się drogi umiarkowanych potrąceń i, jak się dzisiaj pokazuje, nie zblądziła, traktując rzecz ogólnie.

O ile z tej propozycji obecnie skorzystać można, w jaki sposób zastosować ją do życia, jakie do niej wprowadzić zmiany i wyjątki, zobaczymy to w rozdziale V. Tam również będzie mowa o systemie, jakiego trzymać się należy, tam też rozważone zostanie pytanie, o ile i w jakich granicach systemy dyferencjalny odpowiedzieć może zadaniu.

ROZDZIAŁ IV.

Wywóz zboża i taryfy wywozowe.

§ 1. Różnica pomiędzy wywozem zboża za granicę, a przewozem wewnętrznym. — § 2. Czy wywóz przedstawia istotny interes? Jego istnienie, — Jego rozwój. — Nadmiary produkcji. — Potrzeba poparcia eksportu dla rozwoju rolnictwa i ze względu na współzawodnictwo na rynku międzynarodowym. — § 3. Czy prawdą jest, że obniżenia frachtowe prowadzą do upadku cen na rynkach obcych i wewnątrz państwa? — Zapoznanie czynników, od których zależą ceny. — Rozpowszechnione błędy. — Konkurencja amerykańska nie potwierdza podobnego przypuszczenia. — Cyfry i dowody. — § 4. Nie ma też bezpośredniego związku między cenami na rynku międzynarodowym i cenami wewnątrz państwa. — § 5. W jaki sposób ustalić taryfy na wywóz? Dwie drogi. — Stała niska stawka lub potrącenia za przejście granicy. — Te ostatnie najlepiej odpowiadają celowi.

§ 1. Dotychczas mówiliśmy o przewozie zboża na wewnętrzne potrzeby, należy teraz rozważyć sprawę wywozu za granicę i taryf mających na celu tego rodzaju wywóz.

Konieczność oddzielnego rozpatrzenia tej kwestji wynika z natury rzeczy. *Qui bene dividit, bene docet.* Jeżeli zboże nie tylko pokrywa miejscowe spożycie, ale wychodzi jeszcze na rynki zagraniczne, to ruch zbożowy dotyka dwóch odmiennych stron życia, to jest tak handlu wewnętrznego, jak i zewnętrznego, z których każdy posiada samoistne cele i zadania. Wpływ

jednego i drugiego na gospodarstwo społeczne i na położenie rolnictwa bywa wprost odmienny, działanie niekiedy wręcz sprzeczne.

Wywóz za granicę dąży do usunięcia nadmiarów, które gromadzą się w państwie rolniczem po nad potrzeby, wywóz zaś wewnętrzny do należytego zaopatrzenia rynków wewnętrznych odpowiednio do potrzeb. W następstwie wywozu nika zapasy i zmniejsza się podaż, wskutek zaś wewnętrznego dowozu zwiększają się miejscowe zapasy i zwiększa się podaż w punktach zapotrzebowania. Ostatecznym celem handlu zewnętrznego jest utrzymanie koniecznej dla rolnictwa ceny na produkty zbożowe, gdy tymczasem wewnętrzne dostawy chronią od zbyt wysokich cen i dopomagają do utrzymania ich na umiarkowanym poziomie drogą ciągłego dowozu tam, gdzie tego zachodzi potrzeba.

Handel zewnętrzny współzawodniczy z eksporterami innych państw na rynku międzynarodowym, wewnętrzny zaś opiera się na współzawodnictwie wewnętrznych czynników produkcji, przyczem w interesie państwa leży zachowanie tych sił ekonomicznych i usunięcie szkodliwych dla ich rozwoju warunków, podczas kiedy trudności rodzące się gdzieindziej dla producentów z powodu obcego importu są zgoła obojętne.

Wszystko to potwierdza, że taryfy zbożowe wymagają podwójnego rozpatrzenia ze stanowiska handlu zewnętrznego i wewnętrznego, stosownie do wymagań każdego, ponieważ pożyteczne dla zewnętrznego handlu mogą okazać się zgoła nieodpowiedniami dla potrzeb wewnętrznych i naodwrot.

Ale mógłby kto zarzucić, że to odróżnienie było zachowane przy ustanowieniu taryf zbożowych, gdyż w zbiorze z roku 1893, obok taryf dla ruchów wewnętrznych, mieszczą się taryfy dla komunikacji wywozowej, zaś w zbiorze z roku 1893 istnieją pewne różnice szematu dla kierunku do portów i granicy zachodniej w porównaniu z szematem wewnętrznym. Otóż nie mówiąc o tem, że w zbiorach tych spotykamy zaledwie drobne nieznaczające potrącenia, w jednym na rzecz ruchu wywozo-

wego, w drugim zaś na rzecz ruchu wewnętrznego, prawdziwych taryf wywozowych w istotnem znaczeniu tego wyrazu rzeczzone zbiory wcale nie posiadają, a to chociażby z tego powodu, że dowóz do portów i punktów granicznych nie wiąże się z koniecznością wywozu za granicę, i że nadeszłe do tych punktów ładunki zbożowe bardzo często pozostają w obrębie państw, zalewając zbożem rynki w bliskości granicy.

Różnica uderzała w oczy, lecz nie została należycie ani pojętą, ani uwzględnioną.

Na podstawie jednej i tej samej formuły, z małemi tylko zmianami, ułożono taryfy dla wszelkiego rodzaju ruchów w zbiorze z roku 1889, podobnież w taryfach z roku 1893 prawie jedna i ta sama skala służy za podstawę do określenia kosztów wszelkiego przewozu. Brak koniecznego odróżnienia doprowadził do pomieszania dwóch kwestij, wywołując w następstwie sprzeczne i wyłączające się wzajemnie skargi i żądania, które przyczyniać się mogą teraz do dalszego pogmatwania pojęć.

§ 2. Zanim zdołamy orzec, czy zachodzi potrzeba specjalnych taryf na wywóz i jakich mianowicie, powinniśmy w pierw rozwiązać pytanie, jakie znaczenie ma wywóz oraz czy rozwój jego przedstawia istotny interes?

Z góry zaznaczyć musimy, że zdania w tej mierze są podzielone. Istnieją przeciwnicy ¹⁾, którzy przypuszczają, że wywóz, zwłaszcza z głębokiej Rosji, dokonywa się kosztem niezaspokojenia potrzeb koniecznych, usuwając nie zapasy nadmierne, lecz konieczne dla ludu środki pożywienia.

Pogląd ten przecież nie wytrzymuje krytyki.

Wywóz zboża z granic dzisiejszego państwa rosyjskiego nie jest zjawiskiem nowem, lecz dawnem i starem.

Już w poprzednich wiekach z Rosji i dawnej Polski, a zwłaszcza z tej ostatniej i tych jej prowincyj, które weszły

¹⁾ Федоровъ. Хлѣбная торговля etc. I. с. str. 483.

później w skład państwa rosyjskiego, zboże w wielkich ilościach szło na rynki zachodniej Europy ¹⁾. I nie dziwnego, że w miarę rozwoju komunikacji dążność wywozowa, pozyskawszy nieznane przedtem ułatwienia, wzmogła się i rozszerzyła. Od czasu pobudowania dróg żelaznych, a mianowicie od roku 1866 do 1888, czyli w ciągu 22 lat, wywóz z obrębów państwa rosyjskiego podniósł się od 111 do 531 milionów pudów, czyli powiększył się prawie pięćkroć razy ²⁾. Ten stale rosnący ruch sam przez się dowodzi, że w państwie znajdują się nadwyżki produkcji, które mogą być bez przeszkody usunięte. Że tak jest, tego dowodem przedstawione powyżej dane statystyczne co do zbiorów, wykazujące, że pozostałe od miejscowej konsumpcji resztki, po strąceniu tu i owdzie zdarzających się niedoborów, wynoszą przeszło 520 milionów pudów rocznie w przecięciowym obrachunku.

Za argument, że produkcja przewyższa spożycie, służyć mogą także lata 1893 i 1894, w ciągu których doszło do niebywałego spadku cen zboża z powodu nagromadzenia zapasów i niemożności szybkiego ich zbycia. Gdyby istniało wewnątrz zapotrzebowanie, nie doszłoby do takiego zaostrzenia w przesieleniu rolnem. Rosja zatem i wchodzące w jej skład prowincje odznaczają się wysoką zdolnością eksportową, posiadając zaś nadmiary, muszą dążyć do wywozu w interesie rolnictwa i jego rozwoju.

Możemy to wypowiedzieć tem śmieiej, że produkcja zbożowa w Rosji wcale nie dotarła do możliwych granic wzrostu, znajduje się ona raczej w stanie opuszczenia; drogą czy to rozszerzenia areału, czy też rozpowszechnienia prawidłowego gospodarstwa intensywnego możnaby zbiory nietylko powiększyć, ale nawet podwoić lub potroić. Gdyby przez ulepszenie upra-

¹⁾ W ósmnastym wieku Polskę nazywano śpichlerzem Europy.

²⁾ Материалы по разработкѣ тарифовъ etc. 1 c. str. 32.

wy przy tym samym areale podnieść zbiory o jedno ziarno, otrzymałoby się o 66 $\frac{1}{2}$ milionów czetwerti, czyli przeszło 500 milionów pudów zboża rocznie więcej, aniżeli się go zbiera obecnie ¹⁾. Jeden z autorów na tej podstawie robi uwagę, że podniesienie zbiorów o jedno ziarno zapewni rolnictwu dodatkowy zysk w ilości 260 milionów rubli rocznie ²⁾. Uwaga ta jest słuszną, lecz pod warunkiem, że otrzymane tą drogą nadwyżki znajdą odpowiedni zbyt i nie pociągną za sobą nowego spadku cen. Tym sposobem w interesie rozwoju sił rolniczych i ich pomyślnego stanu korzystać należy z eksportu w największych możliwie granicach.

Zresztą niemałe rezultaty na tej drodze zdobyte już zostały. Z ogólnej ilości zboża, przybywającego na rynki międzynarodowe, Rosja Europejska dostarcza 35%, gdy tymczasem główna współzawodniczka, Ameryka północna, dowozi tylko 33% ³⁾. Europa, pomimo dowozów z za oceanu, nie będzie mogła prawdopodobnie obejść się kiedykolwiek bez czerpania ze śpichrza wschodniej swojej połowy, można nawet przypuszczać, że w miarę wzrostu zaludnienia zapotrzebowania będą się zwiększały, otwierając coraz szerszą drogę dla eksportu od wschodu, co tem bardziej przemawia za potrzebą popierania eksportu i zapewnienia mu ulg taryfowych.

Nie należy też zapominać o trudnościach, z którymi walczyć musi eksporter z obrębu państwa rosyjskiego przy współzawodnictwie z innymi na rynku międzynarodowym. Mam tu na myśli cła wchodowe, którymi otoczyły się państwa, sprowadzające cudze zboże, jako też ciągle nowe ułatwienia transportowe, czynione dla zboża w państwach, wywożących takowe.

¹⁾ Bloch. „Kredyt meljoracyjny i gospodarstwo rolne“. Str. 152.

²⁾ Tamże.

³⁾ Материалы по разработкѣ etc. Часть I, стр. 11. Материалы по пересмотру etc. Часть I, стр. 6.

Te cła z jednej i tanie przewozy z drugiej strony stanowią ciężki szkopuł dla korzystnego wywozu, i dlatego nie można się dziwić, że producenci rolni i kupcy zbożowi zwracają się do rządu z żądaniem nowych ulg taryfowych dla poparcia ich usiłowań. Tak na przykład, w Ameryce północnej praktykuje się często, jak już powyżej było powiedziane, stawka dla zboża, wyrównywająca $\frac{1}{17}$ kop. od puda i wiorsty, gdy zaś przecięciowa takąż stawka w Rosji wynosi $\frac{1}{47}$ kop. ¹⁾, to rzeczą jest oczywistą, że położenie eksportera z Rosji pod względem kosztów taryfowych jest gorsze, aniżeli amerykańskiego, i że obniżenie przecięciowej stawki już w tej jednej okoliczności znajduje swe uzasadnienie.

§ 3. Po rozważeniu kwestji zdolności wywozowej musimy zastanowić się jeszcze nad innemi zarzutami, z jakimi niekiedy przeciwko dążeniu do rozwoju eksportu niektórzy występują. Dosyć często spotkać się można ze zdaniem, że z chwilą obniżenia frachtów za granicę eksportery zaofiarują wywożone zboże o tyle taniej, o ile to wypadnie z ulgi taryfowej, i wywrą ujemny nacisk na ceny w obcych krajach, że dalej pod wpływem spadku cen na rynku międzynarodowym spadną ceny wewnątrz państwa i pożytku z nowych ułatwień nie będzie ²⁾. Obniżysz frachty, będziesz miał niższe ceny u obcych, gdy zaś obniżą się ceny za granicą, wnet toż samo nastąpi na miejscu. Czyli inaczej, ulgi taryfowe przynoszą korzyść innym, u siebie prowadzą do nowego przesilenia na szkodę produkcji rolnej.

Jakkolwiek w stosunkach ekonomicznych różnorodne zjawiska mogą się wiązać z sobą i oddziaływać wzajemnie na sie-

¹⁾ Materiały по пересмотру. Część II, str. 7.

²⁾ Gazeta „Słowo“ N. 61 z dnia 14-go marca 1895 roku, artykuł Donimirskiego o taryfach zbożowych. „Kraj“ N. 3 z dnia 20-go stycznia (1-g lutego) 1895 roku recenzja z odczytu o kulturze rolnej i taryfach kolejowych. Zwłaszcza tutaj zgrzeszono zapoznaniem istotnego stanu rzeczy i rzeczywistych potrzeb życia.

bie, to jednak powyższe przesłanki grzeszą wielką jednostronnością i zapoznaniem czynników, od których ceny zależą.

Frachty kolejowe i wogóle koszty przewozowe o cenach przewożonych towarów bezpośrednio nie decydują i nie jest prawdą, ażeby skutkiem obniżek taryfowych eksporterzy „zaofiarowali“ zboże za granicę o tyleż taniej; przeciwnie, handel dąży do zysku, sprzedawca obniżony fracht wyzyska, o ile się da, na swoją korzyść, robi zaś ustępstwo dopiero wtedy, gdy ze zbiegu konjunktur będzie do tego zniewolony. W ogólnej zasadzie ceny układają się wedle stosunku żądania do zaofiarowania. Wszystko, co zwiększa lub zmniejsza podaż, co podnosi lub obniża popyt, wpływa miarę przewagi tych lub innych okoliczności na podniesienie lub spadek cen. Jeżeli skutkiem ułatwień taryfowych rozwinie się wywóz i zwiększy zaofiarowanie produktów rolnych na rynku międzynarodowym, zwiększona podaż może obniżyć ceny, i to, dodać trzeba, o tyle, o ile w żądaniu towaru nie zaszła żadna zmiana. W wypadku rosnącego wspólnie dla jakichkolwiek bądź powodów popytu ceny nie spadną, pomimo zwiększonego zaofiarowania, a nawet mogą iść w górę, jeżeli wzrost zapotrzebowania będzie silny.

Co więcej, ceny nie spadną, nawet gdy popyt pozostanie bez zmiany, jeżeli wystąpią inne okoliczności, działające na zaofiarowanie w kierunku zmniejszenia takowego, np. skutkiem nieurodzaju lub mniejszego z innych krajów dowozu. Słowem frachty mogą wpływać na ceny jedynie drogą pośrednią, przez poprzednią zmianę stopy zaofiarowania, co jeszcze nie wyłącza współczesnego działania rozlicznych czynników, niekiedy całkiem niweczących lub moderujących wpływ kosztów przewozu.

Tych innych czynników, jak w danym wypadku, gdy idzie o ceny produktów zbożowych, posiadamy bardzo wiele: urodzaje, a nawet widoki lepszego lub gorszego urodzaju, zapasy z lat poprzednich, ich brak lub nadmiar, konsumpcja, jej zmniejszenie lub przyrost, sposoby prowadzenia handlu zbożowego, zmiany w dowozach z tych lub innych krajów, stopy zarobków i t. d. wszystko wchodzi tutaj w grę, wszystko wywiera swój skutek,

i dlatego frachty kolejowe, które stanowią jeden z wielolicznych czynników w tej sprawie, nie mogą posiadać ani wyłącznego, ani decydującego znaczenia.

I to nam tłumaczy, dlaczego przemysłni yankesi dążyli i dążą stale do ułatwień frachtowych, nie oglądając się na to, czy niskie frachty oddziałają na ceny, czy nie. To nam tłumaczy, dlaczego przedsiębiorcy anglicy z równą energją doszli do niesłychanego obniżenia kosztów transportowania zboża, wywożonego z Indii wschodnich, ułatwiając w ten sposób eksport na wielką skalę.

Tym, co rozszerzają błędne pojęcia o zbyteczności lub bezowocności ułatwień taryfowych, nie daje zwykle spokoju tak zwana konkurencja amerykańska, która podług ich mniemania stwierdza zależność cen od kosztów przewozu, bo, opierając się na niskich frachtach, spowodowała przesilenie rolne.

Ale nie należy zapominać, że to przesilenie nie nastąpiło odrazu i że było ono poprzedzone nadprodukcją zboża w Ameryce. Frachty kolejowe odegrały tutaj drugorzędną rolę, oddziałując jedynie na dążność wywozową, a *później*, gdy wywóz zapewniał pewne korzyści i spowodował wzrost produkcji, *dopiero* ujawnił się spadek cen, wyobrażający owo przesilenie.

Że tak było w istocie, pozwolę sobie przytoczyć tablicę ruchu frachtów kolejowych z Chicago i St. Louis do New-Yorku, w zestawieniu z wywozem pszenicy, stanowiącej główny artykuł eksportu amerykańskiego, i cenami tejże pszenicy w Anglii za czas od roku 1860 do 1886, a to na podstawie pracy znanego ekonomisty, Seringa, p. t. „Das landwirthschaftliche Konkurrenz Nordamerikas“, str. 513, 514, 529, 530 i 550.

L a t a	Wywóz pszenicy ze Stanów Zjednoczonych w tysiącach buszli	Frachty kolejowe w centach amerykańskich od buszla		Cena przeciętna roczna w Anglii licząc za kwarter (8 buszli) w szynlągach i denarach
		Z Chicago do New-Yorku	Z St. Louis do New-Yorku	
1860	4,156	—	—	53—3
1861	31,238	—	—	55—4
1862	37,289	—	—	55—5
1863	36,160	—	—	44—9
1864	23,632	—	—	40—2
1865	9,937	—	—	41—10
1866	5 579	—	—	49—11
1867	6,146	—	—	64—5
1868	15,941	42,6	—	63—9
1869	17,558	35,1	—	48—2
1870	36,684	33,3	—	46—10
1871	34,311	31,0	—	56—8
1872	26,423	33,5	—	57—
1873	39,204	33,2	—	58—8
1874	71,040	28,7	—	55—8
1875	53,047	24,1	—	45—2
1876	55,073	16,5	—	46—2
1877	40,326	20,3	24,6	56—9
1878	72 405	17,7	22,8	46—5
1879	122,354	17,3	20,1	43—10
1880	153,253	19,7	25,2	44—4
1881	150,565	14,4	19,2	45—4
1882	95,272	14,6	17,7	45—1
1883	106,386	16,5	19,8	41—7
1884	70,349	13,0	15,6	35—8
1885	84,654	12,7	13,3	32—10
1886	57,759	—	—	31—

Z powyższego zestawienia okazuje się, że wywóz pszenicy z Ameryki rósł prawie współcześnie z obniżającymi się frachta-

mi, spadek zaś cen pszenicy w Anglii, dokąd Ameryka głównie wywozi, ujawnił się zaledwie w ostatnich latach ósmego dziesiątka, a właściwie dopiero po roku 1882, t. j. już po przejściu przez Amerykę swojego apogeum wywozowego, które przypada na rok 1880 i wynosi 153 miljony buszli w ciągu tego ostatniego roku.

Dla lepszego wyjaśnienia zamieszczam jeszcze ruch cen pszenicy w samej Ameryce na podstawie źródeł amerykańskich ¹⁾.

L A T A	Cena buszla pszenicy w portach	Cena buszla pszenicy na miejscu produkcji
	D o l a r y i c e n t y	
1874—5	1,12	—
1875—6	1,24	1,—
1876—7	1,17	1,04
1877—8	1,34	1,08
1878—9	1,07	—,78
1879—80	1,24	1,11
1880—1	1,11	—,95
1881—2	1,19	1,19
1882—3	1,13	—,88
1883—4	1,07	—,91
1884—5	—,86	—,64
1885—6	—,87	—,77
1886—7	—,89	—,69
1887—8	—,94	—,68

¹⁾ „Report of the New York Produce Exchange“ 1888. Część II, str. 40, cytowany w Materiałach dotyczących opracowania taryf. Str. 467.

I tutaj widzimy, że ceny, pomimo gwałtownie rosnącego wywozu nie spadły odrazu: upadek zaczyna się na miejscach produkcji dopiero w roku 1882 na 1883, a w portach zaledwie w roku 1884 na 1885.

Przyczyną przesilenia była nadmierna produkcja i nadmierny wywóz. Państwo, które w ciągu 20 lat, od 1860 do 1880 roku, zdołało podnieść wywóz pszenicy od 4 do 153 milionów buszli, musiało w końcu zalać rynek międzynarodowy swoim produktem i sprowadzić przesilenie, o jakim mowa.

Cokolwiek bądź jednak z tego przesilenia wynikło, państwo to wyciągnęło z rosnącego wywozu korzyści, które niemało do jego rozwoju w ostatnich dziesiątkach lat się przyczyniły.

Te następstwa konkurencji amerykańskiej nie powinny nas przestraszać. Niema żadnych wskazówek po temu, aby ułatwienia taryfowe w państwie rosyjskiem miały doprowadzić do podobnego kataklizmu. Chociażby po nad 500 milionów pudów, rzucanych mniej więcej corocznie Rosja wywozła naprz. 100 milionów więcej, nie sprowadzi to jeszcze zasadniczej zmiany w stosunku żądania do zaofiarowania na rynku międzynarodowym, a przypuściwszy nawet, że ułatwienia frachtowe z czasem zwiększą tak dalece wywóz, że obniżą ceny za granicą, nie należy zapominać o korzyściach, jakie przez czas dłuższy dla państwa wynikną, i nie należy zapominać, że reforma taryfowa może w danej chwili przyczynić się poważnie do wyprowadzenia rolnictwa z tej niebezpiecznej pochyłości, na jakiej ono się znajduje.

W ekonomice ogólnej świata ułatwienia i postępy w jednym miejscu nie pozostają bez pożytku dalszego. Korzyści osiągnane przez tych, którzy torują drogę do rozwoju, acz powoli i stopniowo, przynoszą zyski dla całego świata. Narody, czyniące wysiłki ekonomiczne dla dobra własnego, pracują pośrednio i na korzyść innych. Czyż to ma nas wstrzymywać od użycia pożytecznych w danej chwili środków, że kiedyś wyniknąć mogą z nich zyski i dla obcych? Czyż to odejmuje rację

bytu takim środkiem? Za dalekobyśmy zaszli, albo raczej doszlibyśmy do zupełnej bezwładności, gdybyśmy, uwiedzeni myślą o związkowości zjawisk ekonomicznych, zaniedbali te drogi które od istniejącej biedy ratować mogą.

Nareszcie dla wyczerpania przedmiotu wypada mi również obalić twierdzenie mniemanych ekonomistów, że spadek cen na rynku międzynarodowym prowadzi wnet za sobą zniżkę we wnętrzu państwa. Mylą się oni najkompletniej, jak to wykazują fakty i doświadczenie.

Na dowód niech mi wolno będzie zestawić ceny rynku londyńskiego z cenami rynku warszawskiego w ciągu ostatniego półrocza roku zeszłego. Ucieknę się w tej mierze do notowań, prowadzonych skrupulatnie w „Więstniku Finansów“ i wezmę sposobem przykładu ceny z końca 2, 3 i 4 kwartału.

Ceny pszenicy w kopiejkach za pud.

Data	Warszawa		L o n d y n	
			Pszenica ruska	Pszenica miejscowa
30/6 1894	83		77½	83½
29/9 1894	77		72½	65½
22/12 1894	75		79	68

A dalej z tegoż samego źródła ceny jęczmienia:

Data	Warszawa		L o n d y n	
			Jęczmień ruski	Jęczmień miejscowy
30/6 1894	46		51½	77
29/9 1894	72		77½	—
22/12 1894	70		55½	59½

Cóż się więc pokazuje? Przedewszystkiem widzimy, że wbrew wszelkiemu przypuszczeniu, pomimo międzynarodowego charakteru rynku londyńskiego, ceny w Warszawie przy pew-

nych koniunkturach mogą¹⁾ być i bywają wyższe, aniżeli w Londynie. W końcu września r. z. pszenica stała u nas wyżej, a nawet miało to miejsce i w końcu czerwca, przynajmniej względnie do przywożonej na rynek londyński pszenicy ruskiej.

Tak samo ceny jęczmienia w końcu grudnia były daleko wyższe w Warszawie, aniżeli w Londynie. Wynika ztąd, że wywożąc za granicę i sprzedając tam taniej, można otrzymać cenę wyższą, jeżeli dla podtrzymania kultury jest to konieczne.

Przytoczone cyfry zasługują jeszcze pod innym względem na uwagę. W cenach pszenicy od końca czerwca do końca grudnia widzimy u nas znaczny spadek, gdy tymczasem w Londynie ceny ku grudniowi znacznie się podniosły. I naodwrot, dla jęczmienia ceny u nas w tym samym czasie poszły w górę, gdy jednocześnie w Londynie spadły.

Okazuje się zatem, że ani równomierności w zmianach cen, ani bezpośredniej zależności niema. Nie znaczy to jednak, aby spadek cen za granicą pozostawał bez wpływu na stosunki wewnętrzne. Wpływ istnieje, nie trzeba go tylko przeceniać. Oddziaływanie ma tu miejsce, podobnie jak i w kwestji obniżenia cen za granicą skutkiem eksportu, w drodze pośredniej, przez zmianę stosunku żądania i zaofiarowania.

Gdy pod wpływem ożywionego eksportu rozwinię się nad potrzebę produkcja krajowa, ujawniając nadmiary pomimo wywozu, lub gdy z powodu niskich cen za granicą eksport zaczyna zanikać i nie usuwa zbyt znacznych zapasów z granic państwa, powstaje nadmierne na rynkach wewnętrznych zaofiarowanie, którego skutkiem będą niższe ceny. Ta jednak skomplikowana

¹⁾ „Więstnik Finansow“ NN. 26, 39 i 51. Ceny dla Londynu są obliczone na kopiejki kredytowe, obliczenia zaś w kopiejkach metalicznych dają cyfry dla Londynu daleko niższe, które pominąłem jako nieodpowiadające warszawskim notowaniom. Dodać muszę, że w rubryce „Londyn“ zamieściłem ceny przeciętne pomiędzy najwyższą a najniższą.

droga, po której odbywa się rzeczona ewolucja, wykazuje, że nie może ona nastąpić nagle, jakby za dotknięciem różdżki czarodziejskiej, ale stopniowo i zwolna.

Po usunięciu zarzutów, z jakimi się w tej kwestji spotkać było można, powracamy do postawionego powyżej wniosku, że specjalne dla wywozu obniżenia taryfowe są pożądane.

§ 5. Co się tyczy sposobu ustalenia taryf na wywóz zboża za granicę, to mamy przed sobą dwie drogi, albo ustanowić pewne potrącenia z opłat, pobieranych za przewóz wewnątrz państwa, dajmy na to 50%, albo też oznaczyć stałą normę taryfową, np. $\frac{1}{75}$ kop. od puda i wiorsty ¹⁾ i na podstawie tej normy ułożyć tablicę opłat podług ilości przebytych wiorst.

Ta ostatnia zasada zapewniłaby jednakowe ulgi wywozowe dla wszystkich bez różnicy okręgów, nadto w razie jej przyjęcia okręgi pograniczne wywoziłyby więcej, aniżeli obecnie, zachowując wyższy poziom cen, okręgi zaś bardziej oddalone zdobyłyby wskutek tego większe korzyści przy wysyłaniu zboża na zachodnie i południowe rynki państwa dla zapełnienia braków, wynikłych tam w następstwie ruchu wywozowego. W każdym zaś razie wszystkie okręgi, dzięki niskiej stawce, korzystałyby z tarych niższych od terażniejszych, co nie pozostałoby zapewne bez wpływu na rozwój handlu zewnętrznego.

Ale ze względów praktycznych byłoby właściwsiem zatrzymać się na zasadzie potrąceń, t. j. przyjęć za правило, ażeby z opłaty ściąganej tytułem kosztów przewozowych wewnątrz państwa zwracać eksporterom zboża np. 50% za dokonany wywóz. Takie правило, jak mnie się zdaje, odpowiadałoby celowi. Uniknęłyby się dwóch różnych systematów, dla wywozu i wewnętrznego ruchu, uniknęłyby się związanej z takimi systematami podwójnej rachunkowości, system taryfowy opierałby się na jednym szemacie, wedle którego byłyby pobierane opłaty

¹⁾ Innej jeszcze drogi, a mianowicie specjalnego szematu taryfowego dla ruchu wywozowego, nie poruszam, uważając ją za nieodpowiednią i niepotrzebnie komplikującą system taryf.

bez względu na rodzaj komunikacji, przy zachowaniu jedynie dla eksporterów prawa do zwrotu połowy z chwilą przejścia ładunku przez granicę, w tym sensie, jak to ma miejsce dzisiaj z 10% premjum za mąkę, na zasadzie świadectwa urzędu celnego o dokonanych wywozie za granicę, przy wskazaniu ceduł kolejowych, na zasadzie których ładunek przybył do komory. Dla mąki celem poparcia ¹⁾ większego jej wywozu nie zaszkodziłoby zapewnić potrącenia jeszcze większe, aniżeli przy wywozie ziarna.

Tą drogą doszlibyśmy do prawdziwych taryf wywozowych których dotąd, jak już powyżej było wyjaśnione, nie posiadamy ²⁾.

Opłaty frachtowe za wywóz wynosiłyby w takim razie daleko mniej, aniżeli w ruchu wewnętrznym, zapewniając eksporterom niemaloważną pomoc i przyczyniając się istotnie do wywozu. Eksport dla skutecznego współzawodnictwa z innemi państwami, a przedewszystkiem z konkurencją zaoceanową, dopomina się podobnego przywileju. Drogą przyjęcia proponowanej zasady eksporterzy w żądaniach swoich będą zaspokojeni, otrzymawszy zaś takie poparcie, rozwiną oni tem lepiej handel zewnętrzny z pożytkiem dla państwa i dla własnej korzyści.

¹⁾ § 3 przepisów zamieszczonych pod literą B w zbiorze taryf z roku 1893.

²⁾ Nietylko, że ich nie mamy, ale od roku 1893 taryfy na wywóz są na przestrzeni do 320 wiorst cokolwiek wyższe od wewnętrznych.

ROZDZIAŁ V.

Projekt nowych zasad taryfowych dla przewozu ładunków zbożowych.

§ 1. Kwestja systemu. — Systemu różniczkowego niepodobna porzucić. — § 2. Zasada pierwsza. — Umiarkowane różniczkowanie. — Nowy szemat. — Jego usprawiedliwienie. — Obawy co do podrożenia zboża i chleba nie osłabiają w niczem zasadności szematu. — § 3. Zasada druga. — Potrzeba taryf wyjątkowych i specjalnych. — § 4. Zasada trzecia. — Ulgi na wywóz. — Ich usprawiedliwienie ze stanowiska finansowego — Ułatwienie manipulacji w punkcie zwrotu połowy opłat. — § 5. Zasada czwarta. — Taryfy na mąkę i produkty przemiału. — Ich potrzeba i uzasadnienie. — Nowy szemat dla nich. — § 6. Zasada piąta. — Ulgi na wywóz mąki i produktów przemiału. — § 7. Zasada szósta. — Świadczenia tożsamości. — § 8. Koszta dodatkowe i punkta dowozowe.

§ 1. Przechodząc do zasad, któremi by kierować się należało w sprawie taryf zbożowych, następcza się przedewszystkiem pytanie, co przyjąć za podstawę systemu.

Dwie się tutaj otwierają drogi: albo stawki oparte na stałej normie poboru za jednostkę przestrzeni, przy których koszty przewozowe układają się odpowiednio do wielkości przestrzeni, albo stawki ruchome, które maleją w miarę przestrzeni, zapewniając coraz większą taniłość na dalsze mety. Ta ostatnia droga stanowi właśnie system dyferencjonalny, czyli różniczkowy.

Biorąc rzeczy teoretycznie, byłby różniczkowym również system odwrotny, o skali idącej w postępie rosnącym, to jest ze wzrastającymi w miarę przestrzeni stawkami, gdy jednak w stosunkach przewozowych koszty kolejowe przy odległych przesyłkach raczej zmniejszają się, aniżeli wzrastają, przeto ze stanowiska techniki taryfowej o zastosowaniu tego rodzaju systemu niema co mówić, i dlatego pozostają do rozważenia tylko dwie powyższe drogi.

System o stałych stawkach na pierwszy rzut oka zdaje się odpowiadać zupełnie wymaganiom sprawiedliwości. Każdy płaci za przewóz więcej lub mniej, stosownie do tego, jak daleko ładunek wysłał, a więc, powiadają niektórzy, stosownie do wartości doznanej ze strony kolei usługi. Jednakże zachodzi wątpliwość, czy odległość stanowi istotną i jedyną miarę dla ocenienia wartości kolejowej pracy. Doświadczenie przekonywa, że zachody około transportowania nie rosną równoległe do przebytej drogi, że nakłady maleją w miarę przestrzeni, pozwalając przewozić na odległe mety cokolwiek taniej, aniżeli na krótkie. W tym sensie rozumiane były dyferencje dawniejszych taryf, jakie naprzykład w przepisach dla urządzenia dróg żelaznych w Rosji z dnia 24 stycznia (v. s.) roku 1857 spotykamy. Wedle § 12 tych przepisów i wedle zgodnego z nim § 12 ustawy głównego towarzystwa ruskich dróg żelaznych za przewóz ładunków zbożowych na przestrzeni większej niż 200 a mniejszej niż 500 wiorst, potrącano 10% od kosztów, (obliczonych wedle stawki $\frac{1}{24}$ kop. od puda i wiorsty), podobnie za przestrzenie od 500 do 1000 wiorst potrącano 15%, a za przestrzenie po nad 1000 wiorst potrącano 20%. Rozumie się, że tego rodzaju ulgi wynikały z zasady kupieckiej, opartej na doświadczeniu, wedle której zyskuje się pewną oszczędność w kosztach przy usłudze dostarczonej na większą skalę.

Tym sposobem równomierność taryf, oparta na przestrzeni, w życiu nie wytrzymała próby, dając początek systematowi różniczkowemu, który z czasem rozwinął się na całkiem odmiennych zasadach, po za obrębem wartości usług przewozowych.

Za najlepszy dowód w tej mierze służyć mogą właśnie taryfy zbożowe.

Jak historia tych taryf i przytoczone powyżej szczegóły o ich powstaniu pouczają, usługa i jej wartość zesłała w tej sprawie na plan ostatni, inne czynniki zajęły pierwsze miejsce i przyniosły taryfikację, opartą na względach otworzenia zbożu przystępu do portów i granicy zachodniej, zapewnienia zbytu najodleglejszym nawet okolicom i, co zatem ma iść, zapewnienia rolnictwu wszechstronnego rozwoju.

Od chwili, kiedy taryfikacja opuściła ciasną sferę ceny pracy i kosztów kolejowych i wypłynęła na otwarte morze wielkich kombinacji ekonomicznych, trudno przypuścić, aby z tej drogi zejść miała napowrót do dawnego swego łożyska. W tem przybraniu nowej szaty, w jakiej w tej chwili ona występuje, tkwi niewątpliwie rozszerzenie jądra kwestji i przerodzenie się takowego w nową odmianę o szerszych kształtach i o szerszych podnóżkach. Sprawa czysto kolejowa przeszła w fazę sprawy ogólnej ekonomicznej. Koszty kolejowe, interes kolejowy przy całej ważności, jaką koleje na świecie posiadają, znika, o nim się prawie nie mówi, taryfy tworzone być mają dzisiaj nie ze względu na korzyści dróg żelaznych, lecz stosownie do potrzeb społecznych, a jak w danym wypadku, gdy idzie o taryfy zbożowe, stosownie do potrzeb rolnictwa. Ze przy tem wkroczeniu na nowe pole mogą się zdarzyć pomyłki, że w miejsce zaspokojenia interesu ogólniejszego, można się spotkać z naruszeniem takowego, to tłumaczy się nowością rzeczy, brakiem należytej orientacji, brakiem tak potrzebnego wszędzie doświadczenia, przejście jednak samo do szerszego traktowania sprawy ujawnia w sobie pewien postęp, którego nikt nie zdoła zaprzeczyć. To też z tej drogi, jak mi się zdaje, zawrócić byłoby ciężko, usiłowania w tym kierunku nie miałyby ani gruntownej podstawy, ani szansy jakiegokolwiek bądź powodzenia.

Mając to wszystko na względzie, przy wyborze drogi dla taryfikacji nie pozostaje, jak stanąć po stronie systematu dyferencjonalnego, dążąc jedynie do wyrobienia takowego w myśl

istotnych potrzeb społecznych, przy pogłębieniu jego zasad i odpowiedniemu przystosowaniu ich do życia.

Nie można też pominąć i tej okoliczności, że system już istnieje, że zapuścił niejako swe korzenie i że z faktem dokonanym liczyć się wypada. Jeżeli do tego dodamy obszerność państwa, wielkie odległości, jakie przebywać potrzeba lub może być potrzeba, jeżeli dalej dodamy naturalne w tych warunkach dążenie do ułatwień przewozowych celem uprzyśtępnienia zbytu i dopomożenia rozwojowi ekonomicznemu, musimy zgodzić się na słuszność powyższego wniosku i przy nim pozostać. Jednym słowem, jestem zdania, że system różniczkowy może mieć rację bytu.

Inna przecież kwestja, jak daleko prowadzić różniczkowanie, w jakich szrankach go zamknąć i w jaki sposób zastosować do potrzeb życia? W tej mierze może być wiele do powiedzenia, zwłaszcza, że dotychczasowe taryfy naukowego usprawiedliwienia i szerszego ekonomicznego podkładu, jak to już powyżej wykazałem, nie posiadają. Trzeba tu było zacząć od wykrycia rozumowanych podstaw, od wzniesienia drogowskazu, którego w poprzedzających rozdziałach doszukać się starałem.

Również stoi otworem kwestja granic taryfikacyjnych, od jakiej normy rozpocząć i na jakiej zakończyćby należało. Trudności w tych kierunkach są istotne niemałe, chociażby ze względu na wielki przeskok, jaki dzieli szersze horyzonty od szczuplutkiego kółka stawek.

Pod tym względem niech mi wolno będzie powołać się na ustaloną powyżej w rozdziale III zasadę, a mianowicie na potrzebę umiarkowanego różniczkowania bez gwałtownych dyferencji; a dalej niech mi wolno będzie przypomnieć propozycję komisji z powodu spadku cen na produkty rolne, wedle której skala taryfowa mieściła się w granicach pomiędzy $\frac{1}{24}$ a $\frac{1}{55}$ kop. od puda i wiorsty. Zapewne co do zastosowania skali i sformułowania samego szematu taryfowego wypadnie wiele zmienić, lecz zasadę można utrzymać.

Przedewszystkiem należy uprościć skalę przez zmniejszenie ilości stopni, które w propozycji rzeczonyj komisji zmieniały się co 200 lub 300 wiorst, dalej końcowy punkt obniżenia stawek 1500 wiorst, ze względu na wielkie przestrzenie w państwie, trzebaby posunąć, wreszcie wypadaloby zapewnić szematowi formułę, przystosowaną do przewozu wagonami, gdyż tego rodzaju formuła, jak o tem przekonywa zbiór z r. 1893, jest o wiele dogodniejszą i zapewnia taryfikacji większą prostotę.

Niezależnie od tego zachodzi kwestja, czy zatrzymać jako punkt wyjścia $\frac{1}{24}$ kop. od puda i wiorsty. Wprawdzie ta stawka istniała w zbiorze z r. 1889, powtarza się jeszcze i w zbiorze z r. 1893, ale już tylko dla komunikacji na wywóz, w zasadzie zaś dla ruchu wewnętrznego taryfikacja tego zbioru rozpoczyna się od 18 kop. od wagonu i wiorsty, co czyni mniej więcej $\frac{1}{33}$ kop. od puda i wiorsty. To faktyczne obniżenie naczelnej stawki zdaje się wymagać uwzględnienia przy nowem normowaniu taryf, co też uczyniłem poniżej, biorąc za punkt wyjścia 20 kop. od wagonu i wiorsty, czyli $\frac{1}{30}$ kop. od puda i wiorsty.

§ 2. Zgodnie z temi uwagami w sensie zasadniczej taryfy zbożowej proponuję następujący szemat za przestrzenie:

Od 1—250 wiorst po 20 kop. od wagonu i wiorsty, co stanowi około $\frac{1}{30}$ kop. od puda i wiorsty.

Od 250—500 wiorst, do należności za 250 wiorst dodaje się po 17 kop. od wagonu i wiorsty, czyli $\frac{1}{36}$ kop. od puda i wiorsty.

Od 500—1000 wiorst, do należności za 500 wiorst dodaje się 15 kop. od wagonu, czyli $\frac{1}{40}$ kop. od puda.

Od 1000—2000 wiorst, do należności za 1000 wiorst dodaje się 13 kop. od wagonu, czyli $\frac{1}{47}$ kop. od puda.

Po nad 2000 wiorst, do należności za 2000 wiorst dodaje się 11 kop. od wagonu, czyli $\frac{1}{55}$ kop. od puda.

Stawki ułamkowe dla puda podane są tutaj sposobem przybliżonym, opierając bowiem szemat na rachunku dla wagonów, nie można było pozyskać prostego ułamku w stosunku do puda. Niewątpliwie, przy takim szemacie koszty transportowe ulegną podwyższeniu, przewóz zboża będzie kosztował więcej, lecz z drugiej strony przyznając wywozowi za granicę ulgi, o jakich powyżej była mowa, rolnictwo pozyskałoby znaczne korzyści, które pokryłyby ciężar, wynikły z podniesionej taryfy, a może nawet przekroczyłyby go znacznie.

Koszty wedle projektowanego szematu w stosunku do kosztów wedle szematu z roku 1889 i wedle obecnie obowiązującego zbioru, licząc na wagon i na pud zboża, bez tak zwanych opłat dodatkowych za ładowanie i wyładowanie, przedstawiałyby się w taki sposób:

Za wagon wagi 610 pudów.

Z a p r z e s t r z e ń	Wedle szematu z roku 1889	Wedle zbioru z ro- ku 1893		Wedle projekto- wanego szematu
		W komuni- kacji we- wnętrznej	W komuni- kacji ku gra- nicy zacho- dniej i portom	
R u b l e i k o p i e j k i				
Za 1 wiorstę . . .	0,25	0,25	0,18	0,20
Za 100 " . . .	25,42	18,00	25,00	20,00
Za 500 " . . .	98,10	73,80	73,80	92,50
Za 1000 " . . .	136,23	118,00	118,00	167,50
Za 1500 " . . .	174,36	143,00	143,00	232,50
Za 2000 " . . .	193,88	168,00	168,00	297,50

A dalej za pud.

Z a p r z e s t r z e ń	Wedle szematu z roku 1889	Wedle zbioru z ro- ku 1893		Wedle projekto- wanego szematu
		W komuni- kacji we- wnętrznej	W komuni- kacji ku gra- nicy zacho- dniej i portom	
K o p i e j k i				
Za 1 wiorstę . . .	1,24	1/33	1/24	1/30
Za 100 " . . .	4,1	2,9	4,1	3,2
Za 500 " . . .	16,1	12,1	12,1	15,1
Za 1000 " . . .	22,3	19,3	19,3	27,4
Za 1500 " . . .	28,5	23,4	23,4	38,1
Za 2000 " . . .	31,7	27,5	27,5	48,7

Jak z powyższych cyfr widać, koszty wedle projektowanego szematu w porównaniu z formułą z roku 1889, chociaż dla krótszych przestrzeni mniejsze, przecież dla większych przestrzeni, jak 1000 lub 1500 wiorst, wynosiłyby o wiele więcej, w porównaniu zaś z kosztami na zasadzie obowiązującego zbioru z roku 1893 byłyby wogóle znacznie wyższe.

Na pierwszy rzut oka wydawałoby się mogło, że podobne podniesienie kosztów przewozowych wyrządzi rolnictwu uszczerbek. Wszelako tak by nie było. Rozpatrując taryfę samą w sobie, koszty na jej podstawie obliczone nie są wcale uciążliwe i pomimo zwiększonej stawki, zapewniają jeszcze tani przewóz, szczególnie na krótkie dystansy, przy których opłaty wypadają bezwarunkowo nisko. O ile zaś dotyczy wielkich przestrzeni, nie może znowu gorszyć nikogo pewien przyrost kosztów, boć przecie stawki z lat 1893 i 1889 wyobrażały przejście do niezwykłych w tym kierunku obniżek.

Zresztą ulgi, które dla wywozu projektuję, wymagały pewnego odszkodowania na taryfach ruchu wewnętrznego przez zapewnienie większych z tego źródła wpływów, dla kompensaty za ubytek na wywozie.

Rolnictwo straty stąd nie poniesie. W całym szeregu prowincji i gubernij dozna ono ulgi, gdyż przywiezione z dalszych stron za taryfą droższą zboże będzie sprzedawane w miejscowościach o droższej produkcji za wyższą cenę i pozwoli tym miejscowościom utrzymać tę cenę w swojej mocy. I dla innych miejscowości krzywdy z tego powodu także nie będzie. Dostyc przypomnieć rozwój rolnictwa w epoce, uprzedzającej nowe taryfy, a w szczególności w epoce pomiędzy r. 1870 a 1883. Ceny ziemi rosły, stosunki rolne układały się jak najpomyślniej, stwierdzając dowodnie, że postęp na tem polu dokonywać się może bez różniczkowego systemu taryfowego.

Sama budowa kolei, dróg bitych i niebitych, tworzenie gościńców odpowiednich dla przewozu, stanowi poparcie sprawy rolniczej, poparcie naturalne i skuteczne po za obrębem środków sztucznych, z jednej strony pomocnych, a z drugiej szko-

dliwych. Im więcej powstanie arterij komunikacyjnych wszelkiego rodzaju, im więcej przybędzie dróg podjazdowych i tym podobnych ułatwień, tem więcej zyskają producenci rolni z nie-małą dla rolnictwa korzyścią.

Na tej drodze pozostaje jeszcze bardzo wiele do zrobienia, więcej nawet, aniżeli się wydawać może, i na tej też drodze działać należy. Jest to droga istotnej, bo bezpośredniej dla rolników pomocy, gdy tymczasem z taryf zbożowych w znacznie-szym może stopniu sfera handlowa, aniżeli rolnicza, korzyści wyciąga. I dla tego powtarzam, że zmniejszenie różniczkowania w taryfach wewnętrznych wcale nie zaszkodzi rolnictwu, usunie tylko nadmierne sztuczne spusty, otwierając natomiast większą swobodę dla rozwoju naturalnych czynników i ich działania.

Celem wyczerpania tej kwestji wypada mi jeszcze zasta-nowić się nad jedną związaną z tym przedmiotem sprawą. Zwolennicy wielkiego różniczkowania, bez względu na naturę i rodzaj przewozu, upatrują szczególną pożyteczność systematu w tem, że zwiększone dowozy prowadzą do powszechnej obniżki ceny zboża i do większej wszędzie taniości chleba, stanowiącego niez-będny artykuł życia. Wedle ich mniemania ludność niezamożna zyskuje w tym wypadku, mając ułatwione życie, z chwilą zaś podniesienia stawek przy mocniejszej tendencji na ceny zboża, dobroczynny ten jakoby wpływ ustanie, z uszczerbkiem dla ludności. W poglądzie tym, obok wielkiej przesady, tkwi zupeł-ne zapoznanie czynników życia społecznego i ich znaczenia w roz-woju ogólnym.

W istocie zastanówmy się nad tem bliżej.

Jeżeli ceny zboża spadną, zmiana ta może się niekiedy od-bić na artykułach spożycia, ale nie należy się ludzi, ażeby produkty spożycia, ze zboża przygotowywane, taniały równole-gle z obniżeniem się cen na zboże. Bynajmniej, w rzeczywisto-ści tego wcale nie spotykamy. Od zboża, wyprodukowanego na roli, do artykułu spożywczego, jakim jest chleb upieczony, dro-ga jest długa, zboże przejść musi przez szereg rąk i dopiero po zastosowaniu pracy różnego rodzaju przemysłów, jak przewo-
zo-

wego, młynarskiego, piekarskiego etc., staje się środkiem pożywania. Korzyści z obniżonych cen zboża dzielą się pomiędzy temi gałęziami przemysłu, zatrzymuje z nich także niemało handel zbożem, jak również handel artykułami żywnościowymi, na udział zaś konsumenta splywa zaledwie mała i zazwyczaj najmniejsza z tego cząstka. I to nam tłómaczy, dlaczego drobniejsze spadki cen zbożowych nie wywierają żadnego zgoła wpływu na cenę chleba, który spożywamy; to nam też tłómaczy, dlaczego znaczne spadki odbijają się zaledwie słabem echem na produkcji konsumpcji. Pomimo wielkiego obniżenia się cen zboża w ostatnich latach, nie mieliśmy wielkiej taniości chleba, ceny jego obniżyły się zaledwie cokolwiek i na tem wszystko się skończyło. W Petersburgu przy miejscowej dumie, a w Warszawie przy magistracie obradowały nawet z tego powodu w roku zeszłym stosowne komisje, usiłowania jednak dojścia do wyraźniejszego obniżenia ceny chleba nie doprowadziły do pożądanego skutku, narady tych komisij stwierdziły tylko tę znaną już dawno z doświadczenia prawdę, że równomierności w układzie cen dla produktów dalszej wytworczosci niema i być nie może.

Z drugiej strony nie należy zamykać oczu na rzeczywiste szkody, jakie wynikają w wypadkach dotkliwego spadku cen na produkty rolne.

W całym państwie przeważa ludność rolnicza, która na roli mieszka i z roli żyje, a przeważa tak dalece, że nawet w guberniach Królestwa Polskiego, w którym miasta rozwinęły się więcej, niż w innych okręgach, ludność wiejska wyobraża 82,2 ogólnego zaludnienia ¹⁾. Już to jedno pozwala wątpić, czy spadek cen zboża może być uważany za pożyteczny. Gdy na produkty rolne niema należytej ceny, ludność oddana pracy na roli traci, bvt jej ulega zagrożeniu, ziemia wpada w stan zadłu-

¹⁾ Z ogólnej ilości 8,256,562 zaludnienia na miasta przypada 1,464,807 osób. Труды Варшавскаго Статистическаго Комитета. Том III, str. 172 i 178.

żenia i stosunki ekonomiczne schodzą z drogi normalnej. Zarówno wielka, jak i drobna własność ziemska w tych warunkach kurczy się i niszczy, co znaczy, że nakłady na ziemię się zmniejszają i kultura upada. Zdawałoby się, że przynajmniej ludność wiejska bezrolna na tem korzysta, lecz i to się nie sprawdza, gdyż żyjąc z pracy na roli w charakterze najemnika, traci ona zarobki, które stoją w zależności od nakładów i lepszej uprawy ziemi. Nie potrzeba zaś chyba dowodzić, że gdy rolnictwo znajduje się w stanie ekonomicznego nocku, o dalszym rozwoju nie może być mowy.

Co się tyczy ludności miejskiej, dla której niskie ceny chleba mogą istotnie przynosić pewną korzyść, nie należy zapominać, że wedle znanego prawa ekonomicznego płaca zarobkowa, aczkolwiek zwolna i niecałkiem równoległe, jednakże przy drożeniu artykułów żywnościowych także się podnosi. Bez wątpienia, zbyt wysokie ceny i zmiany, zwłaszcza nagłe, w kierunku znacznego ich podniesienia stanowią ciężką klęskę, której nikt pragnąć nie może, lecz z drugiej strony jest to także pewne, że wedle stanu kultury rolnej normują się ceny zboża i dalszych z niego wytworów i ustalają się zarobki. Do warunków miejsca przystosowuje się życie i jego objawy. Jeżeli te warunki już się ułożyły w taki, czy w inny sposób, niema potrzeby zmieniać ich i naruszać za pomocą środków sztucznego gospodarstwa.

Krótko mówiąc, spadek cen zboża, przynosząc bardzo wątpliwe korzyści, wyrządza rzeczywiste i głęboko sięgające wstrząśnienie, które na ekonomicznym bycie ujemnie odbić się musi. Teoria optymistów o błogosławionych skutkach taniego zboża w rzeczywistości nie znajduje usprawiedliwienia i przy bliższem rozważeniu niknie jak piękna bańka mydlana. Kraje, odznaczające się istotną zamożnością, nie szczycą się wcale niskimi cenami zboża i żywności; bywa najczęściej wprost przeciwnie, środki do życia tam są drogie i ceny wysokie, gdy naodwrot w społeczeństwach niezasobnych, po za obrębem chwil nieurodzaju, ceny stoją przeważnie na niskim poziomie.

Jeżeli tak długo zatrzymałem się nad tą uboczną kwestją, uczyniłem to dlatego, aby odeprzeć twierdzenia, które opierają się na pozorach, mogących łatwo uwodzić nieobeznanych ze stosunkami ekonomicznymi. W istocie, cóż może być sympatyczniejszego, jak współczucie dla uboższych, a właśnie na tym motywie opiera się cała ta teoria. Wniknąwszy jednak w rzecz głębiej, widzimy, że pomimo humanitarnego zakroju teoria jest błędna, w pogoni za marą złudnego pożytku nie dostrzega istotnych niebezpieczeństw.

Dla usprawiedliwienia przeciw potrzeby umiarkowanego różniczkowania niezależnie od wszystkich tych argumentów, wystarczy powołanie się na szkody dla rolnictwa, o jakich w rozdziale trzecim się mówiło. Wszystkie w tem miejscu przytoczone wywody mogłyby być pominięte. Jak tylko na znacznych przestrzeniach zbyt silnie różniczkowane taryfy wywierają ujemny nacisk, zmiana ma rację bytu i zasługuje na uwagę.

§ 3. Ustaliwszy pewien szemat taryfowy, nie należy mieć pretensji do tego, aby sprawa mogła być uważana za załatwioną. W państwie tak obszernem, jak Rosja, szemat, chooby najbardziej wyrozumowany, nie wystarczy dla rozwiązania trudnej kwestji, bo jeżeli kiedy, to właśnie tutaj z całą słusnością powiedziec można: *nulla regula sine exceptione*. Rozumie się, że dla zadość uczynienia potrzebom życia obok reguły muszą być dopuszczone wyjątki, polegające na uwzględnieniu szczególnych warunków i okoliczności.

Jak to już widzieliśmy w rozdziale III, gubernie północne, oraz Petersburg i Moskwa, wyobrażają punkty stałego niedostatku zboża i bez pomocy dowozu z innych okręgów obejść się w żaden sposób nie mogą. Dla zapewnienia tym punktom rozwoju i dla zapobieżenia tam drożyznie zboża i chleba, zwłaszcza, że tu idzie o dwa wielkie ogniska miejskie, należy ustalić dla nich taryfy tańsze, aniżeli dla innych miejscowości państwa. Będą to taryfy wyjątkowe, unikając zaś nowego szematyzowania, wystarczyłoby oprzeć się na pewnej procentowej obniżce szematu ogólnie obowiązującego.

Zdawaloby mi się, że zapewnienie 25 % potrącenia odpowiadałoby najzupełniej celowi i stanowiłoby dostateczną dla tych punktów pomoc. Zresztą przy tworzeniu taryf możnaby jeszcze zasięgnąć opinii władz i rzeczoznawców co do wysokości tego procentu.

Dalej może zachodzić konieczność wyjątków z innych jeszcze powodów, a mianowicie z uwagi na rodzaj ziarna, stosownie do warunków produkcji.

Weźmy np. owies.

Ziarno to udaje się nawet na północy, zbytnie ułatwienie dowozu mogłoby zaszkodzić tamecznej jego produkcji, i dlatego być może, że produkt ten wymagałby taryfy specjalnej w sensie niejakiego podwyższenia dla północy. Z drugiej strony na zachodzie państwa, w guberniach nadbałtyckich i Królestwa Polskiego, pomimo dostatecznej produkcji zbożowej wogóle, owsa brakuje zawsze na miejscową potrzebę, co mogłoby również usprawiedliwiać taryfę specjalną dla wysyłki owsa w te strony, ale nie w sensie podwyższenia, lecz przeciwnie w sensie drobnego obniżenia stawki.

Nakoniec nie można się wyrzekać zmian czasowych. To mówiąc, mam na myśli chwile głodu i nieurodzaju, czy to ogólnego, czy pewnych gatunków ziarna lub ziemiopłodów. Wypadki takie wymagają chwilowych wyjątkowych taryf, bądź na wszystkie, bądź na niektóre produkty, jak to się praktykowało w r. 1891 z okazji ówczesnej klęski.

§ 4. O potrzebie ulg dla wywozu za granicę już mówiliśmy, nie pozostaje więc, jak powołać się w tem miejscu na wyjaśnienia zamieszczone powyżej. Zgodnie z temi wywodami uważam za potrzebne, aby eksporterom zwracać 50% z wniesionych opłat przewozowych po przekroczeniu granicy. Przy takiej zasadzie opłaty przewozowe na wywóz w rachunku na wagon i na pud zamkną się w następujących cyfrach:

Z a p r z e s t r z e ń	Od wagonu wagi 610 pudów	Co czyni na pud
	Ruble i kop.	W kopiejkach
Za 1 wiorstę	0,10	$\frac{1}{60}$
Za 100 „	10,00	1,6
Za 500 „	46,25	7,6
Za 1000 „	83,75	13,7
Za 1500 „	116,25	19,0
Za 2000 „	148,75	24,4

Jeżeli porównamy te cyfry z kosztami powyżej wskazanymi, przekonamy się, że wywóz tą drogą pozyskałby znakomite poparcie. Zwłaszcza na przestrzeniach do 1000 wiorst spostrzedz można znaczną różnicę; w porównaniu z dzisiejszemi opłatami byłoby oszczędności, licząc na wagon, przy 100 wiorstach rs. 15 na sumie rs. 25, przy 500 wiorstach rs. 27 kop. 55 na sumie rs. 73 kop. 80, przy 1000 wiorstach rs. 34 kop. 25 na sumie rs. 118, dalej stosunkowo cokolwiek mniej, bo przy 1500 wiorstach rs. 26 kop. 75 na sumie rs. 143, a przy 2000 wiorst rs. 19 kop. 25 na sumie rs. 168, co się objaśnia tem, że na dalekie mety koszty dzisiejsze spadają coraz więcej. Oszczędność okazałaby się jeszcze znaczniejszą przy zestawieniu z cyframi szematu z roku 1889, które do 2000 wiorst i nawet trochę powyżej były droższe od opłat z roku 1893. Ponieważ skutkiem właściwości rachunku matematycznego ulga, o której mowa, na przestrzeniach po nad 1500 wiorst cokolwiek maleje, z tego po-

wodu, jak również dla ułatwienia odległym wschodnim prowincjom uczestnictwa w wywozie, sędzę, że należałoby zapewnić już nie 50%, ale 55% do zwrotu w wypadkach, gdy ładunek z wychodzącym zbożem przechodzi przestrzeń dłuższą od 1500, a 60% przy przestrzeniach ponad 2000 wiorst.

Proponując podobne premje, należy zastanowić się nad ich wpływem pod względem finansowym. Wedle obliczeń za rok 1890 ładunków zbożowych, skierowanych ku portom i granicy zachodniej, przewieziono 483,922 wagony, opłaty zaś od nich wynosiły 39,266,913 rs. ¹⁾. Jakkolwiek ze zboża w tym kierunku przewiezionego pewna część pozostała w granicach państwa i nie wyszła za granicę, przypuścić się jednak godzi, że za zboże wysłane na obce rynki wpłynęło w roku 1890 około 30 milionów rubli.

Gdyby dochody kolejowe uleść miały zbyt znacznemu obniżeniu, trudno byłoby przeprowadzić ulgi przeciwne interesom kolei i skarbu. Na szczęście tak źle nie jest. Ażeby to lepiej zrozumieć, wypada uciec się do pewnego porównania. Na zasadzie przytoczonych już powyżej obliczeń za rok 1890 wskazany w ilości 39,266,913 rubli dochód z ruchu zbożowego ku portom i granicy zachodniej był osiągnięty przy przeciętnym przebiegu 635 wiorst, z przeciętnym poborem w kwocie kop. 12,78 od wagonu i wiorsty. Ogólna liczba przebytych przez wagony ze zbożem w tymże 1890 roku wiorst wynosiła 307,294,521, która to ilość pomnożona przez 12,78 kop., daje ów dochód. Otóż, przypuściwszy ruch zboża tych samych rozmiarów przy tej samej przestrzeni przebiegu, zapytajmy, o ile wpływy ule-

¹⁾ Материалы по пересмотру тарифовъ. Часть II стр. 16. W ruchu wewnętrznym przewieziono w tymże roku 1890 zboża wagonów 247,701 za rs. 14474623. Doliczając do tego wpływy z przesyłek, objętych kierunkiem wywozowym, które do wywozu nie należały, dochód z przewozu wewnętrznego wyobrażałby zapewne sumę około 20 milionów rubli. W części VII tychże materiałów jest wzmianka o zysku z ruchu wywozowego w wysokości rs. 35,912,930, czego przy rachunku przybliżonym uwzględnić nie by- o koniecznej potrzeby.

głyby zmniejszeniu, jeżelibyśmy pobory mojego szematu ograniczyli do połowy.

Dla odpowiedzi na to zapytanie należy naprzód wykryć opłatę przecięciową od wagonu i wiorsty. Zrobiwszy stosowny rachunek, łatwo możemy się przekonać, że na zasadzie projektowanych stawek za 635 wiorst przypada od wagonu rs. 112 kop. 75, co daje w przecięciu na 1 wiorstę 17,77 kop., a w połowicznym rozmiarze 8,88 kop. Przy porównaniu tej ostatniej cyfry z przeciętną z roku 1890 dostrzegamy obniżenie o 3,90 kop., mogące sprowadzić dość wysoką różnicę w ogólnym dochodzie. W istocie, zmniejszenie to na 307 milionach wagonowiorst wynosi 10 milionów rubli. Dodać trzeba, że wedle obowiązującego szematu z roku 1893 opłata przecięciowa od wagonu i wiorsty na dystansie 635 wiorst wynosiłaby 13,53 kop. czyli nieco więcej, aniżeli wedle taryf z roku 1889, skutkiem czego różnica przychodu w stosunku do obowiązujących taryf przewyższyłaby jeszcze 10 milionów rubli.

Ale ubytek, o którym mowa, ulega złagodzeniu przez jednoczesne zapewnienie większych wpływów z ruchu wewnętrznego. Dla wyjaśnienia zrobmy porównanie z przychodem za rok 1890, podobnie jak to uczyniliśmy dla ruchu wywozowego. W roku 1890 z ruchu zbożowego wewnątrz państwa osiągnięto 14,474,623 rs. przy przecięciowym przebiegu 375 wiorst, z przecięciowym poborem 15,57 kop. od wagonu i wiorsty, że zaś na zasadzie proponowanego szematu pobór od wagonu za 375 wiorst wynosi rs. 67 kop. 85, co daje na wiorstę 18,08 kop., zatem różnica w przeciętnej na korzyść kolei wynosi 2,51 kop. Ilość przebieżonych przez wagony w tym ruchu wiorst w roku 1890 wynosiła 92,943,918, pomnożywszy zaś tę cyfrę przez wykrytą różnicę, otrzymujemy przewyżkę dochodu w ilości 2,332,892 rs. Z tego wynika, że przewidziany powyżej deficyt 10-miljonowy spada do sumy niższej od 8 milionów.

Jednakże i ta cyfra jest przesadną, w rzeczywistości byłaby ona znacznie niższą. Statystyka ruchu kolejowego za rok 1890 nie podaje dokładnych cyfr wywozu zboża za granicę dro-

gami żelazniami, notuje jedynie ilości zboża idące w kierunku ku portom i granicy zachodniej. Skutkiem braku zastrzeżenia o potrzebie przejścia przez granicę znakomita ilość ładunków, idących w tym kierunku, jak o tem już powyżej wzmiankowaliśmy, pozostaje w ogniskach dużego zbytu w bliskości granicy i nad granicą. Chcąc być ścisłym, wypadałoby tę część ładunków, ilekolwiek ona wynosi, czy 15%, czy 20%, czy może więcej, odjąć od ruchu wywozowego i dołączyć do ruchu wewnętrznego, bo zatrzymane w państwie transporty oczywiście do tego ostatniego ruchu należą. Jeżeli przypuścimy, że tylko 20% ulega takiemu strąceniu, to te 20% spowodują zmniejszenie przewidywanego na początku deficytu o $\frac{1}{5}$ część, czyli o dwa miliony rubli, przyczem doliczenie tychże ładunków do ruchu wewnętrznego przyniesie zwiększenie dochodu w tym ruchu, a co zatem idzie, zwiększenie przewyżki dochodowej, o jakiej na zasadzie nowego szematu była mowa. Tym sposobem nastąpi dalsze zmniejszenie deficytu i można z całą stanowczością twierdzić, że przy ustaleniu rzeczywistych cyfr wywozu i ruchu wewnętrznego ów deficyt, obliczony na sumę około 8 milionów rubli, nie dosięgnie nawet 5 milionów.

Dla zupełnej ścisłości należałoby obliczyć jak najdokładniej wpływy przy każdym szemacie taryfowym z roku 1889 i 1893; oraz wedle zaprojektowanych stawek, i dopiero tak wykryte sumy zestawić ze sobą. Nadto należałoby przeprowadzić rachunek nie tylko na podstawie ruchu z roku 1890, ale i na podstawie ruchu z roku 1894, jako najbliższego względem obecnej chwili. Gdy jednak cyfr ruchu zbożowego na kolejach za rok 1894 nie posiadam i, o ile mi wiadomo, takowe dotąd opublikowane nie zostały, a przedewszystkiem gdy w dotychczasowej statystyce kolejowej nie spotkamy ścisłego odróżnienia ruchu zboża z celem eksportu, uważałem za zbyt uczucie się do pracowitych obliczeń, dla których brak realnej podstawy, zwłaszcza, że rachunek oparty na różnicy w przeciętnych poborach wystarczy, jak mi się zdaje, dla zrozumienia kwestji.

Słowem, na podstawie przybliżonego rachunku stajemy przy deficycie 5 milionów rubli rocznie. Bezwątpienia, takiego niedoboru lekceważyć nie można, lecz z drugiej strony nie może on nas zatrzymywać, ani wstrzymywać od żądania zmian, które w skutkach swoich przynieść mogą dla rolnictwa bezpośrednio, a dla państwa pośrednio wielkie korzyści. Rozwój głównej gałęzi wytwórczej pracy, podniesienie dobrobytu i wzmocnienie sił podatkowych powinny z czasem na innej drodze wynagrodzić stokrotnie ten ubytek w dochodach kolejowych, o którym tutaj wspominamy.

Zresztą obniżenie taryf na wywóz za granicę wpłynąć musi na zwiększenie tego wywozu i dochodów kolejowych, zmniejszając tą drogą omawiany deficyt.

Zrobiłem obrachunek; że nawet przy połowicznej stawce kolejowej przybytek każdych 100 milionów pudów wywozu z przecięciowym przebiegiem 635 wiorst przyniesie kolejom prawie $1\frac{1}{2}$ miliona rubli rocznie, co tem bardziej przemawia za możliwością ulg wywozowych.

Pod względem prawnym propozycje moje nie napotkają żadnej przeszkody. Wedle traktatów, zawartych z ościennymi państwami, a w szczególności wedle traktatu z Niemcami z roku 1894, mocarstwa umawiające się (art. 5) związane są obowiązkiem nieograniczenia żadnymi zakazami dowozu i wywozu, przyczem z art. 19 przysługuje każdej stronie prawo stanowienia taryf przewozowych na swoich drogach żelaznych wedle uznania ¹⁾. Wobec tak zastrzeżonej swobody projektowane ulgi nie sprzeciwiają się w niczem traktatom, a to tem bardziej, że tylko ograniczenia, nie zaś ułatwienia, mogłyby podlegać kwestji.

Celem zapewnienia skuteczności obniżek wywozowych wypadaloby ułatwić w możliwy sposób zwrot eksporterom połowy wniesionej opłaty po przejściu granicy. Dzisiejsza manipulacja

¹⁾ Собрание законодѣній 1894. I пѳлроцзе, стр. 542 и наст.

ze zwrotem 10% premjum przy wywozie mąki niezupełnie odpowiada celowi, eksporterzy narażeni są na prowadzenie uciążliwej korespondencji i długie wyczekiwanie, zanim zdołają należność swą otrzymać. Byłoby więc rzeczą właściwą, zaraz przy przyjmowaniu ładunków w chwili deklaracji, że zboże idzie na wywóz, połowę opłaty zapisywać na przychód kolejowy, drugą zaś trzymać na oddzielnym rachunku dla wydania, gdy przyjdzie zawiadomienie o przejściu zboża przez granicę. Na stacjach granicznych znowu należałoby zaprowadzić kontrolę zboża wychodzącego na zewnątrz przy obowiązkowym zawiadamianiu o każdej takiej ekspedycji odnośnych dróg żelaznych i stacji, z których ładunek był wyprawiony.

§ 5. Z kolei pozostaje do rozpatrzenia kwestja taryf na mąkę, kaszę i wogóle produkty przemiału. Produkty te stanowią przedmiot dalszej wytwórczości i w porównaniu ze zbożem przedstawiają większą wartość przy mniejszej objętości. Jako takie wedle ogólnej zasady powinnyby podlegać wyższej taryfie. W praktyce rzecz się ma inaczej; tak wedle taryf z roku 1889, jak i wedle taryf z roku 1893, produkty przemiału korzystają z tej samej stawki taryfowej, co więcej, po przejściu przez granicę eksporterzy mąki pobierają tytułem premjum 10% zapłaconego frachtu. Przeciwno wyższym taryfom na mąkę i tym podobne produkty wskazywano, że należy zachęcić do przewozu mąki, a pośrednio do rozwoju młynarstwa w każdej dzielnicy państwa, zachowując na miejscu odpadki, które dają się zużytkować na potrzeby gospodarstwa. O ile dotyczy wywozu mąki za granicę, rozumowanie to zasługuje ze wszech miar na uwzględnienie, ale w stosunkach wewnętrznych liczyć się także musimy z istotnymi potrzebami każdego okręgu. W państwie rolniczem w naturalnym biegu rzeczy młynarstwo przed wszelkimi innymi gałęziami przemysłu rozwijać się zaczęło. Zapewne nie wszędzie stoi ono na jednakowym stopniu rozwoju, niema przecież okręgu, w którymby przemysł ten nie istniał i w którymby zachodziła potrzeba zapoczątkowywania takowego. Przez zapewnienie ulg na wywóz mąki za granicę młynarstwo każde-

go okręgu pozyska już poparcie; unikać zaś należy, aby przez zbyt niskie taryfy dla mąki i produktów przemiałowych przemysł młynarski jednych okręgów nie doznał ścieśnienia ze strony innych w państwie. Coś podobnego przecież może nastąpić i nawet nastąpiło. Na zachodnich kresach młynarstwo już teraz czuje ucisk skutkiem napływu gotowej mąki z dalszych prowincyj, co krępuje działalność istniejących młynów, zmniejszając ich pracę i zarobek. Zwłaszcza młyny drobne, natury, że tak powiem, gospodarczej, związane ściśle z potrzebami miejscowego rolnictwa, doznają przeszkody w swoim rozwoju. Tak np. w Królestwie Polskiem dochody z dzierżawy młynów wiejskich, stanowiące ważny przyczynek do środków prowadzenia gospodarstwa, zmały i, jak doświadczenie poucza, spadły prawie do połowy dawniejszej swojej wysokości.

Z tych pobudek byłoby pożądanem ustanowić szemat taryfowy dla mąki nieco wyższy, aniżeli dla ziarna. Nie idzie za tem, aby odskok miał być zbyt wielki, drobna dyferencja może najzupełniej wystarczyć.

Opierając się na powyżej zamieszczonych uwagach co do szematu i zbliżając się pod względem formy i podziału do formuły dla ziarna, proponowałbym zamknięcie taryfy pomiędzy $\frac{1}{24}$ a $\frac{1}{47}$ kop. od puda i wiorsty, a w szczególności:

Za przestrzenie

Od 1 do 250 wiorst 25 kop. od wagonu i wiorsty,
co stanowi $\frac{1}{24}$ kop. od puda i wiorsty.

Od 250 do 500 wiorst do opłaty za 250 wiorst dodać
25 kop. od wagonu, to jest $\frac{1}{30}$ kop. od
puda i wiorsty.

Od 500 do 1000 wiorst dodać 17 kop. od wagonu,
to jest $\frac{1}{36}$ kop. od puda.

Od 1000 do 2000 wiorst dodać 15 kop. od wagonu,
to jest $\frac{1}{40}$ od puda.

Po nad 2000 wiorst dodać 13 kop. od wagonu, to
jest $\frac{1}{47}$ od puda.

Tym sposobem opłaty za mąkę byłyby cokolwiek droższe chroniąc młynarstwo każdego okręgu od dotkliwej konkurencji i zapewniając kolejom z tego źródła znacznie większy, niż dzisiaj, przychód.

§ 6. Natomiast dla przewozu mąki na eksport zapewniłoby należało jak największe możliwe ulgi. W tej mierze nie zachodzi żadna przeszkoda, aby ładunki mączne i przemiałowe wychodziły za granicę przy frachtach tak niskich, jak ziarno. Z tego powodu oraz ze względu na wyższy szemat taryfowy, jaki dla mąki został wskazany, możnaby zalecić potrącenia nie w stosunku 50%, ale w stosunku 60% od opłat wzniesionych przez eksporterów, z dodaniem jeszcze 5% dla przesyłek dalszych od 1500 wiorst, jako przywileju dodatkowego dla wschodnich części państwa.

Ubytek dochodu z powodu wzmocnionej ulgi dla tych ostatnich okręgów, tak na przewóz mąki, jak i ziarna, o czem powyżej była mowa, zostanie pokryty, może nawet z przewyżką, wpływami z podniesionej taryfy na mąkę, której transportowanie w ruchu wewnętrznym więcej dochodu przynosiłoby zaczęło.

§ 7. Projektując tak znacznie ulgi dla wywozu, nie trudno dostrzedz, że wywiezione za tanią taryfą zboże wracać może na powrót do kraju, paraliżując wpływ wyższych taryf ruchu wewnętrznego. W istocie, podobna spekulacja daje się przewidzieć, o ile dowożone z zagranicy ładunki zbożowe nie ulegają oceleniu. Na zasadzie obowiązującej ogólnej taryfy celnej z r. 1894 (lit. a, N. 1 do 4) i w myśl traktatów z Niemcami i Austrią (taryfa A, dwie pierwsze pozycje) cło istnieje u nas tylko na mąkę, kaszę i tym podobne produkty, wyrobione ze zboża, jak np. krochmal, makarony etc., wynosząc od 20 kop. do 1 rs. 50 kop. w złocie od puda, ziarno zaś wchodzi w granice państwa bez jakiegokolwiek opłaty. To też produkty przemiału, raz wywiezione za granicę, tak łatwo stamtąd nie powrócą, ale ze zbożem, od cła wolnem, coś podobnego zdarzyć się może. Zachodzi przeto potrzeba obmyślenia środka, któryby tego rodzaju nadużyciom z góry tamę położył.

Rozważając tę kwestję, przychodziły mi na myśl różne projekty.

Przedewszystkiem możnaby ubezpieczyć się przez zakaz wprowadzania z zagranicy jakiegokolwiek zboża w ziarnie, gdyby do wydania podobnego zakazu nie zachodziły przeszkody. Niestety, przeszkody istnieją. Sprzeciwia się temu art. 5 traktatu z Niemcami i Austryją, mocą którego wzbronione zostały wszelkie zakazy pod względem dowozu i tranzytu towarów, przychodzących z zagranicy, po nad przewidziane w tychże traktatach ograniczenia. Środek ten zatem upada i o zastosowaniu takowego nie może być dyskusyi.

Dalej, możnaby ustanowić cło na ziarno zbożowe w takiej wysokości, aby spekulacja na kosztach transportowych korzyści nie przynosiła. Pod tym względem jednak miałem wątpliwość z powodu art. 6 rzeczonych traktatów, który zabrania jakiegokolwiek podnoszenia ustanowionych cel. Jakkolwiek o możliwości lub niemożności ocenia przedmiotów wolnych od wszelkiej opłaty w przepisie tym niema mowy, to przecież z ducha przepisu wynika zakaz nakładania cła nowego, całkiem dotąd niepraktykowanego. W każdym zaś razie bez usunięcia wątpliwości w drodze międzynarodowego wyjaśnienia niepodobna wdawać się w projekty celne, pozbawione na razie podstawy prawnej.

W tem położeniu za środek skuteczny dla zapobieżenia złemu uważam świadectwa o pochodzeniu, co do których żadnych przeszkód w traktatach nie znalazłem. Otóż proponuję ustanowienie zasady, że ładunek zbożowy nie może przyjść do nas z zagranicy bez legitymacji, to jest bez świadectwa miejscowych zagranicznych władz, stwierdzającego, skąd produkt produkt pochodzi. W razie, gdyby się okazało, że to jest zboże wywiezione niedawno z Rosji, importer musiałby przedewszystkiem zwrócić pobrane premium taryfowe pod rygorem niemożności wprowadzenia ładunku w granice państwa, nie potrzeba zaś dowodzić, że taki przepis czyniłby niemożliwą wszelką na taryfach spekulację. Oprzeć się na takich świadectwach będzie

można najzupełniej, przy znanej sprężystości władz administracyjnych niemieckich nadużycia znalazłyby skuteczne odparcie.

§ 8. Czyniąc powyżej rozebrane propozycje taryfowe, nie dotknąłem wcale ani tak zwanych kosztów dodatkowych za ładowanie i wyładowanie, ani kwestji punktów dowozowych, w których ładunki zbożowe czy to dla przemielenia czy też dla sprzedaży mogą być zatrzymywane i przez czas jakiś w odpowiednich składach przechowywane.

Co do pierwszych zdarzają się liczne narzekania na nierównomierne i wadliwe ustalenie tych kosztów. Sprawa wymaga udoskonalenia, uważając ją jednak za kwestję technicznej natury, sądzę, że należy poprzestać na wyrażeniu życzenia poprawy, pozostawiając rzecz samą fachowcom kolejowym do rozwiązania.

Przepisy o punktach dowozu, jako usprawiedliwione potrzebami życia, mogłyby pozostać w swej mocy.

Zamknięcie.

W przedstawionym projekcie nowych taryf nie dążyłem wcale do ostatecznego sformułowania, a tem mniej do ujęcia moich propozycji w ramy regulaminu, poprzestając, o ile tylko było można, na wyłożeniu zasad i ich usprawiedliwieniu. Wszelką próbę w kierunku tworzenia przepisów uważałem za przedwczesną i niewłaściwą. W istocie, zawczasie byłoby jakiegokolwiek myśli kodyfikować, dopóki one we właściwych sferach uznania z zaleceniem zastosowania ich do życia nie pozyskały. Zresztą, pracę tego rodzaju lepiej jest pozostawić tym, którzy do jej wypełnienia są powołani. Trudno przypuszczać, aby taryfikatorowie, chociażby wolni od wszelkiej *jalousie du metier*, przyjęli chętnie opracowania, wkraczające w całem znaczeniu tego wyrazu w sferę ich wykonawczego obowiązku. Zadanie, jakie sobie zakreśliłem, było odmienne. Cel mój polegał na wyjaśnieniu znaczenia taryf w sferze życia gospodarczego, na uwydatnieniu ich związku ze zjawiskami ekonomicznymi ogólniejszej natury i na wytworzeniu właściwego gruntu, na którym taryfy opierać się powinny, nie schodząc z niego ani na chwilę.

Kiedy jest mowa o taryfach, to wydaje się na pierwszy rzut oka, że to sprawa kosztów przewozowych i nic więcej, a co najwyżej kwestja finansowa z powodu udziału skarbu w go-

spodarstwie kolejowem. Jednakże tak nie jest. Dotykając jednej strony życia, taryfy potrącają współcześnie o różne inne strony, z którymi należy się dobrze policzyć, chcąc uniknąć pomyłek i niebezpiecznych doświadczeń.

Zabrawszy się raz do nich, zniewoleni jesteśmy wkroczyć w dziedzinę trudnych kwestji i zadań życiowych, które wymagają dokładnego badania i oględnego traktowania. Każda gałąź wytwórczości posiada swoje odrębne cechy i odmienne warunki istnienia i rozwoju. W jednej idzie o współzawodnictwo z zagranicą, w drugiej o konkurencję wewnętrzną, kiedyindziej o jedno i drugie, przy pewnych warunkach produkcja w danem miejscu rozwija się, w innem natomiast upada, i tak dalej bez końca. Wobec tak skomplikowanego charakteru zjawisk ekonomicznych, wszelkie roztrząsania, z celem zdobycia wyrozumowanej zasady do działania na tej drodze, posiadać muszą istotną rację bytu.

Spis rzeczy.

	Strona
Przedmowa	3
Wykaz źródeł, na podstawie których praca wykonaną została .	5

Wstęp.

§ 1. Koleje żelazne i ich taryfy. — Współzawodnictwa i walki. — Narzekania. — Potrzeba kontroli ze strony państwa — Srodki przedsiębrane w Niemczech, Anglii, Stanach Zjednoczonych i innych państwach	9 — 14
§ 2. Stan sprawy w Rossji. — Kroki początkowe - Prawo z dnia 17-go Czerwca 1887 roku. — Kierownictwo taryfowe złożone w ręce rządu. — Nowe instytucje taryfowe	14 — 20

Rozdział I. Historia taryf zbożowych i ich zasady.

§ 1. Przyczyny powstania specjalnych taryf zbożowych. — Wzrost wywozu pomiędzy 1870 a 1880 rokiem. — Podrożenie ziemi w różnych częściach państwa. Konkurencja Ameryki i Indii Wschodnich — Przesilenie. — Upadek cen. — Cła za granicą. — Żądania ulg przewozowych w Rossji	21 — 29
--	---------

- § 2. Zjazd kolejowy z roku 1886. — Delegacja Fiedorowa. — Obniżenie taryf zbożowych w roku 1887. — Cyrkularz ministra komunikacji z dnia 17-go Września 1887 roku. — Uchwała komitetu ministrów z dnia 3-go Listopada 1887 roku. — Pierwszy ogólny zjazd taryfowy z roku 1888. — Zbiór taryf na przewóz ładunków zbożowych do portów i granicy zachodniej suchej z roku 1888 29 — 31
- § 3. Komisja Plewego z roku 1888. — Jej orzeczenia w sprawie taryf zbożowych. — Przekazanie takowych instytucjom taryfowym — Pierwszy zbiór taryf zbożowych rządowych z roku 1889. — Jego zasady — Rewizja taryf w roku 1893 i nowy zbiór z tegoż roku. — Jego zasady 31 — 36

Rozdział II. Rezultaty obowiązującego systematu.

- § 1. Upadek cen pszenicy i żyta na wszystkich rynkach. — Upadek eksportu ciągły aż do roku 1894. — Przesilenie rolne nie ustaje 37 — 42
- § 2. W ruchu wewnętrznym zalew rynków na zachodzie i południu państwa. — Różnorodne skargi. — Rozczarowanie. — Czy nie można wynaleźć taryf, któreby godziły interesy różnych części państwa? 42 — 45

Rozdział III. Produkcja rolna, jako podstawa taryf zbożowych.

- § 1. Taryfy na przewóz zboża w Prusach, Austrii, Rumunii, Stanach Zjednoczonych. — Konieczność samodzielnych zasad dla techniki taryfowej w państwie rosyjskiem 46 — 49
- § 2. Brak takich podstaw w pracach przygotowawczych dotychczasowych. — Związek taryf zbożowych z produkcją rolną, jej stanem, kosztami i ciężarami 49 — 51
- § 3. Produkcja rolna w cyfrach ogólnych i w zestawieniu z potrzebami ludności. — Tablice i obliczenia. — Za wyjątkiem Petersburga, Moskwy i gubernij północnych niema zasady do żądania szczególnych ułatwień taryfowych dla zaspokojenia potrzeb ludności 51 — 61
- § 4. Koszty produkcji rolnej wedle okręgów. — Tablice i obliczenia. — Niebezpieczeństwa dla okręgów o droższej produkcji z powodu dyferencjonalnych taryf 61 — 66

	Strona.
§ 5. Opodatkowanie ziemi wedle okręgów. — Tablice i obliczenia. — Potwierdzenie niebezpieczeństwa	66 — 83
§ 6. Wnioski dla systematu taryfowego	83 — 85

Rozdział IV. Wywóz zboża i taryfy wywozowe.

§ 1. Różnica pomiędzy wywozem zboża za granicę, a przewozem wewnętrznym	86 — 88
§ 2. Czy wywóz przedstawia istotny interes? Jego istnienie. — Jego rozwój. — Nadmiary produkcji. — Potrzeba poparcia eksportu dla rozwoju rolnictwa i ze względu na współzawodnictwo na rynku międzynarodowym	88 — 91
§ 3. Czy prawdą jest, że obniżenia frachtowe prowadzą do upadku cen na rynkach obcych i wewnątrz państwa? — Zapoznanie czynników, od których zależą ceny — Rozpowszechnione błędy. — Konkurencja amerykańska nie potwierdza podobnego przypuszczenia. — Cyfry i dowody	91 — 97
§ 4. Nie ma też bezpośredniego związku między cenami na rynku międzynarodowym i cenami wewnątrz państwa	97 — 99
§ 5. W jaki sposób ustalić taryfy na wywóz? Dwie drogi. — Stała niska stawka lub potrącenia za przejście granicy — Te ostatnie najlepiej odpowiadają celowi	99 — 100

Rozdział V. Projekt nowych zasad taryfowych dla przewozu ładunków zbożowych.

§ 1. Kwestja systemu. — Systemu różniczkowego niepodobna porzucić	101 — 105
§ 2. Zasada pierwsza — Umiarkowane różniczkowanie. — Nowy szemat. — Jego usprawiedliwienie — Obawy co do podrożenia zboża i chleba nie osłabiają w niczem zasadności szematu	105 — 112
§ 3. Zasada druga. — Potrzeba taryf wyjątkowych i specjalnych	112 — 113
§ 4. Zasada trzecia — Ulgi na wywóz. — Ich usprawiedliwienie ze stanowiska finansowego. — Ułatwienie manipulacji w punkcie zwrotu połowy opłat	113 — 119

Prod. rol. i tar. kol.

	Strona.
§ 5. Zasada czwarta. — Taryfy na mąkę i produkty przemialu — Ich potrzeba i uzasadnienie - Nowy szemat dla nich	119 — 121
§ 6. Zasada piąta. — Ulgi na wywóz mąki i produktów przemialu	— — 121
§ 7. Zasada szosta. — Świadcstwa tożsamości	121 — 123
§ 8. Koszta dodatkowe i punkta dowozowe	— — 123
Zamknięcie	124 — 125
Spis rzeczy	— — 126
