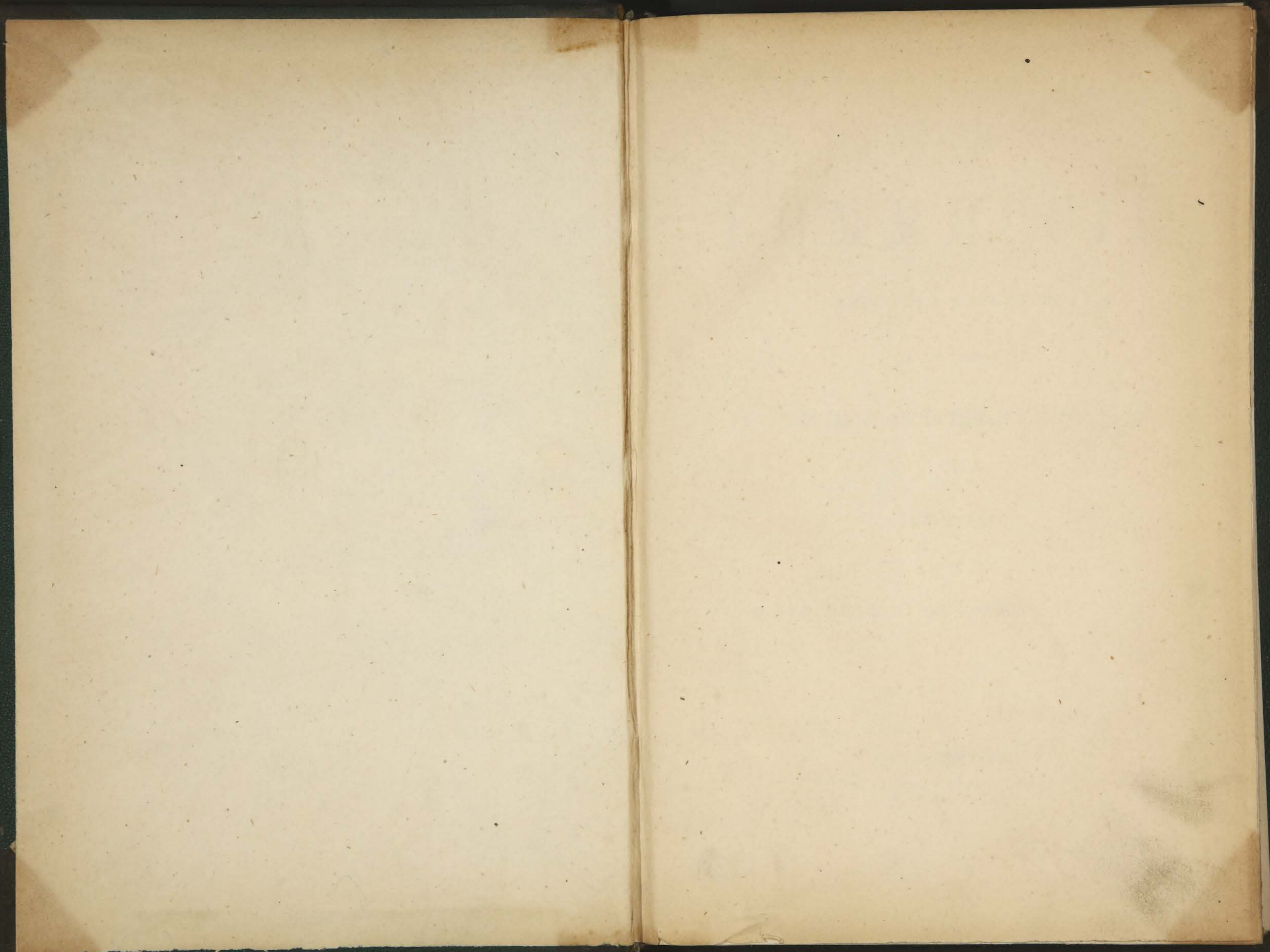
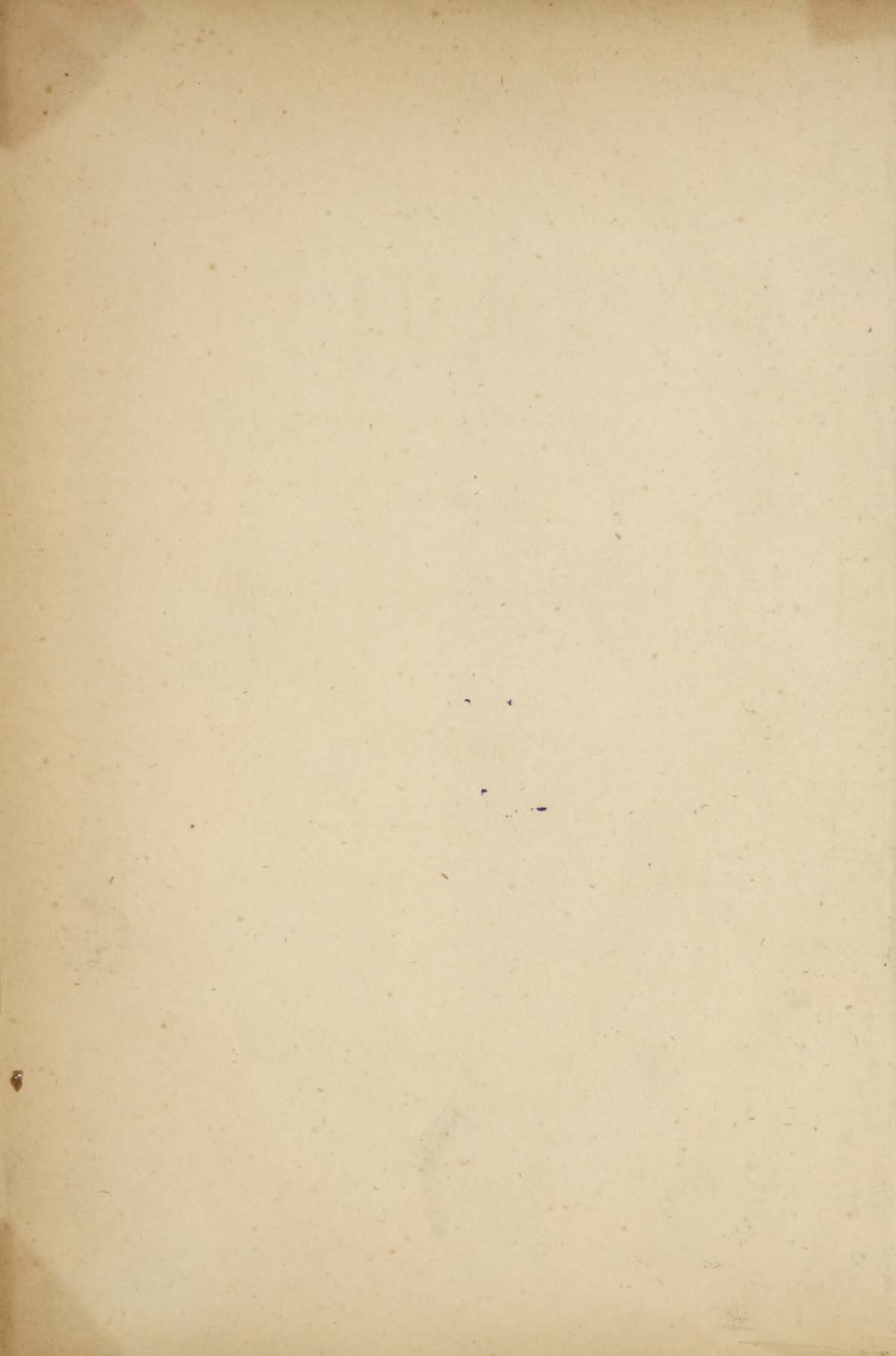


10820.
XXI
I





1082W

ТРУДЫ

КОММИССИИ

ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННОЙ

ДЛЯ ПЕРЕСМОТРА

СИСТЕМЫ ПОДАТЕЙ И СБОРОВЪ.

05297

ТОМЪ ХХІ.

Часть I.

О МОРСКИХЪ СУДОХОДНЫХЪ СБОРАХЪ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

ВЪ ТИПОГРАФИИ В. БЕЗОВА И КОМПАНИИ
Вас. Островъ, 8 линия, № 45.

1872.

39

1. 1. 1.

к

ТРАДЫ

КОММОНСИН

ВООРУЖЕННЫМЪ СРЕДСТВАМЪ

ДЛЯ ПЕРВОМУ

СИСТЕМЫ ПОДАТНЪ И СРОБОРЪ

72810

ТОМЪ XXI

Часть I

О ПОРЯДКЕ СДОЗДЫРЪ СРОБОРЪ

С. ПЕТЕРБУРГЪ

ВЪ ИМПЕРИИ И ВОСВОБОДЕННЫМЪ И КОСМЪ
Дружеская Типография

1873

39

КОММИССІЯ ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННАЯ
ДЛЯ ПЕРЕСМОТРА СИСТЕМЫ ПОДАТЕЙ И СБОРОВЪ.

МАТЕРІАЛЫ.

О

КОРАБЕЛЬНОМЪ СБОРѢ

ВЪ РОССІИ.

(СОБРАНЫ В. А. ЕВРЕИНОВЫМЪ).

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЪ ТИПОГРАФИИ В. БЕЗОБРАЗОВА И КОМП.

(Вас. остр., 8 л., д. № 45.)

1866.

КОМПОНЕНТЫ РАСТВОРА И РАСТВОРИТЕЛЬ
ДЛЯ ПЕРЕКРИСТАЛЛИЗАЦИИ И ОЧИСТКИ

МАТЕРИАЛЫ

КОРРЕКТИРОВАННОЕ ИЗДАНИЕ

(Изданы М. А. ЕРШОВИЧЕВ)

УДК 66.012.01

ИЗДАТЕЛЬСТВО ХИМИИ

(Москва, М. 2, Л. 15)

1981

О КОРАБЕЛЬНОМЪ СБОРѢ ВЪ РОССИИ.

I. Историческій очеркъ правительственныхъ мѣръ.

а) До XVIII столѣтія.

До половины XVI столѣтія непосредственныя торговыя сношенія Россіи моремъ съ иностранцами сосредоточивались въ одной лишь Новгородской области по входившей въ составъ ея части Финскаго залива. Новгородцамъ принадлежало также и Бѣлое море, но туда иностранные корабли тогда не заходили.

Со временъ еще Ярослава I Новгородцы торговали съ нѣмецкими городами; въ XII ст. въ Новгородѣ была уже Любская торговая контора, а въ XIII ст. заключенъ былъ Новгородомъ договоръ съ нѣмецкими городами и Готландомъ (въ 1270 г.).

По этому договору ⁽¹⁾ съ приходящихъ судовъ въ Гестевельдъ (гостинно-польская пристань, лежавшая на правомъ берегу Волхова, въ 34 вер. отъ Ладожскаго озера), взималось

(1) Изд. Ив. Андреевскаго 1855 г.

пошлинъ столько, сколько платилось издавна (ст. V). Какія же именно были эти пошлины, въ точности неизвѣстно. Судя по проэктъ договора, пошлина съ судовъ взималась по маркѣ кунъ съ каждаго судна; судно, нагруженное мясомъ, мукою, пшеницею, платило $\frac{1}{2}$ гривны, а суда, нагруженные иными съѣстными припасами, никакихъ сборовъ не уплачивали. Извѣстно однако, что проэктъ договора не былъ принятъ Новгородцами, находившими его для себя невыгоднымъ, вслѣдствіе чего и заключенъ въ послѣдствіи вышешоказанный договоръ, съ значительными измѣненіями противъ проэкта.

Изъ сохранившихся документовъ, не ранѣе впрочемъ XV ст., видно, что суда облагались въ Россіи *побережною, посаженною и пошестною* пошлинами (2), но пошлины эти въ разныхъ мѣстахъ были не одинаковы, да и вообще свѣдѣнія о нихъ до того не точны, что не возможно даже съ достовѣрностью опредѣлить, всѣ ли поименованныя пошлины существовали въ извѣстной мѣстности, въ томъ числѣ и въ Новгородѣ.

Съ Іоанна III пала Новгородская виѣшняя торговля. Знатнѣйшія Новгородскія фамиліи переселены были во внутреннія области, а когда, по распоряженію Ревельскаго Городскаго Совѣта, задержаны иностранные художники и ремесленники, ѣхавшіе въ Россію и которыхъ ганзейцы преслѣдовали на морѣ, какъ морскихъ разбойниковъ, и сверхъ того въ Ревелѣ сожжены два русскихъ торговца за такое дѣло, за которое, по словамъ Ревельцевъ, *сожгли бы они и Великаго Князя*, если бы онъ сдѣлалъ тоже (3), то Іоаннъ III, подъ предлогомъ нанесенія

(2) Ак. Ар. Эк. Т. I, 42. 97. 338. Ак. Истор. Т. III, 65. 79. Доп. Ак. Ист. Т. I, 116.

(3) Ист. Карамзина VI, стр. 266.

ему подобнымъ про него отзывомъ тяжкаго оскорбленія, въ сущности же чтобы окончательно убить Новгородскую торговлю, въ видахъ политическихъ, потребовалъ сперва отъ Ливонскаго ордена выдачи ему чиновъ Ревельскаго Магистрата, получивъ же въ томъ отказъ, чего вѣроятно и ожидалъ, приказалъ схватить въ Новгородѣ наличныхъ ганзейскихъ купцовъ 49 человекъ, заключить ихъ въ оковахъ въ душные темницы, а имущества ихъ, простиравшіяся на мильонъ гульденовъ, конфисковать въ пользу его, Великаго Князя. Черезъ годъ, по ходатайству Великаго Магистра и 70 ганзейскихъ городовъ, а главное зятя Іоанна, Литовскаго Князя Александра, заключеннымъ дарована была свобода, но товаровъ имъ не было отдано и ганзейская контора въ Новгородѣ вовсе уничтожена.

При преемникѣ Іоанна III, Великомъ Князѣ Василиѣ III, по ходатайству Императора Римскаго Максимилиана, Любеку и съ нимъ 72 ганзейскимъ городамъ, разрѣшено вновь торговать съ Россіею ⁽⁴⁾, но ганзейцы, напуганные Іоанномъ III, не охотно вели морскую торговлю непосредственно съ Новгородскими областями, а предпочитали торговать съ Новгородомъ черезъ Остзейскіе города. По крайней мѣрѣ въ Нарву и въ Иванъ-городъ (выстроенный Іоанномъ III въ 1492 г.) не привозилось почти никакихъ грузовъ ⁽⁵⁾. Болѣе счастливъ, какъ кажется, былъ въ этомъ отношеніи городъ Орѣшекъ. Тутъ мы находимъ лавки съ сукнами, шелковыми тканями и разными иностранными товарами ⁽⁶⁾. До насъ дошла и Орѣшкова

⁽⁴⁾ Собр. Госуд. Гр. и Дог. V.

⁽⁵⁾ *Костомаровъ*: Очеркъ торговли Москов. Государства въ XVI и XVII стол., стр. 39.

⁽⁶⁾ Тамъ же, стр. 90.

таможенная грамота, не ранѣе однако 1563 г. (7). Здѣсь въ первый разъ указаны точнымъ образомъ сборы съ судовъ. А именно: съ судна большаго — *большой ладьи* — повелѣно взимать по 4 алтына съ носа, съ малыхъ же судовъ — съ *байдаковъ* — и съ *челновъ* — *носоваго* брать не велѣно, при чемъ всѣ суда освобождены и отъ *пошестной* пошлины. При этихъ сборахъ не дѣлалось различія между судами туземными и иностранными.

Сборъ съ судовъ взимался вмѣстѣ съ прочими *таможенными* сборами первоначально воеводами (8), а потомъ съ Іоанна IV обыкновенно выбранными изъ мѣстныхъ гостей, купцовъ и посадскихъ таможенныхъ головъ и цѣловальниковъ; случалось впрочемъ, что подобные сборы взимались особо именно назначенными для сего лицами по указу изъ Москвы, или же отдавались на откупъ (9). Но вообще современъ Іоанна IV намѣстники и воеводы отнюдь не вмѣшивались въ таможенные дѣла, и таможенные служители, или, какъ называли ихъ тогда, *таможенники* зависѣли непосредственно отъ Московскихъ приказовъ.

По Столбовскому договору (1617 г.) Россія потеряла побережье Балтійскаго моря и Невы. Иванъ-городъ и Орѣшекъ, вмѣстѣ съ Ямомъ и Копорьемъ, отошли къ Шведамъ; Нарва же еще ранѣе, во время Ливонской войны, завоевана была также Шведами.

Въ половинѣ XVI столѣтія, почти въ одно время завоевана была Астрахань и открытъ для иностранцевъ торговый путь Сѣвернымъ океаномъ.

Волга издавна была проводникомъ нашей торговли съ

(7) Доп. А. И. I, 116.

(8) А. А. Э. I, 123.

(9) Тамъ же 123. 230. 282 Т. II. 65.

Азіатскими народами, но путь этот долгое время былъ не безопасенъ и до самаго паденія Казани и Астрахани, Русскіе не отваживались идти далѣе Казани. Впрочемъ и въ этомъ городѣ Русскіе не могли считать себя внѣ опасности. По свидѣтельству лѣтописцевъ, Казанскіе татары неоднократно грабили Русскихъ купцовъ и даже убивали, во время самой казанской ярмарки, происходившей на Арскомъ полѣ въ іюнѣ мѣсяцѣ, и тѣмъ прерывали на время всякія торговыя сношенія. Завоеваніями Казани и Астрахани при Іоаннѣ IV опасность плаванія по Волгѣ хотя значительно и уменьшилась, однако далеко еще не исчезла. Берега Волги были любимыми притонами разбойниковъ, и не смотря на то, что суда отправлялись внизъ по Волгѣ большими караванами, до 500 и болѣе большихъ судовъ вмѣстѣ, а на передовомъ суднѣ находился конвой изъ стрѣльцовъ съ пушками, однако не рѣдко случалось, что караваны сіи, совсѣмъ ихъ грузомъ, дѣлались добычею разбойниковъ. Особенно опасны были Жегулевскія горы, между Симбирскомъ и Самарою, и устье Камышинки, въ 115 верстахъ ниже Самары. Неудивительно, по этому, что судостроеніе по Волгѣ было развито весьма слабо и принадлежавшія частнымъ лицамъ суда ни въ какомъ случаѣ не годились для морскаго плаванія. Въ этомъ отношеніи на помощь торговлѣ явилось правительство и до XVIII стол. для торговли по Каспійскому морю правительство держало особаго рода суда, называемыя *бусы*.

Эти суда строились въ Московской губерніи Коломенскаго уѣзда въ сел. Дѣдиновѣ (тамъ же выстроены и первый Русскій корабль Орель, истребленный Стенькою Разинымъ) и потомъ передавались въ распоряженіе Астраханскаго воеводы, съ разрѣшенія котораго бусы, по нагрузкѣ товарами, ходили дважды въ годъ на Караганское пристанище, для торговли съ Хивою и

Бухарою, равно и въ Баку и въ Дербентъ, откуда уже сами купцы ѣздили съ товарами въ Шемаху. На этихъ же бусахъ пріѣзжали обыкновенно въ Астрахань и Персіяне съ товарами. Съ подобныхъ судовъ никакихъ корабельныхъ сборовъ не взи-малось (10). Приходили въ Астрахань и Персидскіе бусы, но, какъ кажется, и онѣ освобождены были также отъ корабель-ныхъ сборовъ, что подтверждается отчасти тѣмъ, что Русскіе придавали въ то время особое значеніе Персидской торговлѣ; притомъ и въ наказахъ воеводамъ Астраханскимъ, при подроб-номъ изложеніи всѣхъ обрядностей надъ судами и товарами, привозимыми къ Астрахани моремъ Персіанами, вовсе не упо-минается о взиманіи пошлины съ *судовъ*, хотя и говорится о взиманіи оной съ товаровъ (11).

Переходимъ къ Бѣломорской торговлѣ.

Въ первое время по открытіи Васка-де-Гамою мыса Доброй Надежды, Португальцы не пропускали другихъ Европейцевъ къ плаванію этимъ путемъ въ Индію. Тогда въ Англіи основана была компанія „The Mistery“, съ цѣлію проложенія морскаго пути въ Индію сѣвернымъ океаномъ. Въ 1553 г. снаряжено было этою компаніею 3 корабля, изъ коихъ два затерты были льдомъ въ Нокуевской губѣ и экипажъ погибъ отъ холода и голода. Только на слѣдующій годъ русскіе рыбаки нашли тѣла несчастныхъ мореходовъ съ ихъ кораблями. Третій корабль, подъ начальствомъ Ченслера, благополучно достигъ Бѣлаго моря, 24 Августа 1553 г. вошелъ въ Двинскій заливъ и присталъ къ берегу, близъ того мѣста, гдѣ былъ тогда лишь

(10) Д. А. И. IV. 109. V. 46. VIII. 8.

(11) Ibid., а также А. И. III 154 IV 11.

бѣдный монастырь Св. Николая и гдѣ потомъ въ 1584 г. основанъ городъ Архангельскъ.

Съ этого времени начинаются дружескія сношенія между Россією и Англією. Въ 1555 году Іоаннъ IV далъ обширныя права англійской Компаніи, получившей въ свою очередь и отъ своего правительства, по патенту королевы Маріи, подтвержденному впоследствии королевою Елисаветою, *исключительное* право торговли съ Россією, Персією и *сѣверными странами*. По льготной грамотѣ Іоанна IV, англійская компанія имѣла право свободной и *безпошлинной* торговли въ Россіи оптомъ и въ разницу, могла заводить дворы въ Холмогорахъ и Вологдѣ, имѣть собственный судъ и расправу; ни таможенники, ни воеводы и намѣстники не смѣли вмѣшиваться въ ея торговыя дѣла. Сверхъ того Царь предоставлялъ англійской компаніи, для исключительной ея торговли, Холмогоры, рр. Печеру и Обь, Колу, Мезень, Печенегу, Соловецкій островъ и всѣ гавани Двинскія; такъ что никакой корабль, хотя бы и англійскій, не могъ приставать въ этихъ мѣстахъ, если не принадлежалъ къ англійской компаніи. ⁽¹²⁾ Въ благодарность за эти льготы королева Марія и Филиппъ II дали русскимъ такое же право: торговать въ Англии гуртомъ и въ разницу, съ освобожденіемъ отъ податей; обѣщали отвести для складки ихъ товаровъ особыя мѣста, и наконецъ дѣла спорныя въ Англии между Русскими и Англичанами поручали разсмотрѣнію Верховнаго Канцлера ⁽¹³⁾.

Данными правами англійская компанія непомѣрно злоупотре-

⁽¹²⁾ Костомарова: очер. торгов. Москов. Госуд., стр. 19. ⁽¹⁴⁾

⁽¹³⁾ С. Г. Гр. и Дог. V, 113. ⁽¹⁵⁾

требляла: захвативъ въ свои руки торговые пути, компанія произвольно возвышала цѣны на свои произведенія и понижала цѣны на русскія, а Елисавета прямо объявила Царю Іоанну IV что *свободная торговля русскихъ не совмѣстна съ выгодами Англии*. Но не смотря на все это, Іоаннъ IV стѣснилъ лишь нѣсколько *внутреннюю* торговлю англичанъ въ Россіи, въ портахъ же англичане, по прежнему, вели торговлю безданно, безпошлинно, что впрочемъ объясняется тѣмъ, что Царь, опасаясь замысловъ внутреннихъ своихъ враговъ, намѣревался бѣжать въ Англію съ своимъ семействомъ и искалъ покровительства Елисаветы (14). Только послѣ несчастной Ливонской войны, когда Швеція была уступлена Нарва, разрѣшено было и другимъ иностранцамъ торговать въ сѣверномъ океанѣ, за исключеніемъ однако Двинскаго залива, составлявшаго, по прежнему, пунктъ исключительной торговли Англичанъ. Такъ Французамъ дозволено торговать въ Колѣ, Испанцамъ и Голландцамъ — въ Пудожерскомъ устьѣ (15).

Подобными милостями Іоанна IV къ англичанамъ не могли быть, конечно, довольны русскіе, и потому, когда скончался Царь, извѣстный дьякъ Щелкаловъ приказалъ передать англійскому послу Боусу въ насмѣшку, что „Царь *англійскій* умеръ“ (16). Эти слова Щелкалова указывали ясно, что новое правительство не будетъ уже слѣдовать Іоанновской системѣ. Дѣйствительно, при Ѳедорѣ Іоанновичѣ хотя англичанамъ подтверждены прежнія права, при чемъ правительство отказывалось и отъ береговаго права, — которымъ впрочемъ оно никогда не пользовалось, — но

(14) Исторія Корамзина IX, стр.139.

(15) Ibid., стр. 469.

(16) Ibid., X, стр. 26.

при этомъ требовалось и отъ Англїи право свободно торговать въ ея земляхъ русскимъ купцамъ (17). Кроме того, разрѣшено торговать на Двинѣ всѣмъ иностранцамъ, но съ уплатою особыхъ пошлинъ. Такъ, между прочимъ, корабли послѣднихъ обложены были слѣдующими сборами: *побережнымъ*—по 22 алтына съ судна, и *посаженымъ*—по 10 алтынъ съ судна (18).

Мѣра эта нисколько однако не ослабила англійской торговли; конкуренція съ англичанами иностранцевъ другихъ націй была почти невозможна, такъ какъ англичане имѣли предъ ними громадное преимущество—они ни за товары, ни за корабли, не платили никакихъ государевыхъ пошлинъ. Это послѣднее право дало англичанамъ новый случай къ злоупотребленіямъ: по стачкѣ съ прочими иностранцами, англичане не рѣдко выдавали предъ правительствомъ ихъ товары за свои, чѣмъ наносилась уже не маловажная *поруха* государственной казнѣ, не говоря о крайнемъ стѣсненіи русскихъ торговцевъ, на которыхъ однако въ то время упала почти вся тягость податей. Правительство вполне сознавало вредъ монопольной англійской торговли, но время къ уничтоженію привилегіи было неблагоприятно. При наступившемъ послѣ смерти Федора Іоанновича смутномъ времени, правительству было не до торговыхъ интересовъ и потому англичане пользовались, по прежнему, своими правами. При Михаилѣ Федоровичѣ правительство, хотя не однократно выражало англійскимъ посламъ неудовольствіе на недобросовѣстность англійской компаніи, однако, по уваженію того содѣйствія, которое оказала Англїя къ заключенію Швеціею Столбовскаго мира съ Россіею, оно подтвердило прежнія ихъ привилегіи и заклю-

(17) С. Г. Г. и Д. V, 139. 141.

(18) А. А. Э. I, 338.

чило даже дружественный и оборонительный трактатъ съ Англіею. При этомъ однако число торгующихъ англичанъ въ Россіи ограничено 23 человекъ, которые и были всѣ поименованы въ грамотѣ (19). Подобнымъ ограниченіемъ впрочемъ англичане не стѣснялись и какъ видно изъ жалобы, поданной торгующими Царю Алексѣю Михайловичу, число торговыхъ агентовъ англійской компаніи въ Россіи простиралось до 70 человекъ.

Изъ прочихъ иностранцевъ при Михаилѣ Федоровичѣ даруются особыя льготы 3 голландцамъ, а именно: Марку Девогеларь, Клинкѣ и товарищу ихъ, кто у нихъ будетъ третій товарищъ. Лица сіи, во вниманіе къ значительнымъ убыткамъ, понесеннымъ ими въ *беззосударное* время отъ Польскихъ и Литовскихъ людей, освобождены на три года отъ всѣхъ податей, а по прошествіи льготнаго времени, товары и корабли ихъ должны были оплачивать только $1/2$ пошлинъ (20). Изъ послѣдующихъ однако документовъ оказывается, что подъ видомъ 3 поименованныхъ лицъ, торговали всѣ вообще голландцы, съ правами, предоставленными 3 ихъ соотечественникамъ, и что кромѣ того голландскіе купцы, подобно англійскимъ, также злоупотребляли своими правами.

Наконецъ при Алексѣе Михайловичѣ, въ 1646 г. русскіе гости и торговые люди самыхъ промышленныхъ и торговыхъ городовъ, въ числѣ 167 человекъ, подали Царю челобитную, въ которой, описывая всѣ вышеизложенныя обстоятельства, служившія къ подрыву иностранцами русскаго купечества, просили: „не дать имъ, природнымъ государевымъ холопамъ и

(19) Бэрхъ: Царств. Мих. Федор., ч. I стр., 101, 124—127, 258; ч. II, стр. 107. 225. А. А. Э. IV, 13.

(20) А. А. Э. III, 17.

сиротамъ, быть отъ иновѣрцевъ въ вѣчной нищетѣ и скудности“ (21).

Послѣ долгаго обсужденія этой жалобы, тянувшагося три года, состоялся наконецъ въ 1649 г. указъ Царя и наказъ таможеннымъ головамъ въ Архангельскѣ и Холмогорахъ, въ коихъ перечислены всѣ злоупотребленія англичанъ и за тѣмъ они сравнены въ торговыхъ правахъ съ прочими иностранцами подъ тѣмъ предлогомъ, что лица, коимъ выданы были льготныя грамоты, или померли, или давно уже не торгуютъ съ Россією, и что сверхъ того жалованная грамота дана была по прошенію англійскаго короля Карла, а между тѣмъ англичане „всею землею учинили большое злое дѣло — убили до-смерти государя своего Карлуса“. При этомъ поручено было таможеннымъ головамъ, при объявленіи пріѣзжающимъ къ Архангельску торговымъ людямъ англійской компаніи настоящаго распоряженія правительства, поставлять ихъ, въ утѣшеніе, въ извѣстность, что „въ пошлинахъ имъ убытку не будетъ, потому что они всѣ тѣ пошлины положатъ на свои товары и продадутъ тѣ свои товары русскимъ торговымъ людямъ и пошлины ихъ будутъ на русскихъ людяхъ, а не на нихъ, англичанахъ.“ По воцареніи Карла II, прибывшій въ Москву англійскій посоль Карлейль, хотя и извѣщалъ, что новый король простилъ своимъ подданнымъ и на семъ основаніи просилъ возобновленія для англійской компаніи прежнихъ привилегій, но просьба эта была отвергнута. Вмѣстѣ съ англичанами и голландцы сравнены были въ правахъ съ прочими иностранцами и сверхъ того уничтожены по платежу податей,

(21) Ibid. IV. 13.

всѣ тарханы, выданные въ прежнее время нѣкоторымъ монастырямъ ⁽²²⁾.

Вѣроятно при Алексѣѣ Михайловичѣ, взаменъ побережной и посаженной пошлины съ кораблей, приходящихъ къ Архангельску, опредѣлено взимать одну общую судовую пошлину, но въ увеличенномъ размѣрѣ, а именно по *пяти золотыхъ* (золотой принимался за рубль) со всякаго приходящаго корабля. На это указываютъ: увеличеніе въ 1646 г. размѣра пошлины съ товаровъ вдвое противъ прежняго ⁽²³⁾ и указъ преемника Алексѣя Михайловича, Ѳедора Алексѣевича, отъ 30 августа 1680 г. (Полн. Соб. Зак. II. 833), коимъ *подтверждается* право французскимъ и нѣмецкимъ кораблямъ приходить по *прежнему* къ Архангельску, со взиманіемъ означенной пошлины; всѣ иностранцы же, какъ сказано выше, по платежу пошлины, уравниены были между собою.

Торгъ при Архангельскѣ продолжался первоначально только три мѣсяца, іюнь, іюль и августъ, по прошествіи которыхъ товары должны были вывозиться изъ Архангельска и за тѣмъ гость, завѣдывавшій таможенными сборами, вмѣстѣ съ таможенными головами и цѣловальниками, отправлялся въ Москву съ собранными деньгами и представлялъ ихъ, вмѣстѣ съ книгами, въ приказъ большой казны; дѣлами же таможенными въ Архангельскѣ завѣдывалъ Новгородскій приказъ. При Ѳедорѣ Алексѣевичѣ разрѣшено товары, не распроданные въ Архангельскѣ по 1 сентября, складывать въ амбары, откуда они могли

⁽²²⁾ С. Г. Г. и Д. III. 486, П. С. Зак. I, 9. Д. А. И. III, 55. 116. Костомарова: Оч. тор. Москов. государ., стр. 30—32, Берха: Цар. Ал. Мих., ч. I, стр. 65.

⁽²³⁾ Д. А. И. IV. 141.

быть продаваемы во всякое время, при чемъ и корабли могли отходить изъ Архангельска также позже 1-го сентября. Такимъ образомъ устанавливалась при Архангельскѣ постоянная торговля. Воеводы, по прежнему, не вмѣшивались въ таможенные дѣла ⁽²⁴⁾.

Число приходившихъ ежегодно къ Архангельску кораблей было отъ 30 до 40 въ годъ ⁽²⁵⁾ и слѣдовательно корабельный сборъ (по 5 р. съ корабля) простирался до 200 руб. ежегодно. Товары и корабли принадлежали исключительно иностранцамъ. Русскіе не отправляли за границу своихъ товаровъ ни на собственныхъ судахъ, ни на иностранныхъ: этому препятствовала существовавшая тогда въ Европѣ торговая политика въ отношеніи къ Россіи.

Еще въ XII ст. и не позже XIII ст., на Любскомъ сеймѣ опредѣлены были правила о торговлѣ ганзейскихъ городовъ съ Новгородомъ, извѣстныя подъ названіемъ *Новгородской скры* ⁽²⁶⁾. Эти правила направлены были къ тому, чтобы воспрепятствовать развитію самостоятельной русской торговли. Поэтому подъ страхомъ наказанія воспрещались всякаго рода соглашенія о принятіи нѣмцемъ товаровъ, принадлежащихъ русскимъ купцамъ, для перевозки ихъ за границу, для продажи, равно о приѣмѣ русскаго въ торговое товарищество съ нѣмцемъ, о выдачѣ Новгородцу въ кредитъ денегъ или товара и т. п. Этотъ взглядъ остался неизмѣннымъ и въ XVII ст., не смотря на то, что

⁽²⁴⁾ А. А. Э. IV. 141. А. И. V. 45. Доп. А. И. IV. 52. 141. VII. 66.

⁽²⁵⁾ Гр. Небольсина: Стат. зап. о внѣш. торг. Россіи, ч. II, стр. 3 (изд. 1835 г.).

⁽²⁶⁾ Андр. Дог. Нов. съ Нѣмец. гор. и Готл. Прилож. Scra, по Исландски, значитъ *libelus, tabula*.

иностранцамъ открытъ былъ полный доступъ въ Россію. Такъ, когда при Михаилѣ Ѳеодоровичѣ, ярославецъ Антонъ Лаптевъ отправился съ пушнымъ товаромъ, съ соболями, лисицами и бѣлками, въ Германію, преимущественно въ Голландію, то не смотря на потребность въ этомъ товарѣ, никто у него за границую не покупалъ его, а по возвращеніи его изъ за-границы, гдѣ онъ едва не умеръ, въ Архангельскѣ, Нѣмцы тотчасъ же раскупили у Лаптева весь товаръ и притомъ за дорогую цѣну. На упреки по сему русскихъ торговыхъ людей, нѣмцы чистосердечно отвѣчали, что Лаптевъ счастливъ еще, что его дѣйствительно не уморили за границую съ голоду; что товару у него не покупали съ цѣлью, чтобы и другихъ торговыхъ людей отвадить отъ подобныхъ поѣздокъ, ибо въ противномъ случаѣ, если русскіе „начнутъ въ ихъ государствахъ торговать, какъ они у насъ, то всѣ они останутся *безъ промысловъ*, и также *исхудѣютъ, какъ и наши торговые люди*“. Въ другой разъ самъ Царь отправилъ за границу гостя Назара Чистаго съ собственнымъ своимъ товаромъ, — шелкомъ-сырцемъ, — но участь этого товара была таже, какая постигла и товаръ Лаптева ⁽²⁷⁾.

Наученные горькимъ опытомъ, русскіе не отправляли уже болѣе товаровъ за границу, не имѣли и своихъ кораблей, и самый проэктъ, явившійся при Алексѣѣ Михайловичѣ, о построеніи русскаго купеческаго флота, остался проэктомъ до Петра Великаго.

Вотъ тѣ немногія свѣдѣнія, которыя имѣемъ мы о корабельномъ сборѣ до XVIII столѣтія. Впрочемъ, внѣшняя морская торговля Россіи до этого времени была такъ незначи-

⁽²⁷⁾ А. А. Э. IV, 13.

72810
тельна, что правительство не придавало особаго значенія корабельному сбору, который если и былъ установленъ, то отнюдь не въ видахъ покровительства развитію туземнаго торговаго мореплаванія, и даже не съ фискальною цѣлью, а кажется единственно потому, что по тогдашнему взгляду, не только всякое торговое дѣйствіе, но и вообще всякій актъ гражданской дѣятельности, не могли быть допущены къ совершенію безъ особаго побора въ казну; при томъ же освобожденіе иностранныхъ судовъ отъ сборовъ, въ то время, когда русскія суда, по внутреннему плаванію, подвергались таковымъ сборамъ, было бы не совмѣстно съ торговою политикою, которою держалось правительство со временъ Михаила Ѳедоровича и особенно при преемникѣ его, Алексѣѣ Михайловичѣ.

б) Съ XVIII столѣтія до настоящаго времени.

Со временъ Петра Великаго происходитъ радикальная перемѣна въ администраціи и торговой политикѣ, что, конечно, вполне отразилось и на корабельномъ сборѣ; при чемъ постановлены были опредѣлительныя правила по взиманію корабельнаго сбора. Для большей наглядности, правила сіи подраздѣлены здѣсь на нижеслѣдующіе 4 отдѣла: 1) объ администраціи по корабельному сбору; 2) о судахъ, подлежащихъ сему сбору и размѣръ взиманія онаго; 3) объ изъятіяхъ, допущенныхъ по платежу корабельнаго сбора и 4) объ исчисленіи ластовъ въ корабляхъ.

1. Администрація по корабельному сбору.

Завѣдываніе корабельными сборами сосредоточивалось по прежнему въ тѣхъ же мѣстахъ, коимъ подчинена была и та-

моженная часть. Съ учрежденіемъ 31 января 1724 г. Коммерцъ-Коллегіи, верховная дирекція *надъ всѣми морскими и сухопутными пошлинами* ввѣрена была сей коллегіи (§ 7 и 8 регламента Коммерцъ-Коллегіи).

По учрежденію о губерніяхъ, изданному 7 ноября 1775 г., всѣ предметы вѣдомства Коммерцъ-Коллегіи, по таможеннымъ сборамъ, перешли въ вѣдѣніе казенныхъ палатъ пограничныхъ губерній, вслѣдствіе чего при этихъ палатахъ учреждены были особыя таможенные экспедиціи. Коммерцъ-Коллегія же, хотя и продолжала существовать, но уже не завѣдывала таможнями, а составляла лишь спеціальный *судъ* по дѣламъ англійскаго купечества.

Наконецъ, указомъ Императрицы Екатерины II, отъ 16-го сентября 1796 г., повелѣно было вовсе упразднить Коммерцъ-Коллегію съ 1 января 1797 г., какъ учрежденіе болѣе не нужное. Смерть Императрицы приостановила временно приведеніе указа въ исполненіе.

Императоръ Павелъ I, указомъ отъ 19 ноября 1796, возстановилъ Коммерцъ-Коллегію на томъ самомъ основаніи, на какомъ она существовала до 1775 г., т. е. до учрежденія о губерніяхъ, и за тѣмъ таможенные экспедиціи при казенныхъ палатахъ были закрыты.

Въ 1802 г., съ образованіемъ Министерствъ, Коммерцъ-Коллегія поступила въ управленіе Министра Коммерціи; въ 1810 г. она вошла въ составъ Министерства Финансовъ, а въ 1811 г. окончательно упразднена; предметы же вѣдомства Коллегіи, собственно по таможенной части и внѣшней торговли, перешли къ открытому 25 октября 1811 г. Департаменту Внѣшней Торговли, который указомъ 26 октября 1864 г. преобразованъ въ Департаментъ таможенныхъ сборовъ, завѣ-

01927

дывающій собственно существующими уже таможенными сборами; при чемъ установленіе новыхъ и измѣненіе положеній дѣйствующихъ сборовъ отнесено тѣмъ же указомъ къ вѣдѣнію Департамента Торговли и Мануфактуръ, преобразованному изъ Департамента Мануфактуръ и Внутренней Торговли.

Что касается *мыстнаго* управленія, то до окончательнаго еще въ 1724 г. отдѣленія вѣшнихъ таможенъ отъ внутреннихъ, положено было начало замѣны прежняго выборнаго управленія таможами — должностными лицами по назначенію отъ правительства. Такъ, указомъ 11 апрѣля 1722 г. отмѣнены выборы по таможенной части посадскихъ людей и повелѣно *быть для пошлинныхъ сборовъ не торговымъ людямъ и притомъ безперемѣнно.*

Должности въ таможахъ замѣщены были, на первое время: высшія — отставными офицерами изъ дворянъ, а низшія — унтеръ-офицерами и рядовыми солдатами, по выбору Военной Коллегіи. Только по изданіи въ 1724 году перваго таможеннаго тарифа, Сенатъ вмѣнилъ Коммерцъ-Коллегіи въ обязанность публиковать о вызовѣ желающихъ занять по таможенному сбору должности *неперемѣнныхъ служителей*, съ определеннымъ жалованьемъ и за тѣмъ явившихся „разсматривать и опредѣлять, кто къ какимъ дѣламъ способенъ будетъ“.

До Императрицы Екатерины II, правительство неоднократно отдавало таможенные сборы какъ внутренніе, такъ и по вѣшнимъ границамъ на откупъ, а именно при Петрѣ Великомъ, Аннѣ Иоанновнѣ, Елисаветѣ Петровнѣ и Петрѣ III. Последний, предоставивъ таможенные сборы въ откупное содержаніе Шемякину и Саввѣ Яковлеву, пользовавшимся симъ правомъ уже 5 лѣтъ, еще на 10 лѣтъ, находилъ при этомъ, что „никакіе сборы не приличествуютъ толико на откупъ быть, какъ тамо-

женные и во время содержанія ихъ на откупѣ чрезъ пять лѣтъ казнѣ нашей было не малое приращеніе и не слышно было жалобъ отъ купечества. Изъ чего казнѣ та прибыль произойдетъ, что на содержаніе тѣхъ таможенъ никакихъ расходовъ небудетъ, но оныя всѣ въ казнѣ останутся“. Для устраненія всевозможныхъ притѣсненій купечества постановлено было, указомъ отъ 28 марта 1762 г. (№ 11,489, п. 8), что откупщики обязываются „пошлину взимать не свыше и не ниже тарифа“.

При Екатеринѣ II откупщики оказались неисправными, вслѣдствіе чего, Правительствующій Сенатъ, уничтоживъ откупъ, повелѣлъ вновь ввести казенное управленіе, а для расчета съ откупщиками учреждена была особая Коммисія. Вѣроятно требованія откупщиковъ были весьма значительны, такъ какъ мы видимъ, что въ слѣдующемъ же году по Высочайшему повелѣнію, откупное содержаніе продолжено было до 1764 г.; съ этого же времени всѣ таможи приняты были опять въ казенное управленіе, существующее и по настоящее время.

2. Суда, подлежавшія взиманію корабельнаго сбора и размѣръ сбора.

По морскому пошлинному регламенту 31 января 1731 г., иностранныя и русскія суда, свыше 10 *ластовъ*, подвергались корабельному сбору какъ за приходъ къ порту, такъ и за отходъ. Это правило сохранилось и по настоящее время.

Что касается *размѣра* сбора, то объ немъ ни въ морскомъ торговомъ регламентѣ Петра Великаго 1724 г., ни въ приведенномъ регламентѣ 1831 г., ничего не упоминается; говорится тамъ лишь о томъ, что корабельщикъ обязанъ уплатить по приходѣ къ порту и при отходѣ отъ туда не только пошлину, но и *прочія* наложенныя деньги.

Наконецъ къ изданному 2 августа 1731 г. тарифу, приложена была вѣдомость *мелочнымъ* сборамъ, коимъ подлежалъ корабельщикъ, сверхъ уплаты пошлинъ по тарифу. Въ числѣ сихъ сборовъ показаны корабельныя *ластовыя* деньги, кои опредѣлено взимать съ корабля въ слѣдующемъ размѣрѣ:

Съ корабля въ 10 ластовъ:

„	„	съ грузомъ	1 руб. —	коп.
„	„	„ $\frac{1}{4}$ баласта	— „	86 $\frac{1}{4}$ „
„	„	„ $\frac{1}{2}$ „	— „	72 $\frac{1}{2}$ „
„	„	„ $\frac{3}{4}$ „	— „	58 $\frac{3}{4}$ „
„	„	„ баластомъ вполнѣ —	„	45 „

Съ корабля въ 20 ластовъ:

„	„	съ грузомъ	2 р. —	к.
„	„	„ $\frac{1}{4}$ баласта	1 „	75 „
„	„	„ $\frac{1}{2}$ „	1 „	50 „
„	„	„ $\frac{3}{4}$ „	1 „	25 „
„	„	„ баластомъ вполнѣ . . .	1 „	— „

Съ корабля въ 30 ластовъ:

„	„	съ грузомъ	4 р. —	к.
„	„	„ $\frac{1}{4}$ баласта	3 „	50 „
„	„	„ $\frac{1}{2}$ „	3 „	— „
„	„	„ $\frac{3}{4}$ „	2 „	50 „
„	„	„ баластомъ вполнѣ . . .	2 „	— „

Съ корабля въ 40 ластовъ:

„	„	съ грузомъ	6 р. —	к.
„	„	„ $\frac{1}{4}$ баласта	5 „	25 „

Съ корабля въ 40 ластовъ :

„	„	съ $\frac{1}{2}$ баласта	4 р. 50 к.
„	„	„ $\frac{3}{4}$ „	3 „ 75 „
„	„	„ баластомъ вполнѣ	3 „ — „

Съ корабля въ 60 ластовъ :

„	„	съ грузомъ	8 р. — к.
„	„	„ $\frac{1}{4}$ баласта	7 „ — „
„	„	„ $\frac{1}{2}$ „	6 „ — „
„	„	„ $\frac{3}{4}$ „	5 „ — „
„	„	„ баластомъ вполнѣ	4 „ — „

Корабли величиною *больше* 60 ластовъ платили то же самое, что и въ 60 ластовъ.

Сенатскимъ указомъ, 19 іюля 1748 г., на пополненіе суммы, ассигнованной изъ казны на исправленіе Нарвскаго фарватера (32,660 руб.) опредѣлено взимать съ приходящихъ и отходящихъ кораблей, сверхъ показанныхъ ластовыхъ денегъ, еще по $4\frac{3}{4}$ съ ластва.

По табели, приложенной къ тарифу 29 апрѣля 1757 г., опредѣлено взимать съ корабля, будетъ ли онъ съ грузомъ или нѣтъ, слѣдующія ластовыя деньги:

Съ корабля въ 10 ластовъ	1 р. — к.
„ „ „ 20 „	2 „ — „
„ „ „ 30 „	4 „ — „
„ „ „ 40 „	6 „ — „
„ „ „ 60 ластовъ и болѣе	8 „ — „

Корабельный сборъ въ этомъ размѣрѣ существовалъ до изданія тарифа 1766 г., по коему ластовыя деньги опредѣлено

было брать *въ силу* прежнихъ *указовъ*, а изъ послѣдующихъ узаконеній видно, что подѣ означенными указами разумѣлась такса сбора, приложенная къ тарифу 1731 г. и особый надбавочный сборъ, установленный при Елисаветѣ Петровнѣ въ 1748 г.

Первый изъ сихъ сборовъ поступалъ въ вѣдѣніе Адмиралтейской Коллеги и употреблялся, какъ видно изъ сенатскаго указа отъ 1 ноября 1737 г., на пріобрѣтеніе матеріаловъ для сигналовъ и на другія портовые потребности, а послѣдній — поступалъ въ Статсъ-Коллегию и обращался на пополненіе денегъ, взятыхъ изъ казны на улучшеніе Нарвскаго порта.

Эти сборы не распространялись на Остзейскіе порты, которые руководствовались шведскими законами и взимали сборы по таксѣ 1669 г., что было подтверждено изданнымъ Екатериною II, при указѣ 7 декабря 1765 г., уставомъ Рижской коммерціи (§ 103). Равнымъ образомъ сборы сіи не касались и таможенъ, расположенныхъ по Азіатской границѣ.

Съ изданіемъ тарифа 27 сентября 1782 г., распространенаго и на Остзейскій край, установленный для прочихъ портовъ, означенный *ластовый* сборъ введенъ и въ портахъ сего края, съ оставленіемъ впрочемъ тамъ и другихъ ластовыхъ сборовъ, въ пользу разныхъ учрежденій, установленныхъ въ разное время; Черноморскіе же и Каспійскіе порты были изъяты отъ сего сбора.

Указами 16 сентября 1796 г. и 15 октября 1797 г. повелѣно, въ отмѣну прежнихъ корабельныхъ ластовыхъ сборовъ, чрезвычайно раздробительныхъ, взиать съ 1 января 1798 г., начинаясь десяти и болѣе ластоваго судна, по 20 коп. ассигнаціями за каждый ластъ, *сколько бы оныхъ въ корабль ни случилось*, причемъ весь доходъ обращенъ въ статскій доходъ;

Адмиралтейской же коллегіи, взаѣнъ отшедшихъ отъ нея ластовыхъ сборовъ, назначено производить, изъ общихъ государственныхъ доходовъ, ежегодно, сумму, равную трехлѣтней сложности сихъ сборовъ, а именно по 24 т. р. въ годъ. Сборъ этотъ касался не только портовъ по Европейской границѣ, въ томъ числѣ Черноморскихъ и Азовскихъ, но, какъ видно изъ Высочайше утвержденныхъ 30 мая 1817 г. таможеннаго тарифа по Азіятской границѣ и общихъ правилъ для дѣйствія оныхъ (§ 8), распространялся и на порты Каспійскаго моря, которые по платежу ластовыхъ сборовъ вполнѣ слѣдовали и прочимъ постановленіямъ, изданнымъ для Европейскихъ портовъ. Правило это, вполнѣ, выражено положительно въ Высочайшемъ указѣ Правительствующему Сенату отъ 10 іюля 1836 года.

Высочайше утвержденнымъ 21 ноября 1812 г., мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, на содержаніе и освѣщеніе маяковъ на Азовскомъ морѣ установленъ сборъ по 20 коп. ассигн. съ каждаго ласта, содержамаго въ судахъ, при чемъ при недостаткѣ собираемой отъ сего сбора суммы на предназначенный предметъ, сборъ этотъ могъ быть возвышенъ до 25 к. ассигн. съ ласта. Сборъ этотъ отмѣненъ Высочайше утвержденнымъ 12 февраля 1830 г., дополнительнымъ постановленіемъ о торговомъ, судостроеніи и мореходствѣ (§ 64 п. д.).

По ст. 348 устава таможеннаго, Высочайше утвержденнаго 14 декабря 1819 г., установленный указомъ 1797 г. 20 копѣчный (на ассигнаціи) ластовый сборъ, замѣненъ сборомъ въ 5 коп. на серебро.

Высочайше утвержденнымъ 3 марта 1824 г. положеніемъ о доходахъ и расходахъ г. Одессы, постановлено:

Ст. 5, лит. а) для усиленія доходовъ взимать съ *иностранныхъ* судовъ по 50 к. съ ласта привозныхъ товаровъ.

Лит. б., § 3. Сверхъ того по примѣру иностранныхъ государствъ взимать якорную подать (droit d'ancrage) по 50 к. съ ластва съ судовъ иностранныхъ и по 25 к. съ ластва съ судовъ российскихъ и

§ 4. Со всѣхъ судовъ взимать на содержаніе маяковъ по 25 р. съ каждаго судна.

Каботажныя лодки, поднимающія не болѣе 10 ластовъ, отъ сихъ сборовъ освобождены.

Сборы сіи, по силѣ сего же Положенія, касались всѣхъ Черноморскихъ портовъ, а впоследствии распространены и на Азовскіе порты. Изъ нихъ, сборъ, означенный подъ лит. а., при уравненіи указомъ 19 іюня 1845 г., по платежу корабельныхъ пошлинъ иностранныхъ судовъ съ русскими, былъ отмѣненъ, въ отношеніи судовъ тѣхъ иностранныхъ націй, у коихъ русскій флагъ пользуется равенствомъ съ флагомъ туземнымъ, или въ отношеніи судовъ наиболѣе благопріятствуемыхъ націй, а якорная подать на этомъ же основаніи понижена для иностранныхъ судовъ до 7 к. сер. съ ластва, въ каковомъ размѣрѣ уплачивали ее съ 1841 г. и суда русскія. Сборъ же на маяки оставался безъ измѣненія до 1841 г., когда переложенъ былъ лишь на серебро и опредѣленъ въ 7 р. 15 к. съ судна.

Для развитія *закавказской торговли*, указомъ Правительствующему Сенату, отъ 14 декабря 1846 г. (п. 6) съ судовъ иностранныхъ и русскихъ, приходящихъ изъ-за границы въ порты *восточнаго берега Чернаго моря* и отходящихъ оттуда за границу, опредѣлено взимать ластовыя деньги только въ половину противъ прочихъ портовъ Имперіи, т. е. по $2\frac{1}{2}$ коп. сер. съ ластва, съ обращеніемъ собранныхъ денегъ въ пользу городовъ, въ которыхъ деньги сіи взысканы.

Наконецъ, Высочайше утвержденнымъ 1 марта 1866 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта установленъ въ первый разъ особый ластовый сборъ съ судовъ на содержаніе въ южныхъ портахъ карантинныхъ учреждений, на слѣдующемъ основаніи:

Каждое судно, приходящее въ портъ, платитъ, *безъ различія флага*, карантинную пошлину, по количеству подымаемыхъ ластовъ, а именно:

Парусныя суда и товарные пароходы по 2 к. съ ласта; пароходы же, содержащіе срочные рейсы, платятъ только по 1 к. съ ласта.

Суда, уплатившія карантинную пошлину въ одномъ русскомъ портѣ, въ продолженіе того же рейса, вторичной уплатѣ въ другомъ портѣ не подвергаются.

Освобождены отъ сей платы:

- 1) Военныя суда всѣхъ націй.
- 2) Суда и пароходы, зашедшіе въ портъ *по необходимости*.
- 3) Суда, подымающія не болѣе 10 ластовъ.
- 4) Суда и пароходы, освобожденные отъ обязанности запасаться карантиннымъ патентомъ. Независимо сего, суда и пароходы, подвергаемые карантиннымъ мѣрамъ, платятъ въ продолженіи карантиннаго срока ежедневно по $\frac{1}{4}$ к. съ ласта (ст. 71—75 Устава о карантинахъ).

3. Изъятія по платежу корабельныхъ сборовъ.

Всѣ льготы, по сему предмету, клонились главнѣйше къ развитію русскаго судоходства и только весьма не многія изъ нихъ допущены были въ первое время, до 1830 г., въ видахъ удовлетворенія казенныхъ и мѣстныхъ потребностей и для облегченія вывоза сельскихъ произведеній. Эти льготы суть:

СОБСТВЕННО ДЛЯ РУССКИХЪ СУДОВЪ.

При Аннѣ Иоанновнѣ, по морскому пошлинному регламенту 1831 года, для *прерогативъ россійскаго флота и умноженія навигаціи*, суда русскія получили большія преимущества по платежу казенныхъ денегъ за находящіеся на нихъ товары, и независимо отъ сего русскія суда, приходящія или отходящія съ грузомъ, уплачивали только половину *ластовыхъ* сборовъ противъ иностранныхъ, съ отходящихъ же и приходящихъ безъ груза сборъ сей вовсе не взыскивался. Равнымъ образомъ, освобождены отъ таковыхъ сборовъ *лихтеры, ходившіе между портовъ и Цолаузомъ*, и суда *собственныя*, отправляемыя изъ приморскихъ мѣстъ *съ домашними* припасами, а не съ товарами (§ 89).

По уставу Бѣломорской торговой компаніи, 14 августа 1803 г., принадлежащія ей суда пользуются свободою въ платежѣ *ластовыхъ* денегъ.

Кромѣ того, для развитія рыбнаго промысла Бѣломорскими жителями, и по вниманію къ крайне недостаточному состоянію тамошнихъ рыбопромышленниковъ, положеніемъ Комитета Министровъ, Высочайше утвержденнымъ 30 января 1826 г., суда сихъ лицъ, при приходѣ въ порты Архангельской губерніи, если оныя не нагружены товарами, освобождены также отъ платежа *ластовыхъ* денегъ.

Еще ранѣе, указомъ отъ 25-го октября 1807 г., повелѣно: со всѣхъ судовъ, принадлежащихъ *россійскимъ купцамъ*, кои за приходъ къ первому россійскому порту *ластовыя* деньги уплатили, при прочихъ портахъ, къ которымъ въ тотъ годъ придутъ, таковыхъ денегъ вторично не взыскивать.

ДЛЯ РУССКИХЪ И ИНОСТРАННЫХЪ СУДОВЪ.

Сенатскимъ указомъ, 29-го мая 1760 г., изъяты были отъ ластоваго сбора на 3 года суда, на коихъ провозился казенный провіантъ изъ С.-Петербурга въ Ригу. Впослѣдствіи льгота эта, по Высочайше утвержденному 3-го мая 1810 г. докладу Военнаго Министра, распространена на всѣ суда, отправляемыя изъ С.-Петербурга, Риги, Ревеля и другихъ мѣстъ въ разные приморскіе магазины *съ казеннымъ* хлѣбомъ, равно и на суда порожнія, возвращающіяся для нагрузки таковаго хлѣба.

Уставомъ Рижской Коммерціи, утвержденнымъ 7-го декабря 1765 г. и указомъ отъ 22-го іюня 1767 г. освобождены отъ всякихъ сборовъ суда, перевозившія земледѣльческіе продукты изъ портовъ имперіи въ Ригу и въ эстляндскіе порты, и обратно.

Наконецъ для поддержанія финляндскихъ фабрикъ, указомъ отъ 20-го сентября 1807 г. освобождены отъ корабельныхъ сборовъ суда, отправлявшіяся изъ Балтійскихъ портовъ прямо на фабрики и заводы финляндской (Выборгской) губерніи, съ матеріалами для таковыхъ фабрикъ и заводовъ.

Въ такомъ положеніи находился вопросъ о поощреніи туземнаго мореплаванія до 1830 г., когда начался рядъ замѣчательныхъ законодательныхъ мѣръ по сему предмету. Главнѣйшая цѣль при этомъ бывшаго въ то время Министра Финансовъ графа Канкринна состояла въ поощреніи русскаго судоходства исключительно къ *каботажному* плаванію; при заграничномъ же плаваніи графъ Канкринъ полагалъ не дѣлать никакой разницы по платежу корабельныхъ сборовъ между иностранными судами и русскими.

Въ сихъ видахъ по представленію графа Канкринна послѣдовало 12-го февраля 1830 г. Высочайшее утвержденіе дополнительнаго постановленія о торговомъ судостроеніи и мореходствѣ, сущность коего, собственно по карабельному сбору, заключается въ слѣдующемъ:

По истеченіи двухъ навигацій, послѣ обнародованія сего постановленія, каботажное мореплаваніе, т. е. *перевозка грузовъ изъ російскихъ портовъ въ другіе російскіе, на однихъ и тѣхъ же моряхъ или частяхъ оныхъ лежащіе*, предоставлено однимъ Россійскимъ подданнымъ и притомъ не иначе, какъ на російскихъ корабляхъ.

Изъ сего изъяты были порты Чернаго и Азовскаго морей и Дунайскіе, въ которыхъ каботажное судоходство дозволено было и иностраннымъ судамъ, впредь на 10 лѣтъ. Льгота эта продолжена была указомъ 16-го января 1840 г., еще на 5 лѣтъ, по 7-е марта 1845 года; потомъ положеніемъ Кавказскаго Комитета, Высочайше утвержденнымъ 30-го іюня 1845 г., дозволено каботажное плаваніе иностраннымъ судамъ еще на 3 года, т. е. по 7-е марта 1848 г., но съ тѣмъ однако, что подобное плаваніе разрѣшено лишь между Анапою и Редутъ-Кале, къ коимъ присоединень, на тотъ же срокъ, указомъ 9-го февраля 1846 года и Николаевскій портъ. По истеченіи сего срока, Высочайше утвержденными 4-го мая 1847 г. таможенными правилами для восточнаго берега Чернаго моря (ст. 4), каботажное плаваніе дозволено изъ иностранныхъ судовъ только тѣмъ, которыя имѣютъ менѣе 50-ти ластовъ и притомъ на пространствѣ между Ингуромъ и Кубанью. Въ 1861 г. разрѣшено было, въ теченіи лишь навигаціи того года, плавать иностраннымъ судамъ, поднимающимъ *не больше 10 ластовъ*, между Николаевскимъ портомъ и Гаграми.

Сверхъ того, по силѣ выше приведеннаго же дополнительнаго постановленія о торговлѣ судостроеніи и мореходствѣ:

Мореходныя суда, построенныя въ Россіи и принадлежащія русскимъ подданнымъ освобождены, въ теченіи трехъ навигацій, со времени ихъ постройки, отъ всѣхъ сборовъ, а суда, принадлежащія русскимъ же подданнымъ и имѣющія не болѣе 10 ластовъ (т. е. *каботажныя*), на всегда освобождены отъ корабельныхъ сборовъ.

Невзыскивается также корабельныхъ сборовъ съ российскихъ судовъ и за приходъ ихъ изъ российскихъ портовъ или отходъ туда; а если порты лежатъ на другихъ моряхъ, то взыскивается только $\frac{1}{4}$ таковыхъ сборовъ. Последнее правило, какъ видно изъ пояснительнаго указа отъ 14-го іюня 1832 г., не распространяется на русскіе корабли, идущіе изъ Черноморскихъ портовъ въ Азовскіе и обратно, такъ какъ Азовское море есть ничто иное, какъ *часть* Чернаго моря.

Наконецъ сборъ, взыскивавшійся въ Азовскихъ портахъ на маяки по 20 к. съ ластва, отмѣненъ.

Что касается до российскихъ судовъ, приходящихъ *изъ заграницы* или отходящихъ туда, то они подвергнуты ластовому сбору наравнѣ съ иностранными за каждый приходъ и отходъ.

Вслѣдъ за тѣмъ, — указомъ отъ 5-го октября 1830 г., — финляндскіе корабли и порты, въ отношеніи корабельныхъ сборовъ, признаны за российскіе.

Изъ общаго правила о платежѣ иностранными кораблями корабельныхъ сборовъ за всякій приходъ и отходъ отъ порта, сдѣлано изъятіе, въ видахъ развитія отпускной торговли по портамъ Балтійскаго моря, а именно указомъ 21-го мая 1836 г., иностранные корабли, отходящіе изъ одного *Остзейскаго*

порта въ другой *Остзейскій* же, для *догрузки*, или вообще для принятія груза, освобождены отъ двойнаго платежа корабельныхъ сборовъ. По случаю возникшаго въ одной изъ таможенъ вопроса, дано было знать, 2-го декабря 1836 г., циркулярно, по таможенному вѣдомству, что означенное Высочайшее повелѣніе относится и до портовъ Нарвскаго, Кронштадтскаго и С.-Петербургскаго, такъ какъ порты сіи находятся въ Финскомъ заливѣ, который составляетъ часть *Балтійскаго моря*, называемаго также *Остзейскимъ*.

Уравнивая иностранныя суда, по платежу корабельныхъ сборовъ, съ русскими, графъ Канкринъ надѣялся при этомъ, что иностранныя государства сравниютъ и въ своихъ портахъ русскія суда съ туземными или, по крайней мѣрѣ, съ судами державъ наиболѣе благопріятствуемыхъ. Но начавшаяся, по сему предмету, дипломатическая переписка первоначально не принесла почти никакой пользы: большая часть иностранныхъ правительствъ оказывала мало склонности къ установленію совершенной взаимности между кораблями русскими и ихъ собственными, по той естественной причинѣ, что онѣ пользовались двоякими выгодами, въ Россіи правомъ взаимства, а у себя — правомъ національности. Притомъ же иностранныя суда и по положенію 1830 г. были не вполнѣ еще уравнены съ русскими. Такъ въ портахъ Чернаго и Азовскаго морей существовалъ еще особый якорный сборъ съ иностранныхъ судовъ по 50 к. съ лафта, тогда какъ русскія суда платили въ половину; въ С.-Петербургѣ за проходъ въ вѣхахъ взималось издавна съ иностраннаго корабля по 1 р. ассигн., а съ русскаго 25 коп. ассигн. Но особенно велики были сборы съ иностранныхъ кораблей въ Финляндіи, установленные еще по навигаціонному акту — *Product placat*, отъ 10-го ноября 1724 г. и по поясненію къ оному, отъ 29-го

февраля 1726 г. ⁽²⁸⁾, такъ что нѣкоторыя государства, не смотря на уравненіе, указомъ 5-го октября 1830 г., финляндскихъ судовъ съ русскими, отдѣляли въ своихъ портахъ, въ платежѣ корабельныхъ сборовъ, финляндскіе корабли отъ русскихъ, какъ напримѣръ Пруссія, которая взимала въ своихъ портахъ, собственно съ *финляндскихъ* судовъ 3 тал. 4 гроша съ ластва, тогда какъ суда русскія, наравнѣ съ судами державъ, наиболѣе благопріятствуемыхъ, англійскими, французскими и голландскими, уплачивали всего 14 грошей съ ластва.

Чтобы достигнуть взаимства русскихъ судовъ въ иностранныхъ портахъ, Графъ Канкринъ намѣревался уничтожить всѣ существовавшіе въ Россіи надбавочные сборы съ иностранныхъ судовъ и за тѣмъ суда тѣхъ націй, кои не захотятъ и послѣ этого уравниять въ своихъ портахъ русскіе корабли съ туземными, подвергать особымъ возвышеннымъ сборамъ, примѣняясь при этомъ къ размѣру сборовъ, существующихъ въ заграничныхъ портахъ для судовъ русскихъ ⁽²⁹⁾. Но съ первымъ его предположеніемъ долго не соглашался Финляндскій Сенатъ, вслѣдствіе чего и все предположеніе Графа Канкринна было

⁽²⁸⁾ На основаніи сихъ постановленій, иностранные корабли уплачивали лоцманскихъ и маячныхъ пошлинъ въ 5 разъ болѣе противъ туземныхъ; на товары, привозимые на иностранныхъ корабляхъ взималось, сверхъ таможенныхъ пошлинъ, надбавочныхъ 40% , а особые сборы, установленные въ пользу городовъ, взимались съ сихъ кораблей вдвое противъ судовъ финляндскихъ

⁽²⁹⁾ Мысль эту имѣлъ еще Петръ I, который указомъ 1710 г. Князю Голицыну полагалъ: „взимать портовые сборы съ Англичанъ, Голландцевъ, Гамбурцевъ и прочихъ, со всѣхъ, противъ того, какъ они берутъ въ своихъ портахъ съ приходящихъ кораблей“. (Рус. Вѣст. 1866 г. Май. Статья: *Свергъ Россіи*).

отложено. Только въ апрѣлѣ 1845 года Сенатъ изъясилъ и съ своей стороны желаніе отмѣнить въ финляндскихъ портахъ силу *Product placat*.

Пока шла такимъ образомъ безуспѣшная переписка съ Финляндскимъ Сенатомъ объ уравненіи въ финляндскихъ портахъ иностранныхъ судовъ съ туземными, бывший Вице-Канцлеръ Графъ Нессельроде, раздѣляя вполнѣ мысли Графа Канкринна, продолжалъ, по прежнему, вести самыя дѣятельныя дипломатическія сношенія съ иностранными правительствами по настоящему предмету, и мало по малу къ 1845 г. большинство торговыхъ державъ предоставили у себя Россійскому купеческому флагу совершенное равенство съ національнымъ, или, по крайней мѣрѣ, съ флагомъ наиболѣе благопріятствуемыхъ ими націй. Къ этимъ державамъ принадлежали:

Данія — по трактату еще 8 (19) октября 1782 г. и дополнительному акту 2 (14) октября 1831 г.

Съверо - Американскіе Соединенные Штаты — по трактату 6 (18) декабря 1832 г.

Ганзеатическіе города: *Любекъ, Гамбургъ и Бременъ* — по постановленіямъ ихъ Сенатовъ, послѣдовавшимъ въ 1833 1834 гг.

Ганноверъ и Ольденбургъ — по распоряженіямъ своихъ правительствъ, 1834 г.

Королевство *Греческое* — по королевскому повелѣнію, 29 марта (10 апрѣля) 1835 г. (подтверждено трактатомъ отъ 25 сентября 1850 г.).

Мекленбургъ-Шверинъ, по опредѣленію тамошняго правительства въ 1838 г.

Швеція и Норвеія — по трактату 26 Апрѣля (8 мая) 1838 г.

Бразилія — по постановленію своего правительства, въ 1839 г.

Англія — по торговому трактату 30 декабря 1842 г. (11 января 1843 г.) [подтвержденъ 31 декабря 1858 (12 января 1859 г.)].

И *Пруссія* — по взаимному соглашенію, состоявшемуся 1842 г.

Къ этой же категоріи державъ принадлежали: *Турція*, на основаніи Адрианопольскаго договора [подтвержденъ трактатами 18 (30) апрѣля 1846 г. и 22 января 1862 г.], и *Персія* по Туркменчайскому договору 10 февраля 1828 г.

Сверхъ того Австрія и Нидерланды изъявляли также согласіе на вступленіе въ переговоры о совершенномъ взаимствѣ русскихъ судовъ съ туземными.

Только Франція, Сардинія, Неаполитанское королевство, Испанія и Папская область постоянно отклоняли неоднократныя предложенія по сему предмету нашего правительства.

Въ этихъ государствахъ существовали въ 1845 г. слѣдующіе надбавочные сборы съ судовъ *неблагопріятствуемыхъ* націй, въ томъ числѣ и Россійскихъ:

В О Ф Р А Н Ц И И.

a) *Droit de passe port.*

За каждый документъ по 1 фр. 10 сант. ⁽³⁰⁾.

b) *Droit de tonnage* ⁽³¹⁾.

Съ каждаго тонна 4 фр. 12 сант.

⁽³⁰⁾ Въ эти таблицы включены прибавочные 10⁰/₀, взимаемые сверхъ корабельныхъ сборовъ.

⁽³¹⁾ Съ Французскихъ судовъ взимается особый сборъ, извѣстный подъ названіемъ *droit de congé*, въ слѣдующемъ размѣрѣ:

Суда благопріятствуемыхъ націй уплачивали этого сбора не свыше 1 фр. съ тонна, а изъ французскихъ судовъ сбору сему подвергались лишь тѣ, кои приходили изъ англійскихъ владѣній въ Европѣ.

с) *Droit d'expédition.*

Съ корабля до 200 тоннъ 19 фр. 80 сант.

Болѣе — 39 фр. 60 сант.

Корабли французскіе и благопріятствуемыхъ націй, уплачивали сего сбора:

до 150 тоннъ 2 фр. 20 сант.

отъ 150—300 тоннъ . . . 6 „ 60 „

болѣе 300 тоннъ 16 „ 50 „

d) *Droits d'acquit, de permis et de certificat.*

За каждый документъ 1 фр. 10 сант.

Суда туземные и благопріятствуемыхъ націй уплачивали этихъ сборовъ въ половину, т. е. по 55 сант.

Независимо сего существовала еще особая пошлина съ *русскихъ* произведеній, простиравшаяся, смотря по товару, и потому на какомъ кораблѣ онъ былъ привезенъ, т. е. на туземномъ, благопріятствуемыхъ націй или неблагопріятствуемыхъ, отъ 1 фр. до 21 фр. со 100 килограммовъ.

Съ безпалубнаго судна менѣе 30 тоннъ 1 фр.

„ палубнаго 3 „

„ рыбацьяго, прибрежнаго лова 3 „

„ судна болѣе 30 тоннъ 6 „

ВЪ САРДИНИИ.

Съ судовъ туземныхъ и благо-
приятствуемыхъ націй.

Съ судовъ россійскихъ и дру-
гихъ неблагопріятствуемыхъ
націй.

а) Якорный сборъ.

Съ каждой тонны:

отъ 10 до 30 сант.

Съ тонны: 1 фр. 20 с.

б) Маячный сборъ.

Съ судовъ до 10 тоннъ:

съ тонны 2 с.

отъ 11 и болѣе. . . 6 „

{ Безъ различія величины, съ
тонны. 6 сант.

в) За входъ во внутреннюю часть порта (*diritto di Darsena*).

Смотря по количеству тоннъ,
вмѣщаемыхъ судами, начи-
ная съ 3 тоннъ:

отъ 3 ф. 60 с. до 28 ф. 80 с.

{ отъ 7 ф. 20 с. до 45 ф. 60 с.

Кромѣ сего сбора, за каждую тонну свыше 100 тоннъ взи-
малось надбавочныхъ:

18 сант.

30 сант.

д) За карантинныя свидетельства.

Съ судовъ отъ 1 до 50 т. 1 ф.

съ 51 до 100 т. 1 ф. 20 с.

„ 101 „ 150 „ 2 „ 50 „

Съ судовъ отъ 1 до 100 т.

4 ф. 40 с.

съ 101 до 150 т. 7 ф. 75 с

Съ судовъ туземныхъ и благо-
пріятствуемыхъ націй.

съ 151 до 200 т. 3 ф. 50 с.

„ 201 и выше 5 ф.

Съ судовъ російскихъ и дру-
гихъ неблагопріятствуемыхъ
націй.

съ 151 до 200 т. 9 ф. 90 с.

„ 201 „ 300 „ 12 „ 75 „

„ 301 „ 400 „ 16 „ 10 „

„ 401 „ 500 „ 19 „ 40 „

За каждые 50 тоннъ свыше
500 вималось дополни-
тельныхъ:

по 3 фр. 25 сант.

Изъ товаровъ надбавочная пошлина вималась съ хлѣба, вина и деревяннаго масла, за привозъ коихъ къ сардинскимъ портамъ или вывозъ оттуда на російскихъ судахъ, вимались, сверхъ тарифныхъ пошлинъ, еще по 50⁰/₀.

Въ королевствѣ обѣихъ Сицилій существовалъ одинъ только корабельный сборъ — *ластовый*, который вимался со всѣхъ иностранныхъ судовъ, безъ различія флага, въ томъ числѣ и русскихъ, по 40 грановъ или 4 карлина — около 46 к. с. съ тонны; Неаполитанскіе же корабли платили только по 4 ф. — около 5 коп. сер. съ тонны и то единственно при возвращеніи изъ заграницы.

Сверхъ того въ Неаполитанскомъ королевствѣ вималась надбавка въ пошлинахъ съ слѣдующихъ товаровъ, привозимыхъ на иностранныхъ судахъ: съ *русскаго* желѣза 22⁰/₀ противъ прочаго желѣза; съ *хлѣба* вообще 100⁰/₀, т. е. вмѣсто 10 карлинъ — по 20 карлинъ съ канторо (³²). Вывезенное изъ Неаполитанскихъ портовъ на иностранныхъ судахъ *масло де-*

(³²) Канторо составляетъ около 5 пудъ.

ревянное уплачивало 3 карлина съ стаіо ⁽³³⁾, тогда какъ масло сіе, вывозимое на туземныхъ судахъ, платило лишь 2 карлина, слѣдовательно менѣе 50⁰/₀.

Въ *Испаніи* — туземныя суда изъяты были отъ ластоваго сбора, а маячнаго сбора платили въ половину, противъ установленнаго для иностранныхъ судовъ. По тарифу 1842 г., наложена еще на иностранныя произведенія чрезвычайно разнообразная надбавочная пошлина, простиравшаяся отъ 22 до 58²/₃⁰/₀.

Наконецъ въ *Панской области* вималось съ судовъ неблагопріятствующихъ націй, съ каждой тонны по 12 баіокъ (около 16 коп. сер.); суда же туземныя и иностранныя, пользующіяся взаимствомъ, платили вчетверо менѣе, т. е. не болѣе 3-хъ баіокъ (4 коп. сер.) съ тонны.

Эти надбавочныя сборы крайне вредили нашей торговлѣ, которая поэтому ограничивалась главнѣйше сношеніями съ Англією, нѣмецкими государствами и Португалією; съ Францією мы вели преимущественно посредствующую торговлю. Такъ были случаи, что назначенное изъ русскихъ портовъ сало во Францію, для избѣжанія громадныхъ тамъ сборовъ, при привозѣ непосредственно изъ Россіи во Францію, отправляемо было сперва въ Англію и уже оттуда перевозилось во Францію. Грузы товаровъ, предназначавшіеся въ *Испанію*, обыкновенно довозились на русскихъ судахъ только до Гамбурга и затѣмъ за большіе фрахты перевозились, по назначенію, на корабляхъ испанскихъ. Въ *Сардинію* и *Неаполь* почти вовсе не отправлялось русскихъ судовъ, по случаю громадныхъ пошлинъ на русскія произведенія. Что касается *Панской области*, то съ нею

⁽³³⁾ Стаіо — равняется почти ⁴/₅ ведра.

у насъ не было торговли, въ слѣдствіе впрочемъ отсутствія запроса на произведенія и товары обоюдныхъ государствъ.

По средней сложности 1841—1843 гг. ежегодно прибывало въ русскіе порты судовъ:

Французскихъ	80
Сардинскихъ	200
Неаполитанскихъ	35
Испанскихъ	4
Папскихъ	не было.

Въ тотъ же періодъ отправлялось русскихъ кораблей, среднимъ числомъ, ежегодно:

Во Францію	32
Въ Сардинію	2
„ Сицилію	1
„ Испанію	1
„ Папскую область	ни одного.

Вслѣдъ за полученіемъ отъ Финляндскаго Сената вышесказаннаго благопріятнаго отзыва, послѣдовалъ Высочайшій указъ отъ 19-го іюня 1845 г., по которому суда тѣхъ націй, въ портахъ коихъ русскій флагъ не уравненъ съ туземнымъ флагомъ или флагомъ наиболѣе благопріятствуемыхъ державъ, въ случаѣ прихода ихъ къ россійскимъ портамъ, обложены, съ навигаціи 1846 г. ластовымъ сборомъ по 1 р. сер. съ ласта за каждый приходъ и по стольку же за отходъ, и сверхъ того товары, привезенные на таковыхъ судахъ, подвергнуты надбавочной пошлинѣ въ 50%, сверхъ пошлины, опредѣленной на сіи товары, по тарифу. За тѣмъ суда націй, у коихъ россій-

скій флагъ пользуется равенствомъ съ туземнымъ или наиболее благопріятствуемыхъ государствъ, уравниены въ портахъ имперіи и Финляндіи съ російскимъ флагомъ. Изъятіе изъ сего послѣдняго правила сдѣлано для каботажнаго судоходства, предоставленнаго по прежнему исключительно въ пользу російскихъ подданныхъ и судовъ, плавающихъ подъ російскимъ флагомъ.

Согласно сему указу отмѣнены съ иностранныхъ судовъ, состоящихъ на правѣ взаимства, слѣдующіе сборы: въ С.-Петербургѣ—въ пользу командира невской брантвахты, въ черноморскихъ и азовскихъ портахъ—съ товаровъ въ пользу городовъ, а якорный уравниенъ съ судами туземными, и въ Финляндіи—сборы, существовавшіе на основаніи *Product placat*.

Принятая настоящимъ указомъ мѣры къ побужденію иностранныхъ государствъ предоставить въ ихъ портахъ русскому флагу равенство, по платежу сборовъ, съ туземнымъ флагомъ или флагомъ наиболее благопріятствуемыхъ державъ, вполне достигли своей цѣли и вслѣдъ за изданіемъ указа 1845 г., слѣдуетъ рядъ торговыхъ трактатовъ, о совершенномъ взаимствѣ по сему предмету, а именно:

Съ *Неаполитанскимъ* королевствомъ, трактатъ отъ 13-го сентября 1845 г. и дополненіе къ нему 18-го сентября 1853 г.

Съ *Сардинією* трактатъ 30-го ноября (12-го декабря) 1845 г.

Трактаты съ сими государствами подтверждены трактатомъ съ королевствомъ *Итальянскимъ*, 16/28 сентября 1862 г. (ст.16).

Съ *Австрією*, конвенція о мереплаваніи, 8/20 іюля 1846 г. (подтверждена декларацією 18/30 марта 1859 г. и трактатомъ отъ 2/14 сентября 1860 г.).

Съ *Голландією*, трактатъ 1/13 сентября 1846 г.

Съ Францією, трактатъ $\frac{4}{16}$ сентября 1846 г. (подтвержденъ трактатомъ $\frac{2}{14}$ іюня 1857 г.).

Съ Бельією, трактаты отъ $\frac{2}{14}$ февраля 1850 г. и отъ 28-го мая 1858 г.

Съ Португалією, трактатъ $\frac{16}{28}$ февраля 1851 г.

Съ Испанією, по опредѣленію тамошняго правительства отъ $\frac{7}{19}$ февраля 1852 г.

Съ Папскимъ правительствомъ торговое условіе отъ 24-го іюня (6-го іюля) 1852 г.

Такимъ образомъ мы не имѣемъ равенства русскаго флага съ туземнымъ лишь въ нѣкоторыхъ американскихъ государствахъ, какъ-то Мексикѣ, Перу, Боливіи и проч., но съ этими государствами русскіе никогда не вели непосредственной торговли.

По силѣ указовъ 1830 года и состоящаго 1845 г. русскія и иностранныя суда, какъ выше сказано, должны уплачивать 5-ти копѣчный ластовый сборъ за каждый приходъ изъ за границы и отходъ туда. Отступленіе отъ сего допущено для поощренія постоянного пароходнаго движенія между иностранными и русскими портами.

Первый пароходъ, открывшій такое движеніе, съ 1827 г. между С.-Петербургомъ и Лондономъ, а потомъ между С. Петербургомъ и Любекомъ, принадлежалъ англійскому подданному Жалифу и назывался Георгъ IV. Этому пароходу даны были значительныя облегченія въ таможенныхъ обрядностяхъ, сравнительно съ другими судами, при приходѣ его къ С.-Петербуржскому порту.

Черезъ два года, въ 1829 г. Любскій гражданинъ Германъ Шредеръ учредилъ пароходное постоянное сообщеніе между Любекомъ и Ригю, но какъ въ Ригѣ существуютъ корабельныя сборы несравненно обременительнѣе сборовъ С.-Петербуржскихъ.

скаго порта, то чтобы не дать предпочтенія Жалифу предъ Шредеромъ, Высочайше утвержденнымъ 11-го февраля 1830 г. положеніемъ Комитета Министровъ, разрѣшено было взыскать съ пароходовъ Шредера, въ *навигацию* 1830 г., ластовыя деньги только одинъ разъ за приходъ къ Рижскому порту и за отходъ изъ онаго.

Пароходъ Георгъ IV былъ купленъ въ 1830 г. английскимъ правительствомъ, Шредеръ также прекратилъ свое предпріятіе въ 1830 же году, и по доведеніи о семъ до Высочайшаго свѣдѣнія, Императоръ Николай I выразилъ Свою волю, что Онъ *признаетъ полезнымъ независитъ въ этомъ дѣлѣ отъ иностранцевъ* и потому поручилъ Банкиру барону Л. Ив. Штиглицу образовать компанію, для постоянныхъ рейсовъ съ заграничными портами, причемъ Государь пожелалъ въ подобной компаніи принять личное участіе взятіемъ 10-ти акцій. Вслѣдствіе сего, при участіи Штиглица, образовалось общество акціонеровъ для учрежденія постоянного пароходнаго сообщенія между С.-Петербургомъ и Любекомъ. Уставъ сего общества былъ Высочайше утвержденъ 8-го августа 1830 года, причемъ по § 10 устава, обществу предоставлялась на подобное плаваніе *исключительная* привиллегія на 12-ть лѣтъ.

Въ слѣдующемъ же году, въ маѣ 1831 г., бывший предсѣдатель сего общества графъ Бенкендорфъ увѣдомилъ графа Канкринна, что съ каждаго парохода общества (заведено было 2 парохода) приходится платить въ С.-Петербургскомъ портѣ ластовыхъ денегъ за приходъ и отходъ по 143 р. асс. за каждый рейсъ, что въ теченіи навигаціи, при 26 рейсахъ, которые пароходы совершаютъ, составитъ 3,718 р., да сверхъ того въ Любекѣ общество уплачиваетъ въ навигацію до 4,292 р. и слѣдовательно общество платитъ въ годъ однихъ ластовыхъ денегъ 8,010 р.,

сумма столь значительная, при другихъ расходахъ общества, что едва ли и самое предпріятіе, при этихъ условіяхъ, будетъ прочно. Вслѣдствіе сего графъ Бенкендорфъ ходатайствовалъ объ уплатѣ ластовыхъ денегъ пароходами общества только одинъ разъ въ навигацію за приходъ и отходъ каждаго парохода къ русскому порту, объясняя, что при удовлетвореніи таковаго ходатайства, Любское правительство, — граждане котораго имѣютъ $\frac{1}{2}$ всѣхъ акцій общества, — будетъ и въ своемъ портѣ взыскивать ластовыя деньги съ пароходовъ общества также одинъ разъ въ навигацію.

По приведеннымъ Графомъ Бенкендорфомъ причинамъ, Высочайше утвержденною 29 мая 1831 г. докладною запискою Графа Канкринъ, настоящее желаніе общества было уважено.

Подобная же льгота въ платежѣ корабельныхъ сборовъ дана была купцу Альбрехту, получившему съ 1837 г., на 10 лѣтъ исключительную привиллегію на содержаніе пароходнаго сообщенія между Кронштадтомъ, Гавромъ, Гулемъ и Эльзене-ромъ, а еще ранѣе, именно въ 1833 г., пароходы общества Черноморскаго пароходства, содержавшіе сообщеніе между Одессою и Константинополемъ, освобождены были на всегда отъ всѣхъ корабельныхъ сборовъ.

Высочайше утвержденными Положеніями Комитета Министровъ, отъ 2 Апрѣля 1835 г. и 18 Августа 1843 г., привиллегіи Любскаго Пароходнаго общества продолжены были, сверхъ опредѣленнаго въ 1832 г. двѣнадцати лѣтняго срока, сперва на 4 года, а потомъ еще на 2 года, такъ что окончательный срокъ привиллегіи сего общества истекалъ въ 1849 г. Во время существованія этой привиллегіи заключена была большая часть вышепоказанныхъ трактатовъ, по силѣ коихъ всякая льгота, данная на будущее время, т. е. со дня заключенія трактата,

туземнымъ или иностраннымъ судамъ, въ платежѣ корабельныхъ сборовъ, должна быть въ тоже время равномерно распростра- няема и на суда благопріятствуемыхъ націй. Поэтому когда Высочайше утвержденнымъ 4 Марта 1849 г. новымъ уставомъ Любскаго Пароходнаго Общества (§ 10) пароходамъ сего обще- ства даровано было право уплачивать *по прежнему* ластовыя деньги одинъ разъ въ навигацію, то съ этого же времени подобная льгота, сперва съ разрѣшенія Министра Финансовъ, а потомъ съ 1859 г., по приказанію Министра, самими начальни- ками портовыхъ таможенныхъ округовъ, распространяется на всякій вообще пароходъ, который совершаетъ постоянные рейсы между русскими и иностранными портами и принадлежитъ рус- скимъ подданнымъ или иностранцамъ наиболѣе благопріятству- емыхъ намъ націй.

Независимо сихъ льготъ, по платежу корабельныхъ сборовъ, допущены еще нижеслѣдующія:

Высочайше утвержденными 28 января 1831 г. дополни- тельными статьями къ таможенному уставу 1819 г., корабли и суда, приходящіе къ черноморскимъ и Азовскимъ портамъ не для торговыхъ операцій, а *по необходимости*, какъ наприм. по при- чинѣ штурма, преслѣдованія непріателемъ, поврежденія, недостатка провизіи или недостатка угля на пароходѣ, освобождены отъ выполненія всѣхъ таможенныхъ обрядностей, установленныхъ для прочихъ судовъ, и только для предупрежденія водворенія контрабанды, шкипера таковыхъ судовъ обязаны подавать та- можнѣ краткій реестръ о грузѣ. Согласно сему сдѣлано было по таможенному вѣдомству распоряженіе о невзиманіи съ тако- выхъ судовъ и корабельныхъ сборовъ. Последняя льгота, Высо- чайше утвержденными мнѣніями Государственнаго Совѣта, отъ 23 апрѣля 1862 г. и 10 Февраля 1864 г., распространена

была сперва на суда, приходящія по необходимости къ Рижскому порту, а потомъ на таковыя же суда, приходящія ко всѣмъ вообще нашимъ портамъ, за исключеніемъ однако тѣхъ судовъ, кои, будучи выброшены на мель, перейдутъ въ руки другихъ хозяевъ, и будутъ приведены въ портъ для починки. Подобныя суда подлежатъ платежу корабельныхъ сборовъ, на общемъ основаніи.

Кромѣ того, Высочайше утвержденнымъ 25 Сентября 1846 г. уставомъ Императорскаго С. Петербурскаго Яхтъ Клуба (§ 34), суда онаго освобождены отъ всѣхъ корабельныхъ сборовъ. Право это, по ходатайству Шведскаго правительства, Высочайшимъ повелѣніемъ, отъ 30 декабря 1861 г. распространено на суда Яхтъ-Клубовъ Скандинавскаго полуострова, равно и на суда всѣхъ прочихъ иностранныхъ Яхтъ-Клубовъ, но подъ условіемъ *совершеннаго взаимства.*

4. Исчисленіе ластовъ въ корабляхъ.

По морскому торговому регламенту и уставу 31 января 1724 г. (ст. 37), и по морскому пошлинному регламенту 31 марта 1731 г. (ст. 20), ласты въ кораблѣ должны быть объявлены корабельщикомъ *прямою величиною*; за каждый утаенный ластъ корабельщикъ подвергался штрафу: въ первый разъ 2 ефимкамъ, во второй 3 ефим. и такъ далѣе, прибавляя за каждый слѣдующій разъ по одному ефимку противъ предшествовавшаго раза.

По уставу С. Петербурской городской верфи, Высочайше утвержденному 21 февраля 1784 г., въ первый разъ определенъ способъ измѣренія тоннъ въ кораблѣ, въ случаѣ возникающихъ о семъ споровъ или сомнѣній (§ 44).

Въ 1811 г., по распоряженію Государственной Коммерцъ-Коллегіи, составлена была для кораблемѣровъ новая инструкция для измѣренія судовъ.

Таможеннымъ уставомъ 1819 г., между прочимъ, вмѣнено корабельщикамъ въ обязанность показывать въ деклараціи число ластовъ, по аттестату того мѣста, гдѣ корабль построенъ или былъ измѣренъ, или по счетамъ о заплаченныхъ въ какомъ либо портѣ ластовыхъ деньгахъ, а если корабль былъ измѣренъ въ російскомъ портѣ, то слѣдовало объявлять ласты по аттестату Россійской таможни. За тѣмъ по выгрузкѣ корабля корабельный смотритель долженъ былъ обмѣрить корабль и исчислить ласты по инструкціи 1811 г., и если по таковому измѣренію окажется въ кораблѣ болѣе 10 ластовъ противъ показаннаго корабельщикомъ, то за всякій излишній ластъ корабельщикъ подвергался взысканію по 2 р. сер. (ст. 52, 92.)

Высочайше утвержденнымъ 19 іюля 1829 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, опредѣлено было не подвергать измѣренію тѣ корабли, шкипера коихъ представляютъ аттестаты о построеніи или измѣреніи кораблей, *послику извѣстно, что нѣтъ ни одного къ тому способа правильнаго*; прочіе за тѣмъ корабли должны были подвергаться измѣренію прежнимъ способомъ и по оказавшемуся числу ластовъ должны быть взыскиваемы корабельныя деньги.

Для разрѣшенія возникшихъ въ таможенныхъ мѣстахъ *Черноморскихъ* и *Азовскихъ* портовъ вопросовъ, о взиманіи ластовыхъ и прочихъ корабельныхъ сборовъ, даны были Департаментомъ Внѣшней Торговли, циркулярно, отъ 9 сентября 1846 г. особыя правила, которыя Высочайше утвержденнымъ 5 Апрѣля 1854 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, пове-

лѣно было внести въ продолженіе Свода Законовъ изд. 1842 г. и въ настоящее время эти правила вошли въ 1104 ст. Т. VI, уст. тамож. изд. 1857 г.

Высочайше утвержденнымъ 24 декабря 1857 г. положеніемъ Комитета Министровъ, установленъ былъ новый способъ измѣренія кораблей, срокомъ на 5 лѣтъ. При чемъ въ отмѣну прежнихъ правилъ, было повелѣно: 1) новымъ способомъ измѣрять *всѣ безъ изъятія русскія купеческія суда*, подлежащія платежу ластовыхъ сборовъ и тѣ изъ иностранныхъ судовъ, шкипера коихъ не представляютъ патента на поднятіе флага или судовой крѣпости; въ случаѣ же представленія таковыхъ документовъ таможня, для исчисленія корабельныхъ ластовъ, должна основываться на показанномъ въ тѣхъ документахъ числѣ ластовъ, и 2) объ измѣреніи, по новому способу, каждаго купеческаго судна, какъ русскаго, такъ и иностраннаго, выдавать изъ таможенъ шкиперу ввѣреннаго судна аттестатъ, по установленной таможеннымъ уставомъ формѣ, съ тѣмъ, что при предъявленіи сего аттестата въ какомъ бы то ни было русскомъ портѣ, корабельные сборы должны быть взимаемы по сему аттестату, не подвергая уже таковыя суда вторичному измѣренію.

Въ дополненіе къ сему дано знать, циркулярно, по таможеннымъ мѣстамъ, отъ 24 апрѣля 1859 г., что если въ судовой крѣпости или въ патентѣ на поднятіе флага, вмѣстимость иностраннаго судна будетъ показана не нормальными, а одними *коммерческими* ластами, каковой ластъ гораздо болѣе того ласта, который получается по измѣренію вышеозначеннымъ способомъ, то таковое судно должно подвергаться измѣренію по сему новому способу.

Наконецъ, по Высочайшему повелѣнію, отъ 24 мая 1863 г., помянутый способъ измѣренія судовъ замѣненъ, также въ видѣ опыта, на 5 лѣтъ, другимъ способомъ, нынѣ существующимъ.

II. Нынѣ дѣйствующія узаконенія о корабельномъ сборѣ.

(Св. Зак. Т. VI, Уст. Тамож., ст. 472, 473, 535, 567, 581, 1093—1105, 1324, 1325, 1333, 1367, 2039, 2040, 2274, 2276—2277).

1. О взиманіи корабельныхъ (ластовыхъ) денегъ.

При приходѣ и отходѣ Россійскихъ кораблей съ грузомъ или безъ груза взимаются всякій разъ *ластовыя* деньги, за каждый ластъ, сколько бы оныхъ въ кораблѣ ни было, по пяти копѣекъ, начиная съ десяти ластоваго судна. Съ иностранныхъ же кораблей взыскиваются ластовыя деньги по одному рублю съ ластва за приходъ и столько-же за отходъ. Изъ сего исключаются суда тѣхъ націй, у коихъ, по особымъ трактатамъ или по другимъ распоряженіямъ, Россійскій флагъ пользуется уже равенствомъ съ національнымъ флагомъ или съ флагомъ націй, наиболѣе благопріятствуемыхъ, такъ какъ суда сихъ націй должны имѣть въ портахъ Имперіи и Великаго Княжества Финляндскаго совершенное равенство съ судами Россійскими въ отношеніи къ платежу таможенныхъ пошлинъ и корабельныхъ сборовъ.

На семъ основаніи всякое различіе, которое существуетъ или впредь можетъ существовать въ портахъ Имперіи или Великаго Княжества Финляндскаго между Россійскими и иностранными судами, въ отношеніи къ платежу таможенныхъ пошлинъ

и корабельныхъ сборовъ будетъ отиѣнено въ пользу каждой націи, которой правительство предоставитъ Россійскому флагу совершенное равенство.

Корабли, принадлежащіе уроженцамъ Великаго Княжества Финляндскаго, уравниваются въ корабельныхъ сборахъ съ Россійскими. Финляндскіе порты, въ отношеніи къ корабельнымъ сборамъ, признаются за Россійскіе.

Установленные въ нѣкоторыхъ руссійскихъ портахъ *мыстныя* корабельныя сборы, взимаются на основаніи положеній, сдѣланныхъ при ихъ установленіи⁽³⁴⁾. Сборы же разнаго рода,

(³⁴) Сборы сіи суть: 1) Въ г. *Архангельскъ*, по 5 к. съ ласта проходящихъ къ Архангельскому порту судовъ. Сборъ сей предназначенъ на устройство Соломбальской купеческой гавани, съ тѣмъ, чтобы согласно Высочайшему повелѣнію отъ 21 октября 1858 г. былъ прекращенъ по минованіи въ немъ надобности и чтобы сверхъ того размѣръ онаго былъ уменьшенъ при первой возможности представить къ тому возможности. 2) Въ *Одессѣ*, по Высочайше утвержденному 22 іюня 1859 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта, для *усиленія средствъ города*, съ приходящихъ въ практическій портъ города Одессы съ грузомъ *каботажныхъ судовъ*, по 10 к. с. съ cadaго ласта вмѣстимости онаго и сверхъ того съ находящихся въ Одесскомъ портѣ *подвозныхъ лодокъ* по 5 к. сер. *въ годъ* съ каждой четверти подъемной силы лодки, и 3) Въ г. *Астрахани*, *въ пользу сего города*, согласно Высочайшимъ повелѣніямъ 16 марта 1825 и 4 мая 1836 г., въ слѣдующемъ размѣрѣ: а) Съ отходящихъ изъ Астрахани къ Шандруковской и Серебряковской пристанямъ и въ Гурьевъ городокъ судовъ большой конструкціи (болѣе 60 ластъ) по 10 р. и малой конструкціи по 5 р. ас. съ судна, и б) Съ судовъ, отходящихъ въ Мангишлакъ, Персію и въ присоединенныя отъ Персіи провинціи, если суда сіи поднимаютъ груза 60 и болѣе ластовъ, взимается 100 р. ас., а если менѣе 60 ластовъ, то 50 р. ас. съ судна. Означеннаго сбора поступаетъ въ городскую Думу ежегодно до 3,000 р. сер.

взимавшіеся *въ портахъ прибалтійскихъ губерній*, до изданія постановленія о торговомъ судостроеніи и мореходствѣ, 12 февраля 1830 г., остаются на прежнемъ основаніи *впредь до усмотрѣнія*.

Корабельные сборы взимаются таможнями, которыя обязаны выдавать корабельщикамъ и судовщикамъ квитанціи въ уплаченныхъ ими корабельныхъ сборахъ, если они о томъ просить будутъ.

Примѣчаніе 1-е. Ластовый сборъ съ кораблей въ *каспійскихъ* портахъ уравнивается со взимаемымъ во всѣхъ прочихъ *россійскихъ* портахъ.

Примѣчаніе 2-е. Со всѣхъ судовъ, какъ *россійскихъ*, такъ и иностранныхъ, приходящихъ изъ-за границы въ порты *восточнаго берега Чернаго моря* и отходящихъ изъ оныхъ за границу, взимается ластовый сборъ только въ половину, т. е. по $2\frac{1}{2}$ к. съ ластва за приходъ и столько же за отходъ. Сіи деньги обращаются въ пользу тѣхъ портовъ, въ которыхъ взысканы, и затѣмъ никакіе другіе сборы съ судовъ не взимаются.

2. Изъятія по взиманію корабельнаго сбора.

Россійскіе корабли, приходящіе изъ-за границы и *отходящіе* въ *россійскій* портъ, платятъ только за приходъ.

Россійскіе корабли, *приходящіе изъ російскаго порта* и отходящіе за границу, платятъ только за отходъ.

Россійскіе корабли, *приходящіе изъ російскаго и отходящіе* въ таковой же портъ, *на другомъ морѣ лежащій*, платятъ одну четвертую часть, а если порты лежатъ на одномъ и томъ же морѣ или частяхъ онаго, то ничего не платятъ.

Примѣчаніе. Съ *россійскихъ* кораблей и судовъ, идущихъ

изъ портовъ Чернаго моря въ Азовское и обратно, не слѣдуетъ взимать корабельныхъ сборовъ, ибо Азовское море есть ничто иное, какъ часть Чернаго моря.

Принадлежація россійскимъ подданнымъ мореходныя суда, содержація не болѣе 10 ластовъ (т. е. каботажныя), не платятъ никакихъ якорныхъ, ластовыхъ и другихъ подобныхъ сборовъ.

Примѣчаніе. Каботажное судоходство, т. е. перевозъ товаровъ изъ одного россійскаго порта въ другой, на одномъ и томъ же морѣ лежащій, предоставляется исключительно въ пользу россійскихъ подданныхъ и судовъ, плавающихъ подъ россійскимъ флагомъ ⁽³⁵⁾. Только между *Ингуромъ* и *Кубанью* дозволяется каботажное плаваніе *иностраннымъ судамъ* менше *пятидесяти ластовъ*, съ условіемъ однако, чтобы таковыя суда заходили предварительно въ Редутъ-Кале или Николаевскій портъ и тамъ брали гвардіона, для слѣдованія съ нимъ до мѣста назначенія.

Мореходныя суда, построенныя въ Россіи и принадлежація россійскимъ подданнымъ, содержація болѣе десяти ластовъ (т. е. корабли), пользуются, въ теченіи трехъ навигацій, со времени ихъ построенія, льготою отъ всѣхъ корабельныхъ сборовъ въ пользу казны и разныхъ вѣдомствъ.

Равнымъ образомъ освобождаются отъ сихъ сборовъ:

а) Суда рыбныхъ промышленниковъ Архангельской губерніи, приходяція въ порты не съ товарами. На томъ же осно-

⁽³⁵⁾ По этому каботажнымъ судоходствомъ не считается переѣздъ въ россійскіе порты, на *другихъ моряхъ лежащіе*, напр. изъ Черноморскаго или Бѣломорскаго порта въ Балтійскій и обратно.

ваніи освобождаются отъ сборовъ суда сихъ лицъ, приходящія въ порты съ рыбою, жиромъ звѣринымъ и рыбимъ и звѣриными шкурами.

б) Суда Императорскаго С.-Петербургскаго Яхтъ-Клуба.

в) Суда иностранныхъ яхтъ-клубовъ, подъ условіемъ совершеннаго взаимства.

г) Суда, заходящія въ порты Имперіи не для торговыхъ дѣйствій, а по *необходимости*; такъ напр. по причинѣ бури, преслѣдованія непріателемъ, поврежденія, недостатка угля на пароходѣ, или по недостатку въ судовой провизіи. Но тѣ изъ судовъ, которыя, будучи выброшены на мель, *перейдутъ въ руки друиыхъ хозяевъ* и будутъ приведены въ портъ для починки, не освобождаются отъ платежа корабельныхъ сборовъ.

Корабли, приходящіе въ *Рижскій портъ на спекуляцію* (для приисканія фрахта), а также отходящіе отъ Рижскаго порта, при обратномъ отвозѣ товаровъ, если они не произведутъ тамъ никакой нагрузки или выгрузки товаровъ, освобождаются отъ платежа корабельныхъ сборовъ, кромѣ лоцманскихъ и казенныхъ ластовыхъ денегъ.

Иностранные корабли, отходящіе изъ одного *Балтійскаго порта въ другой Балтійскій* же портъ для *догрузки* или для принятія вообще груза, освобождаются отъ двойнаго платежа корабельныхъ въ пользу казны и таможенныхъ чиновниковъ установленныхъ сборовъ, которые взимаются только въ первомъ портѣ, какъ съ корабля, товарами нагруженнаго; но иностранныя суда, приходящія для догрузки или для принятія груза изъ портовъ С.-Петербургской губерніи въ порты Прибалтійскихъ губерній, должны быть подвергаемы въ послѣднихъ портахъ платежу унгельдеровъ, огневыхъ и другихъ подобныхъ сборовъ,

ибо всѣхъ сихъ сборовъ въ С.-Петербургскомъ, Кронштадтскомъ и Нарвскомъ портахъ не взимается.

Суда, отправляемыя изъ С.-Петербурга, Риги, Ревеля и другихъ мѣстъ въ разные приморскіе магазины съ казеннымъ хлѣбомъ, равно и суда порожнія, для нагрузки онаго возвращающіяся, освобождаются отъ платежа *привальныхъ, отвальныхъ, ластовыхъ* денегъ и вообще всѣхъ, подъ какимъ бы то наименованіемъ ни было, *казенныхъ поборовъ*.

Россійскіе и прусскіе почтовые пароходы, плавающие между С.-Петербургомъ (Кронштадтомъ) и Штетинномъ (Свинемюнде), для перевозки пассажировъ, товаровъ и прочихъ предметовъ, удобоперевозимыхъ на пароходахъ, пользуются взаимно совершеннымъ освобожденіемъ отъ *гаванныхъ* пошлинъ.

Частные *пароходы*, совершающіе постоянные рейсы между русскими и иностранными портами, уплачиваютъ корабельные сборы только *одинъ разъ въ навигацію* за приходъ и отходъ, за исключеніемъ одного лишь установленнаго въ Ригѣ по 1-е января 1867 г., на улучшеніе Рижской гавани, по 15 к. съ лафта, корабельнаго сбора, каковой сборъ взыскивается съ означенныхъ пароходовъ, отходящихъ изъ Риги за границу или въ россійскіе порты, *три раза въ навигацію*.

3. Способъ измѣренія судовъ.

Измѣреніе судовъ производится по способу, Высочайше утвержденному 24 мая 1863 г. временно, на 5 лѣтъ. Описаніе этого способа, и прежде существовавшихъ, при семъ прилагается. (Прил. № 1).

Настоящимъ способомъ измѣряются *вся безъ изыятія русскія купеческія суда*, подлежащія платежу ластовыхъ сборовъ. По измѣреніи судовъ выдается шкиперу надлежащій аттестатъ о такомъ измѣреніи, и дѣлается на патентѣ судна надпись, съ приложеніемъ казенной печати, о томъ, что судно такое-то, на основаніи состоявшагося въ 24 день мая 1863 г. Высочайшаго повелѣнія, перемѣрено по новому способу, по коему оказалось вмѣстимостью въ столько-то ластовъ. Затѣмъ, при приходѣ въ другой портъ, подобное судно вновь не измѣряется, а ластовыя деньги взимаются съ него по количеству ластовъ, показанныхъ въ выданномъ Таможною означенномъ аттестатѣ ⁽³⁶⁾.

Съ иностранныхъ кораблей ластовыя деньги взимаются по количеству ластовъ, показанныхъ въ патентахъ на поднятіе флага или судовой крѣпости. Если же шкипера не представляютъ такихъ документовъ, или въ документахъ сихъ вмѣстимость судовъ показана ластами не нормальными, а одними лишь коммерческими, то подобныя суда подвергаются измѣренію по вышесказанному способу, и съ оказавшагося по измѣренію числа ластовъ взимаются установленныя ластовыя деньги.

Измѣреніе кораблей производится корабельными чиновниками, по выгрузкѣ изъ корабля товаровъ. Если же по нахожденію корабля въ Черноморскихъ и Азовскихъ карантинахъ, невозможно будетъ измѣрить таковой корабль, между тѣмъ шки-

⁽³⁶⁾ По положенію о торговлѣ Имперіи съ Финляндією, Высочайше утвержденному 20 декабря 1858 г., если корабельщикъ *финляндскаго* судна представитъ въ Таможню такъ называемый „*Matare Bref*“, т. е. аттестатъ о постройкѣ и измѣреніи судна, то въ исчисленіи ластовъ Таможня должна основываться на такомъ аттестатѣ, не подвергая судно новому измѣренію (§ 17).

неръ подобнаго иностраннаго корабля отзовется, что онъ не имѣетъ ни патента на поднятіе флага, ни судовой крѣпости, а шкиперъ русскаго судна — что у него нѣтъ аттестата Таможни объ измѣреніи по новому способу, — въ такомъ случаѣ корабельные сборы взыскиваются по числу ластовъ, показанныхъ въ *декларациіи*; но если бы количество принятаго этимъ судномъ *груза* превышало число ластовъ, означенныхъ въ декларациіи, то корабельные сборы взимаются по количеству принятаго груза.

III. Статистическое обозрѣніе корабельнаго сбора.

По случаю уничтоженія въ таможенныхъ мѣстахъ дѣлъ прежнихъ лѣтъ, прилагаемая вѣдомость (Прил. № 2-й) показываетъ свѣдѣнія о количествѣ поступившаго сбора по разнымъ мѣстамъ лишь съ 1836 г., но и эти свѣдѣнія до 1860 г. весьма не полны, такъ какъ нѣкоторыя Таможни Чернаго и Азовскаго морей (Керченская, Таганрогская) были подвержены, въ войну 1853—56 гг., непріятельскимъ нападеніямъ, при чемъ погибло и дѣлопроизводство таковыхъ Таможенъ, а съ другой стороны, при составленіи отчетовъ многія Таможни не отдѣляли до 1860 г. корабельныхъ сборовъ отъ *пошлинныхъ* денегъ, поступавшихъ съ товаровъ. По средней сложности 1860 —

65 гг., корабельнаго ластоваго сбора ежегодно поступало 83 т. руб. (82,809 р.). Въ эту сумму не входитъ сборъ съ судовъ, приходящихъ и отходящихъ по портамъ восточнаго берега Чернаго моря, каковой сборъ поступаетъ не въ казну, а въ пользу тѣхъ портовъ, въ коихъ взысканъ.

На корабельный сборъ имѣли вліяніе двѣ важныя мѣры, принятыя правительствомъ: первая — 1830 г., — предоставившая Русскому флагу исключительное каботажное плаваніе, съ освобожденіемъ каботажныхъ судовъ отъ корабельныхъ сборовъ, а вторая — 1845 г., — имѣвшая цѣлью развитіе мореплаванія русскихъ судовъ въ заграничныхъ портахъ. На сколько достигнуты при этомъ виды правительства, значится въ особыхъ вѣдомостяхъ: а) о количествѣ пришедшихъ къ Россійскимъ портамъ и отшедшихъ отъ оныхъ кораблей въ 1830, 1845, 1860—64 гг., съ показаніемъ при этомъ особо кораблей подъ Русскимъ флагомъ, и б) о прибрежномъ судоходствѣ въ тотъ же періодъ времени (Прил. № 3-й). Хотя эти вѣдомости не вполне точны, ибо въ нихъ показано собственно не число кораблей и судовъ, а только число совершенныхъ ими рейсовъ въ теченіи навигаціи, тѣмъ не менѣе свѣдѣнія, значащіяся въ нихъ, заслуживаютъ особаго вниманія. Изъ нихъ видно, что прибрежное судоходство развилось особенно въ Бѣломорскихъ портахъ, увеличившись съ 1830 по 50-й г. на 826%, а съ 1850 по настоящее время на 470%. По Балтійскимъ портамъ это % отношеніе менѣе благопріятно. Такъ съ 1830 по 1850 г. прибрежное судоходство увеличилось тамъ лишь на 342%, а съ 1850 по настоящее время увеличеніе это достигаетъ только 41%. Еще менѣе подобное развитіе при-

брежнаго судоходства было по Черноморскимъ и Азовскимъ портамъ, гдѣ съ 1830 по 1850 гг. судоходство увеличилось только на 162%, а съ 1850 г. по настоящее время такое увеличеніе составляло 22%. Вообще же прибрежное судоходство въ послѣднее время начало упадать. Главная причина такового упадка заключается въ слѣдующемъ:

Суда *Бьломорскихъ* жителей предназначаются преимущественно для ловли рыбы; между тѣмъ наши рыбопромышленники встрѣчаютъ въ этомъ отношеніи сильное соперничество со стороны Норвежцевъ, которые все болѣе и болѣе съ каждымъ годомъ вытѣсняють нашихъ промышленниковъ. Въ настоящее время они ежегодно отправляются на морской ловъ рыбы въ числѣ 28 т. человѣкъ съ 5,500 лодками, и кромѣ того имѣють, для этой же цѣли, до 1,000 большихъ судовъ съ 2,000 челов. экипажа, снабженныхъ притомъ отличными рыболовными снарядами, вслѣдствіе чего на долю русскихъ промышленниковъ приходится нынѣ едва $\frac{1}{20}$ часть всего улова рыбы ⁽³⁷⁾.

Что касается *прочихъ* портовъ, то количество прибрежныхъ судовъ уменьшается по случаю усиливающагося ежегодно парходнаго движенія.

Относительно общаго прихода и отхода судовъ по торговому мореплаванію, процентное отношеніе къ нимъ Россійскихъ

⁽³⁷⁾ Рус. Вѣстн., май 1866 г., ст. „Сѣверъ Россіи“, стр. 94.

кораблей почти вовсе не увеличилось съ 1845 г. по настоящее время, какъ это видно изъ нижеслѣдующей таблицы.

**ОТНОШЕНІЕ КОРАБЛЕЙ ПОДЪ РУССКИМЪ ФЛАГОМЪ КЪ
ОБЩЕМУ ПРИХОДУ И ОТХОДУ КОРАБЛЕЙ.**

	Въ 1860—64 гг.			
	Въ 1845 г. (по средней сложности въ годъ).			
	Корабли.	Ласты.	Корабли.	Ласты.
По Бѣлому морю	23%	10%	35%	12%
„ Балтійскому	8%	11%	9%	10%
„ Черному и Азовскому	19%	17%	15%	20%
„ Каспійскому	84%	94%	94%	97%

**IV. Предположенія объ измѣненіи существующихъ
правилъ о корабельномъ сборѣ.**

Въ Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ, какъ равно и въ бывший Департаментъ Внѣшней Торговли, не поступало ни отъ

частныхъ лицъ, ни отъ мѣстныхъ таможенныхъ начальствъ, ни отъ другихъ вѣдомствъ, заявленій объ отмиѣнѣ поступающаго въ пользу казны ластоваго сбора, или объ увеличеніи и уменьшеніи размѣра онаго. Спрошенные нынѣ, по сему предмету, начальники портовыхъ таможенныхъ округовъ отозвались, что подвѣдомственнымъ имъ таможеннымъ мѣстамъ не было также дѣлаемо торгующими или другими лицами заявленій, подобныхъ выше означеннымъ, и что съ своей стороны они, за исключеніемъ начальника Θεодосійскаго округа, полагали бы сохранить и на будущее время существующія правила о корабельномъ ластовомъ сборѣ. Начальникъ же Θεодосійскаго Таможеннаго округа полагаетъ въ настоящихъ правилахъ допустить лишь незначительное измѣненіе, въ видахъ облегченія парусныхъ судовъ, совершающихъ, въ теченіи навигаціи, по нѣскольку рейсовъ, между иностранными и русскими портами, что весьма часто случается въ Черноморскихъ портахъ. Суда эти нерѣдко приходятъ къ тамошнимъ портамъ и отходятъ отъ портовъ съ самыми незначительными грузами, влѣдствіе чего уплата для нихъ ластовыхъ денегъ, за каждый приходъ и отходъ, весьма обременительна. По сему, по мнѣнію дѣйствительнаго статскаго совѣтника Протопопова, слѣдовало бы, если не совершенно сравнять таковыя суда по платежу корабельныхъ сборовъ съ пароходами, совершающими подобныя постоянныя рейсы, т. е. взыскивать сіи сборы только одинъ разъ въ навигацію за приходъ и отходъ, то по крайней мѣрѣ взымать съ парусныхъ судовъ, за повторенныя ими, въ теченіи навигаціи, рейсы ластовой сборъ въ половину, т. е. по $2\frac{1}{2}$ к. за приходъ и по стольку же за отходъ.

Что касается способа *измѣренія* судовъ, то по сему предмету поступили самыя разнорѣчивыя заявленія. Такъ Рижскій

Биржевой Комитетъ и Рижская Таможня находили, что введенные въ 1857 и 1863 гг. способы измѣренія судовъ большею частью увеличиваютъ число ластовъ противъ дѣйствительной вмѣстимости корабля, и что при сравненіи числа измѣренныхъ ластовъ съ англійскими мѣрными свидѣтельствами, или съ количествомъ погруженнаго въ корабль товара, оказывается разница въ числѣ ластовъ до 30⁰/₀ болѣе противъ дѣйствительной величины, вслѣдствіе чего измѣреніе судовъ, по новымъ правиламъ, производитъ крайнее неудовольствіе, особенно въ Ригѣ, гдѣ сверхъ казенныхъ ластовыхъ сборовъ, взимаются еще значительные городскіе сборы съ корабля, также по числу вмѣщаемыхъ кораблемъ ластовъ. Посему Биржевой Комитетъ предлалъ ввести прусскій способъ измѣренія кораблей, каковой способъ, въ теченіи слишкомъ 14 лѣтъ, употребляется не только во всей Пруссіи, но и въ Ганноверѣ, Ольденбургѣ, Даніи, Любекѣ и Бременѣ и оказывается, по мнѣнію Биржеваго Комитета, вполне удовлетворительнымъ. Напротивъ начальникъ Таганрогскаго Таможеннаго Округа доносилъ, что получаемое при измѣреніи судовъ, по новымъ способамъ, число ластовъ почти вдвое ниже дѣйствительно поднимаемаго судами груза. Такъ напр. вмѣстимость одной шкуны, вымѣренной по новымъ способамъ, опредѣлена была въ 36 ластовъ, тогда какъ въ дѣйствительности она поднимала $66\frac{3}{4}$ ласта; другой — въ $25\frac{3}{4}$ ласта, вмѣсто $41\frac{3}{4}$ ласта, третьей въ $54\frac{1}{2}$ ласта, вмѣсто $86\frac{3}{4}$ ласта.

Настоящія заявленія, въ 1864 г., были передаваемы Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ на обсужденіе проектировавшаго означенные способы измѣренія судовъ, Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, который отозвался, что по причинѣ чрезвычайнаго разнообразія конструкціи судовъ, завися-

шей не только отъ различія цѣлей ихъ назначенія, но и отъ личныхъ расчетовъ и произвола судовладельцевъ, ни одинъ изъ принятыхъ въ разныхъ государствахъ способовъ не даетъ, и не можетъ давать, для всякаго судна точной величины поднимаемаго ими груза. Даже и въ судахъ одинаковой конструкціи, вмѣстимость для груза бываетъ различная по самому разнообразію внутреннихъ устройствъ. Главная же причина, по которой предложенъ былъ Комитетомъ существующій нынѣ способъ измѣренія судовъ, — хотя онъ менѣе вѣренъ нѣкоторыхъ другихъ, — состояла въ томъ, что способъ этотъ по своей простотѣ, устранялъ при измѣреніи судна споры и недоразумѣнія между шкиперами и таможенными чиновниками, легко могущіе происходить при обмѣрахъ ширины трюма въ девяти различныхъ мѣстахъ, какъ это установлено по прусскимъ правиламъ. При этомъ Комитетъ присовокуплялъ, что если прусскія правила, весьма сложныя, признаютъ удобоисполнимыми не только Рижскій Биржевой Комитетъ, но и всѣ наши таможи, то Комитетъ полагалъ бы ввести ихъ впоследствии въ дѣйствіе.

Согласно сему отзыву сдѣлано было, въ іюлѣ прошлаго года, циркулярно по таможенному вѣдомству, распоряженіе о производствѣ, въ навигацію того года, опытовъ измѣренія судовъ по прусскому способу. Изъ полученныхъ нынѣ донесеній таможенныхъ мѣстъ, по сему предмету, разсмотрѣнныхъ въ Кораблестроительномъ Техническомъ Комитетѣ, оказалось, что нельзя вывести положительнаго заключенія въ пользу какого либо изъ испытанныхъ у насъ способовъ, тѣмъ болѣе, что многія изъ поступившихъ отъ таможенныхъ мѣстъ донесеній заключаютъ въ себѣ противорѣчивыя показанія, относительно правильности выводовъ одного и того же способа.

Въ настоящее время, согласно отзыву Техническаго Коми-

тата, поручено Департаментом Таможенных Сборовъ таможен-
нямъ производить опыты измѣренія судовъ по способу, введен-
ному съ 1-го января 1865 г. въ Сѣверо-Американскихъ Сое-
диненныхъ Штатахъ ⁽³⁸⁾.

⁽³⁸⁾ Описание сего способа помѣщено въ Морскомъ Сборникѣ 1866 г.
№ 2-й и въ указателѣ правительственныхъ распоряженій по Министер-
ству Финансовъ 3 августа 1866 г. № 31.

ПРИЛОЖЕНІЯ

КЪ МАТЕРІАЛАМЪ

О КОРАБЕЛЬНОМЪ СБОРѢ ВЪ РОССІИ.

Всего в 1871 году
всего в 1872 году
всего в 1873 году
всего в 1874 году
всего в 1875 году
всего в 1876 году
всего в 1877 году
всего в 1878 году
всего в 1879 году
всего в 1880 году

КАТЕГОРИИ ИМЕНА И ПОСЛАНИЕ

Всего в 1881 году
всего в 1882 году
всего в 1883 году
всего в 1884 году
всего в 1885 году
всего в 1886 году
всего в 1887 году
всего в 1888 году
всего в 1889 году
всего в 1890 году

ПРИЛОЖЕНИЕ

Всего в 1891 году
всего в 1892 году
всего в 1893 году
всего в 1894 году
всего в 1895 году
всего в 1896 году
всего в 1897 году
всего в 1898 году
всего в 1899 году
всего в 1900 году

КЪ МАТЕРИАЛАМЪ

Всего в 1901 году
всего в 1902 году
всего в 1903 году
всего в 1904 году
всего в 1905 году
всего в 1906 году
всего в 1907 году
всего в 1908 году
всего в 1909 году
всего в 1910 году

О КОРАБЕЛЬНОМЪ СТОРЪ ВЪ РОССИИ.

Всего в 1911 году
всего в 1912 году
всего в 1913 году
всего в 1914 году
всего в 1915 году
всего в 1916 году
всего в 1917 году
всего в 1918 году
всего в 1919 году
всего в 1920 году

Всего в 1921 году
всего в 1922 году
всего в 1923 году
всего в 1924 году
всего в 1925 году
всего в 1926 году
всего в 1927 году
всего в 1928 году
всего в 1929 году
всего в 1930 году

Всего в 1931 году
всего в 1932 году
всего в 1933 году
всего в 1934 году
всего в 1935 году
всего в 1936 году
всего в 1937 году
всего в 1938 году
всего в 1939 году
всего в 1940 году

Всего в 1941 году
всего в 1942 году
всего в 1943 году
всего в 1944 году
всего в 1945 году
всего в 1946 году
всего в 1947 году
всего в 1948 году
всего в 1949 году
всего в 1950 году

СПОСОБЫ ВЫЧИСЛЕНІЯ ДАСТОВЪ ВЪ КОРАБЛЯХЪ.

а) По уставу С.-Петербургской городской верфи 1784 г. (ст. 44).

Буде купеческій корабль или судно имѣть: длины отъ форштевена по нижней палубѣ 112 фут., ширины въ срединѣ корабля 32 фут., глубины интрюма 16 фут., то должно отъ длины карабля 112 ф. вычесть $\frac{3}{8}$ ширины, что составитъ 20 фут.; за тѣмъ остающееся число 92 умножить шириною корабля 32 и произведеніе умножить глубиною корабля 16; потомъ вышедшее раздѣлить на 94,—частное же число $501\frac{10}{94}$ почтеться можетъ вмѣстимостью груза въ *тоннахъ*.

б) Инструкція кораблемѣрамъ 1811 г.

1. Узнавъ длину корабля, надлежитъ вычитать изъ оной $\frac{3}{5}$ ширины. Напр. если положить самую большую длину корабля 150 фут., ширину 30, то 30 раздѣливъ на 5 и частное умножа на 3, произведеніе будетъ 18, которое и надлежитъ вычитать изъ всей длины, т. е. изъ 150, что составитъ 132.
2. Сію уменьшенную длину, умножа всею широтою, произведеніе умножить послѣ $\frac{1}{2}$ широты, т. е. 132 умножа на 30, произведеніе умножить потомъ на 15, что дастъ 59,400.

3. Сіе произведеніе раздѣлить на общій въ сихъ вычисленіяхъ дѣлитель, который долженъ быть всегда 94, — частное выйдетъ 631, которое должно почесться вмѣстительностію груза въ *тоннахъ*. А какъ извѣстно, что ластъ содержитъ въ себѣ 2 тонна, то означенное число 631, раздѣливъ на 2, выйдетъ искомое количество ластовъ корабля, и именно $315\frac{1}{2}$. Но изъ сего пространства необходимо надлежитъ вычитать на каюту и другія мѣста, гдѣ хранятся паруса, такелажъ, блоки и проч., одну часть между $\frac{1}{6}$ и $\frac{1}{12}$, смотря по величинѣ судна, разумѣя такимъ образомъ, что изъ большаго судна вычитать $\frac{1}{6}$ и т. д., но не выходя изъ сего предѣла.

Въ приведенномъ примѣрѣ изъ общаго пространства 315 слѣдуетъ вычесть $\frac{1}{6}$ часть, которая есть (раздѣливъ 315 на 6) 52. И такъ, изъ 315, вычтя 52, останется 263, которые составляютъ настоящее количество ластовъ, подлежащихъ платежу ластовыхъ денегъ.

**с) Высочайше утвержденный 24 Декабря 1857 г.,
въ видъ опыта, на 5 лѣтъ.**

1) Измѣрить въ англійскихъ футахъ: а) длину верхняго дека между заднею частью стема и переднею частью старнъ-поста; б) внутреннюю ширину у нижней поверхности палубной настилки того же дека, на срединѣ длины; и в) глубину корабля въ льялѣ, начиная отъ палубной настилки до лимберботова пояса.

2) Вышезначенныя три протяженія, т. е. длину, ширину и глубину, перемножить между собою и произведеніе раздѣлить на 130; частное покажетъ вмѣстимость корабля въ *тоннахъ*. Сіе частное, раздѣливъ на два, получится величина судна въ *ластахъ*.

3) Если на верхней палубѣ имѣется ютъ или короткая въ кормовой части палуба, то и въ ней должно измѣрить внутреннюю длину палубы, ея ширину, при срединѣ этой длины, и вышину между палубными досками; потомъ перемноживъ между собою эти три протяженія, произведеніе раздѣлить на 90 и полученное частное раздѣлить на два, а происшедшее отъ сего послѣдняго дѣленія частное сложить съ прежде найденною величиною судна; сумма этихъ двухъ чиселъ покажетъ общую вмѣстимость судна въ ластвахъ.

4) Пароходы измѣрять тѣмъ же способомъ, какъ и парусныя суда; но изъ найденной вмѣстимости оныхъ вычитать по три четверти ластва на каждую лошадинную силу машины парохода.

d) Высочайше утвержденный 24 мая 1863 г., въ видѣ опыта, на 5 лѣтъ.

1) Измѣрить въ англійскихъ футахъ: а) длину верхняго дека между заднею гранью форштевня и переднею гранью ахтерштевня; б) внутреннюю ширину у нижней поверхности палубной настилки того же дека, на срединѣ длины (*) и в) глубину корабля (тоже на срединѣ длины) отъ той же палубной настилки до лежащихъ у кильсона досокъ обшивки на шпангоутахъ.

2) Вышеозначенныя 3 протяженія, т. е. длину, ширину и глубину, перемножить взаимно и произведеніе раздѣлить на 260, если корабль имѣетъ длину не болѣе 75 ф.; на 240, когда

(*) Эту ширину мѣрить отъ досокъ внутренней обшивки на шпангоутахъ одной стороны до досокъ такой же обшивки другой стороны, придѣланныхъ подъ бимсами или подъ толстымъ брускомъ у бимсовъ (если онъ подъ ними имѣется).

дина отъ 75 до 150 ф., и на 220, когда корабль длинѣе 150 ф.; частное выразитъ вмѣстимость въ ластахъ.

Примѣчаніе. Если потребуется опредѣлить вмѣстимость корабля въ тоннахъ, то найденное число ластовъ удвоить, такъ какъ одинъ ластъ равенъ двумъ тоннамъ.

3) Если надъ верхней палубой имѣется другая, короткая палуба или ютъ, бакъ или рубки, то и въ нихъ измѣрить: внутреннюю длину, ширину (при срединѣ этой длины) и вышину надъ измѣренною прежде палубою; потомъ перемножить эти 3 протяженія, произведение раздѣлить на 180 и полученное частное приложить къ найденной по предыдущему 2-му пункту величинѣ, тогда сумма покажетъ общую вмѣстимость корабля въ ластахъ.

4) Паровыя суда измѣрять тѣмъ же вышеозначеннымъ способомъ (*), но изъ найденной вмѣстимости вычитать вмѣстимость машинной камеры, которую опредѣлять слѣдующимъ образомъ: измѣрить длину, ширину и глубину этой камеры, принимая за длину—разстояніе между переднею и заднею перегородками въ камерѣ, къ которой прибавлять длину угольныхъ ящиковъ, если они находятся спереди и сзади машинной камеры (**); за ширину—среднюю величину отъ суммы ширинъ при означенныхъ перегородкахъ, а за глубину—среднюю величину отъ суммы двухъ измѣренныхъ (при тѣхъ же пере-

(*) Если паровая машина или котлы ея не препятствуютъ измѣрить глубину на срединѣ глубины корабля, то измѣрить ее у передней перегородки машинной камеры, или въ другомъ, болѣе удобномъ мѣстѣ, но во всякомъ случаѣ не далеко отъ середины, и измѣрить отъ досокъ, лежащихъ на шпангоутахъ у кильсона, до настѣлки верхней палубы.

(**) При этомъ полагается, что ширина угольныхъ ящиковъ, устроенныхъ спереди или сзади машинной камеры, простирается во всю ширину судна, если же такіе ящики сдѣланы не во всю ширину судна, то исчислять вмѣстимость ихъ отдѣльно.

городкахъ) разстояній, отъ досокъ на шпангоутахъ у кильсона, до палубной настилки на бимсахъ, надъ машиной. Эти три измѣренія (длину, среднюю ширину и среднюю глубину) перемножить взаимно и произведеніе раздѣлить на 200. Затѣмъ частное должно считать за вмѣстимость въ ластахъ машинной камеры—для колесныхъ пароходовъ. На винтовыхъ же пароходахъ, къ произведенію изъ вышеозначенныхъ трехъ измѣреній машинной камеры, слѣдуетъ прибавить, прежде раздѣленія на 200, — кубическое пространство въ футахъ, занимаемое корридоромъ гребнаго вала (т. е. произведеніе длины, ширины и вышины этого корридора). По вычетѣ исчисленной такимъ образомъ вмѣстимости пространства для механизма и топлива изъ полной вмѣстимости всего корабля, получится вмѣстимость для грузовъ.

5) Въ случаѣ, если надъ машинной камерой имѣется декъ, или когда высота этой камеры не доходитъ до верхней палубы, то измѣрить: длину и ширину люковъ дымовой трубы, люковъ надъ кочегарной, люка надъ машиной и высоту между деками (т. е. между палубными настилками); потомъ взять произведенія изъ этихъ трехъ размѣреній для каждого люка и придать ихъ къ числу, выражающему пространство машинной камеры въ кубическихъ футахъ, прежде раздѣленія на 200, — чтобы и эти пространства, не занимаемая грузомъ, тоже были вычтены изъ общей вмѣстительности. При этомъ полагается не позволять помѣщать грузовъ въ угольныхъ ящикахъ; въ противномъ случаѣ причислять и вмѣстительность этихъ ящиковъ въ общую вмѣстимость судна.

Вѣдомость о количествѣ пришедшихъ къ Россійскимъ портамъ и отшедшихъ отъ оныхъ кораблей въ 1830, 1845, 1850, 1860—64 гг., съ показаніемъ числа заключающихся въ сихъ корабляхъ ластовъ.

лист. а)

ПО КАКИМЪ ПОРТАМЪ.	1 8 3 0.			1 8 4 5.			1 8 5 0.			1 8 6 0.			1 8 6 1.			1 8 6 2.			1 8 6 3.			1 8 6 4.		
	Прибыло.	Отшло.	Всего.	Прибыло.	Отшло.	Всего.	Прибыло.	Отшло.	Всего.	Прибыло.	Отшло.	Всего.	Прибыло.	Отшло.	Всего.	Прибыло.	Отшло.	Всего.	Прибыло.	Отшло.	Всего.	Прибыло.	Отшло.	Всего.
Бѣломорскимъ	565	531	1096	573	588	1161	547	541	1088	697	701	1398	811	829	1640	807	830	1637	636	670	1306	808	849	1657
ласты	55482	55938	111420	47339	47789	95128	56052	40749	96801	54432	53467	107899	58904	60406	119310	61225	61856	123081	49155	50527	99682	69215	69634	138849
Балтійскимъ	3259	3430	6689	2987	2990	5977	3423	3485	6908	5188	5139	10327	4807	4811	9618	4504	4470	8974	4830	4826	9656	4709	4597	9306
ласты	241728	246277	488005	249455	248749	498204	317001	295002	612003	457625	439803	897428	438161	436024	874185	433926	399275	833201	433162	430807	863969	471589	464200	935789
Черноморскимъ и Азовскимъ	1866	1946	3812	2245	2222	4467	2590	2480	5070	4595	4474	9069	4398	4465	8863	4160	4176	8336	3747	3768	7515	4607	4559	9166
ласты	190338	205652	395990	266735	270860	537595	243622	229813	473435	526166	525146	1051312	499466	501177	1000643	429297	438445	867742	371731	384595	756326	508593	517163	1025756
Каспійскимъ	204	221	425	121	140	261	220	235	455	559	597	1156	618	634	1252	620	624	1244	680	681	1361	625	643	1268
ласты	6087	7005	13092	4173	5513	9686	9698	10513	20211	25279	25469	50748	27572	25365	55937	30216	30966	61182	32149	32326	64475	32678	34879	67557
Итого . . .	5894	6128	12022	5926	5940	11866	6780	6741	13521	11039	10911	21950	10634	10739	21373	10091	10100	20191	9893	9945	19838	10749	10648	21397
ласты	498635	514872	1008507	567702	572911	1140613	626373	576077	1202450	1063502	1043885	2107387	1024103	1025972	2050075	954664	930542	1884206	886197	898255	1784452	1082075	1085876	2167951

ВЪ ТОМЪ ЧИСЛѢ ПОДЪ РУССКИМЪ ФЛАГОМЪ.

лист. б)

ПО КАКИМЪ ПОРТАМЪ.	1 8 3 0.			1 8 4 5.			1 8 5 0.			1 8 6 0.			1 8 6 1.			1 8 6 2.			1 8 6 3.			1 8 6 4.		
	Прибыло.	Отшло.	Всего.	Прибыло.	Отшло.	Всего.	Прибыло.	Отшло.	Всего.	Прибыло.	Отшло.	Всего.	Прибыло.	Отшло.	Всего.	Прибыло.	Отшло.	Всего.	Прибыло.	Отшло.	Всего.	Прибыло.	Отшло.	Всего.
Бѣломорскимъ				128	143	271	143	142	285	225	231	456	262	279	531	235	259	494	259	290	549	292	337	629
ласты				4551	5001	9552	5129	4937	10066	6283	6467	12750	6828	8056	14884	5727	6472	12199	7380	7872	15252	7489	8397	15886
Балтійскимъ				230	213	443	498	431	929	506	470	976	444	454	898	399	362	761	371	378	749	517	469	986
ласты				27531	25304	52835	42324	39218	81542	48168	44510	92678	45295	44678	89973	39044	34534	73578	38302	37076	75378	50851	46483	97364
Черноморскимъ и Азовскимъ				420	434	854	624	270	894	577	574	1151	541	596	1137	589	605	1194	654	688	1342	861	860	1721
ласты				44271	49429	93700	37775	35097	72872	96944	95552	192496	87719	89688	177409	78764	82086	160850	81113	88865	169978	104856	113346	218202
Каспійскимъ				100	119	219	196	211	407	530	571	1101	587	605	1192	588	591	1179	606	607	1213	586	605	1191
ласты				3896	5236	9132	9294	10103	19397	24992	25201	50193	27313	28106	55419	20949	30713	60662	31535	31693	63228	32283	34565	66848
Итого . . .	809	974	1783	878	909	1787	1461	1054	2515	1838	1846	3684	1834	1934	3768	1811	1817	3628	1890	1963	3853	2256	2271	4527
ласты	62055	73390	135445	80249	84970	165219	94522	89355	183877	176387	171730	348117	167155	170528	337683	153484	153805	307289	158330	165506	323836	195509	202791	398320

В.

Прибрежное судоходство въ 1830, 1845, 1860—64 гг.

ИЗЪ КАКИХЪ ПОРТОВЪ СУДА ОТОШЛИ.	1830.	1845.	1850.	1860.	1861.	1862.	1863.	1864.
Изъ Бѣломорскихъ	27	354	250	526	670	2070	2039	1824
» Балтійскихъ	356	1032	1575	1940	2163	2298	2621	2070
» Черноморскихъ и Азовскихъ	3356	7026	8813	14590	12547	11114	10223	10743
» Каспійскихъ	с в ѣ д ѣ н і й в ѣ т ѣ .							
Итого . . .	3739	8412	12638	21758	28737	17866	18127	17319

О КОРАБЕЛЬНОМЪ СБОРѢ

ВО ФРАНЦІИ И АНГЛІИ (*).

Во Франціи сборъ съ кораблей установленъ былъ въ первый разъ при Генрихѣ IV Герцогомъ Сюлли и назывался *écu par tonneau de mer*. Сборъ этотъ приносилъ среднимъ числомъ до 600 т. ливровъ и употреблялся на снаряженіе военныхъ кораблей, конвоировавшихъ въ то время купеческія суда. При Лудовикѣ XIV, въ управленіе Мазарини, *écu par tonneau de mer* замѣненъ въ 1659 г. пошлиною по 50 су съ тонна, при чемъ *иностранное* судно должно было уплачивать сію пошлину сполна не только при приходѣ въ *первый* французскій портъ, но также и въ каждомъ изъ послѣдующихъ французскихъ портовъ, куда оно заходило каботажемъ для выгрузки и нагрузки, отъ каковой пошлины освобождались суда фран-

(*) Источники: *Voguel*: Du commerce et des progrès de la puissance commerciale de l'Angleterre et de la France etc. (Т. I livr. II, §. 6. 7).

Delandre: Traité pratique des douanes (Т. II. Navigation. Colonies. Suppléments 4, 6).

Esquirol de Parieu: Traité des impots (Т. IV. livr. 6). *Нок*: L'Administration financière de la France (ch. VI. §. 4). *В. Доргобужнинова*: о торговомъ мореплаваніи во Франціи (Гл. VI); а также: Dictionnaire du commerce et de la navigation, par Guillaumin et C^{ie} (Douanes: V. Navigation. Cabotage). Dictionnaire du commerce et des marchandises par Edmond de Granges (Т. II Navigation maritime. Colonies. Liverpool. Londres). Annuaire de l'économie politique et de la statistique par Guillaumin Garnier et Block. 1865, и донесенія консуловъ.

цузскія. Такимъ образомъ каботажъ предоставлялся въ исключительное пользованіе національнаго флага. Мѣра эта клонилась къ развитію національнаго торговаго флота, но она не была доведена до конца, какъ это видимъ мы въ Англіи, и по Утрехтскому миру Франція освобождаетъ отъ потоннаго сбора голландскія суда, а за тѣмъ тоже изъятіе распространено было на Дانیю, Швецію и Англію. Вообще же со смертию Кольбера, сильно заботившагося о развитіи національнаго судоходства, французскій торговый флотъ приходитъ въ пренебреженіе, а въ слѣдствіе того и въ упадокъ; при Лудовикѣ XV возникаетъ даже мысль разобрать на продажу и военныя суда. Французская республика снова поднимаетъ вопросъ, о поощреніи національнаго флага. 20 Августа 1791 г. послѣдовало распоряженіе правительства о предоставленіи каботажа въ пользованіе кораблей французскихъ, а изъ иностранныхъ судовъ только *Испанскихъ* (согласно семейному договору 1761 г.) Это подтверждено было закономъ 21 Сентября 1793 г. и хотя нерѣдко дѣлались отъ этого закона отступленія, изъ коихъ нѣкоторыя допускались даже, временно, закономъ же, въ послѣднее время, какъ напр. въ 1857 г. относительно перевозки хлѣба, — но тѣмъ не менѣе самый законъ о каботажѣ 1791 года существуетъ неотмѣненнымъ и по настоящее время.

Въ слѣдъ за тѣмъ декретомъ 19 Октября 1793 г. (27 vendémiaire an II), потонная пошлина съ иностранныхъ кораблей была опредѣлена въ 50 sols и взималась при приходѣ; корабли же французскіе подвергались сей пошлинѣ только въ извѣстныхъ случаяхъ, смотря по степени ихъ вмѣстимости и назначенію совершаемыхъ ими рейсовъ, но во всякомъ случаѣ размѣръ пошлины съ кораблей французскихъ не превышалъ 6 sols (3. 4 и 6 sols). Въ послѣдствіи, въ 1841 г., коро-

левскимъ повелѣніемъ (6 Мая, ст. 20) сборъ этотъ съ кораблей французскихъ былъ отмѣненъ, за исключеніемъ тѣхъ изъ сихъ кораблей, кои приходятъ изъ англійскихъ владѣній въ Европѣ. Сіи послѣдніе уплачиваютъ по 1 фр. съ тонна.

Сверхъ того закономъ 4 Мая 1802 г. (14 floréal an. X), иностранные корабли были подвергнуты новому налогу, равняющемуся половинѣ вышепоказанной потонной пошлины. Этотъ новый налогъ извѣстенъ подъ именемъ *demi-tonnage* и предназначался на поддержаніе и улучшеніе портовъ.

Въ 1836 г. опредѣлена была надбавочная пошлина на корабельные сборы, равняющаяся $\frac{1}{10}$, а въ 1855 г. эта пошлина увеличена *вдвое* и хотя послѣднее увеличеніе не должно было продолжаться далѣе 31 Декабря 1857 г., однако и по настоящее время, сверхъ корабельныхъ сборовъ, взимаются надбавочныхъ на нихъ $\frac{2}{10}$.

Такимъ образомъ размѣръ общей потонной пошлины въ портахъ метрополии доходитъ нынѣ до 3 фр. 75 сан., а съ надбавкою двухъ десятыхъ, до 4 фр. 50 сант. съ тонна.

Впрочемъ по семейному договору съ Испаніею еще въ 1761 г., а за тѣмъ по особымъ трактатамъ и конвенціямъ съ иностранными государствами, размѣръ потонной пошлины не превосходитъ, для большей части иностранныхъ судовъ, 1 фр. съ тонны. Но корабли Сѣверо Американскихъ Штатовъ платятъ во французскихъ портахъ по 5 фран. съ тонна на томъ основаніи, что и французскіе корабли, въ портахъ Соединенныхъ штатовъ, платятъ корабельный сборъ въ этомъ же размѣрѣ.

Иностранные корабли, назначенные исключительно для перевозки *пассажировъ*, уплачиваютъ потонную пошлину, по закону 13 Марта 1832 г., по числу пассажировъ, принимая каж-

даго пассажира за одну тонну; при чемъ *дѣти*, какихъ бы лѣтъ ни были, принимаются каждое за особаго пассажира.

Потонная пошлина взыскивается не позже 20 дней со дня прибытія корабля въ портъ и во всякомъ случаѣ до выхода еще корабля изъ порта. Нормою для взиманія потонныхъ денегъ служитъ измѣреніе кораблей, произведенное таможенными лицами, при чемъ корабли, приходящіе по пути изъ одного французскаго порта въ другой, вновь не измѣряются и платятъ ластовыя деньги по измѣренію, сдѣланному въ первомъ портѣ Франціи.

Кромѣ выше приведенныхъ сборовъ во Франціи установлены были, тоже декретомъ 19 Октября 1793 г., еще два сбора: *droit de francisation* и *droit d'expédition*.

Первый изъ сихъ сборовъ касается исключительно кораблей французскихъ и взимается, смотря по количеству вмѣщаемыхъ кораблемъ тоннъ, въ слѣдующемъ размѣрѣ:

съ корабля до 100 тоннъ	9	сант.	съ тонны.
» » отъ 100 до 200 тоннъ	18	фр.	» корабля.
» » » 200 » 300 »	24	»	» »
» » свыше 300 тоннъ, за каждыя лишнія 100 тоннъ, по	6	»	»

Отъ сбора этого освобождены: шлюпки съ французскаго судна, лодки, не свыше 2 тоннъ, служащія для рыбной ловли и сбора морской травы, но не для перевозки товаровъ; грязечерпательныя суда и суда рѣчнаго плаванія.

Независимо сихъ сборовъ существуютъ еще *droits d'acquit, de permis, de certificat, de congé* и *de passeporte*. Размѣръ всѣхъ сихъ сборовъ, равно и *droit d'expédition* показаны въ самой запискѣ о корабельномъ сборѣ въ Россіи (стр. 35).

Отъ сборовъ *droits de tonnage, d'expédition et d'aquit* освобождены слѣдующія суда:

Принадлежащія обществу Яхтъ-Клуба, если, какъ само собою разумѣется, таковыя суда не будутъ производить торговыхъ операцій.

Военныя суда.

Нанятыя правительствомъ, въ томъ лишь случаѣ, когда *экипажъ* судна будетъ содержаться и получать жалованье отъ правительства.

Парламентеровъ.

Разбитыя бурю, покинутыя экипажемъ и занесенныя въ портъ непогодою.

Прибывшія въ портъ для нагрузки солью, предназначенной въ порты иностранныя или для рыбной ловли Тёръ-Нёвъ, если впрочемъ суда сіи не имѣютъ вовсе товаровъ или количество послѣднихъ не превосходитъ 20% всей вмѣстимости судна.

Взятые въ призь.

Прибывшія изъ другаго французскаго порта для *догрузки*.

Вошедшія въ портъ, избѣгая преслѣдованія непріателемъ.

Зашедшія въ портъ по необходимости, но предназначенныя въ другой портъ.

Сверхъ того отъ сборовъ сихъ освобождаются всѣ суда, приходящія въ *Марсельскій* портъ, который и по нынѣ сохраняетъ въ этомъ отношеніи древнее свое право—порто-франко.

Корабельный сборъ простирается отъ 4,431,771 фр. до 4,163,000 фр. ежегодно и распадается на слѣдующія части:

droit de tonnage 2,912,681 фр.

Сверхъ того сбора сего съ кораблей собственно

С.-Американскихъ штатовъ 987,494 >

droit d'expédition 104,910 >

de francisation 4,541 >

Что касается Французскихъ колоній, то королевскимъ повелѣніемъ 1670 г., подтвержденнымъ закономъ 21 сентября 1793 г., торговля съ ними предоставлена была исключительно судамъ французскимъ, подъ опасеніемъ въ противномъ случаѣ конфискаціи. Это продолжалось до Людовика Наполеона III, который декретомъ, отъ 27 декабря 1854 г. далъ знать, что подъ *колоніями* разумѣются собственно Мартиника, Гваделупа и Реюньонъ (остр. Бурбонъ), а 3 іюля 1861 г. послѣдовало слѣдующее замѣчательное постановление: Всѣ иностранные товары, дозволенные къ ввозу во Францію, разрѣшается привозить и въ означенныя колоніи подъ *всеми* флагами на томъ же основаніи, какъ и въ метрополию. Но товары, привезенные на иностранномъ кораблѣ, уплачиваютъ особый надбавочный корабельный сборъ (*surtaxe*) въ слѣдующемъ размѣрѣ:

	Къ остр. Реюньонъ.	Къ Антильск. островамъ.
Привозимые изъ Европы и изъ не-Европейскихъ странъ, расположенныхъ при Средиземномъ морѣ	30 фр.	20 фр.
Изъ странъ, находящихся при Атлантическомъ океанѣ	20 »	10 »
При Великомъ Океанѣ, равно изъ колоніи Капъ и его территоріи	10 »	20 »

Отъ подобнаго надбавочнаго сбора освобождены корабли англійскіе, привозящіе въ означенныя колоніи товары какъ собственно изъ Велико-Британіи, такъ и изъ другихъ земель, подчиненныхъ Англии, за исключеніемъ впрочемъ Индіи.

Изъ прочихъ колоній лишь *Сенегаль* стѣсненъ еще прежнею колоніальною политикою. Такъ произведенія этой колоніи могутъ быть вывозимы изъ порта Сень-Луи только подъ Французскимъ флагомъ и при томъ не иначе, какъ въ метрополию

или ея колоніи. Нѣкоторые товары дозволено туда *привозить* исключительно изъ Франціи. Корабельный сборъ въ этой колоніи взимается съ иностранныхъ кораблей: въ портѣ Горе (Gorée) 50 сан. съ тонны и собственно въ Сенегалѣ 4 фр. съ тонны.

Въ остальные колоніи дозволяется *свободный* приходъ иностранныхъ кораблей, но эти колоніи не имѣютъ почти во все никакого торговаго значенія, за исключеніемъ Алжира, гдѣ до 1863 г. съ иностранныхъ кораблей взималась потонная пошлина по 4 фр. съ тонны; корабли же нѣкоторыхъ націи, съ коими заключены особые договоры, въ томъ числѣ и русскіе корабли, уплачивали потонной пошлины вдвое менѣе, т. е. по 2 фр. съ тонны. Закономъ 23 мая 1863 г. въ первый разъ потонная пошлина съ вмѣстимости *корабля* замѣнена, собственно въ Алжирѣ, но въ прежнемъ размѣрѣ, съ вмѣстимости груза, при чемъ всякій *пассажиръ*, хотя бы онъ былъ дитя, какихъ бы то ни было лѣтъ, принимается за *одну тонну*; *лошадь*—за *две* тонны; экипажъ о двухъ колесахъ—за три тонны, а всякій экипажъ болѣе чѣмъ о двухъ колесахъ—за четыре тонны. Пассажирскій багажъ, если онъ состоитъ изъ незначительнаго количества вещей, необходимыхъ въ дорогѣ, притомъ если эти вещи везутся вмѣстѣ съ пассажирами, не принимается въ расчетъ при опредѣленіи товарной вмѣстимости для исчисленія потонной пошлины.

19 (31) мая с. г. послѣдовалъ новый законъ о торговомъ мореплаваніи. Этотъ законъ устанавливаетъ, между прочимъ, слѣдующія весьма важныя измѣненія по корабельному сбору. А именно:

1) По истеченіи *шести мѣсяцевъ*, со времени обнародованія настоящаго закона, все морскія суда, парусныя и пароходныя, оснащенные и снаряженныя, допускаются къ францизації (т.

е. къ зачисленію въ число французскихъ судовъ), съ уплатою за сіе по два франка съ тонны вмѣстимости.

Правило сіе распространяется и на корабельные кузова, деревянные или желѣзные (*coques de navires en bois ou en fer*).

2) Потонная пошлина, взимаемая нынѣ съ иностранныхъ судовъ, приходящихъ въ порты французской имперіи и составляющая какъ одинъ изъ источниковъ государственнаго дохода, съ 1 будущаго января 1867 г. отмѣняется. Но та потонная пошлина, которая взимается нынѣ какъ съ французскихъ судовъ, такъ и иностранныхъ и предназначена собственно для обезпеченія *погашенія займовъ, сдѣланныхъ на улучшение французскихъ портовъ*, остается въ прежній силѣ. Сверхъ того императорскими декретами, въ административномъ порядкѣ исходящими, можетъ быть, для покрытія подобнаго же рода издержекъ, установлена особая потонная пошлина, съ тѣмъ однако, чтобы она ни въ какомъ случаѣ не превышала двухъ франковъ пятидесяти сантимовъ съ тонны и была распространяема какъ на иностранныя суда, такъ и на туземныя.

3) По истеченіи *трехъ мѣтѣ*, со дня обнародованія настоящаго закона, прибавочныя таможенныя пошлины (*les surtaxes de pavillon*) съ произведеній, привозимыхъ изъ мѣстъ ихъ производства, не на французскихъ судахъ, подлежатъ равномерно отмѣнѣ.

4) Въ случаѣ, однако, если въ какомъ либо иностранномъ государствѣ, французскій флагъ будетъ обложенъ въ пользу правительства, городовъ или корпорацій, прямо или косвенно, навигаціонными, вывозными, отвозными пошлинами, или какими либо иными сборами, отъ которыхъ изъяты суда того государства, то императорскими декретами предоставляется суда таковаго государства, приходящія въ порты имперіи, колоній и вообще

владѣній французскихъ, какъ равно и находящіеся на означенныхъ судахъ товары, облагать особыми пошлинами или добавочными сборами (surtaxe), въ размѣрѣ, какой признанъ будетъ необходимымъ для уравненія ихъ въ тѣхъ тягостяхъ, кои несутъ въ помянутомъ государствѣ суда французскія.

5) Вышеизложенныя распоряженія примѣняются къ колоніямъ: Мартиники, Гваделупы и Реюньонъ (остр. Бурбонъ).

6) Распоряженія, изложенныя въ п. 1 и 2 настоящаго постановленія, примѣняются и къ Алжиру, и кромѣ того:

а) плаваніе между портами Франціи и Алжирскими и между сими послѣдними и иностранными допускается подъ флагомъ всѣхъ націй;

б) каботажное плаваніе собственно между портами Алжиріи, можетъ быть производимо также и иностранными судами, съ разрѣшенія Алжирскаго генераль-губернатора.

и в) существующіе нынѣ въ Алжирскихъ портахъ добавочныя навигаціонныя сборы (surtaxe de navigation) съ товаровъ, привозимыхъ на иностранныхъ судахъ, подлежатъ отмѣнѣ.

Въ *Англійи* корабельный сборъ долгое время вовсе не существовалъ, но въ видахъ покровительства національному флагу, Англійское правительство принимало мѣры, несравненно стѣснительнѣе тѣхъ, кои существовали во Франціи. Такъ въ 1651 г. послѣдовалъ знаменитый навигаціонный актъ, который исключалъ почти вовсе приходъ иностранныхъ судовъ къ портамъ Великобританіи и ея владѣній внѣ Европы. Хотя актъ этотъ изданъ былъ Кромвелемъ, тѣмъ не менѣе и при вступленіи на престолъ Карла II, навигаціонный актъ въ 1660 г. былъ подтвержденъ съ незначительными лишь измѣненіями, и кромѣ того въ тѣхъ немногихъ случаяхъ, когда иностранный корабль могъ входить въ англійскіе порты, оный подвергался особому сбору (alien

duties). Не менѣе тяжки были постановленія о торговлѣ съ колоніями англійскими, по коимъ таковая торговля находилась исключительно въ рукахъ метрополіи. Послѣ паденія Наполеона I, эти правила были нѣсколько смягчены, но каботажъ между портами Великобританіи и сими послѣдними и портами колоній, а равно между портами колоній, остался въ рукахъ англійскихъ подданныхъ. Только въ 1854 г. каботажъ предоставляется безъ различія флага, какъ туземнымъ, такъ и иностраннымъ кораблямъ.

Что касается собственно *корабельныхъ* сборовъ, то сборы сіи двоякаго рода: одни поступаютъ въ пользу казны, а другіе въ пользу городовъ. Первый изъ сихъ сборовъ введенъ былъ подъ названіемъ *convoy duty* въ 1798 г., во время борьбы съ Наполеономъ I, и взимался сначала по 3 пенса съ каждой тонны корабля, при приходѣ и отходѣ, а потомъ размѣръ сего сбора увеличенъ былъ до 3 шиллинговъ съ тонны. Онъ отмѣненъ съ паденіемъ Наполеона и за тѣмъ съ кораблей, собственно съ фискальною или протекціонною цѣлью, никакого сбора не существуетъ. Но при этомъ однако правительству предоставлено право (*act 5 Geor. IV Cap. I, § 3*) облагать особыми сборами корабли тѣхъ иностранныхъ государствъ, у коихъ англійскій флагъ, по платежу корабельныхъ сборовъ, не пользуется равенствомъ съ туземнымъ. Таковой сборъ не долженъ впрочемъ превышать излишка размѣра сбора, взимаемаго иностранною державою съ англійскихъ судовъ.

Сборы въ пользу городовъ весьма разнообразны и притомъ размѣръ ихъ въ разныхъ портахъ различный. Для примѣра представляются свѣдѣнія о корабельныхъ сборахъ, существующихъ въ двухъ важнѣйшихъ портовыхъ городахъ: въ Лондонѣ и въ Ливерпулѣ.

Въ Лондонъ.

Важнѣйшіе изъ корабельныхъ сборовъ — это *портовая* и *дочная* пошлины.

До 1835 г. портовая пошлина взималась съ иностранныхъ кораблей *вдвое* болѣе противъ туземныхъ, но въ этомъ году такое различіе уничтожено. Пошлина сія берется по количеству тоннъ въ кораблѣ и смотря потому, изъ какихъ портовъ корабль прибылъ въ Лондонъ, въ слѣдующемъ размѣрѣ:

Съ кораблей, приходящихъ изъ Дании, Швеции, Норвегіи, Россіи, Антверпена и другихъ портовъ Бельгійскихъ, Голландіи, Франціи, выше острова Уэссанъ, Джерзей, Гернезей, Ориньи и изъ всѣхъ портовъ Германіи. . . . по $\frac{1}{2}$ пенса съ тонны.

Изъ Англійскихъ владѣній въ Сѣверной Америкѣ, Соединенныхъ штатовъ, острововъ Азорскихъ, Канарскихъ, Мадеры, Франціи, ниже острова Уэссана, Испаніи и Португаліи, Гренландіи, изъ всѣхъ портовъ расположенныхъ на Средиземномъ морѣ, Мексиканскаго залива, Южной Америки, Остъ-и-Вестъ-Индіи, Китая и Тихаго Океана $\frac{3}{4}$ » » »

Суда каботажныя изъ всѣхъ мѣстъ собственно Англии, Шотландіи и Ирландіи уплачиваютъ за всю навигацію по $\frac{1}{2}$ пенса съ тонны.

Отъ портовой пошлины освобождаются суда, имѣющія менѣе 45 тоннъ, и совершающія каботажное плаваніе между Лондономъ и другими портами Великобританіи; суда, перевозя-

ція пассажировъ съ кораблей, а также суда рыбопромышленниковъ, если впрочемъ суда сіи предназначены для мелкой ловли, равно суда небольшихъ размѣровъ, плавающія между мостомъ Лондонскимъ и Гравзендомъ и наконецъ всѣ вообще суда, пришедшія и отшедшія съ однимъ баластомъ.

Портовая пошлина берется какъ за приходъ, такъ и за отходъ. Норма вмѣстимости корабля опредѣляется измѣреніемъ, произведеннымъ таможеню.

Дочная пошлина взимается за входъ корабля въ доки, при чемъ размѣръ ея опредѣляется, смотря также изъ какого порта корабль пришелъ, отъ одного до 9 пенсовъ (*). При этомъ обращается вниманіе на грузъ корабля, такъ что если корабль прибылъ не съ полнымъ грузомъ, то дочная пошлина взимается по количеству выгруженныхъ товаровъ. Сверхъ того корабль, пришедшій исключительно съ хлѣбомъ, если онъ вмѣстимостью болѣе 100 тоннъ, уплачиваетъ пошлины за входъ и отходъ, 1 фун. стерл. 1 шил., а если вмѣстимость таковаго корабля не превышаетъ 100 тоннъ, то пошлина взимается въ половинномъ противъ сего размѣрѣ.

Маячные и лоцманскіе сборы, по случаю значительнаго разстоянія Лондона отъ моря, очень велики, хотя нѣсколько лѣтъ тому назадъ они и были еще понижены. Такъ въ настоящее время корабль, въ 480 тоннъ, за приходъ и отходъ уплачиваетъ таковыхъ денегъ до 58 ф. стерл.

Въ Ливерпулѣ.

Портовая пошлина уплачивается также, смотря по мѣсту, изъ коего корабль пришелъ. Въ этомъ отношеніи порты под-

(*). Такса эта установлена собственно для такъ называемаго *Лондонскаго дока* (London Docks), въ докѣ же Св. Екатерины (St.-Katharine's Docks), она менѣе разнообразна.

раздѣлены на 7 классовъ, изъ коихъ три первые касаются исключительно портовъ Великобританіи и уплачиваютъ означенной пошлины, 2, 4 и 5 пенс. съ тонны.

Къ 4 классу относятся: всѣ порты Европы, лежащія къ сѣверу отъ мыса Финистерре, и къ западу отъ сѣвернаго мыса (сар Nord), кромѣ Каттегата и Балтійскаго моря, а также порты Джерзея, Гернзея, Ориньи, Саркъ-Ферро и Исландіи. Пошлина 9 пенс. съ тонны.

Къ 5 классу—порты внутри Каттегата и Балтійскаго моря, въ томъ числѣ Швеціи, Бѣлаго моря, лежащія на востокъ отъ сѣвернаго мыса, вообще Европы — на югъ отъ мыса Финистерре, но внѣ Средиземнаго моря, — Ньюфаундленда, Гренландіи, Девисова пролива, острововъ: Азорскихъ, Канарскихъ и Мадеры. Пошлина 1 шил. съ тонны.

Къ 6 классу порты, находящіяся на востокъ Сѣверной Америки, Вестъ-Индіи, восточной части Южной Америки, на сѣверъ Ріо-де-ла-Плата, включая и самую рѣку, а также Западной Африки и острововъ, лежащихъ къ сѣверу отъ мыса Доброй Надежды, Средиземнаго моря (въ томъ числѣ Адриатическаго и Чернаго морей), острововъ: Зеленаго мыса, св. Елены и Вознесенія. Пошлина 1 шил. 7 пенс. съ тонны.

Къ 7 классу—порты Южной Америки—къ югу отъ Ріо-де-ла-Платы, — Тихаго Океана, Африки и Азіи—на востокъ отъ мыса Доброй Надежды. Пошлина—2 шил. 4¹/₂ пенс. съ тонны.

Дочная пошлина касается исключительно товаровъ. Отъ нея освобождаются товары, привозимые на каботажныхъ судахъ изъ портовъ Великобританіи, Ирландіи, острововъ Джерзея, Гернзея, Ориньи, Сарка и Мана.

Лоцманскія деньги взимаются сообразно тому пути, чрезъ который долженъ быть проведенъ въ гавань каравль и прости-

раются отъ 5 шил. 9 пенс. до 12 шил. 7 пенс. съ каждаго *фута*, которымъ сидитъ судно въ водѣ. При отходѣ судна изъ гавани лоцманскихъ денегъ взыскивается въ одинаковомъ размѣрѣ, по 8 шил. 4 пенс. съ фута. Никакой корабль не можетъ приходить въ портъ или отходить изъ онаго, не взявъ лоцмана.

Маячный сборъ взимается также сообразно мѣсту, изъ коего прибылъ въ Ливерпуль корабль, но при этомъ порты раздѣлены всего на 3 класса и въ слѣдующемъ размѣрѣ:

1 Классъ. Всѣ порты, находящіяся между Ливерпулемъ и мысомъ Св. Давида $\frac{1}{4}$ пенса съ тонны.

2 Классъ. Порты Великобританіи и Ирландіи, съ островами $\frac{1}{2}$ „ „ „

3 Классъ. Порты, находящіяся внѣ Великобританіи и Ирландіи 1 пенсъ съ тонны.

Сверхъ того взимается особый сборъ на устройство *пловущихъ маяковъ*, простирающійся, также сообразно мѣсту, откуда корабль прибылъ, въ $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ и 1 пенсовъ съ тонны.

КОММИССІЯ ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННАЯ
ДЛЯ ПЕРЕСМОТРА СИСТЕМЫ ПОДАТЕЙ И СБОРОВЪ.

ЖУРНАЛЬ

II-го ОТДѢЛА КОММИССІИ.

Засѣданіе 23-го сентября 1866 г.

№ 51.

ПО ВОПРОСУ О КОРАБЕЛЬНОМЪ СБОРѢ.

Отдѣлъ разсматривалъ собранные бывшимъ начальникомъ отдѣленія Департамента Таможенныхъ Сборовъ, Надворнымъ Совѣтникомъ В. А. Евреиновымъ (*), матеріалы о *корабельномъ сборѣ въ Россіи*; при чемъ присутствовалъ, въ качествѣ эксперта, самъ составитель означенной записки.

Сосредоточившись, прежде всего, на общемъ финансовомъ значеніи корабельнаго сбора, Отдѣлъ нашель, что хотя собственно казенный ластовый сборъ, простирающійся, по средней сложности 1860—1865 гг., до 83 тысячъ руб. и составлявшій въ 1865 г. до 93¹/₂ т. руб. (**), — не можетъ признаваться значительною

(*) Нынѣ Старшій Чиновникъ Собственной Его Императорскаго Величества Канцеляріи по дѣламъ Царства Польскаго.

(**) „Матеріалы“, Прилож. 2.

статьею казеннаго дохода, однако едвали благоразумно было бы, собственно въ уваженіе незначительности этой статьи, рѣшиться на отмѣну сбора. Съ одной стороны, при благопріятныхъ для торговли обстоятельствахъ, доходъ этотъ можетъ развиваться въ будущемъ. Съ другой стороны, существующій казенный сборъ не обременителенъ и не возбуждалъ нигдѣ жалобъ изъ среды торгующихъ лицъ или судопромышленниковъ. Подобные сборы существуютъ и въ другихъ государствахъ. Отмѣна же у насъ собственно *казенныхъ* сборовъ не принесла бы для торговли почти никакого серьёзнаго облегченія, ибо во многихъ портахъ, какъ напр. Остзейскихъ, одновременно съ казенными сборами, взимаются многіе добавочные *мѣстные* или *портовые* сборы, соединенные съ обрядами болѣе стѣснительными для торгующихъ, чѣмъ самая цифра требуемыхъ съ нихъ взносовъ. Пока эти мѣстные или частные сборы существуютъ, казенные сборы не могутъ представить ни для кого сколько нибудь чувствительнаго затрудненія.

Переходя къ мѣстнымъ корабельнымъ сборамъ, Отдѣлъ нашъ, что постановленія о нихъ требовали бы пересмотра. Правительство обратило уже на это вниманіе, и система торговыхъ сборовъ въ Ригѣ подвергнута существеннымъ преобразованіямъ (*). Въ особенности слѣдовало бы озаботиться отмѣною судовыхъ сборовъ, установленныхъ въ Астрахани. Тамъ сборы эти доставляютъ городу лишь до 3 тыс. руб. (**), а между тѣмъ обряды при взиманіи ихъ довольно стѣснительны. Отмѣна этихъ сборовъ тѣмъ болѣе желательна, что, можетъ

(*) См. Труды Податной Коммиссіи по вопросу о торговыхъ сборахъ въ Ригѣ (Т. XII, ч. I).

(**) „Матеріалы“, стр. 49.

быть, въ скоромъ времени Астраханская таможня упразднится вовсе.

Обращаясь къ дѣйствующему законодательству о корабельномъ сборѣ, Отдѣлъ замѣтилъ, что по ст. 1093 Уст. Тамож. (Св. Зак. Т. VI), при приходѣ и отходѣ *россійскихъ* кораблей съ грузомъ или безъ груза, взимаются всякій разъ ластовыя деньги, за каждый ластъ, сколько бы оныхъ въ кораблѣ ни было, по *пяти копъекъ*, начиная съ десяти-ластоваго судна; съ *иностранныхъ* же кораблей велѣно взыскивать ластовыя деньги *по одному рублю* съ ластва за приходъ и столько же за отходъ. При этомъ оговорено, что изъ сего исключаются суда тѣхъ націй, у коихъ, по особымъ трактатамъ, или по другимъ распоряженіямъ, россійскій флагъ пользуется уже равенствомъ съ національнымъ флагомъ, или съ флагомъ націй наиболѣе благопріятствуемыхъ, такъ какъ суда сихъ націй должны имѣть въ портахъ Имперіи и Великаго Княжества Финляндскаго совершенное равенство съ судами россійскими въ отношеніи къ платежу таможенныхъ пошлинъ и корабельныхъ сборовъ.

Изъ собранныхъ матеріаловъ (*) видно, что со всѣми государствами, съ которыми Россія входитъ въ непосредственныя торговыя сношенія, заключены уже нашимъ правительствомъ, на началѣ взаимства, трактаты о предоставленіи русскому флагу равенства съ туземнымъ флагомъ или флагомъ наиболѣе благопріятствуемыхъ державъ. Такимъ образомъ, суда этихъ государствъ, по силѣ трактатовъ, или особыхъ правительственныхъ распоряженій, облагаются въ нашихъ портахъ корабельными сборами наравнѣ съ русскими судами (т. е. по *пяти копъекъ* съ ластва), *рублевый* же сборъ, о которомъ упоминаетъ

(*) Стр. 33 и 34, 40 и 41.

ст. 1093 Уст. Тамож., не взимается, ибо, въ дѣйствительности, въ нашихъ портахъ не бываетъ кораблей, которые бы принадлежали націямъ, не состоящимъ съ нами въ сношеніяхъ, на правахъ націй наиболѣе благопріятствуемыхъ. Слѣдовательно, постановление о рублевомъ сборѣ не примѣняется на практикѣ и имѣетъ значеніе лишь заявленія, что *въ случаѣ*, если какая либо нація отступить отъ принципа, установленнаго уже заключенными нами трактатами, то корабли ея будутъ облагаемы у насъ упомянутымъ рублевымъ сборомъ съ ласта.

Очевидно, что редакція ст. 1093 не соотвѣтствуетъ ея прямому смыслу. Въ ней, въ видѣ общаго правила (о платежѣ иностранными кораблями рублевой пошлины) поставлено такое исключительное обстоятельство, которое, на практикѣ, не встрѣчается, и въ видѣ изъятія — такое исключеніе (о платежѣ иностранными кораблями корабельнаго сбора наравнѣ съ русскими, по 5 коп. съ ласта), которое, въ дѣйствительности, составляетъ общее правило.

Въ послѣднемъ французскомъ законѣ [19 (31) мая 1866 г.], вслѣдъ за отмѣною казенной пошлины и прибавочныхъ таможенныхъ пошлинъ, оговорено, что въ случаѣ, если въ какомъ либо иностранномъ государствѣ, французскій флагъ будетъ обложенъ въ пользу правительства, городовъ или корпорацій, прямо или косвенно, навигаціонными, ввозными, отвозными пошлинами, или какими либо иными сборами, отъ которыхъ изъяты суда того государства, то императорскими декретами предоставляется суда таковаго государства, приходящія въ порты имперіи, колоній и вообще владѣній французскихъ, какъ равно и находящіяся на означенныхъ судахъ товары, облагать особыми пошлинами или добавочными сборами, — въ размѣрѣ, какой признанъ будетъ необходимымъ для уравненія ихъ въ тѣхъ тяго-

стяхъ, кои несутъ въ помянутомъ государствѣ суда французскія (*).

По англійскому закону (Geor. IV. act. 5 cap I. § 3.), хотя и не существуетъ сбора съ кораблей съ фискальною или протекціонною цѣлью; но правительство предоставляетъ себѣ право облагать особыми сборами корабли тѣхъ иностранныхъ государствъ, у коихъ англійскій флагъ, по платежу карабельныхъ сборовъ, не пользуется равенствомъ съ туземнымъ, съ тѣмъ, однако, чтобы таковой сборъ не превышалъ излишка размѣра сбора, взимаемаго иностранною державою съ англійскихъ судовъ (**).

Изложеніе обоихъ этихъ законовъ гораздо ближе соотвѣтствуетъ существу дѣла, чѣмъ ст. 1093 нашего закона, которая, съ теченіемъ времени (особенно съ 1845 года) утратила прежній смыслъ и пришла въ противорѣчіе съ дѣйствительностію. Посему редакцію этой статьи слѣдовало бы измѣнить, примѣняясь, отчасти, къ приведеннымъ законамъ французскому и англійскому.

Въ ст. 1094 и 1099 упоминается о *мѣстныхъ* корабельныхъ сборахъ, взимаемыхъ на основаніи особыхъ положеній. Изъ закона и собранныхъ матеріаловъ видно, что такіе сборы существуютъ въ Архангельскѣ, Одессѣ, Астрахани и портахъ Прибалтійскихъ губерній. Объ Астрахани и Ригѣ говорено уже выше. Вообще, всѣ эти отдѣльныя положенія и правила требовали бы пересмотра, въ видахъ объединенія сборовъ и облегченія торговли, подобно тому, какъ это уже отчасти сдѣлано въ Ригѣ, на началахъ Высочайше утвержденнаго 23 апрѣля 1862 г.

(*) „Матеріалы“, Прилож. 1, стр. 17—19.

(**) Тамъ же, стр. 20.

мѣнія Государственнаго Совѣта (См. Уст. Тамож. ст. 1099 примѣч. 2 по прод. 1863), по силѣ котораго тѣ только торговые сборы могутъ быть допускаемы, которые *соотвѣтствуютъ цѣли взиманія оныхъ, т. е. улучшенію и распространенію торговли.*

Въ примѣчаніи 2 къ ст. 1098 сказано: „Съ російскихъ кораблей и судовъ, идущихъ изъ портовъ Чернаго моря въ Азовское и обратно, не слѣдуетъ взимать корабельныхъ сборовъ; *ибо Азовское море есть не что иное какъ часть Чернаго моря.*“

Послѣдняя объяснительная фраза (мотивъ) не должна имѣть мѣста въ законѣ. Посему редакцію этого примѣчанія должно измѣнить.

При разсмотрѣніи ст. 1,100, въ которой говорится объ иностранныхъ корабляхъ, отходящихъ изъ одного балтійскаго порта въ другой балтійскій же портъ, для догрузки или для принятія вообще груза, — найдено, что въ статьѣ сей нѣтъ надобности упоминать о корабельныхъ сборахъ, взимаемыхъ въ пользу таможенныхъ чиновниковъ, такъ какъ сборы сіи уже отмѣнены. Равнымъ образомъ, представляется излишнею вся вторая половина этой статьи, гдѣ упоминается объ унгельдерахъ, огневыхъ и тому подобныхъ сборахъ. Постановленія о сихъ сборахъ отчасти также отмѣнены, а отчасти подлежатъ пересмотру, какъ уже замѣчено выше. Притомъ, статья эта, примѣняясь лишь къ балтійскимъ портамъ, имѣетъ слишкомъ тѣсный смыслъ. Слѣдовало бы заключающееся въ ней правило распространить на порты всѣхъ морей Имперіи, безъ различія.

При обсужденіи ст. 1,101, о выдачѣ портовыми таможенными корабельщикамъ и судовщикамъ квитанцій въ уплаченныхъ ими корабельныхъ сборахъ, возбужденъ былъ вопросъ: не

слѣдуетъ ли принять за правило, чтобы корабельные сборы съ иностранныхъ судовъ уплачивались въ нашихъ портахъ не иначе какъ *звонкою монетою, русскою или иностранною?* Такое правило существовало еще недавно въ Остзейскихъ портахъ. Оно въ силѣ и теперь, между прочимъ, въ Австріи и Сѣверной Америкѣ. Подобныя мѣры очень часто принимались въ государствахъ, нуждавшихся въ звонкой монетѣ, и у насъ такая система получила бы весьма важное значеніе, если бы ее примѣнить и къ *таможеннымъ пошлинамъ*. Нѣтъ ничего несправедливаго въ томъ, чтобы установить исчисленіе на звонкую монету пошлинъ въ сношеніяхъ съ иностранцами, которые, и безъ того, фактически, признаютъ нашъ рубль лишь въ его металлической стоимости. Заявляя эту мысль, Отдѣлъ не находилъ, однако, удобнымъ измѣнять, въ семъ смыслѣ, дѣйствующій законъ о корабельномъ сборѣ, и положилъ ограничиться лишь представленіемъ объ этомъ на усмотрѣніе высшаго правительства.

Ст. 567 (по Прод. 1863 г. примѣч. 1) и 581, въ которыхъ говорится объ освобожденіи отъ корабельныхъ сборовъ судовъ, заходящихъ въ порты имперіи (именно Рижскій, Черноморскіе и Азовскіе) *по необходимости*,—должны остаться въ своей силѣ, но правило это слѣдуетъ обобщить, примѣнивъ его ко всѣмъ портамъ безъ различія (*).

Ст. 1,324, въ которой говорится о русскихъ и прусскихъ почтовыхъ пароходахъ, слѣдуетъ исключить, такъ какъ сообщенія на этихъ пароходахъ уже не производится.

Ст. 1,367, въ которой упоминается объ освобожденіи отъ

(*) Такой смыслъ имѣло Высочайше утвержденное 10 февраля 1864 года мнѣніе Госуд. Совѣта (см. „Матеріалы“, стр. 44, 45 и 52).

корабельныхъ сборовъ судовъ, отправляемыхъ изъ С.-Петербурга, Риги, Ревеля и другихъ мѣстъ въ разные приморскіе магазины съ казеннымъ провіантомъ, а равно судовъ, возвращающихся порожними для нагрузки, — подлежитъ также исключенію, какъ потому, что перевозка казеннаго провіанта не должна вообще давать права на освобожденіе отъ корабельныхъ сборовъ, такъ и потому, что суда эти подходятъ подъ условія судовъ каботажныхъ и уже чрезъ то избавляются отъ платежа ластовыхъ денегъ.

Въ ст. 1,325 указаны пароходы нѣкоторыхъ частныхъ компаній, уплачивающіе ластовый сборъ, не за каждый приходъ и за каждый отходъ (согласно ст. 1,093 и 1,098), а только *одинъ разъ въ навигацію*, за приходъ и отходъ.

Льгота эта дарована была въ то время, когда пароходство требовало поощрительныхъ мѣръ. Нынѣ время это миновало, и нѣтъ уже повода присвоить, въ семъ отношеніи, какія либо особыя права пароходамъ сравнительно съ парусными судами. Тѣмъ не менѣе, едва ли справедливо было бы, сравнивъ пароходы съ судами парусными, не сдѣлать облегченія, въ платежѣ корабельныхъ сборовъ, судамъ вообще, совершающимъ періодическіе рейсы между русскими и иностранными портами, принявъ за правило, чтобы таковыя суда платили ластовый сборъ (какъ это уже принято въ ст. 1,325 относительно нѣкоторыхъ лишь компаній) только *одинъ разъ въ навигацію*, за приходъ и отходъ. За тѣмъ, не представляется надобности упоминать въ этой статьѣ объ особомъ въ Ригѣ сборѣ по 15 коп. съ ласта на улучшеніе гавани, такъ какъ сборъ сей, по примѣч. 2 къ ст. 1,325 (по Прод. 1863 г.), вѣрно продолжитъ только до 1 января 1867 г.

Правила, изложенныя въ ст. 2,274 и 2,276, касаясь осо-

быхъ условій плаванія судовъ у Восточнаго берега Чернаго моря, не подлежатъ обсужденію Коммисіи. Изъятія изъ общаго порядка, установленныя для того края, должны бы подлежать ближайшему соображенію Намѣстника Кавказскаго.

Наконецъ, Отдѣлъ не нашелъ также нужнымъ пересматривать дѣйствующія правила объ измѣреніи судовъ, такъ какъ этотъ чисто-техническій вопросъ подвергнуть уже особому обсужденію.

На основаніи всего вышеизложеннаго, Отдѣлъ полагалъ бы:

I. Въ дополненіе и отмѣну дѣйствующихъ законовъ о корабельномъ сборѣ, постановить:

1. При приходѣ русскихъ кораблей изъ-за границы и отходѣ ихъ за границу, съ грузомъ или безъ груза, взимаются всякій разъ въ казну *ластовыя* деньги, въ количествѣ пяти копѣекъ за каждый ластъ, сколько бы оныхъ въ кораблѣ ни было, за исключеніемъ, впрочемъ, судовъ, заключающихъ въ себѣ менѣе десяти ластовъ; сіи послѣднія суда ластовому сбору не подлежатъ (ср. ст. 4).

Примѣчаніе. Корабли, принадлежащіе уроженцамъ Великаго Княжества Финляндскаго, уравниваются въ корабельныхъ сборахъ съ русскими. Финляндскіе порты, въ отношеніи корабельныхъ сборовъ, признаются за русскіе.

2. Иностранные корабли тѣхъ націй, у коихъ, по особымъ трактатамъ, или по другимъ распоряженіямъ, русскій флагъ пользуется уже равенствомъ съ національнымъ флагомъ или съ флагомъ націй наиболѣе благопріятствуемыхъ,—подчиняются, въ отношеніи платежа казенныхъ корабельныхъ сборовъ въ русскихъ портахъ, одинаковымъ правиламъ съ русскими кораблями.

3. Въ случаѣ, если въ какомъ либо иностранномъ государствѣ русскій флагъ будетъ обложенъ въ пользу правительства, городовъ или корпорацій, прямо или косвенно, навигаціонными, ввозными, отвозными пошлинами или какими либо иными сборами, отъ которыхъ изъяты суда того государства, то суда такового государства, приходящія въ русскіе порты, какъ равно и находящіяся на судахъ товары, будутъ облагаемы особыми пошлинами или добавочными сборами, въ размѣрѣ, какой признанъ будетъ необходимымъ, для уравненія ихъ въ тѣхъ тягостяхъ, какія бы пали въ помянутомъ государствѣ на суда русскія.

4. Принадлежащія русскимъ подданнымъ мореходныя суда, содержащія не болѣе десяти ластовъ (каботажныя), не платятъ ластовыхъ сборовъ (ср. ст. 1).

Примѣчаніе 1. Каботажное судоходство, т. е. перевозъ товаровъ изъ одного русскаго порта въ другой, на одномъ и томъ же морѣ лежащій, предоставляется исключительно въ пользу русскихъ подданныхъ и судовъ, плавающихъ подъ русскимъ флагомъ.

Примѣчаніе 2. Сообразно съ симъ (примѣч. 1), каботажнымъ судоходствомъ не считается переѣздъ въ русскіе порты, на другихъ моряхъ лежащія, на примѣръ—переѣздъ изъ Черноморскаго или Бѣломорскаго порта въ Балтійскій и обратно. Но Азовское море считается, въ семъ отношеніи, частію Чернаго; потому съ кораблей и судовъ, идущихъ изъ портовъ Чернаго моря въ Азовское и обратно, не слѣдуетъ взимать корабельныхъ сборовъ.

5. Мореходныя, содержащія болѣе десяти ластовъ, суда (т. е. корабли), построенныя въ Россіи и принадлежащія русскимъ подданнымъ, пользуются, въ теченіе трехъ навигацій со

времени ихъ построения, льготою отъ платежа корабельныхъ сборовъ.

6. Русскіе корабли, приходящіе изъ русскаго порта и отходящіе за границу, платятъ только за отходъ.

7. Русскіе корабли, приходящіе изъ-за границы и отходящіе въ русскій портъ, платятъ только за приходъ.

8. Корабли, приходящіе изъ русскаго и отходящіе въ русскій же портъ, лежащій на другомъ морѣ, платятъ корабельный сборъ въ размѣрѣ одной четвертой части; если же порты лежатъ на одномъ и томъ же морѣ или частяхъ его, то означенные корабли, наравнѣ съ каботажными судами, не платятъ вовсе корабельнаго сбора.

9. Освобождаются отъ корабельныхъ сборовъ:

а) Суда рыбныхъ промышленниковъ Архангельской губерніи, приходящія въ порты не съ товарами, или же приходящія съ рыбою, саломъ звѣринымъ и рыбимъ и звѣриными шкурами.

б) Суда Императорскаго С.-Петербургскаго Яхтъ-клуба.

в) Суда иностранныхъ яхтъ-клубовъ, подъ условіемъ совершеннаго взаимства.

г) Суда, заходящія въ порты Имперіи, не для торговыхъ дѣйствій, а по *необходимости*, на примѣръ—по причинѣ бури, преслѣдованія непріателемъ, поврежденія, недостатка угля на пароходѣ, или по недостатку въ судовой провизіи. Но тѣ изъ сихъ судовъ, которыя, будучи выброшены на мель, *перейдутъ въ руки друшхъ хозяевъ* и будутъ приведены въ портъ для починки, не освобождаются отъ платежа корабельныхъ сборовъ.

10. Иностранные корабли, отходящіе изъ одного русскаго порта въ другой, на томъ же морѣ лежащій, для *догрузки*, или для принятія вообще груза, освобождаются отъ двойнаго

платежа корабельныхъ сборовъ, которые взимаются только въ первомъ портѣ, какъ съ корабля, товарами нагруженного.

11. Суда и пароходы, совершающіе постоянные рейсы между русскими и иностранными портами, уплачиваютъ корабельные сборы только *одинъ разъ въ навигацію*, за приходъ и отходъ.

II. Подвергнуть пересмотру дѣйствующія постановленія о мѣстныхъ корабельныхъ сборахъ, взимаемыхъ въ нѣкоторыхъ портахъ на основаніи особыхъ о нихъ положеній, примѣняясь при семъ пересмотрѣ къ цѣли, указанной Высочайше утвержденнымъ 23 апрѣля 1862 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта.

III. Сообщить на усмотрѣніе Намѣстника Кавказскаго, не признано ли будетъ полезнымъ дѣйствующія въ томъ краѣ особыя о корабельномъ сборѣ правила (Уст. Тамож., ст. 2274, 2276 и проч.) привести въ соглашеніе съ тѣми правилами, какія имѣютъ быть постановлены вообще для Имперіи.

IV. Представить на усмотрѣніе высшаго правительства, не признано ли будетъ возможнымъ корабельные сборы съ иностранныхъ судовъ взимать въ нашихъ портахъ *звонкою монетою, русскою или иностранною*.

Настоящія предположенія Отдѣлъ *опредѣлилъ* представить на разсмотрѣніе Общаго Собранія Коммисіи.

Подписали:

Помощникъ Предсѣдателя *А. Гирсз.*

Члены:

И. Вернадскій.

М. Веселовскій.

В. Евреиновъ.

Д. Кобеко.

Е. Ламанскій.

С. Наржимскій.

КОММИССІЯ В ЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННАЯ
ДЛЯ ПЕРЕСМОТРА СИСТЕМЫ ПОДАТЕЙ И СБОРОВЪ.

ЖУРНАЛЪ
ОБЩАГО СОБРАНІЯ КОММИССІИ.

Засѣданіе 21 октября 1866 г.

№ 52.

ПО ВОПРОСУ О КОРАБЕЛЬНОМЪ СБОРѢ.

Общее Собраніе разсматривало Журналъ II Отдѣла № 51, *по вопросу о корабельномъ сборѣ въ Россіи*, вмѣстѣ съ относящимися къ сему вопросу матеріалами.

Соглашаясь съ соображеніями Отдѣла, Общее Собраніе нашло, однако, необходимымъ дополнить и измѣнить редакцію нѣкоторыхъ статей проектированнаго въ означенномъ Журналѣ заключенія.

При разсмотрѣніи ст. 1, въ которой говорится, вообще, о русскихъ судахъ, платящихъ ластовыя деньги, признано болѣе правильнымъ, заключающееся въ той же статьѣ изъятіе (относительно судовъ, содержащихъ менѣ десяти ластовъ) перенести въ особую статью, которая посвящена исключительно изъятіямъ по платежу корабельныхъ сборовъ.

Послѣ ст. 2, содержащей правила о корабляхъ тѣхъ націй, у коихъ русскій флагъ пользуется уже равенствомъ съ національнымъ флагомъ, или съ флагомъ націй наиболее благопріятствуемыхъ, — найдено нужнымъ помѣстить особую статью о судахъ тѣхъ государствъ, которыя еще не вошли въ подобныя соглашенія съ Россією. Хотя такихъ государствъ весьма немного (*) и хотя Россія не входила съ ними въ непосредственныя торговыя сношенія, однако, на случай прихода принадлежащихъ имъ судовъ, необходимо удержать заключающееся въ ст. 1093 Уст. Там. правило, по которому суда такихъ націй должны вносить ластовыя деньги по одному рублю съ ластва за приходъ и столько же за отходъ.

По ст. 3, предполагающей обложеніе въ русскихъ портахъ судовъ того или другаго государства всѣми сборами, какіе были бы наложены на русскія суда въ портахъ того государства, — сдѣлано замѣчаніе, что осторожнѣе было бы не выражать, этой мѣры въ видѣ обязательнаго закона, и сообразно съ симъ слова: „будутъ облагаемы“ замѣнить словами: „могутъ быть облагаемы“. Но противъ такой поправки высказано то убѣжденіе, что подобный законъ долженъ, для достиженія своей цѣли, имѣть болѣе прямой характеръ, выражая рѣшительное намѣреніе правительства поступать по заранѣе опредѣленной системѣ.

Ст. 4, говорящую о судахъ, принадлежащихъ русскимъ подданнымъ и содержащихъ менѣе десяти ластовъ, признано болѣе правильнымъ отнести въ общую статью объ изъятіяхъ отъ платежа корабельныхъ сборовъ; примѣчанія же 1 и 2 къ этой статьѣ, о каботажномъ судоходствѣ, исключить вовсе,

(*) См. „Матеріалы“, стр. 41.

сдѣлавъ, въ своемъ мѣстѣ, ссылку на ст. 832 и примѣч. Уст. Торг., гдѣ содержится опредѣленіе понятія о каботажномъ плаваніи.

Въ ст. 5, о льготѣ въ теченіе трехъ навигацій построеннымъ въ Россіи и принадлежащимъ русскимъ подданнымъ судамъ, признано излишнимъ оговаривать, что здѣсь рѣчь идетъ о судахъ, содержащихъ болѣе десяти ластовъ, такъ какъ смыслъ этого постановленія самъ собою явствуетъ изъ совокупности прочихъ статей.

Конецъ ст. 8, гдѣ говорится о плаваніи русскихъ кораблей между портами одного и того же моря, найдено болѣе правильнымъ исключить, такъ какъ о каботажномъ плаваніи сказано въ своемъ мѣстѣ.

Въ статьѣ 9, посвященной изъятіямъ отъ платежа корабельныхъ сборовъ, признано необходимымъ — въ первомъ пунктѣ упомянуть о русскихъ судахъ, содержащихъ не болѣе десяти ластовъ, а во второмъ — о судахъ, совершающихъ каботажное плаваніе, со ссылкой на Торговый Уставъ.

Пунктъ а) ст. 9, говорящій о судахъ рыбныхъ промысловниковъ Архангельской губерніи, признано нужнымъ исправить въ редакціонномъ отношеніи.

Ст. 11, о судахъ и пароходахъ, совершающихъ постоянные рейсы, найдено нужнымъ дополнить объясненіемъ, что здѣсь разумѣются постоянные рейсы періодическіе, или *срочные*. За тѣмъ, дабы не распространять этой льготы, которая обратилась бы преимущественно въ пользу иностранныхъ судовъ, признано полезнымъ объяснить, въ особомъ примѣчаніи, что подъ именемъ *срочныхъ* рейсовъ разумѣются такіе, сроки которыхъ опредѣлены особыми уставами обществъ или объявлен-

пiями частныхъ лицъ, коимъ принадлежатъ суда и пароходы, совершающiе рейсы (*).

Въ отдѣлѣ заключенiя, предполагающемъ пересмотръ постановленiй о мѣстныхъ корабельныхъ сборахъ, найдено полезнымъ выразить опредѣлительно, что пересмотръ этотъ долженъ быть предоставленъ Министру Внутреннихъ Дѣлъ.

На основанiи всего вышеизложеннаго, Общее Собранiе полагало бы:

(*) Въ С.-Петербургской Таможнѣ взыскиваются корабельные сборы, *одинъ разъ во всю навигацiю*, со всѣхъ пароходовъ, приходящихъ съ пассажирами или съ одними товарами, не входя въ разбирательство, совершаютъ ли эти пароходы срочные рейсы или нѣтъ, такъ какъ проверка правильности рейсовъ не можетъ быть основана на официальныхъ данныхъ.

Къ с.-петербургскому порту въ навигацiю 1866 г. прибыло 124 парохода, ихъ коихъ нѣкоторые совершили по два и болѣе рейсовъ, платя корабельные сборы только одинъ разъ.

По нацiямъ, эти пароходы распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

Англійскихъ	89
Французскихъ	3
Прусскихъ	5
Ганзеатическихъ	11
Голландскихъ	8
Бельгiйскихъ	1
Шведскихъ	4
Россiйскихъ	3
	<hr/>
	124

До учрежденiя с.-петербургско-варшавской желѣзной дороги, были три пароходныя общества, совершавшiя срочные рейсы и называвшiяся

I. Въ дополненіе и отмѣну дѣйствующихъ законовъ о корабельномъ сборѣ, постановить:

1. При приходѣ русскихъ кораблей изъ-за границы и отходѣ ихъ за границу, съ грузомъ или безъ груза, взимаются всякій разъ въ казну *ластовыя* деньги, въ количествѣ пяти копѣекъ за каждый ластъ, сколько бы оныхъ въ кораблѣ ни было, за исключеніемъ, впрочемъ, судовъ, упомянутыхъ въ ст. 9.

Примѣчаніе. Корабли, принадлежащіе уроженцамъ Великаго Княжества Финляндскаго, уравниваются въ корабельныхъ сборахъ съ русскими. Финляндскіе порты, въ отношеніи корабельныхъ сборовъ, признаются за русскіе.

2. Иностранные корабли тѣхъ націй, у коихъ, по особымъ трактатамъ, или по другимъ распоряженіямъ, русской флагъ пользуется уже равенствомъ съ національнымъ флагомъ или съ флагомъ націй наиболее благопріятствуемыхъ, — подчиняются, въ отношеніи платежа казенныхъ корабельныхъ сборовъ въ русскихъ портахъ, одинаковымъ правиламъ съ русскими кораблями.

3. Иностранные корабли тѣхъ націй, у коихъ русской флагъ

почтовыми, такъ какъ они перевозили почтовую корреспонденцію и для плаванія пароходовъ были опредѣлены сроки. Эти общества были:

1) Русско-Прусское почтовое пароходство, содержавшее сообщеніе между С.-Петербургомъ и Штеттиномъ.

2) Любское Общество, содержавшее такое же сообщеніе между С.-Петербургомъ и Любекомъ,

и 3) Русское Общество Пароходства и Торговли, содержащее и нынѣ сообщеніе между Черноморскими портами и Левантомъ.

Изъ этихъ трехъ предпріятій, первое прекратило свои дѣйствія съ устройствомъ желѣзныхъ дорогъ; второе же, хотя еще и продолжается, но намѣрено ликвидировать свои дѣла.

не сравненъ съ національнымъ флагомъ, или съ флагомъ націй наиболѣе благопріятствуемыхъ (ст. 2), платятъ ластовыя деньги по одному рублю съ ластва за приходъ и столько же за отходъ.

4. Въ случаѣ, если въ какомъ либо иностранномъ государствѣ русскій флагъ будетъ впредь обложенъ въ пользу правительства, городовъ или корпорацій, прямо или косвенно, навигаціонными, ввозными, отвозными пошлинами или какими либо иными сборами, отъ которыхъ изъяты суда того государства, то суда таковаго государства, приходящія въ русскіе порты, какъ равно и находящіяся на судахъ товары, будутъ облагаемы особыми пошлинами или добавочными сборами, въ размѣрѣ, какой признанъ будетъ необходимымъ, для уравненія ихъ въ тѣхъ тягостяхъ, какія бы пали въ помянутомъ государствѣ на суда русскія.

5. Мореходныя суда, построенныя въ Россіи и принадлежащія русскимъ подданнымъ, пользуются, въ теченіе трехъ навигацій со времени ихъ построенія, льготою отъ платежа корабельныхъ сборовъ.

6. Русскіе корабли, приходящіе изъ русскаго порта и отходящіе за границу, платятъ только за отходъ.

7. Русскіе корабли, приходящіе изъ-за границы и отходящіе въ русскій портъ, платятъ только за приходъ.

8. Корабли, приходящіе изъ русскаго и отходящіе въ русскій же портъ, лежащій на другомъ морѣ, платятъ корабельный сборъ въ размѣрѣ одной четвертой части.

9. Освобождаются отъ корабельныхъ сборовъ:

а) Принадлежащія русскимъ подданнымъ мореходныя суда, которыя содержатъ не болѣе десяти ластовъ.

б) Суда, совершающія каботажное плаваніе, т. е. занимающія-

ся перевозкою товаровъ изъ одного русскаго порта въ другой, на одномъ и томъ же морѣ лежащій (Св. Зак. Т. XI, ч. 2, Уст. Торг., ст. 832).

в) Суда рыбныхъ промышленниковъ Архангельской губернии, приходящія въ порты съ рыбою, рыбимъ жиромъ, саломъ звѣринымъ и звѣриными шкурами, или же приходящія безъ товарнаго груза.

г) Суда Императорскаго С.-Петербургскаго Яхть-клуба.

д) Суда иностранныхъ яхть-клубовъ, подъ условіемъ совершеннаго взаимства.

е) Суда, заходящія въ порты Имперіи, не для торговыхъ дѣйствій, а по *необходимости*, на примѣръ — по причинѣ бури, преслѣдованія непріателемъ, поврежденія, недостатка угля на пароходѣ, или по недостатку въ судовой провизіи. Но тѣ изъ сихъ судовъ, которыя, будучи выброшены на мель, *перейдутъ въ руки другихъ хозяевъ* и будутъ приведены въ портъ для починки, не освобождаются отъ платежа корабельныхъ сборовъ.

10. Иностранные корабли, отходящіе изъ одного русскаго порта въ другой, на томъ же морѣ лежащій, для *догрузки*, или для принятія вообще груза, освобождаются отъ двойнаго платежа корабельныхъ сборовъ, которые взимаются только въ первомъ портѣ, какъ съ корабля, товарами нагруженнаго.

11. Суда и пароходы, совершающіе постоянно срочные рейсы между русскими и иностранными портами, уплачиваютъ корабельные сборы только *одинъ разъ въ навигацію*, за приходъ и отходъ.

Примѣчаніе. Подъ именемъ *срочныхъ* рейсовъ разумѣются такіе, сроки которыхъ опредѣлены особыми уставами обществъ или объявленіями частныхъ лицъ, коимъ принадлежатъ суда и пароходы, совершающіе рейсы.

II. Предоставить Министру Внутренних Дѣлъ подвергнуть пересмотру дѣйствующія постановленія о мѣстныхъ корабельныхъ сборахъ, взимаемыхъ въ нѣкоторыхъ портахъ, на основаніи особыхъ о нихъ положеній, примѣняясь при семъ пересмотрѣ къ цѣли, указанной Высочайше утвержденнымъ 23 апрѣля 1862 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта.

III. Сообщить на усмотрѣніе Намѣстника Кавказскаго, не признано ли будетъ полезнымъ дѣйствующія въ томъ краѣ особыя о корабельномъ сборѣ правила (Уст. Тамож., ст. 2274, 2276 и проч.) привести въ соглашеніе съ тѣми правилами, какія имѣютъ быть постановлены вообще для Имперіи.

IV. Представить на усмотрѣніе высшаго правительства, не признано ли будетъ возможнымъ корабельные сбпры съ иностранныхъ судовъ взимать въ нашихъ портахъ *звонкою монетою, русскою или иностранною.*

Настоящія предположенія Общее Собраніе *опредѣлило* представить на благоусмотрѣніе Г. Министра Финансовъ.

Подписали:

Помощникъ Предсѣдателя *А. Гирсѣ.*

Члены:

И. Вернадскій.

М. Веселовскій.

В. Евреиновъ.

Д. Кобеко.

С. Наржымскій.

Князь Д. Оболенскій.

В. Хвоцинской.

КОММИССІЯ ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННАЯ
ДЛЯ ПЕРЕСМОТРА СИСТЕМЫ ПОДАТЕЙ И СБОРОВЪ.

ЖУРНАЛЪ
ОБЩАГО СОБРАНІЯ КОММИССІИ.

*Засяданія 24 и 31 января и 7 февраля 1869 года и
2 октября 1870 года.*

№ 73.

ПО ВОПРОСУ О КОРАБЕЛЬНОМЪ СБОРѢ.

Въ числѣ различныхъ статей государственныхъ доходовъ, Податной Коммиссіи предстояло пересмотрѣть и дѣйствующую систему морскихъ корабельныхъ сборовъ, взимаемыхъ на основаніи Устава Таможеннаго, для согласованія ея съ общемою системою налоговъ.

Проектированныя Коммиссіею нѣкоторыя измѣненія въ существующей системѣ взиманія корабельнаго сбора препровождены были на заключеніе Министровъ Внутреннихъ и Иностранныхъ Дѣлъ и Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

Министръ Иностранныхъ Дѣлъ замѣтилъ, что нѣкоторыя постановленія, проектированныя Податною Коммиссіею, не

совѣмъ согласны съ обязательствами, принятыми Россіею въ заключенныхъ ею торговыхъ трактатахъ съ Франціею и Англіею.

Управляющій Морскимъ Министерствомъ заявилъ, въ отзывѣ своемъ, между прочимъ, что Коммиссія, предполагая предоставить въ пользу русскихъ судовъ весьма скромную льготу, вообще при разсмотрѣніи вопроса о корабельномъ сборѣ ограничилась лишь фискальною стороною, и не приняла въ соображеніе необходимости: 1) принятія мѣръ къ развитію нашего торговаго флота и 2) разсмотрѣнія вопроса о томъ: поставлены ли наши суда за границею, въ отношеніи сборовъ, въ одинаково выгодныя условія съ иностранными судами.

Хотя въ предназначенный Податной Коммиссіи кругъ занятій и не могло вовсе входить разсмотрѣніе предметовъ, на которые указываетъ Генераль-Адъютантъ Краббе, однако тѣмъ не менѣе Г. Министръ Финансовъ призналъ необходимымъ, для обсужденія нѣкоторыхъ изъ сдѣланныхъ замѣчаній, а равно и для согласованія проектированныхъ Податною Коммиссіею правилъ взиманія корабельныхъ сборовъ съ заключенными Россіею торговыми трактатами съ Франціею и Англіею, пригласить представителей Министерствъ Иностранныхъ Дѣлъ и Морскаго, при окончательномъ разсмотрѣніи въ Коммиссіи настоящаго дѣла.

Вслѣдствіе сего Общее Собраніе приступило къ обсужденію сказанныхъ замѣчаній, при участіи членовъ-экспертовъ (*).

(*) Для присутствованія въ Коммиссіи по настоящему дѣлу назначены были: отъ Министерства Иностранныхъ Дѣлъ Д. С. С. А. П.

Прежде всего Собрание признало необходимымъ рассмотреть общій вопросъ о согласованіи проектированныхъ Коммиссіею правилъ съ заключенными Россіею трактатами съ Франціею и Англіею.

Замѣчанія Министра Иностранныхъ Дѣлъ по этому предмету заключаются въ слѣдующемъ:

Въ п. 2-мъ статьи 1-й заключенія Податной Коммиссіи (журналъ Общаго Собрания 21 октября 1866 г. № 52), положительно опредѣляется, согласно постановленіямъ дѣйствующихъ договоровъ, что иностранные корабли тѣхъ націй, у коихъ русскій флагъ пользуется уже равенствомъ съ національнымъ флагомъ или съ флагомъ націй, наиболѣе благопріятствуемыхъ, подчиняются въ отношеніи платежа казенныхъ корабельныхъ сборовъ въ русскихъ портахъ *одинакимъ правиламъ съ русскими кораблями*. Пункты 5, 6, 7 и 8 предоставляютъ русскимъ судамъ исключительныя преимущества, не распространяемыя на суда иностранныхъ государствъ.

Постановленія эти повидимому несогласны съ обязательствами, принятыми Россіею въ нѣсколькихъ изъ заключенныхъ ею торговыхъ трактатахъ, а именно съ постановленіями ст. VI нашего договора 1858—59 г. съ Англіею и ст. III нашего договора 1857 г. съ Франціею (*).

Грекъ а отъ Морскаго Министерства: Вице-Адмиралъ Г. И. Невельской, Свиты Е. В. контръ-адмиралъ В. А. Стеценко и контръ-адмиралъ Н. А. Ивашинцовъ.

(*) Въ ст. VI трактата съ Англіею содержится слѣдующее постановленіе: Въ портахъ одной изъ договаривающихся державъ не будетъ налагаться на суда другой никакихъ ластовыхъ, портовыхъ, лоцманскихъ,

Пункты 5, 6, 7, и 8, на которые указано въ отзывѣ
Министра Иностранныхъ Дѣлъ, заключаются въ слѣдующемъ:

маячныхъ, карантинныхъ, ниже другихъ подобныхъ или соответствен-
ныхъ пошлинъ, какого бы то ни было рода или подъ какимъ бы то ни
было наименованіемъ, взимаемыхъ отъ имени или въ пользу Правитель-
ства, должностныхъ или частныхъ лицъ, цеховъ или какихъ-либо учреж-
деній, которыя не налагались бы равнымъ образомъ и при одинако-
выхъ условіяхъ на туземныя суда вообще, такъ какъ намѣреніе обѣихъ
высокихъ договаривающихся сторонъ состоитъ въ томъ, чтобы, за исклю-
ченіемъ нѣкоторыхъ мѣстныхъ изыятій, которыми пользуется съ дав-
няго времени мореплаваніе нѣкоторыхъ портовъ Соединеннаго Королев-
ства Великобританіи и Ирландіи, въ обоюдныхъ ихъ государствахъ и
владѣніяхъ не существовало относительно вышеупомянутыхъ пошлинъ
никакой привилегіи и никакого преимущества, благопріятствующаго ис-
ключительно туземному флагу, во вредъ флагу другой договаривающейся
стороны. Это равенство будетъ взаимно примѣняться къ обоюднымъ су-
дамъ, безъ различія порта или мѣста, откуда они приходятъ, и ихъ
назначенія при отплытіи.

Ст. III договора съ Франціею заключаетъ въ себѣ слѣдующее: Фран-
цузскія суда, откуда бы оныя ни пришли, входяція съ грузомъ или съ
баластомъ въ порты Россійскіе или Великаго Княжества Финляндскаго,
и Россійскія суда, входяція въ порты Франціи, идущія непосредственно
изъ портовъ Россійскихъ и Великаго Княжества Финляндскаго съ гру-
зомъ, или изъ какого бы то ни было порта съ баластомъ, не будутъ
платить въ обоихъ государствахъ, при входѣ или выходѣ, или во время
своего пребыванія, никакихъ другихъ или большихъ лоцманскихъ, ла-
стовыхъ, вѣховыхъ, пристанныхъ, карантинныхъ, портовыхъ, маячныхъ,
куртажныхъ, экспедиціонныхъ или другихъ сборовъ, слѣдующихъ подъ
какимъ бы то ни было наименованіемъ съ корпуса корабля и взимае-
мыхъ въ пользу государства, обществъ или мѣстныхъ цеховъ, частныхъ
лицъ или какихъ бы то ни было учреждений, кромѣ тѣхъ, коимъ под-
лежатъ или будутъ подлежать туземныя суда, входяція изъ тѣхъ же
мѣстъ или имѣющія то же назначеніе.

п. 5. Мореходныя суда, построенныя въ Россіи и принадлежащія русскимъ подданнымъ, пользуются въ теченіе трехъ навигацій со времени ихъ построенія льготою отъ платежа корабельныхъ сборовъ.

п. 6. Русскіе корабли, приходящіе изъ русскаго порта и отходящіе за границу, платятъ только за отходъ.

п. 7. Русскіе корабли, приходящіе изъ-за границы и отходящіе въ русскій портъ, платятъ только за приходъ.

п. 8. Корабли, приходящіе изъ русскаго и отходящіе въ русскій же портъ, лежащій на другомъ морѣ, платятъ корабельный сборъ въ размѣрѣ одной четвертой части.

При разсмотрѣніи въ Податной Коммиссіи замѣчаній Министра Иностранныхъ Дѣлъ, одинъ членъ (*) замѣтилъ, что означенные пункты не заключаютъ въ себѣ ничего новаго. Они взяты изъ VI и XI т. Св. Законовъ и едвали заключающіяся въ нихъ постановленія, имѣвшіяся въ виду при заключеніи трактатовъ съ иностранными государствами, могутъ считаться нарушеніями трактатовъ. Изъятія, вызываемыя мѣстными потребностями, обыкновенно оговариваются въ трактатахъ. Притомъ, ст. 6 и 7 суть ни что иное, какъ разъясненіе таможеннымъ общаго правила, что суда, совершающія каботажное плаваніе, не подлежатъ никакому сбору. Статьи нашихъ международныхъ обязательствъ, взятыя отдѣльно, могутъ быть несогласны съ этими постановленіями, но, при сопоставленіи всѣхъ статей трактатовъ въ ихъ совокупности, безъ сомнѣнія, такого несогласія не окажется.

Членъ-экспертъ отъ Министерства Иностранныхъ Дѣлъ (**)

(*) И. Н. Колесовъ.

(**) А. П. Грекъ.

отозвался, что замѣчаніе это совершенно справедливо относительно п. 5, который оговоренъ во всѣхъ нашихъ трактатахъ съ Франціею, Англіею, Бельгіею и Италіею. Что же касается до пп. 6 и 7, то хотя по изложеннымъ въ нихъ предметамъ не сдѣлано изъятій въ нашихъ трактатахъ, однако же эти пп. нельзя считать нарушеніемъ правила взаимства, такъ какъ пунктомъ 10 правилъ, составленныхъ Податною Коммиссіею, таковая же льгота предоставляется иностраннымъ судамъ, но въ томъ лишь размѣрѣ какъ оно возможно, не распространяя на нихъ право каботажа, именно: иностранные корабли, отходящіе изъ одного русскаго порта въ другой, на томъ же морѣ лежацій, для догрузки или для принятія вообще груза, освобождаются отъ двойнаго платежа корабельныхъ сборовъ, которые взимаются только въ первомъ портѣ, какъ съ корабля, товарами нагруженнаго. Такимъ образомъ, п. 10 предоставляетъ иностраннымъ судамъ въ сущности то же право, какое дано русскимъ пп. 6 и 7, съ тою разницею, что съ иностранныхъ судовъ сборъ будетъ вѣдаться за отходъ и приходъ въ одномъ портѣ, а съ русскихъ въ одномъ портѣ за приходъ, а въ другомъ за отходъ. Иностранная суда уравнены будутъ такимъ образомъ съ русскими, если въ ст. 6 и 7 разумѣть плаваніе между портами одного и того же моря. Точно также пунктъ 8-й устанавливаетъ правило, которое должно быть распространено и на иностранная суда, такъ какъ въ трактатахъ сказано, что съ иностранныхъ судовъ не будутъ брать больше, чѣмъ съ русскихъ. Изъятія въ этомъ отношеніи сдѣланы только для прибрежнаго или каботажнаго плаванія, для судовъ, построенныхъ въ Россіи и принадлежащихъ русскимъ подданнымъ и для нѣкоторыхъ береговыхъ морскихъ жителей.

Соглашаясь съ изложеннымъ мнѣніемъ о распространѣніи, въ силу существующихъ трактатовъ, на иностранныя суда правила, заключающагося въ п. 8, одинъ членъ (*) замѣтилъ, что льгота, предоставляемая этимъ пунктомъ русскимъ судамъ, не можетъ имѣть никакого практическаго значенія для иностранныхъ судовъ, которыя никогда не ходятъ изъ одного русскаго моря въ другое. Притомъ, всѣ возникающія по настоящему вопросу недоразумѣнія происходятъ отъ неясности понятія о каботажномъ плаваніи. Каботажныя суда могутъ имѣть менѣе и болѣе 10 ластовъ; первыя ничего не платятъ, потому что принято за правило, что десятиластовое судно не можетъ совершать морскаго плаванія, что не совсѣмъ вѣрно.

Относительно того, должно ли правило, заключающееся въ п. 8, быть распространено и на иностранныя суда, одинъ членъ (**) заявилъ, что такъ какъ срокъ, на который трактаты были заключены, давно уже окончился, то едва ли ими слѣдуютъ стѣсняться. Они имѣютъ временное существованіе, а правила о корабельномъ сборѣ составляютъ на неопредѣленное время. Нужно будетъ только заявить заинтересованнымъ державамъ о производимыхъ перемѣнахъ, которыя могутъ за тѣмъ вступить въ силу не ранѣе, какъ по истеченіи полугодія послѣ заявленія, какъ это и выговорено въ трактатахъ. Наши интересы гораздо важнѣе для насъ интересовъ иностранцевъ, и мы можемъ и имѣемъ право дѣлать то, что считаемъ выгоднымъ для нашего коммерческаго флота; а напрашиваться на преміи иностранцамъ нѣтъ

(*) И. Н. Колесовъ.

(**) Н. Н. Тютчевъ.

никакого основанія. Согласить же наши законы съ трактатами будетъ дѣломъ дипломатіи.

На это замѣчено (*), что если можно предвидѣть со стороны иностранныхъ державъ требованія объ уравненіи ихъ подданныхъ съ русскими относительно ласоваго сбора, то гораздо лучше прямо удовлетворить ихъ заранѣе. Невыгодно вызывать требованія и быть въ необходимости исполнить ихъ: это всегда имѣетъ видъ уступки.

Членъ-экспертъ, собравшій матеріалы о корабельномъ сборѣ въ Россіи (**), заявилъ Общему Собранію, что постановленіе, заключающееся въ 8 п., есть законъ, нынѣ дѣйствующій. Онъ былъ изданъ въ 1830 годахъ, въ числѣ другихъ законодательныхъ мѣръ, предпринятыхъ для поощренія русскаго судоходства исключительно къ каботажному плаванію, въ бытность графа Канкринъ Министромъ Финансовъ. Въ послѣдствіи графъ Канкринъ, для достиженія равенства русскаго флага въ иностранныхъ портахъ, предполагалъ установить особыя возвышенныя сборы съ судовъ тѣхъ націй, которыя не захотѣли бы уравнять въ своихъ портахъ русскіе корабли съ туземными. Къ 1845 г., при содѣйствіи бывшаго Вице-Канцлера графа Нессельроде, большинство торговыхъ державъ предоставили у себя русскому купеческому флагу совершенное равенство съ національнымъ, или, по крайней мѣрѣ, съ флагомъ наиболѣе благопріятствуемыхъ ими націй. Но изъ этой равноправности всегда исключалось каботажное плаваніе. На основаніи вышеизложеннаго, казалось бы правильнымъ п. 8 понимать въ смыслѣ обложенія $\frac{1}{4}\%$ сборомъ дальняго каботажнаго плаванія.

(*) О. Г. Тернеръ.

(**) В. А. Евреиновъ.

Къ этому добавлено (*), что едвали могутъ встрѣтиться какія-либо серьезныя затрудненія къ принятію п. 8, въ томъ видѣ, какъ онъ изложенъ въ заключеніи Общаго Собранія. Законъ этотъ существуетъ уже почти 70 лѣтъ; въ виду его заключались трактаты съ различными иностранными государствами о торговлѣ и мореплаваніи, и доселѣ никакихъ вопросовъ, недоразумѣній или притязаній со стороны этихъ державъ не возникало по этому предмету. Все это приводитъ къ убѣжденію, что заключающееся въ этомъ пунктѣ постановленіе, и безъ того уже имѣющее силу дѣйствующаго закона, не можетъ ни въ какомъ случаѣ считаться нарушеніемъ нашихъ международныхъ трактатовъ и принятыхъ нами на основаніи ихъ обязательствъ.

По разсмотрѣннн общаго вопроса о томъ, на сколько предполагаемыя правила должны быть согласованы съ трактатами, Общее Собраніе приступило къ обсужденію замѣчаній Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

Генераль-Адъютантъ Краббе находитъ, что Податная Коммиссія повидимому вовсе не приняла въ соображеніе необходимости принятія мѣръ къ развитію нашего торговаго флота, а ограничилась разсмотрѣніемъ вопроса о корабельномъ сборѣ только со стороны фискальной. Оставляя существующія основанія этого сбора почти безъ измѣненія, она дѣлаетъ въ нынѣ дѣйствующихъ по этому предмету статьяхъ закона измѣненія собственно болѣе въ редакціонномъ отношеніи. Такимъ образомъ торговыя суда русскія и иностранныя предназначены платить сборъ въ одинаковомъ размѣрѣ, и въ пользу русскихъ судовъ предполагается предоставить

(*) А. К. Гирсъ.

лишь весьма скромную льготу: чтобы мореходныя, содержащія болѣе 10 ластовъ суда, построенныя въ Россіи и принадлежащія русскимъ подданнымъ, пользовались въ теченіе трехъ навигацій со времени ихъ построенія льготою отъ платежа корабельнаго сбора. Препятствіемъ къ предоставленію нашимъ русскимъ судамъ различныхъ преимуществъ предъ иностранными ставятъ существующіе у насъ съ иностранными государствами трактаты взаимности; но изъ труда Коммиссіи не видно, чтобы этотъ чрезвычайно важный вопросъ былъ подвергнутъ надлежащему обсужденію, съ участіемъ компетентныхъ судей. Между тѣмъ вопросъ о томъ, дѣйствительно ли наши суда за границею въ отношеніи сборовъ поставлены въ одинаково выгодныя условія съ иностранными судами въ нашихъ портахъ, вполне заслуживаетъ серьезнаго разсмотрѣнія и провѣрки. Кромѣ того, поощреніе нашимъ судамъ можетъ быть выражено и въ другой формѣ, различными преміями, независящими отъ трактатовъ взаимности. Равнымъ образомъ Податная Коммиссія оставила безъ вниманія отношеніе корабельнаго сбора къ маячной части и къ содержанію спасительныхъ станцій. Не должны ли, для освѣщенія морей и безопасности плаванія, явиться на помощь сборы съ коммерческихъ судовъ? Вопросъ о созданіи Русскаго коммерческаго флота такъ важенъ и сложенъ, что не представляется возможности формулировать какія-либо предложенія. Но если Министерствомъ Финансовъ признано будетъ своевременнымъ и возможнымъ подвергнуть этотъ предметъ всестороннему обсужденію, Морское Министерство употребитъ всѣ усилія къ успешному и скорѣйшему его разрѣшенію. Тогда и въ частномъ вопросѣ о корабельномъ

сборъ вѣроятно не пришлось бы ограничиться однимъ редакціоннымъ измѣненіемъ статей Св. Законовъ.

Въ дополненіе къ этимъ замѣчаніямъ, членъ-экспертъ отъ Морскаго Министерства, Г. И. Невельской, объяснилъ слѣдующее.

Общему Собранію заявлено было, что не дѣло Податной Коммиссіи разсуждать о принятіи мѣръ къ развитію нашего торговаго флота. Но вопросъ этотъ находится въ тѣсной связи съ предметомъ настоящаго доклада — корабельными сборами, которые должны дать средства къ развитію и безопасности мореплаванія. Льготы же, предоставляемыя проектированными Податною Коммиссіею правилами русскимъ судамъ, такъ ничтожны, что не могутъ имѣть никакого въ этомъ отношеніи значенія. Самая главная льгота состоитъ въ томъ, что суда русскихъ подданныхъ избавляются отъ корабельнаго сбора въ русскихъ портахъ въ продолженіи 3-хъ навигацій отъ времени ихъ постройки, что составитъ 45 р. въ три года на судно средней величины въ 30 т. р. Подобныя поощренія ничего не значать. Во всѣхъ государствахъ расходы для поощренія, удобства и безопасности мореплаванія покрывались особымъ сборомъ, который за всѣми этими расходами приносилъ еще доходъ казнѣ. Точно также и намъ въ настоящемъ случаѣ слѣдуетъ обратить корабельные сборы въ средства къ развитію національнаго коммерческаго флота и къ удовлетворенію различныхъ его потребностей. А для этого необходимо опредѣлить: сколько слѣдуетъ взимать на спасительныя станціи и для принятія другихъ мѣръ къ безопасности плаванія, и за тѣмъ, сколько для поощренія судостроенія и мореплаванія? Эти цифры и покажутъ, какъ великъ долженъ быть размѣръ сбора. Оста-

влять же существующій сборъ по 5 к. съ лафта, какъ предполагаетъ Коммиссія, невозможно уже потому, что онъ даетъ всего 90 т. р. въ годъ, тогда какъ на одни маяки требуется свыше 600 т. р. Развитие нашего коммерческаго флота чрезвычайно важно, какъ средство для доставленія резерва военному флоту. Вотъ почему на этотъ предметъ и обращено было вниманіе Морскаго Министерства.

Другой членъ-экспертъ отъ Морскаго Министерства (*) замѣтилъ, что увеличеніе корабельныхъ сборовъ весьма желательно, конечно безъ обремененія нашихъ судовъ и ущерба заграничной торговлѣ. Но при этомъ необходимо имѣть въ виду, что наши суда платятъ за границу, и сообразить съ этимъ наши сборы, для уравненія.

Третій членъ отъ того же Министерства (**) обратилъ вниманіе Общаго Собранія на то, что въ матеріалахъ, собранныхъ ею, не видно, существуетъ ли дѣйствительно взаимство, т. е., столько ли наши суда платятъ за границу, сколько иностранныя у насъ?

Вслѣдствіе этого замѣчанія объяснено (***) , что начало взаимства заключается не въ томъ, чтобы наши суда не платили больше у иностранцевъ, чѣмъ ихъ суда у насъ, а въ томъ, что иностранцы пользуются тѣми же правами, какъ и туземные подданные. Къ этому присовокуплено (****), что въ каждомъ портѣ взимаются сборы за услуги, оказываемыя имъ торговлѣ; въ Лондонѣ, напр., есть доки, въ другихъ

(*) Н. А. Ивашинцовъ.

(**) В. А. Стеценко.

(***) А. К. Гирсъ.

(****) И. Н. Колесовъ.

ихъ нѣтъ. Притомъ, не надо забывать, что въ Россію суда приходятъ болѣе съ балластомъ, чѣмъ съ грузомъ, а потому корабельный сборъ ложится преимущественно на нашъ вывозный товаръ. Съ увеличеніемъ этого сбора можетъ случиться, что цѣна нашихъ товаровъ на лондонскомъ рынкѣ будетъ выше цѣны на подобные товары другаго происхожденія, напр. наша шерсть дороже австралійской и т. п.

На это замѣчено (*), что для избѣжанія случаевъ, подобныхъ указанному, слѣдуетъ опредѣлить размѣръ сбора, не обременительный для нашей торговли. Ластъ, какъ извѣстно, имѣетъ 125 п. Если, вмѣсто 5 к., брать съ ластва 1 р., то на пудъ шерсти ляжетъ менѣе 1 копѣйки, что, конечно, не составитъ существенной разницы въ продажной цѣнѣ товара, а между тѣмъ дастъ возможность устроить маяки, расчистить гавани и т. п., т. е., оказать большія услуги торговлѣ, такъ какъ отъ всѣхъ этихъ мѣръ неминуемо понизятся фрахты.

По мнѣнію одного члена (**), нельзя обсуждать вопросъ о корабельныхъ сборахъ, не имѣя въ виду того, что признается необходимымъ для развитія нашего торговаго флота, такъ какъ эти два предмета тѣсно связаны между собою.

Одинъ членъ (***) обратилъ вниманіе Общаго Собранія на слѣдующее обстоятельство. По смыслу нашей государственной смѣты, корабельный сборъ не имѣетъ характера спеціальнаго. Но изъ числа сборовъ, поступающихъ въ государственную казну, есть такіе, которые служатъ фондомъ

(*) Г. И. Невельской.

(**) К. К. Гротъ.

(***) Д. О. Кобеко.

для развитія извѣстной отрасли государственной дѣятельности. Такъ напримѣръ, сборы съ привилегій, съ пожалованій въ почетное гражданство и т. п. хотя и поступаютъ въ государственное казначейство, но на счетъ ихъ испрашиваются кредиты на расходы для улучшенія мануфактурной промышленности. Разсматривая корабельные сборы исторически, мы найдемъ, что они были первоначально учреждены для потребностей мореплаванія. Часть ихъ могла бы и въ настоящее время быть обращена на этотъ предметъ. Кромѣ общихъ государственныхъ корабельныхъ сборовъ, существуютъ еще мѣстные, въ Архангельскѣ, въ Одессѣ и др. портахъ, которые также могли бы быть употреблены для развитія нашего торговаго флота. Такимъ образомъ, и при настоящихъ бюджетныхъ средствахъ есть источники на покрытіе хотя части расходовъ по этому предмету.

По мнѣнію одного члена (*), спеціализація сбора иногда чрезвычайно полезна; можетъ быть, это будетъ такъ и въ настоящемъ случаѣ. Но тогда необходимо прямо спеціализировать корабельные сборы, а не оставлять ихъ въ неопредѣленномъ положеніи, и отдѣлить потребности мореплаванія отъ источниковъ для удовлетворенія ихъ. Когда сборы эти не будутъ спеціализированы, то можетъ случиться, что сборы увеличатся, а порты не исправятся. За границей часто государство или отдѣльные порты заключали займы для улучшенія портовъ и погашали ихъ увеличенными корабельными сборами, которые вимались уже послѣ сдѣланныхъ портовыхъ улучшеній. Этотъ порядокъ взиманія и увеличенія сбора гораздо выгоднѣе и пріятнѣе всѣмъ судовладельцамъ, нежели ка-

(*) О. Г. Тернеръ.

кой-либо иной. Такимъ образомъ, при спеціализаціи корабельныхъ сборовъ, возникаетъ вопросъ о томъ, не слѣдуетъ ли постановить, что увеличеніе сбора должно слѣдовать за улучшеніемъ портовъ.

Одинъ членъ (*) находилъ, что спеціализація сбора едва ли поможетъ чему-нибудь. Это равносильно усиленію расходовъ, къ чему нѣтъ возможности при настоящемъ положеніи государственнаго бюджета. Вопросъ о средствахъ къ развитію нашего торговаго флота непременно долженъ предшествовать вопросу о сборѣ. Только въ томъ случаѣ, если сборъ можетъ быть увеличенъ до покрытія издержекъ для развитія флота, можно бы спеціализировать сборъ. Теперь же увеличивать его, не имѣя въ виду на что именно и зачѣмъ, значило бы, прежде всего, обременять торговое мореплаваніе, а потомъ уже думать о его развитіи, которое неизвѣстно когда наступитъ. Поэтому, по мнѣнію члена, разсмотрѣніе системы корабельныхъ сборовъ, прежде разрѣшенія возбужденныхъ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ вопросовъ относительно потребностей нашего торговаго мореплаванія, представляется положительно преждевременнымъ и труды, по этому предмету, Податной Коммисіи могутъ оказаться потраченными напрасно. Рациональнѣе было бы, ежели бы всѣ вопросы по торговому мореплаванію были сосредоточены и разсматриваемы въ совокупности въ одномъ учрежденіи.

По мнѣнію одного члена (**), улучшеніе нашего торговаго флота такъ тѣсно связано съ корабельными сборами, что отдѣльное разсмотрѣніе этихъ сборовъ представляется невоз-

(*) Е. И. Аладуровъ.

(**) Н. Н. Тютчевъ.

возможнымъ. А потому слѣдовало бы отсрочить обсужденіе настоящаго дѣла въ Податной Коммисіи и назначить особую Коммиссію для всесторонняго разсмотрѣнія названныхъ двухъ предметовъ, съ тѣмъ, чтобы предположенія ея, собственно о корабельныхъ сборахъ, внесены были на заключеніе Общаго Собранія Податной Коммисіи, о чемъ и представить на усмотрѣніе г. Министра Финансовъ.

Соглашаясь съ этимъ предложеніемъ, одинъ членъ-экспертъ отъ Морскаго Министерства (*) присовокупилъ, что прежде, чѣмъ разсуждать о корабельныхъ сборахъ, надо знать, что требуется для улучшенія нашего частнаго мореплаванія, для безопасности и поощренія его, и тогда только можно видѣть, до какого предѣла можно возвысить сборъ, не обременяя торговли. До тѣхъ же поръ и заниматься нечѣмъ, такъ какъ основаніе взиманія сбора уже опредѣлено, именно съ ласта.

Къ этому добавлено (**), что на настоящій вопросъ нельзя иначе смотрѣть, какъ на часть общаго вопроса объ улучшеніи нашего торговаго мореплаванія, тѣмъ болѣе, что неизвѣстно даже, на какомъ Министерствѣ лежитъ обязанность заботиться объ этомъ улучшеніи. Необходимость вывести нашъ коммерческій флотъ изъ его настоящаго крайне-неудовлетворительнаго положенія не подлежитъ никакому сомнѣнію. Морское Министерство не можетъ этого сдѣлать, такъ какъ оно завѣдуетъ только боевымъ флотомъ. Поэтому Податной Коммисіи слѣдуетъ представить Министру Финансовъ о необходимости сдѣлать что нибудь серьезное по этому предмету.

(*) Г. И. Невельской.

(**) Д. Θ. Кобеко.

ту, а не ограничиваться редакціонными исправленіями статей VI т. Св. Зак.

Вполнѣ сочувствуя мысли о разсмотрѣніи въ особой Комиссіи мѣръ и способовъ для развитія русскаго торговаго мореплаванія, четыре члена (*) не находили однакоже достаточнаго основанія къ устраненію Податной Комиссіи отъ разсмотрѣнія нынѣ вопроса о корабельныхъ сборахъ, послѣдующимъ соображеніямъ.

Въ Податной Комиссіи могли бы быть выработаны нѣкоторыя общія начала, которыя весьма облегчили бы дѣло Особой Комиссіи. Такъ напримѣръ, теперь сборъ взимается съ ласта; но есть мѣстные сборы съ цѣны товара. Поэтому слѣдуетъ обсудить, надо ли ластъ принимать за единицу сбора вездѣ, или нѣтъ? За тѣмъ, слѣдуетъ ли сборъ взимать во всѣхъ портахъ одинаково, или различно? Здѣсь, можетъ быть, придется постановить, что сборъ не можетъ быть однообразенъ, по различію потребностей разныхъ портовъ и торговыхъ условій: то, что необременительно въ одномъ портѣ, можетъ быть тяжело въ другомъ. Нельзя опредѣлить заранѣе потребности коммерческаго флота, а слѣдовательно и основывать на нихъ цифру сбора. Въ Комиссіи указано было на потребность въ улучшеніи судостроенія. Какъ опредѣлить средства для этого? Мы не можемъ назначить сумму, которая должна быть израсходована на этотъ предметъ, потому что не знаемъ, будетъ ли выстроено десять кораблей или 1000. То же самое можно сказать и объ улучшеніи портовъ. Для того, чтобы знать, сколько де-

(*) А. К. Гирсъ, А. Б. фонъ-Бушенъ, И. Н. Колесовъ и О. Г. Тернеръ.

негъ надо ассигновать на это, нужно войти въ разсмотрѣніе смѣтъ для построекъ маяковъ, спасительныхъ станцій и т. д., а равно и того, на сколько они необходимы. Напротивъ, установивъ основаніе сбора и принявъ въ принципъ постепенное увеличеніе ихъ по мѣрѣ мѣстныхъ надобностей, Податная Коммиссія, не выходя изъ предѣловъ предназначенныхъ ей занятій, исполнить то, что прямо относится къ ней по отношенію къ настоящему вопросу.

Что же касается до сдѣланнаго замѣчанія, что Податная Коммиссія ограничилась въ нынѣ дѣйствующихъ законахъ о корабельныхъ сборахъ одними редакціонными измѣненіями, то слѣдуетъ сказать, что Коммиссія, исполняя общую задачу свою — пересмотръ существующей системы податей и сборовъ, разсмотрѣла и систему взиманія корабельныхъ сборовъ. Въ этой системѣ она не сдѣлала измѣненій потому, что нашла ее рациональною, а не потому, что хотѣла устранить себя отъ серьезнаго разсмотрѣнія дѣла. Принявъ такимъ образомъ на видъ: 1) что, какъ выяснилось изъ преній, единственною цѣлію соединенія вопроса о мѣрахъ и способахъ для развитія русскаго торговаго мореплаванія съ пересмотромъ корабельныхъ сборовъ оказывается увеличеніе корабельныхъ сборовъ до уровня матеріальныхъ потребностей, необходимыхъ для развитія русскаго торговаго мореплаванія, удобства и безопасности плаванія въ русскихъ моряхъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и специализація этихъ сборовъ; 2) что увеличеніе корабельныхъ сборовъ непременно ляжетъ бременемъ на судоходство вообще, а въ томъ числѣ и на русское, и едва ли дастъ достаточныя средства для достиженія предположенной цѣли; 3) что специализація какихъ бы то ни было государственныхъ сборовъ на опредѣленные расходы не со-

гласна съ существующей у насъ нынѣ системою государственныхъ смѣтъ и 4) что пересмотръ корабельныхъ сборовъ въ настоящее время особенно важенъ именно въ виду необходимости упрощенія и приведенія въ систему взиманія специальныхъ мѣстныхъ добавочныхъ сборовъ, такъ на примѣръ, маячнаго, къ которому, какъ видно изъ справки, сообщенной Департаментомъ Мануфактуръ и Торговли, гдѣ производится дѣло объ этомъ сборѣ, должны быть примѣнены правила, которыя будутъ установлены для корабельнаго (ластоваго) сбора, — 4 члена полагали, что не предстоить никакой необходимости подчинять пересмотръ корабельныхъ сборовъ условіямъ, которыя только могутъ затянуть дѣло или повести къ дальнѣйшему обремененію русскаго судоходства и морской торговли вообще, а слѣдуетъ приступить къ нему немедленно, согласно указанію Г. Министра Финансовъ.

На это замѣчено (*), что Податная Коммиссія, установивъ извѣстныя правила или нормы по настоящему вопросу, какъ напр. взиманіе сбора съ ласта, можетъ стѣснить то учрежденіе, на которое будетъ возложено изысканіе и обсужденіе средствъ къ развитію нашего торговаго флота. Нельзя сказать, не найдетъ ли это учрежденіе другаго способа обложенія судохозяевъ сборами въ пользу казны, не найдетъ ли оно другой болѣе положительной единицы, какъ на примѣръ кубическое содержаніе вмѣстимости судовъ, и наконецъ, не укажутъ ли пользы и нужды торговаго мореплаванія на необходимость не увеличенія, а можетъ быть совершенной отмены существующихъ нынѣ сборовъ. Вообще расходы по улучшенію мореплаванія ни въ какомъ случаѣ

(*) Е. И. Ададуровъ.

не могут поставляться въ зависимость отъ корабельныхъ сборовъ и строго ограничиваться его размѣрами. Это значило бы всѣ расходы по улучшенію условій мореплаванія относить исключительно на счетъ коммерціи, тогда какъ развитіе коммерческихъ оборотовъ по внѣшней торговлѣ и въ особенности учрежденіе отечественнаго торговаго флота, какъ самостоятельной торговой силы во внѣшней торговлѣ и какъ надежнаго резерва для военнаго флота, составляетъ потребность не одной коммерціи, а всего русскаго общества. По этому государство должно принимать на себя едва ли не большую долю участія въ затратахъ на улучшеніе торговыхъ путей и удобства гаваней и торговыхъ портовъ. До сихъ поръ Правительство наше такъ и поступаетъ. Расходы его по этимъ предметамъ, въ самой незначительной части, покрываются корабельными сборами. Такъ напримѣръ, сумма такихъ расходовъ по бюджету 1869 г. будетъ составлять свыше 1 м. р., тогда какъ всѣхъ, въ совокупности, корабельныхъ сборовъ ожидается только около 182 т. р. (*) Никто конечно не предложилъ бы отмѣнить означенные расходы, вызываемые существенною необходимостію, или, по крайней мѣрѣ, сократить ихъ до 182 т. р.; но не можетъ быть также сомнѣнія и въ томъ, что при дарованіи русскому торговому классу льготъ и преимуществъ, дѣйствительно могущихъ вызвать, съ его стороны, предприимчивость

(*) О затратахъ, сдѣланныхъ въ послѣднее время казною, для улучшенія морскихъ путей, портовъ и гаваней и вообще для удобства мореплаванія, представлены членомъ, Е. И. Адауровымъ, дополнительныя свѣдѣнія къ матеріаламъ о корабельныхъ сборахъ (см. Приложение 1-е къ сему журналу).

въ торговомъ мореплаваніи, можно будетъ, не обременяя судоходства и не нарушая справедливости, возложить на него болѣе крупныя сборы.

По окончаніи этихъ разсужденій, баллотировано было слѣдующее предложеніе: «Представить Г. Министру Финансовъ о необходимости обсудить *предварительно* вопросъ о мѣрахъ для развитія русскаго торговаго мореплаванія, удобства и безопасности плаванія въ русскихъ моряхъ и о томъ, не представится ли необходимымъ по связи съ симъ предметомъ измѣнить существующія постановленія о размѣрѣ и способѣ взиманія навигаціонныхъ сборовъ. Противъ означеннаго предложенія оказалось 7 голосовъ (*), въ томъ числѣ и Помощникъ Предсѣдателя, и въ пользу онаго также 7 членовъ (**). Отвергнувъ такимъ образомъ зависимость вопроса о ластовомъ сборѣ отъ прочихъ вопросовъ, Общее Собраніе опредѣлило однако представить на благоусмотрѣніе г-на Министра Финансовъ, не признаетъ ли онъ полезнымъ возложить на особую комиссію разсмотрѣніе мѣръ и способовъ для развитія русскаго портоваго мореплаванія и для увеличенія удобствъ и безопасности плаванія въ русскихъ моряхъ.

За тѣмъ Общее Собраніе приступило къ разсмотрѣнію статей заключенія, изложенныхъ въ журналѣ онаго за № 52, въ отдѣльности.

Въ ст. 1-й устанавливается взиманіе въ казну ластовыхъ

(*) М. Н. Ахматовъ, А. Б. фонъ-Бушень, А. К. Гирсъ, А. П. Грекъ, В. А. Евреиновъ, И. Н. Колесовъ и О. Г. Тернеръ.

(**) Е. И. Ададуровъ, К. К. Гротъ, Н. А. Ивашиинцовъ, Д. О. Кэбеко, Г. И. Невельской, В. А. Стеценко и Н. Н. Тютчевъ.

денегъ, въ количествѣ 5 коп. за каждый ластъ, при приходѣ русскихъ кораблей изъ за границы и отходѣ за границу, съ грузомъ или безъ груза.

Въ настоящей статьѣ предстояли къ разрѣшенію 2 вопроса: 1) объ основаніи, т. е., объ единицѣ сбора и 2) о размѣрѣ онаго.

По первому вопросу заявлены были слѣдующія мнѣнія:

II-й отдѣлъ Податной Коммиссіи, разсматривавшій вопросъ о корабельныхъ сборахъ, не пересматривалъ дѣйствующихъ правилъ объ измѣреніи судовъ, такъ какъ этотъ чисто техническій предметъ подвергнуть уже особому обсужденію. Между тѣмъ точнаго способа измѣренія вмѣстимости судовъ всякаго рода, бывающихъ весьма различной конструкціи, не существуетъ, а есть только приблизительный. При этомъ, слѣдуетъ сказать, что большею частью съ русскихъ судовъ взимается корабельнаго сбора болѣе, нежели съ иностранныхъ. Если иностранныя суда предъявляютъ свидѣтельство объ измѣреніи ихъ гдѣ-либо въ иностранныхъ портахъ, то ихъ у насъ не перемѣряютъ. Поэтому они запасаются такимъ свидѣтельствомъ съ показаніемъ не всего того количества ластовъ, которое вмѣщаютъ въ себѣ суда. При этомъ въ разныхъ государствахъ существуютъ разные ласты, а въ свидѣтельствахъ не говорится о томъ, какіе именно показаны въ нихъ. Такимъ образомъ, съ иностранныхъ судовъ часто берутъ очень мало сборовъ. Весьма желательно, чтобы за основаніе при взысканіи сборовъ съ иностранныхъ судовъ принималось только свидѣтельство о построеніи, а не объ измѣреніи, и чтобы, въ случаѣ неимѣнія такого свидѣтельства, судно измѣрялось, съ выдачею затѣмъ ему сви-

дѣтельства, по которому и должно производиться взиманіе сбора (*).

Членъ-экспертъ отъ Морскаго Министерства, В. А. Стеценко, указаль на Шведскіе законы, по которымъ Шведское правительство имѣеть право измѣрять всякое иностранное судно, несмотря на свидѣтельство о построеніи, которое одно не можетъ дать вѣрнаго основанія для опредѣленія вмѣстимости судна. Притомъ едвали можно сказать, что слѣдуетъ брать съ таста вообще. Иное судно въ 30 саж. длины имѣеть ту же вмѣстимость, какъ и судно въ 20 саж. длины. Подвергать ихъ одному и тому же сбору въ гавани, на устройство которой израсходованы значительныя деньги, было бы несправедливо, такъ какъ первое займетъ гораздо больше мѣста въ гавани, нежели послѣднее.

По мнѣнію другаго члена-эксперта отъ Морскаго Министерства, Г. И. Невельскаго, безъ разрѣшенія техническаго вопроса объ измѣреніи коммерческихъ судовъ, чѣмъ занималась особая спеціальная Коммиссія при Морскомъ Министерствѣ, нельзя опредѣлить основаніе или единицу сбора. Можетъ быть будетъ удобнѣе брать съ тонны или другой единицы. Этого предрѣшать теперь нельзя. Сверхъ того тасты вовсе не однообразны. Изъ свидѣтельствъ же о построеніи ничего вывести нельзя.

Въ отвѣтъ на это объяснено (**), что измѣреніе всякаго судна есть, безъ сомнѣнія, наиболѣе вѣрный способъ опредѣленія его вмѣстимости. Но такой способъ былъ бы чрезвычайно

(*) И. Н. Колесовъ.

(**) А. К. Гирсъ, А. Б. фонъ-Бушень, Н. А. Ермаковъ и И. Н. Колесовъ.

затруднителенъ для таможенъ и стѣснителенъ для торговли. Техническій вопросъ о способѣ измѣренія можетъ быть разрѣшенъ особо, независимо отъ настоящаго рѣшенія Коммиссіи. Ластовый сборъ собирается уже давно; намъ слѣдуетъ оставить старую единицу, къ которой торговля привыкла и противъ которой не было заявлено никакихъ неудовольствій. Мы должны упрощать сборъ въ интересахъ торговли и установить его такъ, чтобы къ нему могли быть приурочены другіе мѣстные добавочные сборы. Ласты дѣйствительно различны, но разница такъ незначительна, что на практикѣ оно не будетъ имѣть серьезнаго значенія. Ластъ же въ Англии, съ которою мы ведемъ главную торговлю, совершенно равенъ нашему. Притомъ особенная осторожность въ этомъ случаѣ необходима была бы, еслибъ сборъ опредѣлять съ пуда; но сборъ въ размѣрѣ 5 к. съ 125 п. слишкомъ незначителенъ, чтобъ затруднять взиманіе его точнымъ измѣреніемъ. Полная соразмѣрность недостижима, но надо выбирать то, что болѣе практично и нестѣснительно для торговли.

По мнѣнію одного члена-эксперта (*), вопросъ объ обложеніи всѣхъ коммерческихъ судовъ однообразною единицею сбора тѣсно связанъ съ предметомъ обложенія. Если брать съ вмѣстимости корабля, то конечно такою единицею будетъ ластъ. Но при этомъ не надо забывать, что по трактатамъ, заключеннымъ нами съ иностранными державами, суда этихъ державъ, приходящія съ балластомъ, изъемятся отъ ластовыхъ пошлинъ. Если русскіе корабли съ балластомъ не будутъ освобождены отъ сбора, то слѣдовало бы постановить,

(*) П. А. Евреиновъ.

что сборъ должно брать съ груза; иначе, это будетъ привилегією иностраннымъ судамъ.

На это замѣчено (*), что для русскихъ судовъ съ балластомъ конечно должно сдѣлать изъятіе. Притомъ, сборъ самъ по себѣ такъ не великъ, что, въ виду затруднительности измѣренія груза, нѣтъ причины отступать отъ общаго правила взиманія сбора съ вмѣстимости корабля.

Членъ-экспертъ отъ Морскаго Министерства, Г. И. Невельской, заявилъ, что существующій казенный сборъ не возбуждалъ доселѣ жалобъ изъ среды торгующихъ лицъ или судопромышленниковъ, потому что онъ ничтоженъ. Но необходимо имѣть въ виду, что онъ долженъ быть увеличенъ для удовлетворенія различныхъ потребностей коммерческаго флота, тогда и вопросъ объ установленіи единицы этого сбора представится совершенно въ иномъ видѣ.

По выслушаніи вышеизложенныхъ замѣчаній, Общее Собраніе Податной Коммиссіи не нашло основанія измѣнять нынѣ существующій способъ взиманія корабельнаго сбора съ ласта; но вмѣстѣ съ тѣмъ признало необходимымъ, чтобы корабельный сборъ съ иностранныхъ судовъ взимался по числу ластовъ, означенныхъ въ ихъ свидѣтельствѣ о построеніи; а если такового предъявлено не будетъ, то число ластовъ опредѣлять измѣреніемъ судна, о чемъ выдавать шкиперу надлежащее свидѣтельство, по коему и взимать корабельные сборы съ судна, при дальнѣйшихъ приходахъ его въ русскіе порты.

Послѣ сего Общее Собраніе перешло къ обсужденію вопроса о размѣрѣ корабельнаго сбора.

(*) И. Н. Колесовъ.

Членъ-экспертъ отъ Морскаго Министерства, В. А. Стеценко, заявилъ, что онъ не можетъ дать никакого положительнаго мнѣнія по настоящему предмету, по слѣдующей причинѣ. Нѣсколько разъ въ нашей литературѣ было указывается на невыгодное для русскихъ судовъ обстоятельство, что наши суда за-границей платятъ гораздо болѣе, чѣмъ иностранныя суда у насъ, именно отъ 300 до 400 р., тогда какъ въ Россіи послѣдніе обложены только сборомъ въ 7 р. Въ матеріалахъ Коммиссіи о корабельныхъ сборахъ не собрано точныхъ данныхъ по этому предмету. Поэтому, предварительно разрѣшенія вопроса о 5-ти-копѣечномъ ластовомъ сборѣ, необходимо собрать положительныя свѣдѣнія о томъ, какими сборами обложены наши суда за-границей. Ластовый же сборъ въ 5 к. не имѣетъ никакого основанія; онъ такъ ничтоженъ, что лучше вовсе отказаться отъ него.

Соглашаясь съ этимъ мнѣніемъ, другой членъ-экспертъ, Г. И. Невельской, дополнилъ, что, безъ указанныхъ положительныхъ свѣдѣній, настоящія разсужденія не приведутъ ни къ какимъ положительнымъ результатамъ. Нѣтъ данныхъ для опредѣленія размѣра сбора. Одно несомнѣнно, что существующій сборъ не можетъ оставаться въ такомъ ничтожномъ размѣрѣ, какъ нынѣ опредѣленъ, въ виду настоятельной потребности въ развитіи нашего торговаго флота и неудовлетворительнаго состоянія нашихъ морскихъ путей сообщенія и стоянокъ. Возвышеніе корабельнаго сбора даже до 1 р. съ ласта не можетъ быть обременительно для торговли. На четверть хлѣба это составитъ не болѣе 6 к. Коммерческій флотъ нигдѣ не развивался безъ особенныхъ узаконеній и поощреній къ тому со стороны правительства. Но возможно ли такое развитіе у насъ, когда нашъ корабль съ пшеницею платитъ

за-границею 400 р., а съ иностраннаго судна съ колониальными товарами берутъ у насъ только 7 р.? По донесеніямъ нашихъ дипломатическихъ агентовъ и Главнаго Командира Николаевского порта, даже Турція для безопасности плаванія въ 2-хъ моряхъ издерживаетъ 472 т., тогда какъ по нашему бюджету на 1867 годъ ассигновано было на этотъ предметъ для 5 морей только 290 т. руб.

Противъ этого сдѣланы были слѣдующія возраженія.

Не всѣ русскіе порта такъ благопріятны для иностранныхъ кораблей, какъ было заявлено. Въ Ригѣ, на примѣръ, одно иностранное судно съ товаромъ въ 60 р. заплатило разныхъ пошлинъ 139 р. Возвышая наши сборы до размѣровъ, существующихъ за-границей, мы отобьемъ охоту у иностранцевъ посѣщать наши порты. Самое торговое сословіе едвали отнесется сочувственно къ подобнымъ мѣрамъ. Увеличивъ сборы съ иностранныхъ кораблей, мы увеличимъ ихъ и съ своихъ. Правительство должно стремиться къ облегченію торговаго движенія; притомъ, таможенные доходы дополняютъ то, что не добирается корабельными сборами. Если наше судно платитъ въ Англіи 400 р., то и англійское судно платитъ тоже; слѣдовательно, мы находимся на одинаковыхъ условіяхъ. Различіе же въ сборахъ у насъ и за границею обусловливается различіемъ услугъ, оказываемыхъ торговому плаванію тамъ и здѣсь. Такимъ образомъ мы должны оставаться на цифрѣ, получаемой нынѣ отъ корабельнаго сбора, составляющаго опредѣленную статью государственнаго дохода. Въ этомъ и заключается его основаніе. Правительство, въ видахъ облегченія торговли, отказалось отъ пошлинъ съ отпускныхъ товаровъ. Возвысивъ теперь ластовый сборъ, мы бы сдѣлали шагъ назадъ. Повышеніе его

на 5 к. не составитъ значительной разницы для государственнаго казначейства; всякое же большее увеличеніе его стѣснило бы торговлю (*). Это легло бы на наши отпускные товары; а возвышеніе продажной цѣны хлѣба, напримѣръ, 6-ю коп. на пудъ, при сборѣ около 1 р. съ лапта, составило бы чрезвычайно много, такъ какъ бывають случаи, что весь барышъ не превосходитъ этихъ 6 копѣекъ. Вообще корабельные сборы всегда должны быть умѣренны, такъ какъ они гораздо тяжелѣе пошлинъ съ товаровъ; послѣднія берутся послѣ продажи товаровъ, а первые до этой продажи и прямо ложатся на фрахтъ (**). Въ настоящее время не можетъ быть и рѣчи о какомъ бы то ни было увеличеніи корабельнаго сбора. Это значило бы идти въ разрѣзъ со всѣми предположеніями о льготахъ и поощреніяхъ для развитія торговаго мореплаванія. Невозможно обременять его новымъ налогомъ, ничего не сдѣлавъ къ его улучшенію, и не имѣя еще въ виду, что именно будетъ сдѣлано для этой цѣли. Увеличеніе сбора возможно лишь тогда, когда предложены будутъ положительныя мѣры къ развитію мореплаванія. Отмѣнять же существующій сборъ нѣтъ основанія; онъ такъ ничтоженъ, что отмѣна его не принесетъ никакой пользы мореплаванію. Нѣкоторыми членами Коммиссіи указано было на огромную разницу въ корабельныхъ сборахъ за-границею и у насъ. Но какія существуютъ у насъ удобства для судовъ? Чтобъ придти отъ Кронштадта до петербургскихъ хлѣбныхъ магазиновъ, судну надо употребить столько же времени, сколько отъ Плимута до Кронштадта. Кромѣ того, судохозяинъ не можетъ рассчиты-

(*) Н. А. Ермаковъ.

(**) И. Н. Колесовъ.

вать, когда онъ возвратится; очень часто корабль зимуетъ и хозяинъ его разоряется. Такихъ неудобствъ нѣтъ въ иностранныхъ портахъ уже потому, что тамъ гавани не замерзаютъ (*).

Въ дополненіе къ вышеизложеннымъ мнѣніямъ о невозможности возвышенія сборовъ съ иностранныхъ судовъ, такъ какъ подобное возвышеніе можетъ вліять на дальнѣйшій упадокъ отпускной торговли, членъ-экспертъ, В. А. Евреиновъ, сообщилъ, что въ Министерствѣ Финансовъ возбужденъ уже вопросъ, въ видахъ удешевленія нашихъ товаровъ, объ уничтоженіи сборовъ даже по внутреннему судоходству, при чемъ имѣлось въ виду однако, что наши товары будутъ вывозиться на иностранныхъ судахъ.

По окончаніи сихъ разсужденій, Общее Собраніе Податной Коммиссіи, за исключеніемъ членовъ-экспертовъ отъ Морскаго Министерства, оставшихся при вышеизложенныхъ мнѣніяхъ своихъ, положило сохранить нынѣ существующій размѣръ государственнаго корабельнаго сбора, а именно по 5 к. съ ласта.

Въ началѣ засѣданія Общаго Собранія Податной Коммиссіи 7 февраля, членъ-экспертъ отъ Морскаго Министерства, Г. И. Невельской, заявилъ, что по преподанной членамъ-экспертамъ отъ Морскаго Министерства программѣ, о совокупномъ разсмотрѣніи 2-хъ вопросовъ: 1) о мѣрахъ для безопасности мореплаванія, отвѣтственность за которую лежитъ на Морскомъ Министерствѣ, и 2) о навигаціонныхъ сборахъ, на счетъ которыхъ должны быть принимаемы означенныя мѣры, онъ, какъ представитель морскаго вѣдомства, считаетъ несоотвѣтственнымъ

(*) Е. И. Адауровъ.

съ означенною программю и бесполезнымъ принимать дальнѣйшее участіе въ сужденіяхъ о корабельномъ (навигационномъ) сборѣ, до тѣхъ поръ, пока не разрѣшится положительно надлежащими властями предложеніе, сдѣланное въ засѣданіи Податной Коммиссіи (24 января), о необходимости обсудить *предварительно* вопросъ о мѣрахъ для развитія русскаго торговаго мореплаванія, удобства и безопасности плаванія въ русскихъ моряхъ и, по связи съ симъ предметомъ, измѣнить существующія постановленія о размѣрѣ и способѣ взиманія навигаціонныхъ сборовъ, и что объ этомъ донесено уже Управляющему Морскимъ Министерствомъ. Къ этому заявленію присоединился и другой членъ-экспертъ отъ Морскаго Министерства, Н. А. Ивашинцовъ (*).

На это Помощникъ Предсѣдателя замѣтилъ, что въ Податной Коммиссіи невозможно было бы правильное и успѣшное обсужденіе никакого дѣла, еслибы по каждому мнѣнію меньшинства членовъ ея слѣдовало испрашивать окончательнаго разрѣшенія отъ подлежащихъ властей. По принятому во всѣхъ коллегіальныхъ учрежденіяхъ порядку, мнѣніе большинства или, при равенствѣ голосовъ, мнѣніе, раздѣляемое предсѣдателемъ, считается принятымъ и должно служить основаніемъ или исходною точкою для дальнѣйшихъ разсужденій. Въ настоящемъ случаѣ нѣтъ никакого основанія отступить отъ этого правила, тѣмъ болѣе, что управляющему Морскимъ Министерствомъ заявлено было мнѣніе Министра Финансовъ, что разсмотрѣніе вопроса о мѣрахъ къ развитію нашего торговаго флота не можетъ входить въ программу занятій Подат-

(*) Третій представитель Морскаго Министерства, В. А. Стеценко, не присутствовалъ въ засѣданіи Коммиссіи 7 февраля.

ной Коммисіи. Если же за всѣмъ тѣмъ представители Морскаго Министерства не считаютъ нужнымъ присутствовать въ Податной Коммисіи при разсмотрѣніи ею настоящаго дѣла, то остается только выразить сожалѣніе, что они отказываются отъ всякаго участія въ ономъ.

Возвращаясь за тѣмъ къ п. 1 разсматриваемыхъ правилъ, членъ-экспертъ отъ Министерства Иностранныхъ Дѣлъ (*) замѣтилъ, что по этому пункту предполагается взимать ластовыя деньги съ русскихъ кораблей съ грузомъ или безъ груза, тогда какъ, по трактатамъ, иностранныя суда съ балластомъ совершенно освобождаются отъ сбора. Такимъ образомъ устанавливается неравенство въ пользу иностранныхъ судовъ. А потому слѣдовало бы слова: *или безъ груза* — исключить.

Предложеніе это принято Коммисіею.

Въ п. 4, согласно замѣчанію одного члена (**), послѣ словъ: *того государства*, признано нужнымъ прибавить слова: *или суда наиболее благопріятствуемыхъ въ ономъ націй*, для полнаго соглашенія этого пункта съ вашими торговыми трактатами.

При разсмотрѣніи ст. 6, 7, 8 и 9 высказаны были (***) слѣдующія соображенія.

Въ видахъ поощренія русскаго торговаго мореплаванія, проектъ новаго положенія о корабельномъ сборѣ полагаетъ предоставить каботажное плаваніе исключительно русскимъ судамъ, освободивъ таковыя вовсе отъ платежа корабельнаго сбора за приходъ и отходъ изъ одного русскаго порта въ

(*) А. П. Грекл.

(**) И. Н. Колесова.

(***) А. В. фонъ-Бушенъ.

другой, *на одномъ и томъ же морѣ лежащій* (п. б, ст. 9 проекта), плаваніе же между русскими портами, *на разныхъ моряхъ лежащихъ*, предполагается предоставить всѣмъ флагамъ безразлично, съ уменьшеніемъ платежа корабельнаго сбора за приходъ и отходъ до одной четверти (см. ст. 8 проекта). Такимъ образомъ къ плаванію между русскими портами, на разныхъ моряхъ лежащихъ, допускаются не только всѣ иностранныя суда, но имъ предоставляется еще значительная льгота.

Между тѣмъ, при сравненіи этихъ постановленій съ законодательствомъ важнѣйшихъ государствъ, *имѣющихъ владѣнія на разныхъ моряхъ*, оказывается, что ни одно государство не придавало и не придаетъ каботажной привилегіи, существующей вездѣ на пользу собственныхъ подданныхъ, столь тѣснаго значенія, и что подъ именемъ каботажа вездѣ понимается плаваніе не только между портами одного и того же моря, но и между туземными портами, на разныхъ моряхъ лежащими: такимъ образомъ во Франціи каботажъ раздѣляется на малый и большой. Малый объемлетъ плаваніе между прибрежьями и островами одного и того же моря, т. е. въ океанѣ—изъ французскихъ портовъ во всѣ порты Англій, Шотландіи, Ирландіи, Бельгіи и Испаніи до Коруньи, а въ Средиземномъ морѣ изъ французскихъ портовъ до острововъ Балеарскихъ, Корсики, Сардиніи, Мальты и Неаполя. Большимъ же каботажемъ считается плаваніе по всему Средиземному морю (кромя черноморскихъ портовъ), плаваніе изъ Средиземнаго моря во французскіе порты Атлантическаго океана и плаваніе изъ французскихъ портовъ океана ко всѣмъ прочимъ европейскимъ портамъ сего океана (кромя балтійскихъ). *Оба каботажа предоставлены исключительно туземному флагу*

и составляютъ такъ называемую *navigation reservée*, къ которой по французскому, торгово-морскому законодательству, причисляется еще и плаваніе между Франціею и колоніями ея, съ нѣкоторыми исключеніями (Алжирь, острова Бурбонъ, Мартиника и Гваделупа, см. зак. 3 іюля 1861 г.).

Такое же понятіе о каботажѣ выражено и въ правилахъ, данныхъ французскимъ правительствомъ для руководства и таможеннаго вѣдомства. По этимъ правиламъ вѣдно считать малымъ каботажемъ плаваніе между французскими портами одного и того же моря, большимъ же — плаваніе изъ портовъ Средиземнаго моря въ порты океана (*).

Въ Англии понятіе о каботажѣ вполне опредѣлительно выражено въ актѣ 1849 года, по которому отмѣняются постановленія знаменитаго навигаціоннаго акта 1651 года и всѣ позднѣйшія измѣненія его 1825, 1833 и 1845 годовъ, Актъ 1849 года, допуская во всѣ порты Великобританіи и великобританскихъ колоній иностранные флаги наравнѣ съ санглійскимъ, предоставляетъ однакоже послѣднему исключительное право каботажа, т. е. плаванія между англійскими портами, на всѣхъ моряхъ Англію окружающихъ лежащими, и сверхъ того плаваніе между колоніями (впрочемъ съ многими изъятіями) (**).

Въ этомъ же смыслѣ актомъ 1854 года каботажъ разрѣшенъ для всѣхъ иностранныхъ флаговъ, но мѣра эта, которую могла позволить себѣ только Англія, не страшась

(*) См. стр. 9, 10 и 11 о торговомъ мореплаваніи Франціи, Доргобужинова.

(**) См. стр. 17. Dictionnaire de l'Economie politique Coquelin et Guillaumin, Tome I.

уже никакой конкуренціи, ни въ одномъ торговомъ трактатѣ не признана условіемъ взаимности для другихъ государствъ.

Членъ-экспертъ отъ Министерства Иностранныхъ Дѣлъ (*) указаль по этому поводу на примѣры Сѣверной Америки, которая признаеть каботажемъ, исключительно ей одной принадлежащимъ, плаваніе между Сѣверо-Американскими портами Атлантическаго и Тихаго Океановъ. Лѣтъ 15 или 20 тому назадъ, правительство Штатовъ воспрепятствовало плаванію Англійскаго судна изъ Атлантическаго Океана въ Тихій на условіяхъ каботажа.

Опираясь на всѣ эти примѣры, одинъ членъ (**) признаваль вполне справедливымъ, не нарушая нисколько принципа взаимности, установленнаго торговыми трактатами Россіи съ другими державами, расширить установленное ст. 832 Уст. Торговаго (Св. Зак. т. XI. г. II) понятіе о каботажѣ и предоставить исключительно русскому флагу не только плаваніе между русскими портами одного и того же моря, но и вообще между русскими портами всѣхъ прибрежныхъ Россіи морей, не исключая и портовъ Восточнаго океана. Льгота эта могла бы на первый случай оживить движеніе, существующее уже между Бѣлымъ и Балтійскимъ морями, а современемъ и вызвать образованіе компаніи для плаванія между портами Восточнаго океана и балтійскими.

На основаніи всего предъидущаго, членъ предложилъ:

а) Измѣнить редакцію ст. 832 Торг. Устава въ томъ смыслѣ, чтобы каботажемъ считалось не только плаваніе между русскими портами, на одномъ и томъ же морѣ лежа-

(*) А. П. Грекъ.

(**) А. Б. Бушень.

щими, но и вообще плаваніе изъ русскаго порта въ русскій портъ, на какомъ бы морѣ они ни лежали.

б) Въ п. б) ст. 9 Проекта исключить слова «на одномъ и томъ же морѣ лежащій».

в) Ст. 6, 7 и 8 проекта исключить вовсе, такъ какъ ст. 6 и 7 содержатъ только повтореніе правила, что за каботажное плаваніе, т. е. плаваніе между русскими портами одного и того же моря, ничего не платится, а ст. 8 противорѣчила бы смыслу измѣненнаго п. б) ст. 9, объ освобожденіи вовсе отъ корабельнаго сбора каботажнаго плаванія между всѣми русскими портами и о предоставленіи этого плаванія исключительно національному флагу.

Противъ этого замѣчено было (*), что французское таможенное и навигаціонное право принадлежитъ къ самымъ стѣснительнымъ во всей Европѣ, и поэтому намъ едва-ли слѣдуетъ брать его въ примѣръ; относительно же Англій можно сослаться только на то, что существуетъ теперь, а не на положеніе, уничтоженное въ 1854 г. Вдобавокъ, предлагаемая мѣра не имѣла бы никакого практическаго значенія. Каботажъ изъ Чернаго моря въ Балтійское существовалъ только до тѣхъ поръ, пока у насъ не было желѣзныхъ дорогъ. Возилось преимущественно вино, а также сахаръ, въ меньшемъ впрочемъ количествѣ. Но и эти товары возились не прямо, а перегружались обыкновенно въ Англій, такъ какъ полного груза они никогда не доставляли, а дополняли только какой-нибудь другой грузъ. Теперь же все это пойдетъ по желѣзнымъ дорогамъ. Стало бытъ, введеніе предполагаемаго ограниченія правъ иностранныхъ судовъ стѣснило бы только нашу торговлю, безъ вся-

(*) О. Г. Тернеръ.

каго фактическаго поощренія существующему лишь въ самыхъ слабыхъ задаткахъ русскому торговому флоту.

На это возражали (*), что, хотя дѣйствительно прямо плаваніе нашихъ судовъ изъ одного русскаго моря въ другое составляетъ исключеніе, однако же несправедливо, будто оно вовсе не существуетъ. Такъ изъ Чернаго моря въ Балтійское приходили частныя суда съ казеннымъ грузомъ. Изъ Бѣлаго моря въ Балтійское одинъ шкиперъ, Кондратьевъ, совершилъ 17 рейсовъ. Купецъ Паллизенъ неоднократно отправлялъ грузы изъ Кронштадта прямо на Восточный берегъ Сибири. Правда, что до сихъ поръ фрахтъ былъ преимущественно казенный, но это еще не значитъ, что онъ не будетъ болѣе или менѣе скоро частнымъ.

Допуская далѣе, что вопросъ этотъ не имѣетъ немедленнаго практическаго значенія, одинъ членъ (***) указывалъ на то, что намъ нѣтъ причины предоставлять иностраннымъ государствамъ то, чего они не предоставляютъ намъ. Предоставлять право каботажа, не имѣя его въ чужихъ водахъ, было бы уступкой, ни къ чему неведущей и нарушеніемъ взаимности противъ себя самихъ. Лучше имѣть подобныя льготы въ запасъ, чтобы взаимно ихъ добиться другихъ льготъ, которыя будутъ намъ нужны. Возникновенію же русскаго коммерческаго флота надо покровительствовать и пропускать представившагося къ тому случая не слѣдуетъ. Если у насъ нѣтъ торговаго флота, то онъ можетъ возникнуть. Движенію же фрахтовъ на иностранныхъ корабляхъ изъ Чернаго моря въ Балтійское, съ перегрузкою въ Лондонъ, какъ это теперь дѣ-

(*) А. Б. Бушенъ, А. К. Гирсъ, И. Н. Колесовъ.

(**) А. Б. Бушенъ.

ляется, предлагаемая мѣра нисколько не помѣшаетъ. Между тѣмъ, во всѣхъ законодательствахъ, подъ словомъ «каботаждъ» разумѣютъ плаваніе изъ одного моря въ другое, а не изъ одного порта въ другой на томъ же морѣ.

Въ опроверженіе этого замѣчено было (*), что, по нашимъ трактатамъ, за каботаждъ признается плаваніе только на одномъ морѣ и исключеніе составляетъ лишь Азовское море, которое считается частью Чернаго. Слѣдовательно, принятіе предлагаемой мѣры возможно не иначе, какъ подъ условіемъ заявленія объ оной заинтересованнымъ державамъ, за полгода до приведенія ея въ исполненіе.

Затѣмъ одинъ изъ членовъ (**), указаль на то, что запрещеніе иностраннымъ судамъ плавать изъ одного русскаго моря въ другое неизбѣжно повредитъ нашей торговлѣ, такъ какъ мы не имѣемъ въ настоящее время достаточнаго количества своихъ судовъ, а предположеніе одного изъ членовъ (***) , что оно вызоветъ перепродажу многихъ иностранныхъ судовъ русскимъ промышленникамъ, врядъ-ли осуществимо на практикѣ, а если и осуществимо, то невозможно безъ большихъ потрясеній въ торговлѣ. Къ этому прибавлено (****), что начинать поощреніе русскаго торговаго флота нанесеніемъ тяжкаго ущербъ русской торговлѣ совершенно неблагоприятно, а объ ограниченіи каботажа можно, пожалуй, поднять вопросъ впоследствии, когда флотъ нашъ уже разовьется. Система же взаимныхъ уступокъ, которой держатся нѣкото-

(*) И. И. Колесовъ.

(**) А. П. Заблоцкій.

(***) А. Б. Бушена.

(****) Ѳ. Г. Тернеръ.

рыя иностранныя законодательства, никогда не принималась нашимъ законодательствомъ, руководившимся во всѣхъ своихъ мѣропріятіяхъ исключительно соображеніями о русскихъ интересахъ.

При этомъ членъ-экспертъ отъ Министерства Иностранныхъ Дѣлъ (*) замѣтилъ, что, заключая трактаты мы вовсе не обязуемся не измѣнять своихъ законовъ. Поэтому, не нарушая начала взаимности, установленнаго трактатами вообще, мы можемъ однако расширить понятіе о каботажѣ и затѣмъ подчинить его оговореннымъ въ трактатахъ правиламъ о прежнемъ каботажѣ. Въ настоящемъ же вопросѣ протеста со стороны европейскихъ государствъ можно ожидать тѣмъ менѣе, такъ какъ иностранныя суда не совершаютъ нынѣ прямыхъ рейсовъ между русскими морями.

На основаніи всего вышеизложеннаго, Общее собраніе пришло къ слѣдующему заключенію: «Понятіе о каботажѣ должно быть расширено до тѣхъ размѣровъ, какіе приняты въ большинствѣ иностранныхъ законодательствъ, т. е. каботажемъ, составляющимъ исключительную принадлежность національнаго флага, должно быть признаваемо плаваніе не только изъ одного порта въ другой на томъ же морѣ, но и между русскими портами, на разныхъ моряхъ лежащими. вмѣстѣ съ тѣмъ однако, въ виду нынѣшняго несоотвѣтствія между потребностями нашей торговли и числомъ коммерческихъ судовъ нашихъ, должно быть допущено, какъ переходная мѣра и временная льгота иностраннымъ торговцамъ, плаваніе судовъ ихъ между русскими портами на разныхъ мо-

(*) А. П. Грекъ.

ряхъ, не иначе однакоже, какъ съ платежомъ полнаго ласто-
ваго сбора за приходъ и за отходъ судовъ».

Сверхъ сего признано необходимымъ сдѣлать въ ст. 9
слѣдующія измѣненія. Пунктъ а, объ освобожденіи отъ кора-
бельныхъ сборовъ принадлежащихъ русскимъ подданнымъ море-
ходныхъ судовъ, которыя содержатъ не болѣе 10 ластовъ, ис-
ключить, такъ какъ суда этихъ размѣровъ могутъ быть только
каботажныя, а слѣдовательно онѣ подойдутъ подъ дѣйствіе
п. б. этой статьи. Сохраненіе же п. а. можетъ дать поводъ къ
притязаніямъ со стороны иностранныхъ государствъ, о распро-
страненіи на ихъ суда упомянутой въ этомъ пунктѣ льготы.

Въ п. б. слово: *товаровъ* замѣнить словомъ *грузовъ*, какъ
закрывающимъ въ себѣ болѣе общее понятіе о тяжести.

П. в. дополнить согласно редакціи трактатовъ, заключен-
ныхъ съ иностранными государствами, въ которыхъ оговорены
льготы, предоставленныя береговымъ жителямъ Архангельской
губерніи, а именно, послѣ словъ: *звѣриными шкурами*, до-
бавить: *и отходящія оттуда съ хлѣбомъ, веревками, кана-
тами, дегтемъ и равендукомъ*; конецъ же этого пункта, а
именно, слова: *или же приходящія безъ груза*, исключить.
такъ какъ суда, приходящія и отходящія съ балластомъ, не
должны подвергаться сборамъ, о чемъ слѣдуетъ сказать въ
особомъ п. къ этой статьѣ, вслѣдъ за п. д.

Дополнить ст. 9 особымъ пунктомъ, согласно торговымъ
трактатамъ, о тѣхъ судахъ, которыя, войдя съ грузомъ въ
какой-либо портъ добровольно или по необходимости, вый-
дутъ изъ онаго, не произведя никакого торговаго дѣйствія.

Въ п. е., послѣ словъ: *судовой провизіи*, добавить: *а также,*
суда, заходящія въ какой-либо портъ исключительно для каран-
тиннаго опроса и не производящія въ ономъ никакихъ тор-

говыхъ дѣйствій, такъ какъ нынѣ взыскиваются два раза сборы съ судовъ, идущихъ въ Азовскіе порты и заходящихъ для опроса въ Керчь.

По поводу заключенія журнала Общаго Собранія Комиссіи, № 52, о предоставленіи Министру Внутреннихъ Дѣлъ подвергнуть пересмотру дѣйствующія постановленія о мѣстныхъ корабельныхъ сборахъ, однимъ изъ членовъ (*) предложено подвергнуть и эти сборы пересмотру въ Податной Комиссіи, такъ какъ они не могутъ быть опредѣляемы иначе, какъ съ согласія Министерства Финансовъ, и такъ какъ казенные ластовые сборы потому именно не могутъ быть увеличеніе, что въ нѣкоторыхъ портахъ (напр. Рижскомъ) мѣстные сборы слишкомъ высоки. Общее Собраніе не признало однако возможнымъ входить въ разсмотрѣніе этого вопроса, такъ какъ онъ подлежитъ вѣдѣнію Министерства Внутреннихъ Дѣлъ. Но вмѣстѣ съ тѣмъ оно находило, что было бы весьма полезно собрать подробныя свѣдѣнія о всѣхъ мѣстныхъ портовыхъ сборахъ, и затѣмъ установить, чтобы всѣ эти сборы исчислялись на томъ же основаніи, какъ и казенный ластовый сборъ, въ видѣ добавочныхъ къ оному сборовъ (*Zuschlag, centime additionnel*), и взимать одними и тѣми же лицами, какъ это дѣлается, напримѣръ, въ Ростовѣ на Дону городскимъ управленіемъ, съ отдѣленіемъ причитающихся частей казнѣ и въ мѣстный доходъ.

Что же касается до предположенія, выраженнаго въ III пунктѣ означеннаго журнала, а именно, о представленіи на усмотрѣніе высшаго правительства, не признано ли будетъ возможнымъ сборы съ иностранныхъ судовъ взимать въ на-

(*) А. Б. Бушеномъ.

шихъ портахъ звонкою монетою, русскою или иностранною, то, въ виду незначительности ластоваго сбора, Податная Комиссія находитъ неудобнымъ измѣнять существующую общую систему взиманія казенныхъ сборовъ, по отношенію къ этой ничтожной части оныхъ, а потому полагаетъ означенное предположеніе отклонить, тѣмъ болѣе, что подобное распоряженіе, какъ замѣчено было Министерствомъ Иностранныхъ Дѣлъ, имѣетъ въ виду установить неравенство между судами иностранными и русскими, относительно взиманія корабельнаго сбора, и слѣдовательно можно ожидать со стороны иностранныхъ державъ весьма основательныхъ возраженій.

На основаніи всего вышеизложеннаго, Общее Собраніе полагаетъ:

I. Измѣнить редакцію ст. 832 т. XI Уст. Торг. въ томъ смыслѣ, чтобы каботажемъ считалось не только плаваніе между русскими морями, на одномъ и томъ же морѣ лежащими, но и вообще плаваніе изъ русскаго порта въ русскій же портъ, на какомъ бы морѣ они ни лежали. Приэтомъ, въ видѣ временной мѣры, допустить прямое плаваніе иностранныхъ судовъ между двумя русскими морями, не иначе однако же, какъ съ платежомъ полнаго ластоваго сбора за приходъ и за отходъ судовъ.

II. Въ дополненіе и отмѣну дѣйствующихъ законовъ о корабельномъ сборѣ, постановить:

1. При переходѣ русскихъ судовъ изъ за границы и отходѣ ихъ за границу съ грузомъ, взимаются всякій разъ въ казну *ластовыя* деньги, въ количествѣ пяти копѣекъ за каждый ластъ, сколько бы оныхъ въ суднѣ ни было, за исключеніемъ, впрочемъ, судовъ, упомянутыхъ въ ст. 6.

Примѣчаніе. Суда, принадлежація уроженцамъ Вели-

каго Княжества Финляндскаго, уравниваются въ корабельныхъ сборахъ съ русскими. Финляндскіе порты, въ отношеніи корабельныхъ сборовъ, признаются за русскіе.

2. Иностранныя суда тѣхъ націй, у коихъ, по особымъ трактатамъ, или по другимъ распоряженіямъ, русскій флагъ пользуется уже равенствомъ съ національнымъ флагомъ или флагомъ націй наиболѣе благопріятствуемыхъ, подчиняются, въ отношеніи платежа казенныхъ корабельныхъ сборовъ въ русскихъ портахъ, одинаковымъ правиламъ съ русскими судами, кромѣ случаевъ каботажа между двумя русскими морями, при чемъ иностранныя суда платятъ полный ластовый сборъ за приходъ и за отходъ.

3. Иностранныя суда тѣхъ націй, у коихъ русскій флагъ не сравненъ съ національнымъ флагомъ, или съ флагомъ націй наиболѣе благопріятствуемыхъ (ст. 2), платятъ ластовыя деньги по одному рублю съ ластва за приходъ и столько же за отходъ.

Примѣчаніе. Корабельные сборы съ иностранныхъ судовъ взимаются по числу ластовъ, означенному въ ихъ свидѣтельствѣ о построеніи; а если такового предъявлено не будетъ, то число ластовъ судна приводится въ извѣстность измѣреніемъ судна, о чемъ выдается шкиперу надлежащее свидѣтельство, по коему и взимаются корабельные сборы съ судна, при дальнѣйшихъ приходахъ его въ русскіе порты.

4. Въ случаѣ, если въ какомъ-либо иностранномъ государствѣ русскій флагъ будетъ впредь обложенъ въ пользу правительства, прямо или косвенно, навигаціонными, ввозными, отвозными пошлинами или какими-либо иными сборами, отъ котораго изъяты суда того государства, или суда наиболѣе благопріятствуемыхъ въ ономъ націй, то суда та-

воваго государства, приходящія въ русскіе порты, равно какъ и находящіеся на судахъ товары, будутъ облагаемы особыми пошлинами или добавочными сборами, въ размѣрѣ, какой признанъ будетъ необходимымъ, для уравниенія ихъ въ тѣхъ тягостяхъ, какія бы пали въ помянутомъ государствѣ на суда русскія.

5. Мореходныя суда, построенныя въ Россіи и принадлежащія русскимъ подданнымъ, пользуются, въ теченіе трехъ навигацій со времени ихъ построенія, льготою отъ платежа корабельныхъ сборовъ.

6. Освобождаются отъ корабельныхъ сборовъ:

а) Суда, совершающія каботажное плаваніе, т. е. занимающіяся перевозкою грузовъ изъ одного русскаго порта въ другой.

б) Суда рыбныхъ промышленниковъ Архангельской губерніи, приходящія въ порты съ рыбою, рыбьимъ жиромъ, саломъ звѣринымъ и звѣриными шкурами, или же отходящія оттуда съ хлѣбомъ, веревками, канатами, дегтемъ и равендукомъ.

в) Суда Императорскаго С.-Петербургскаго Яхтъ-Клуба.

г) Суда иностранныхъ яхтъ-клубовъ, подъ условіемъ таковой же льготы для судовъ русскихъ яхтъ-клубовъ въ иностранномъ государствѣ.

д) Суда, приходящія съ баластомъ изъ какого бы то ни было порта и уходящія съ баластомъ же.

е) Тѣ суда, которыя, войдя въ какой-либо портъ добровольно, выйдутъ изъ онаго, не произведя никакого торговаго дѣйствія.

ж) Суда, заходящія въ порты Имперіи, не для торговыхъ дѣйствій, а по необходимости, напримѣръ, по причинѣ бури, преслѣдованія непріателемъ, поврежденія, недостатка

угля на пароходѣ, или по недостатку въ судовой провизіи, а также суда, заходящія въ какой-либо портъ исключительно для карантиннаго опроса и не производящія въ ономъ никакихъ торговыхъ дѣйствій. Но тѣ изъ сихъ судовъ, которыя, будучи выброшены на мель, *перейдутъ въ руки другихъ хозяевъ* и будутъ приведены въ портъ для починки, не освобождаются отъ платежа корабельныхъ сборовъ.

7. Иностранные корабли, отходящіе изъ одного русскаго порта въ другой, на томъ же морѣ лежащій, *для догрузки*, или для принятія вообще груза, освобождаются отъ двойнаго платежа корабельныхъ сборовъ, которые взимаются только въ первомъ портѣ, какъ съ корабля, товарами нагруженнаго.

8. Суда и пароходы, совершающіе постоянно срочные рейсы между русскими и иностранными портами, уплачиваютъ корабельные сборы только *одинъ разъ въ навигацію*, за приходъ и отходъ.

Примѣчаніе. Подъ именемъ срочныхъ рейсовъ разумѣются такіе, сроки которыхъ опредѣлены особыми уставами обществъ или объявленіями частныхъ лицъ, коимъ принадлежатъ суда и пароходы, совершающіе рейсы.

III. Предоставить Министру Внутреннихъ Дѣлъ подвергнуть пересмотру существующіе мѣстные корабельные сборы, взимаемые въ нѣкоторыхъ портахъ, примѣняясь при семъ пересмотрѣ къ цѣли, указанной Высочайше утвержденнымъ 23 апрѣля 1862 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, съ тѣмъ, чтобы тѣ сборы, которые, безъ вреда для судоходства, будетъ признано возможнымъ сохранить, исчислялись на будущее время на томъ же основаніи, какъ и казенный ластовый сборъ, въ видѣ добавочныхъ къ оному сборовъ, и взимались одними и тѣми же лицами.

IV. Сообщить на усмотрѣніе Намѣстника Кавказскаго, не признано ли будетъ полезнымъ дѣйствующія въ томъ краѣ особья о корабельномъ сборѣ правила (Уст. Тамож. ст. 2274, 2276 и пр.) привести въ соглашеніе съ тѣми правилами, какія имѣютъ быть постановлены вообще для Имперіи.

V. Представить на благоусмотрѣніе г.-на Министра Финансовъ, не признаетъ ли онъ полезнымъ возложить на особую комиссію разсмотрѣніе мѣръ и способовъ для развитія русскаго торговаго мореплаванія и для увеличенія удобствъ и безопасности плаванія въ русскихъ моряхъ.

Настоящій журналъ Общее Собраніе *опредѣлило* представить на усмотрѣніе г. Министра Финансовъ.

Подписали:

Помощникъ предсѣдателя *А. Гирсъ.*

Члены:

Е. Ададуровъ.

Н. Ермаковъ.

М. Ахматовъ.

А. Заблоцкій-Десятовскій.

А. фонъ-Бушенъ.

И. Колесовъ.

А. Грекъ.

Ө. Тернеръ.

В. Евреиновъ.

Н. Покровскій.

} При
особомъ
мнѣніи.

IV. Соединити на усмотрѣніе Императорскаго Высочайшаго
 не признаю и думаетъ полагать дѣла въ томъ видѣ
 особа о корабельномъ сборѣ (7 ст. 2274)
 2276 в пп.) привести къ исполненію съ тѣмъ признаніемъ
 какъ истребуетъ постановленныя общіе для Имперіи.

V. Представити на Высочайшее усмотрѣніе г. на Министра Финансовъ
 не признаетъ и онъ полагаетъ возложить на особа
 быть комиссіи изъ министровъ и членовъ для разсмотрѣнія
 русскаго торговаго мореплаванія и для введенія удобствъ
 и безопасности плаванія въ русскія морскія
 Высочайше утвержденныя общія правила
 Высочайше утвержденныя общія правила

Подписали:

Помощникъ пресвитера А. Губинъ

Ръши:

- | | | |
|-----|-----------------------------|----------------|
| | Н. Архангельскій | Е. Абодуровъ |
| III | А. Захаровъ-Космодемьянскій | М. Акимовъ |
| | Н. Колосовъ | А. фонъ-Бунинъ |
| | Ө. Трубецкой | А. Гречъ |
| | Н. Погорельскій | В. Гурьевъ |

Приложеніе къ журналу Общаго
Собранія Податной Коммисіи №73
о Корабельныхъ Сборахъ.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЯ СВѢДѢНІЯ

КЪ МАТЕРІАЛАМЪ

О КОРАБЕЛЬНЫХЪ СБОРАХЪ.

Независимо отъ корабельныхъ сборовъ, разсмотрѣнныхъ Податною Коммисіею, въ журналѣ ея за № 52-мъ, въ государственный доходъ поступаютъ еще сборы съ коммерческихъ судовъ, по доходнымъ смѣтамъ Морскаго Министерства:

- а) За патенты и ластовые,
- и б) за проводъ коммерческихъ судовъ съ моря въ Архангельскъ и обратно чрезъ баръ.

Патенты, выдаваемые на коммерческія суда, для свободнаго плаванія и для поднятія Россійскаго купческаго флага, изготовляются къ Морскомъ Министерствѣ и доставляются, для выдачи на суда, въ Конторы надъ портами и въ Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ, по ихъ требованіямъ.

Выдача патентовъ на суда производится, на основаніи

Св. Зак. Гражд. т. XI ч. 2 (изд. 1857 г.) статей 839, 840, 841, 842, 843, 844, 849 и 850, со взысканіемъ 90 к. с. за бумагу или 6 р. сер. за пергаментъ, а за патенты съ украшеніями особой назначенной Морскимъ Министерствомъ платы.

Кромѣ того, при выдачѣ на суда патентовъ, взимаются сверхъ платы за патентъ, на основаніи того же тома Св. Зак., статей 845 и 850, по 30 к. сер. съ ласта, когда патентъ выдается на большое плаваніе, и по 15 к. с. съ ласта, когда патентъ выдается на малое плаваніе. Съ иностранцевъ, поселившихся въ Новороссійскомъ краѣ, пошлина сія уменьшается въ половину, т. е. за большое плаваніе взыскивается по 15 к., а за малое по 7¹/₂ к. сер. съ ласта. Этотъ сборъ взыскивается въ портахъ, гдѣ есть морское начальство, симъ начальствомъ, а гдѣ онаго нѣтъ — таможнями.

Деньги за проводъ коммерческихъ судовъ съ моря въ Архангельскъ и обратно чрезъ баръ, на основаніи указа Адмиралтействъ-Коллегіи 13 ноября 1806 г., по 30 к. съ каждого судна, взимаются таможнями.

Сборовъ этихъ дѣйствительно поступило:

	Патентныхъ и ластовыхъ.		За проводъ судовъ.		Итого.	
За 1860 г.	690	—	268	80	958	80
» 1861 г.	807	58	316	20	1,123	78
» 1862 г.	560	70	276	60	837	30
» 1863 г.	752	65	213	—	965	65
» 1864 г.	613	59	289	20	902	79
» 1865 г.	998	7	244	80	1,242	87
» 1866 г.	503	65	310	80	814	45
» 1867 г.	471	20	286	20	757	40

Всѣхъ корабельныхъ сборовъ, по Государственной Росписи на 1869 г., ожидается къ поступленію, по смѣтамъ Министерствъ:

Морскаго	938 р. 23 к.
Финансовъ, (по Департаменту Таможенныхъ Сборовъ) . .	181,000 » » »
	<hr/> 181,938 р. 23 к.

Пошлинъ съ привозныхъ и отвозныхъ товаровъ по смѣтѣ Департамента Таможенныхъ Сборовъ на 1869 годъ исчислено къ поступленію 35,704,000 р. въ томъ числѣ товаровъ, привозимыхъ моремъ, приблизительно 18 м. р.

Такимъ образомъ торговое мореплаваніе можетъ дать Государственному Казначейству въ 1869 г. дохода около 18,200,000 руб.

Не подлежитъ никакому сомнѣнію, что размѣръ этихъ доходовъ, между прочими условіями, вліяющими на ходъ коммерческихъ операцій, находится также въ непосредственной зависимости отъ болѣе или менѣе удовлетворительнаго и безопаснаго состоянія морскихъ путей и стоянокъ и отъ тѣхъ удобствъ, которыя представляются судамъ въ портахъ и гаваняхъ.

Россія, обладая сильнымъ военнымъ флотомъ, постоянно заботилась объ улучшеніяхъ, вызываемыхъ потребностями этого флота, въ гидрографическомъ отношеніи, не забывая въ тоже время и нужды торговаго мореплаванія. Потребности и нужды обоихъ флотовъ, военнаго и коммерческаго, такъ общи имъ обоимъ, что все полезное, сдѣланное по гидрографіи для одного, непосредственно отражается и на другомъ. Чтобы имѣть приблизительное понятіе о затратахъ, сдѣланныхъ въ послѣднее время казною, для улучшенія морскихъ путей,

портовъ и гаваней и вообще для удобства мореплаванія, представляются, въ видѣ справки, слѣдующія свѣдѣнія, извлеченныя изъ смѣтъ и дополнительныхъ кредитовъ Морскаго Министерства.

	Общая сумма открытыхъ кредитовъ.		Среднимъ числомъ въ годъ.	
	Руб.	К.	Руб.	К.
<i>Съ 1864 по 1868 г. включительно:</i>				
На печатаніе лоцій морей, изданіе гидрографическихъ и метеорологическихъ указаній и картъ, покупку инструментовъ и хронометровъ и т. п. съ 1864 по 1869 г.	156,754	89	31,350	97 ⁴ / ₅
Съемка и промѣръ морей.	50,321	60	10,064	32
Новое устройство маяковъ, большею частію, съ освѣтительными аппаратами Френеля.	379,844	—	75,968	80
Содержаніе, освѣщеніе и ремонтное устройство маяковъ. . .	360,121	68	72,024	33 ² / ₅
Содержаніе и устройство бакановъ, вѣхъ, спасительныхъ станцій, телеграфовъ и компасныхъ обсерваторій.	81,368	60	16,273	72
Устройство молы — пристани въ Баку.	68,775	—	13,755	—
Итого по 5-лѣтн. сложности	1,097,185	77	219,437	15²/₅
Устройство новыхъ доковъ въ Кронштадтѣ	740,000	—	148,000	—
а съ присовокупленіемъ отпущенныхъ до 1864 г., въ счетъ полной суммы, исчисленной по строительной смѣтѣ (съ 1860 г.)	484,031	—	121,007	75
по 9-лѣтней сложности.	1,224,031	—	136,003	44⁴/₅

	Общая сумма откры- тыхъ кредитовъ.		Среднимъ числомъ въ годъ.	
	Руб.	К.	Руб.	К.
На углубленіе Кронштадт- скихъ гаваней и бара Нев- скаго фарватера	1,126,711	80¼	225,342	36
съ присовокупленіемъ же ас- сигнованныхъ до 1864 г. по строительной смѣтѣ (съ 1859 года)	1,261,942	34	180,277	47 ⁵ / ₇
по 10-лѣтней сложности.	2,388,654	14¼	238,865	41 ¹⁷ / ₄₀
Итого	4,709,870	91¼	594,306	1¼

По Государственной Росписи на 1869 годъ, на всѣ выше-
поименованные расходы, ассигновано въ распоряженіе Мор-
скаго Министерства 384,895 р. 49 к. (*)

Къ тому слѣдуетъ присовокупить раз-
рѣшенные къ отпуску Министерству Пу-
тей Сообщенія, на счетъ экстраординар-
ныхъ ресурсовъ, на работы по устрой-
ству Одесскаго и Рижскаго портовъ. . 714,006 р.

Съ которыми весь расходъ по улуч-
шенію условій мореплаванія составитъ
въ текущемъ году до 1,098,901 р. 49 к.

Изъ сравненія этой суммы съ вышеприведеннымъ исчис-
леніемъ навигаціонныхъ доходовъ (за исключеніемъ пошлинъ
по сухопутной торговлѣ) оказывается *во первыхъ*, что соб-
ственно корабельные сборы съ коммерческихъ судовъ, при

(*) Въ томъ числѣ 85 т. р. на расходы по устраненію препятствій къ углуб-
ленію гаваней, и за тѣмъ расходы собственно по гидрографіи будутъ простираться
до 300 т. р.

отсутствіи чрезвычайныхъ расходовъ, какіе напрімѣръ, предстоятъ въ 1869 г., покрываютъ не много болѣе $\frac{1}{3}$ расходовъ Морскаго Министерства на улучшеніе портовъ, гаваней, станцій, маяковъ и проч., а въ 1869 г. сборъ этотъ составитъ около $16\frac{2}{3}\%$ или $\frac{1}{6}$ всей суммы предполагаемыхъ расходовъ; и во-вторыхъ, что сумма расходовъ 1869 года по улучшенію мореплаванія (1,098,901 р. 49 к.) поглотитъ около 6% всей суммы навигаціоннаго дохода.

— Если же, согласно съ заявленіемъ гг. представителей Морскаго Министерства, расходы по устройству новыхъ доковъ въ Кронштадтѣ и углубленію Кронштадтскихъ гаваней и бара Невскаго фарватера, считать не приносящими никакихъ удобствъ для торговаго мореплаванія, что, однакоже, не совсѣмъ вѣрно, то корабельные сборы 1869 г. будутъ относиться къ суммѣ расходовъ Морскаго Министерства, какъ 3 : 5, то есть сборами покроется около $\frac{3}{5}$ всей суммы расходовъ; полная же сумма затратъ на улучшеніе условій торговаго мореплаванія будетъ простирается въ 1869 году до 1,000,014 р.

Д. С. С. Е. Ададуровъ.

ОСОБОЕ МНѢНІЕ

ТРЕХЪ ЧЛЕНОВЪ

ЗАБЛОЦКАГО-ДЕСЯТОВСКАГО, КОЛЕСОВА и ТЕРНЕРА.

Не подлежитъ сомнѣнію, что соображеніе объ интересахъ собственной страны должно служить главною побудительною причиною при изданіи всякихъ законодательныхъ мѣръ; подобное начало не препятствуетъ однако огражденію существующихъ уже правъ частныхъ лицъ и обязательствъ обусловливаемыхъ договорами. Предложенное Общимъ Собраніемъ измѣненіе въ редакціи закона о каботажѣ имѣетъ цѣлію нѣкоторую жертву существующихъ интересовъ въ виду достиженія будущей пользы. Членъ Коммиссіи А. Б. Бушень, предложившій распространить понятіе каботажа на плаваніе между русскими портами, лежащими на различныхъ моряхъ, допускаетъ, что вопросъ этотъ не имѣетъ немедленнаго практическаго примѣненія, потому что у насъ еще не существуетъ торговаго флота въ такихъ размѣрахъ, чтобы можно было обойтись безъ иностранныхъ судовъ. Но въ виду такого заявленія, воспрещеніе иностраннымъ судамъ плаванія между портами, при различныхъ моряхъ лежащими, равнялось бы

вѣроятно прекращенію всякаго прямого сообщенія между таковыми портами, и нельзя не согласиться потому безусловно съ мнѣніемъ, высказаннымъ другимъ членомъ, А. П. Заблочкимъ, что подобная мѣра неизбѣжно повредитъ нашей торговлѣ, такъ какъ предположеніе, что подобное запрещеніе вызоветъ перепродажу многихъ иностранныхъ судовъ русскимъ промышленникамъ, врядъ ли осуществится на практикѣ.

Общее Собраніе не могло не признать силы означенныхъ возраженій и потому пришло къ заключенію, что «должно быть допущено, какъ переходная мѣра и временная льгота иностраннымъ торговцамъ, плаваніе судовъ ихъ между русскими портами на разныхъ моряхъ, не иначе однако, какъ съ платежемъ полнаго ластоваго сбора за приходъ и отходъ судовъ».

При существованіи однако предположенія освободить отъ платежа ластовыхъ сборовъ русскія суда, совершающія подобное плаваніе, послѣднее органиченіе прямо противурѣчить постановленіямъ ст. VI трактата съ Англією и ст. III договора съ Францією, въ коихъ положительно выражено, что англійскія и французскія суда, относительно разныхъ портовыхъ сборовъ, уравниваются съ туземными судами *).

Въ виду столь ясно выраженнаго обязательства, еще скорѣе можно бы безусловно распространить понятіе каботажа на всѣ русскіе порты, воспретивъ тѣмъ самымъ иностраннымъ судамъ плаваніе между русскими портами, на различныхъ моряхъ лежащими, но ни въ какомъ случаѣ, пока та-

*) Эти же постановленія изложены и въ другихъ нашихъ торговыхъ трактатахъ.

ковые трактаты существуютъ, нельзя устанавливать дифференціальныхъ сборовъ съ русскихъ и иностранныхъ судовъ.

Доказательствомъ справедливости подобнаго возрѣнія, можетъ служить примѣръ переписки, возникшей съ Франціею по поводу пониженія пошлины на греческія вина, и потому не возможно безусловно согласиться даже съ мнѣніемъ члена-эксперта отъ Министерства Иностранныхъ Дѣлъ, заявившаго, что, заключая трактаты, мы во все не обязуемся не измѣнять своихъ законовъ. Кажется нельзя оспаривать, что подобныя измѣненія должны быть согласованы съ принятыми обязательствами, особенно на сколько такія касаются денежныхъ экономическихъ, а не обще-политическихъ интересовъ; въ противномъ же случаѣ вступленію въ дѣйствіе новаго закона должна предшествовать отмѣна договора, по которому приняты обязательства, противурѣчающія постановленію новаго закона.

Въ слѣдствіе всего вышеизложеннаго и принимая въ соображеніе: 1) что безусловное запрещеніе иностраннымъ судамъ плаванія между русскими портами, на различныхъ моряхъ лежащими, было бы противно интересамъ нашей торговли и 2) что допущеніе таковаго плаванія съ подчиненіемъ иностранныхъ судовъ платежу сборовъ, отъ которыхъ освобождаются русскія суда, было бы противно обязательствамъ проистекающимъ изъ торговыхъ трактатовъ, заключенныхъ съ Англіею и Франціею, и что по заявленію обрѣзѣ измѣненія въ этомъ смыслѣ трактатовъ, едва ли представляется достаточный поводъ, — нижеподписавшіеся члены не могутъ согласиться на измѣненіе редакціи закона о каботажѣ, какъ это изложено въ I ст. заключенія Общаго Собранія.

ЗАПИСКА

ЧИНОВНИКА ОСОБЫХЪ ПОРУЧЕНІЙ МИНИСТЕРСТВА ФИНАНСОВЪ

В. К. ГОЛЬДМАНА.

О

СУДОХОДНЫХЪ СБОРАХЪ, ВЗИМАЕМЫХЪ ВЪ ПОРТАХЪ ПРИБАЛТИЙСКИХЪ ГУБЕРНІЙ.

При изслѣдованіи о сборахъ, установленныхъ въ извѣстномъ портѣ, необходимо первоначально задаться вопросомъ о томъ, по какому масштабу слѣдуетъ измѣрять величину этихъ сборовъ и по какимъ признакамъ придется признать ихъ слишкомъ обременительными. Способенъ ли вообще опредѣленный товаръ переносить извѣстный налогъ, т. е. не будетъ ли потребленіе его уменьшено или уничтожено налогомъ, есть вопросъ другой, который не слѣдуетъ смѣшивать съ настоящимъ; здѣсь идетъ рѣчь лишь о вліяніи, оказываемомъ налогомъ на *путь*, по которому товаръ привозится или вывозится изъ государства.

При этомъ на первыхъ же порахъ придется отстранить часто дѣлаемое возраженіе о незначительности $\frac{0}{10}$ -наго отношенія налога къ цѣнѣ товара, въ виду того, что и самая малая процентная надбавка можетъ, коль скоро дѣло касается товаровъ

значительной цѣнности, оказывать совершенно запретительное вліяніе на ввозъ или вывозъ ихъ изъ извѣстнаго порта. Далѣе, тѣмъ, которые утверждаютъ, что доходъ отъ налога употребляется на пользу торговли и что посему размѣръ его долженъ обуславливаться необходимостью поддерживать учрежденія, служащія торговлѣ, придется возразить, что средства, необходимыя для содержанія наиболее полезныхъ учрежденій, могутъ достигнуть такихъ размѣровъ, при которыхъ содержаніе ихъ должно сдѣлаться для торговли невозможнымъ. — Самъ по себѣ каждый налогъ будетъ слишкомъ высокимъ, если доходъ отъ него превыситъ тотъ расходъ, для покрытія котораго онъ установленъ. Кромѣ того, каждый налогъ, падающій на торговлю определеннаго мѣста, придется назвать слишкомъ высокимъ, коль скоро онъ затрудняетъ или уничтожаетъ возможность соперничества этого мѣста съ другими.

По сему, размѣръ налоговъ, взимаемыхъ въ заграничныхъ портахъ, конкурирующихъ съ нашими, есть единственно вѣрное мѣрило для высоты налоговъ, которые можно допустить у насъ; притомъ, заграничные портовые сборы будутъ выражать собою послѣднюю границу, до которой могутъ доходить сборы, существующіе у насъ; въ установленныхъ же такимъ образомъ предѣлахъ тотъ налогъ придется назвать преувеличеннымъ, доходъ отъ котораго будетъ покрывать съ избыткомъ тѣ потребности, ради коихъ онъ установленъ, для высоты котораго, другими словами, не будетъ существовать достаточнаго основанія.

Для нашихъ балтійскихъ портовъ, въ особенности же для Риги, Кенигсбергъ, безъ сомнѣнія, представляется самымъ

значительнымъ и самымъ опаснымъ соперникомъ; поему сборы этого порта, который къ тому же принадлежитъ къ числу самыхъ дешевыхъ сѣверо-германскихъ портовъ, послужатъ намъ наилучшею исходною точкою для обсужденія нашихъ портовыхъ сборовъ. Къ сожалѣнiю, намъ не было возможнымъ представить сравненiе между всѣми портами нашихъ прибалтiйскихъ губернiй, и намъ, по необходимости, пришлось ограничиться двумя самыми значительными изъ числа ихъ — Ригю и Пернавою.

По отношенiю къ торговому значенiю Кенигсбергскiй и Пернавскiй порты должны уступить первое мѣсто Рижскому. За послѣднiе 3 года въ Ригу было привозимо среднимъ числомъ на 17,8 миллiоновъ рублей товаровъ; вывозъ же составлялъ, среднимъ числомъ, 31 миллiонъ рублей. Самые значительные предметы вывоза въ настоящее время суть ленъ, пенька и льняное сѣмя. По мѣрѣ увеличенiя въ теченiе послѣдняго десятилѣтiя производства названныхъ предметовъ въ рижскомъ районѣ, увеличился также, въ значительныхъ размѣрахъ, и вывозъ ихъ изъ Рижскаго порта. Съ другой же стороны вывозъ ржи и пшеницы значительно понизился, тогда какъ вывозъ сала и поташа совершенно прекратился; такимъ образомъ общая цифра вывоза едвали повисилась замѣтнымъ образомъ за послѣднiе десять лѣтъ. Сильно же повисившуюся цифру привоза слѣдуетъ главнѣйше приписать увеличившейся потребности въ желѣзнодорожномъ материалѣ. Замѣтно также, хотя не въ столь значительныхъ размѣрахъ, увеличенiе привоза желѣза не въ дѣлѣ, соли, летучаго масла для освѣщенiя, шерсти и пробковаго дерева; привозъ же кофе, риса, чая, индиго и нѣкоторыхъ другихъ предметовъ довольно не-

значителенъ и не подвергался колебанію. Изъ числа привозныхъ товаровъ только желѣзнодорожный матеріаль, соль, сельди и каменный уголь отправляются, въ болѣе значительныхъ размѣрахъ, внутрь Россіи.

Въ текущемъ году, при особенно благоприятныхъ обстоятельствахъ, было вывезено изъ Риги немаловажное количество овса. Но исключительный случай этотъ не даетъ еще повода ожидать и на будущее время значительнаго вывоза овса или хлѣба. Такимъ образомъ рижская торговля не представляетъ вообще признаковъ цвѣтущаго повышенія; напротивъ того, въ послѣдніе годы нерѣдко являлись случаи торговой несостоятельности, и притомъ старыхъ и извѣстныхъ фирмъ, тогда какъ не одному новому торговому дому не удалось достигнуть нѣкотораго значенія. Подобное состояніе рижской торговли, безъ сомнѣнія, объясняется не одною какою либо причиною, но въ ряду этихъ причинъ придется указать на то, что Рига не имѣла въ виду удешевить по возможности пользованіе общественными своими торговыми учрежденіями.

Гораздо болѣе отрадное положеніе представляетъ маленькій торговой городъ Пернава. Несмотря на невыгодное свое положеніе, лишенная всякихъ водяныхъ или желѣзнодорожныхъ сообщеній съ внутренностью Имперіи, Пернава успѣла повысить, въ теченіи послѣдняго десятилѣтія, вывозъ свой приблизительно съ 2 милліоновъ на 4 милліона рублей. Привозъ же, точно также какъ и въ Ригѣ, не достигаетъ большихъ размѣровъ. Пернавское купечество пользуется репутаціею отличной солидности и сумѣло вступить въ опасное соперничество съ рижскою торговлею, вплоть до самыхъ границъ рижской городской территоріи. Несмотря на постоянное возни-

кновение въ Пернавѣ новыхъ фирмъ, въ теченіи многихъ лѣтъ не было ни одного значительнаго случая несостоятельности; тамошнее купечество, съ рѣдкою интеллигенціею, домогается лишь однихъ солидныхъ заработковъ и избѣгаетъ всякихъ азартныхъ спекуляцій.

Неурожай и война нанесли въ послѣднее время торговлѣ Кенигсберга значительный уронъ; въ особенности упалъ вывозъ туземныхъ произведеній и сбытъ привозныхъ товаровъ внутрь Германіи. Транзитныя же сношенія съ Россіею, точно также какъ и торговля русскими произведеніями, увеличиваются почти съ каждымъ годомъ въ довольно значительной степени. Годичные отчеты о судоходствѣ и торговлѣ Кенигсберга указываютъ на постоянное возрастаніе экспедиціоннаго промысла. Такъ напр., одного чаю было перевезено въ Россію въ 1868 году 115,862 центнера (приблизительно 350,000 пудовъ), въ 1869 году — 133,089 центнеровъ (около 400,000 пудовъ). Точно также становится значительнымъ вывозъ чрезъ Кенигсбергъ въ Германію русскихъ произведеній. Такъ, на ряду съ большими партіями хлѣба, было привезено въ Кенигсбергъ, въ 1868 году, льна, пеньки и пакли около 400,000 центнеровъ и 265,000 центнеровъ въ 1869 году.

Не подлежитъ сомнѣнію, что кенигсбергское купечество понимаетъ всю важность соперничества съ нашими балтійскими портами и сознаетъ, что условія, въ которыхъ оно поставлено, вполне благоприятны для этого. Такъ, напр., въ отчетѣ о торговлѣ за 1869 г. говорится: «Экспедиціонное дѣло въ 1869 г. не отстало въ сравненіи съ предъидущими годами; напротивъ того, кажется, какъ будто наши русскіе сосѣди мало по малу привыкаютъ пользоваться для привоза собственными портами лишь въ теченіе лѣтнихъ мѣсяцевъ и смотрятъ на

перевозку чрезъ Кенигсбергъ въ теченіе зимы какъ на дѣло совершенно естественное.»

Нашъ неоспоримый интересъ требуетъ, чтобы и мы не упустили изъ виду возникшую для насъ конкуренцію и готовились къ этому, полезному для обѣихъ сторонъ, состязанію.

Возвращаясь теперь снова къ спеціальному предмету ниже слѣдующаго изслѣдованія, долгомъ считаемъ замѣтить, что при сравненіи торговыхъ издержекъ Кенигсберга, нашего опаснѣйшаго соперника, съ издержками нашихъ портовъ, рѣчь будетъ идти часто лишь о самыхъ незначительныхъ разницеяхъ, ими однако не слѣдуетъ пренебрегать; крупные барыши, при развивающейся все болѣе и болѣе конкуренціи, становятся дѣломъ довольно рѣдкимъ, и купцамъ приходится нынѣ довольствоваться лишь скромною чистою прибылью. На эту-то прибыль падаютъ торговыя издержки, и, такимъ образомъ, сокращаютъ ее еще болѣе. Ясно поэтому, что и самая незначительная разница въ величинѣ торговыхъ издержекъ двухъ портовъ должна заставлять купцовъ предпочитать болѣе дешевый и что, такимъ образомъ, разница, съ перваго взгляда, представляющаяся незначительною, должна оказывать вліяніе на путь, по которому товары привозятся или вывозятся изъ государства.

КОРАБЕЛЬНЫЕ СБОРЫ.

Рига.

А. Сборы казенные и общественные.

1) *Сборъ, взимаемый въ пользу казны, въ размѣрѣ 5 коп. съ ласта по приходу и отходу, въ совокупности слѣдовательно по 10 коп.*

2) *Сборъ, взимаемый для покрытія издержекъ по углубленію Двинскаго фарватера, въ размѣрѣ 10 коп. съ ласта по приходу и отходу, въ совокупности слѣдовательно по 20 коп.*

Сборъ этотъ составлялъ:

въ 1868 г. . . .	31,964 р. 00 к.
» 1869 » . . .	41,966 » 97 »
» 1870 » . . .	51,687 » 37 »

Сбора сего однако не было достаточно для приобрѣтенія необходимыхъ землечерпательныхъ снарядовъ и барокъ, и потребовалось по сему заключить, въ 1868 г., у биржеваго комитета заемъ въ 60,000 р., изъ которыхъ въ настоящее время уплачено 3,075 р. Запасный фондъ, образованный въ пользу работъ по углубленію Двинскаго фарватера, составляетъ нынѣ 25,509 руб. 58 коп.

3) *Сборъ, взимаемый въ пользу города Риги, въ размѣрѣ 23 коп. съ ласта по приходу.*

Отъ сбора этого выручено:

въ 1868 г.	37,659 р. 28 к.
» 1869 »	47,399 » — »
» 1870 »	59,543 » 7 »

По силѣ Высочайше утвержденнаго, 10 апрѣля 1867 г., мнѣнія Государственнаго Совѣта, на доходъ отъ вышеприведеннаго сбора городъ Рига обязанъ:

а) устроить и содержать въ исправности потребныя для удобнаго и безопаснаго причала кораблей мосты, набережныя и бѣлверки;

б) отпускать бесплатно въ пользованіе корабельщиковъ нужныя для устройства подмостковъ бревна и доски, и

в) освобождать отъ мостоваго и другихъ подобныхъ сборовъ товары, подвозимые къ кораблямъ и перевознымъ судамъ и отвозимые съ оныхъ.

Расходы по вышеозначеннымъ предметамъ составляли за годъ среднимъ числомъ по расчету, выведенному за послѣдніе три года:

Содержаніе набережныхъ, бѣлверковъ и плотинъ 12,690 р.

Содержаніе снарядовъ для защиты набережныхъ, бѣлверковъ и плотинъ отъ льда 1,400 »

Половина расходовъ на содержаніе рижскихъ мостовъ 9,000 »

Итого . . . 23,090 р.

4) *Сборъ, установленный въ пользу морской больницы, по 1 коп. съ ласта по отходу. Отъ этого сбора получено дохода:*

въ 1868 г.	1,628 р. 25 к.
» 1869 »	2,129 » — »
» 1870 »	2,616 » 2 »

Расходы на содержаіе морской больницы составляли:

въ 1868 г.	2,833 р. 27 к.
» 1869 г.	2,758 » 46 »
» 1870 г.	2,601 » 56 »

Установленный первоначально лишь въ видѣ пособія для содержаія больницы, сборъ этотъ могъ бы въ послѣднемъ году покрыть сполна всѣ издержки оной. Запасный капиталъ больницы достигаетъ нынѣ 8,689 р. 65 к.

5) *Сборъ на гербовую бумагу*, по 1-му рублю съ корабельнаго паспорта и по 20 коп. съ шкиперской деклараціи *).

Размѣръ означенныхъ въ пунктахъ 1 — 5 сборовъ определенъ Высочайше утвержденнымъ, 10 апрѣля 1867 г., мнѣніемъ Государственнаго Совѣта; поименованные въ пунктахъ 1 — 4 сборы взимаются съ измѣренныхъ или такъ называемыхъ таможенныхъ ластовъ. Таможенный ластъ не совпадаетъ съ корабельнымъ; среднимъ числомъ около 60 таможенныхъ ластовъ равняются ста корабельнымъ.

Б. Сборы, установленные Правительствомъ съ спеціальною цѣлю.

1) *Сборъ въ пользу лоцманскаго цеха*, установленный Высочайшимъ повелѣніемъ 24 ноября 1854 г. Плата за про-

*) Съ судовъ, приписанныхъ къ Рижскому порту, взимается, сверхъ того, въ видѣ добровольной складки, по 1 коп. съ ластва въ пользу рижской матросской артели.

воду корабля съ моря до пристани и обратно съ пристани до моря опредѣлена въ нижеслѣдующемъ размѣрѣ, сообразно съ глубиною хода судна:

10	футовъ голландскихъ и ниже .	12 р. 50 к.
10 ^{1/2}	»	13 » 25 »
11	»	14 » — »
11 ^{1/2}	»	14 » 75 »
12	»	15 » 50 »
12 ^{1/2}	»	16 » 75 »
13	»	18 » — »
13 ^{1/2}	»	19 » 50 »
14	»	21 » — »
14 ^{1/2}	»	22 » 50 »
15	»	24 » — »
15 ^{1/2}	»	26 » — »
16	»	28 » — »
16 ^{1/2}	»	30 » — »
17 ^{1/2}	»	и выше 32 » — »

Если разстояніе провода менѣе значительно и судно сопровождается, напр., только съ моря до рейда и обратно, то взыскивается лишь часть вышеозначеннаго сбора. Каждое проходящее и отходящее судно, за исключеніемъ каботажныхъ и казенныхъ, обязано, въ предѣлахъ лоцманскаго района, пользоваться услугами лоцмана.

2) Сборъ, взимаемый за выгрузку балласта, по 55 коп. съ ласта; балластовый ластъ не совпадаетъ съ таможеннымъ; при исчисленіи перваго принято считать:

50 таможенныхъ ластовъ за	22 балластовыхъ,
100	» 44 »
150	» 66 »
200	» 79 »

Сборъ этотъ отдается на откупъ городомъ, который отъ этого выручилъ:

въ 1868 г.	2,000 р.
» 1869 »	1,000 р.
» 1870 »	2,000 р.

3) Сборъ, взимаемый за очистку корабельнаго груза пошлиною, по 10 коп. съ ласта россійскаго измѣренія. Деньги эти, по установившемуся обычаю, уплачиваются адрессатомъ корабля. Половина отъ сбора выдается биржевому комитету на покрытіе издержекъ по содержанію таможенной канцеляріи; другая половина идетъ въ пользу таможеннаго досмотрщика и на уплату за ярлыкъ.

В. Маклерскій куртажъ.

Согласно утвержденной 10 февраля 1855 г. и измѣненной 1 мая 1869 г. таксѣ, маклерскій куртажъ опредѣленъ въ 12 коп. съ дѣйствительно нагруженнаго ласта (напр. съ ласта хлѣба въ 15 четвертей); куртажъ этотъ уплачивается шкиперомъ; но, сверхъ того, маклеръ получаетъ отъ шкипера и отъ товарохозяина за составленіе цертепартіи 1½ рубля и 2 рубля, если она пишется на двухъ языкахъ.

Г. Уплаты въ пользу адрессата.

Если въ цертепартіи или иномъ договорѣ не указанъ торговый домъ, къ которому именно долженъ адресоваться шкиперъ, то онъ имѣетъ право самъ избрать себѣ таковаго. Адрессатъ или корреспондентъ долженъ произвести очистку пошлиною корабельнаго груза и обязанъ содѣйствовать шкиперу при выгрузкѣ корабля. По установившемуся на Рижской биржѣ обычаю, адрессатъ взыскиваетъ съ шкипера:

1) *Адрессныя деньги* по 20 к. съ дѣйствительно нагруженнаго ласта; если корабль пришелъ не съ полнымъ грузомъ, то въ расчетъ принимается число ластовъ, нагруженныхъ при отходѣ.

2) *Коммисію съ фрахта за приходъ въ Ригу*, даже и въ томъ случаѣ, когда адрессатъ самъ есть получатель груза — 2⁰/₀.

3) *Коммисію на заключенныя въ Ригѣ фрахтовыя сдѣлки* — 2⁰/₀.

Можно бы наконецъ упомянуть еще о платѣ за бугсированіе; величина ея зависитъ отъ разстоянія, отъ числа ластовъ, отъ времени года и отъ того, нагружено ли судно или идетъ оно съ однимъ балластомъ. Корабль, съ грузомъ въ сто таможенныхъ ластовъ, уплачиваетъ, въ періодъ времени отъ 1-го іюня по 31 августа, за бугсированіе отъ рейда до Риги 50 р.; а послѣ, до прекращенія навигаціи — 63 руб.

Пернава.

I. Сборы казенные.

а) Приходный сборъ, установленный на основаніи торговаго устава города Риги 1765 г., составляетъ, смотря по размѣру судовъ, отъ 28 коп. до 142 р. 80 коп. съ нагруженнаго корабля и отъ 14³/₄ коп. до 37 р. 10³/₄ коп. съ балластоваго.

б) Отходный сборъ, въ томъ же размѣрѣ какъ и приходный.

в) Приходный сборъ, установленный въ пользу бѣдныхъ, (убогія деньги) въ размѣрѣ отъ 2¹/₂ коп. до 1 р. 59¹/₄ коп. для нагруженныхъ судовъ и отъ 2¹/₂ коп. до 42¹/₄ коп. для балластовыхъ.

г) Отходный сборъ въ пользу бѣдныхъ, въ одинаковомъ размѣрѣ какъ и приходный.

д) Приходный маячный сборъ (огневья деньги) отъ $14\frac{3}{4}$ к. до 11 р. 20 к. для нагруженныхъ судовъ и отъ 8 к. до 5 р. 60 к. для балластовыхъ.

ж) Отходный маячный сборъ въ томъ же размѣрѣ, какъ и приходный.

з) Портовые сборы, взимаемые съ однихъ только отходящихъ судовъ, въ размѣрѣ отъ 1 р. 40 к. до 4 р. 20 к., безъ различія въ томъ, отходятъ ли корабли съ грузомъ или балластомъ.

к) Ластовый сборъ, по 5 к. съ ластва по приходу и столько же по отходу.

л) Гербовые сборы (см. П в и г).

II. Сборы въ пользу Пернавской таможни и канцеляріи ея.

а) Такъ назыв. *акциденціи*, по 30 р. съ судна. Отъ сбора этого выручено:

въ 1868 г.	3,420 р.
» 1869 »	2,910 »
» 1870 »	4,785 »

б) Сборы за измѣреніе корабля — 4 р., въ томъ числѣ 1 р. гербовой пошлины и, сверхъ того, по 5 к. съ ластва. Сборъ этотъ уплачивается только въ случаѣ, если корабль дѣйствительно измѣряется въ Пернавѣ.

в) *Charta sigillata*, по 3 р. съ корабля; изъ нихъ часть идетъ на уплату за гербовую бумагу.

г) Сборъ, въ размѣрѣ 14 р. 90 к. съ корабля, обычай установленный, въ пользу чиновниковъ таможенной канце-

лярїи и уплачиваемый адрессатомъ. Въ Пернавѣ нѣтъ лицъ, спеціально занимающихся очисткою кораблей; обязанность эта исполняется чиновниками таможенной канцелярїи, насколько это совмѣстно съ ихъ служебными обязанностями.

III. Сборы въ пользу города Пернавы.

а) Ластовый сборъ, взимаемый, (равно какъ и сборы, показанные далѣе подъ лит. б и в), на основаніи торговаго устава города Риги 1765 г., по 10 к. съ ласта; онъ даетъ среднимъ числомъ, 895 р. 40 к. ежегоднаго дохода.

б) Лоцманскій сборъ, по 50 коп. съ cadaго фута глубины хода судна. Средній годичный доходъ — 675 р. 95 к. Сборъ этотъ употребляется городомъ на выдачу жалованья лоцманамъ и на покрытіе всѣхъ расходовъ по содержанію лоцманскаго цеха. Расходъ этотъ, среднимъ числомъ, составляетъ 1,019 руб.

в) Балластовый сборъ, по 2 р. съ cadaго корабля, нагружающаго или выгружающаго балласть.

IV. Сборъ въ пользу лоцманскаго цеха.

Адрессатъ уплачиваетъ по принятому обычаю 1 р. 45 к. лоцъ-командиру и столько же сопровождающему лоцману.

V. Сборъ въ пользу сиротскаго дома.

По добровольному соглашенію купечества взимается въ пользу сиротскаго дома съ адрессата по 2 р. съ корабля.

VI. Сборы, взимаемые адрессатомъ.

а) Адрессныя деньги за судно отъ:

8 до 30	ластовъ	русскаго	измѣренія	12 р.
31 » 40	»	»	»	14 »
41 » 50	»	»	»	16 »
51 » 60	»	»	»	18 »
61 » 80	»	»	»	22 »
81 » 100	»	»	»	25 »
101 » 125	»	»	»	30 »
126 » 150	»	»	»	35 »
151 и выше	»	»	»	40 »

б) Коммиссія съ фрахта по приходу, какъ въ Ригѣ, 2⁰/о.

в) Коммиссія на заключенныя въ Пернавѣ фрахтовыя сдѣлки, также 2⁰/о.

Маклерскій куртажъ не уплачивается въ Пернавѣ, такъ какъ тамъ не существуетъ корабельныхъ маклеровъ.

Кенигсбергъ.

А. Сборы казенные и городскіе.

1) Казенный портовый сборъ, по 4 зильберггрошена съ ластва груза и по 2 зильб. съ ластва балласта, какъ по приходу, такъ и по отходу. Суда, приходящія въ Кенигсбергъ для того чтобы нагрузиться, освобождены отъ этого сбора. Черепица, камни, соль и т. под. уплачиваютъ портовый сборъ въ одинаковомъ съ балластомъ размѣрѣ.

2) Рѣчной сборъ въ пользу города, по $\frac{3}{4}$ зильберг. по приходу.

3) Сборъ въ пользу больницы, по 1-му талеру съ корабля.

4) Плата за мѣрное свидѣтельство, отъ 1-го до 2-хъ тал. съ корабля.

5) Издержки по таможенной декларации, грузовой росписи, корабельному паспорту и другія; издержки эти весьма незначительны; такъ, напр., корабль въ 150 ластовъ уплачиваетъ 4 талера.

Б. Сборы, установленные Правительствомъ съ спеціальною цѣлю.

1) Лоцманскій сборъ, отъ 5 тал. 10 зильб. до 7 тал. 10 зильб., смотря по глубинѣ хода корабля, взимается какъ по приходу, такъ и по отходу.

2) Плата за пользованіе досками и тачками при выгрузкѣ балласта:

по — т.	20 зильб.	съ корабля до	25 ластовъ.
» 1 » —	»	»	» 40 »
» 1 » 15 зильб.	»	»	» 100 »
» 2 » 15	»	»	» свыше 100 »

Кромѣ того за выгрузку балласта уплачивается рабочимъ по 3 зильберг. съ ласта.

3) Вознагражденіе за караулъ груза, подлежащаго уплатѣ пошлины, по 20 зильберг. за каждыя сутки.

В. Маклерскій куртажъ.

Куртажъ этотъ уплачивается шкиперомъ и товарохозяиномъ, каждымъ по 3 зильберг. съ ласта *) въ случаѣ зафрахтованія

*) При исчисленіи кенигсбергскаго ласта принимается одинъ ластъ хлѣба въ зернѣ за 56¹/₂ шеффеля.
железа, сала, масла » 40 центнеровъ.
тряпья, пакли » 15 »
льна, пеньковой пакли » 12 »

При остальныхъ вышеприведенныхъ сборахъ, за исключеніемъ показаннаго подъ лит. Б 2, слѣдуетъ всегда понимать дѣйствительно нагруженный ластъ.

цѣлаго корабля и по 5 зильб. съ фрахта за товары разныхъ хозяевъ. Впрочемъ обыкновенно куртажъ уплачивается маклеру въ размѣрѣ отъ 3-хъ до 5-ти 0/0 со стоимости груза.

Г. Уплаты въ пользу адрессата.

Обязанности адрессата могутъ быть, по правиламъ Кенигсбергскаго порта, исполняемы корабельными маклерами; за таковыя услуги не установлено однако особой таксы; по принятому торговому обычаю уплачивается:

1) за очистку корабля, по 3 зильберг. съ ластва по приходу и по отходу; если же корабль нагруженъ однимъ балластомъ или вовсе не нагруженъ, то взимается только 1¹/₂ зильберг. съ ластва;

2) комиссіи на фрахтъ по приходу 2 зильберг. съ ластва;

3) за учиненіе расчета по фрахту отъ 1/2 до 10/0 со стоимости онаго.

Съ кораблей, не доходящихъ до самаго Кенигсберга и останавливающихся въ Пиллавской гавани, не взыскивается показанный подъ лит. А. 2 рѣчной сборъ; корабли эти уплачиваютъ также лоцманскій сборъ въ уменьшенномъ размѣрѣ.

Мы возьмемъ теперь для примѣра корабль въ сто ластовъ русскаго измѣренія, который приходитъ съ балластомъ и отходить нагруженный 180-ью ластвами льна; издержки на такой корабль будутъ составлять:

Въ Ригѣ.

А) Казенные и общественные сборы.

1. казенный по 10 к.
съ ласта 10 р.
2. на углубленіе Двин-
скаго русла по 20 к. 20 »
3. рижскій городской по
23 к. 23 »
4. въ пользу морской
больницы по 1 к. 1 »
5. за гербовую бумагу
съ корабля. . . . 1 » 20 к. 55 р. 20 к.

Б) Сборы, установленные съ спеціальною цѣлью.

1. лоцманскій при глубинѣ
хода въ 12 футовъ. 15 р. 50 к.
2. за выгрузку балласта,
44 ласта по 55 к. 24 » 20 »
3. за очистку по 10 к.
съ нагруженнаго
ласта 18 р. — » 57 р. 20 к.

В) Маклерскій куртажъ.

- по 12 к. съ нагружен-
наго ласта. . . . 21 р. 60 к.
- цртепартія 1 » 50 » 23 р. 10 к.

Г) Уплаты въ пользу адрессата:

1. адрессныя деньги по
20 к. съ нагружен-
наго ласта. . . . 36 р. — к.
- Транспортъ . . . 172 р. 00 к.

Транспортъ . . .	172 р. 00 к.
2. комиссія съ фрахта по приходу . . .	— р. — к.
3. комиссія на заклю- ченный въ Ригѣ фрахтовый дого- воръ 2 ⁰ / ₀ . . .	40 > 50 > <hr/> 76 р. 50 к.
Итого . . .	212 р. 50 к.

Въ Пернавѣ.

I. Сборы казенные:

а) приходный . . .	9 р. 80 к.
б) отходный . . .	34 > 31 >
в) приходный въ пользу бѣдныхъ . . .	— > 12 >
г) отходный > >	— > 40 >
д) приходный маячный	5 > 60 >
е) отходный >	12 > 20 >
ж) портовый . . .	4 > 20 >
з) приходный ластовый по 5 к. съ ластва	5 > — >
к) отходный ластовый по 5 к. съ ластва	5 > — >
л) гербовый . . .	1 > 20 > <hr/> 77 р. 83 к.

II. Сборы таможенные:

а) акциденціи по 30 р. съ корабля . . .	30 р. — к.
б) мѣрное свидѣтель- ство . . .	— > — >
Транспортъ . . .	107 р. 83 к.

Транспортъ . . . 167 р. 83 к.

в) charta sigillata съ		
корабля	1 р. 80 к.	
г) канцелярскій	14 » 90 »	
	<u> </u>	46 р. 70 к.

III. Сборы городскіе:

а) ластовый по 10 к.		
съ ластва	10 р. — к.	
б) лоцманскій	6 » — »	
в) балластовый съ ко-		
рабля	2 » — »	
	<u> </u>	18 р. — к.

IV. лоцъ-командиру	1 р. 43 к.	
лоцману	1 » 43 »	
	<u> </u>	2 р. 86 к.

V. Въ пользу сиротскаго		
дома съ корабля		2 р. — к.

VI. Уплаты въ пользу адрессата:

а) адрессныя деньги	40 р. — к.	
б) комиссія съ фрахта		
по приходу	— » — »	
в) комиссія на заклю-		
ченный въ Пернавѣ		
фрахтовый договоръ	40 » 50 »	
	<u> </u>	80 р. 50 к.

Итого . . . 227 р. 89 к.

Такъ какъ вышепомянутый двухрублевый балластовый сборъ установленъ только въ видѣ вознагражденія за пользованіе городскими досками и грузильными снарядами, то къ исчисленной суммѣ въ 227 р. 89 к. необходимо прибавить еще расходъ на выгрузку балласта, что по рижскому расчету составитъ 22 р. 20 к.

Въ Кенигсбергѣ.

А) Сборы казенные и городскіе.

1. портовый по 6 зильб. съ лафта	36 тал.	— зильб.	
2. рѣчной по $\frac{3}{4}$ » »	4 »	15 »	
3. въ пользу больницы съ корабля	1 »	— »	
4. мѣрное свидѣтельство . . .	4 »	— »	
5. таможенная декларация и т. д.	4 »	— »	45 т. 15 з.

Б) Сборы спеціальные:

1. лоцманскій	14 тал.	20 зильб.	
2. балластовый	10 »	15 »	25 т. 5 з.

В) Маклерскій куртажъ:

5% съ груза, принимая цѣнность его въ 180 талеровъ.		90 т.	— з.
----------------------------------------------------------------	--	-------	------

Г) Уплаты въ пользу адрессата:

1. за очистку по отходу 3 зильб.	} съ лафта 27 т.		
» » по приходу $1\frac{1}{2}$ »			
2. комиссія съ фрахта 2 зильб.		съ лафта 12 »	
3. за учиненіе расчета по фрахту.		— »	39 т. — з.

Итого . . . 199 т. 20 з.

Корабль уплатить такимъ образомъ:

въ Ригѣ	212 руб. 50 коп.
» Пернавѣ	250 » 9 »
» Кенигсбергѣ	199 тал. 20 зил.

Изъ сравненія того, что уплачиваетъ корабль въ Ригѣ и въ Пернавѣ, оказывается, прежде всего, что въ семь послѣднемъ портѣ государственные сборы, взыскиваемые на основаніи

устарѣлаго торговаго устава города Риги 1765 г., превышаютъ болѣе нежели въ семь разъ таковыя же сборы города Риги. Казалось бы, что одного сего факта достаточно для того чтобы убѣдить правительство въ необходимости отказаться отъ устарѣлыхъ убогихъ, огневыхъ и портовыхъ денегъ и довольствоваться однимъ лишь пятикопѣчнымъ ластовымъ сборомъ. Затѣмъ, еслибы не было признано возможнымъ уравнить вполнѣ Пернаву съ Ригею, по отношенію къ государственнымъ сборамъ, то, во всякомъ случаѣ, высшіе сборы для Пернавы слѣдовало бы допускать только по мѣрѣ того какъ это дѣйствительно оправдывается болѣе значительными, сравнительно съ Ригею, затратами правительства по сооружеію порта.

За симъ слѣдуетъ обратить вниманіе на нерациональность взиманія въ Пернавѣ *акциденцій и сбора въ пользу канцеляріи таможи*. Сборы эти уплачиваются въ безразличномъ размѣрѣ каждымъ кораблемъ, не взирая на величину его и на качество груза, что крайне стѣснительно для суденъ незначительныхъ размѣровъ.

Сборъ въ пользу города составляетъ въ Ригѣ 23 коп., въ Пернавѣ только 10 коп. съ ласта; мы предложили бы установить 23-хъ-копѣчный сборъ и въ пользу послѣдняго города, съ тѣмъ однако условіемъ, чтобы Пернава отказалась отъ извѣстныхъ нижеизчисленныхъ доходовъ отъ торговли.

Плата лоцманамъ въ Пернавѣ значительно дешевле нежели въ Ригѣ; ея недостаетъ для содержанія лоцманскаго цеха, такъ что городу Пернавѣ приходится ежегодно выдавать на сей предметъ около 344 руб. изъ собственныхъ средствъ. Еслибы ввести въ Пернавѣ рижскую таксу, то можно бы отмѣнить лоцманскій сборъ, нынѣ существующую плату

лоцъ-командиру и сопровождающему лоцману, послѣ чего выручка была бы всетаки достаточна для содержанія лоцманскаго цеха и представляла бы еще излишекъ отъ 100 до 150 рублей.

Взимаемый въ Ригѣ *балластовый сборъ* не можетъ быть признанъ слишкомъ высокимъ. Притомъ слѣдуетъ признать правильнымъ, что сборъ сей взимается не взирая на количество дѣйствительно выгружаемаго балласта; въ противномъ случаѣ шкиперъ могъ бы находить выгоднымъ для себя, до входа въ портъ, выбрасывать балластъ въ фарватеръ. Въ Пернавѣ на каждаго шкипера возлагается обязанность самому заботиться о выгрузкѣ балласта, съ обязательствомъ лишь пользоваться городскими мостками и досками. Едва ли можетъ быть признанъ цѣлесообразнымъ и справедливымъ существующій въ Пернавѣ обычай требовать, въ случаѣ подозрѣнія, присяги отъ шкипера въ томъ, что онъ не выбрасывалъ балластъ на рейдѣ.

Сборъ въ пользу Пернавскаго сиротскаго дома, несмотря на благую цѣль и на незначительность размѣра, едва ли можетъ быть оправданъ.

Уплаты въ пользу адресатовъ въ Ригѣ и въ Пернавѣ не представляютъ существенныхъ между собою различій.

Переходя за симъ къ сравненію Кенигсбергскихъ сборовъ со сборами нашихъ двухъ портовъ, мы усматриваемъ, что въ Кенигсбергѣ *казенный сборъ* болѣе значителенъ нежели въ Ригѣ; въ Ригѣ же, наоборотъ, *городской сборъ* болѣе вы-

сокъ, чѣмъ въ Кенигсбергѣ. Въ совокупности же сборы Кенигсбергскіе близко подходят къ Рижскимъ, особливо въ томъ случаѣ, когда корабль приходитъ съ фрахтомъ въ Кенигсбергъ. Въ вышеприведенномъ нами примѣрѣ мы исчислили казенный и городской сборъ для Кенигсберга въ 45 тал. 15 збрг., а для Риги въ 55 р. 20 к.; если же въ первый изъ названныхъ городовъ корабль придетъ съ полнымъ грузомъ, то сборъ возвысится до 55 тал. 15 збрг., тогда какъ въ Ригѣ обстоятельство это не окажетъ дѣйствія на размѣръ взыскиваемого казеннаго сбора. Правило, по силѣ котораго суда съ однимъ балластомъ, или нагруженные громоздкимъ и малощѣпнымъ товаромъ, уплачиваютъ казенный ластовый сборъ въ половинномъ размѣрѣ противъ кораблей, нагруженныхъ болѣе щѣпными товарами, слѣдуетъ признать вполне рациональнымъ, какъ потому, что отъ качества и цѣны фрахта будетъ зависеть доходъ судовщика, изъ котораго уплачивается и сборъ, такъ и потому, что судно, нагруженное однимъ балластомъ или грубымъ товаромъ, въ гораздо меньшей мѣрѣ нуждается въ городскихъ устройствахъ для судоходства. Такъ, напр., корабль съ балластомъ не нуждается въ столь глубокомъ фарватерѣ какъ нагруженное судно; далѣе, корабль, нагруженный углемъ, камнями и т. под., можетъ безопасно причаливать къ набережнымъ, устроеннымъ самымъ незатѣйливымъ способомъ и т. д. Намъ казалось бы вполне желательнымъ, чтобы подобный порядокъ былъ введенъ и въ Ригѣ, въ особенности въ виду того, что почти половина судовъ, приходящихъ въ Ригу, нагружены только балластомъ или громоздкимъ и дешевымъ товаромъ, тогда какъ въ Кенигсбергъ не болѣе 9 процентовъ изъ числа причаливающихъ судовъ приходятъ безъ фрахта; такимъ образомъ для большинства судовщиковъ

Рижскіе сборы должны представляться болѣе обременительными чѣмъ Кенигсбергскіе. Принимая наше предложеніе, пришлось бы взимать въ Ригѣ:

въ пользу казны	5	к.
» » углубленія фарватера.	10	»
» » города	11 ^{1/2}	»
» » морской больницы.	1/2	»

съ cadaго ласта русскаго измѣренія, какъ по приходу, такъ и по отходу, и половину показанныхъ суммъ съ судовъ, нагруженныхъ балластомъ, черепицею, камнями, каменнымъ углемъ, солью и тому подобными товарами.

Въ Пернавѣ работы по устройству порта были произведены на счетъ казны; посему намъ представляется правильнымъ возвысить поступающій въ пользу казны ластовый сборъ до размѣра Рижскаго сбора на углубленіе фарватера. На этомъ основаніи слѣдовало бы взимать:

въ пользу казны по 5 коп. съ ласта, какъ по приходу, такъ и по отходу, и

въ пользу города по 11^{1/2} к. съ ласта, какъ по приходу, такъ и по отходу.

Оба налога слѣдовало бы также взимать въ половинномъ размѣрѣ, если судно нагружено балластомъ или опредѣленными малоцѣнными и громоздкими предметами.

Въ Кенигсбергѣ, какъ выше было показано, корабельный маклеръ имѣетъ право быть адрессатомъ и производить очистку корабля, получая за эти различныя услуги опредѣленные коммисіонныя вознагражденія; въ Ригѣ же вознагражденіе это распредѣляется между адрессатомъ корабля и маклеромъ. Маклерскій куртажъ по Рижской таксѣ болѣе низокъ, нежели по Кенигсбергской; вознагражденіе же адрес-

сата въ Ригѣ болѣе значительно чѣмъ та сумма, которую получаетъ маклеръ въ Кенигсбергѣ независимо отъ маклерскаго куртажа. Въ совокупности же обѣ эти уплаты въ Ригѣ и Кенигсбергѣ составляютъ приблизительно одинаковыя суммы.

Наконецъ въ Ригѣ уплачивается за очистку пошлиною по 10 к. съ дѣйствительно нагруженнаго лафта. Половина этого сбора поступаетъ въ пользу таможенной канцеляріи, изъ другой же половины уплачивается ярлыкъ и выдается адрессатомъ маленькое вознагражденіе лицу, производящему очистку.

Сборъ этотъ въ сущности и производитъ разность между итогомъ Кенигсбергскихъ и Рижскихъ и портовыхъ издержекъ. Вопросъ объ сокращеніи или уничтоженіи его будетъ разобранъ нами ниже.

ТОРГОВЫЕ СБОРЫ

или

СБОРЫ И ИЗДЕРЖКИ, ВЗЫМАЕМЫЯ ПО ЦѢНѢ, ВѢСУ ИЛИ МѢРѢ ТОВАРОВЪ.

Тогда какъ вышеисчисленные сборы и издержки взыскиваются съ судовщика и, такимъ образомъ падаютъ на корабельный грузъ, нижеслѣдующіе сборы непосредственно падаютъ на цѣну самаго товара. Въ нашихъ балтійскихъ портахъ можно различать три категоріи такихъ сборовъ:

1) Сборы обязательные, имѣющіе вполнѣ характеръ налога, и уплачиваемые независимо отъ какихъ либо соотвѣтственныхъ услугъ;

2) сборы, размѣръ коихъ поставленъ въ зависимость отъ пользованія опредѣленными услугами, приближающіеся однако,

по характеру своему, къ налогу въ томъ отношеніи, что отъ пользованія означенными услугами шкипера или товарохозяева не имѣютъ права отказаться; и

3) издержки въ видѣ вознагражденія за извѣстныя услуги, пользованіе коими не обязательно.

Въ Кенигсбергѣ нѣтъ ни одного сбора, принадлежащаго къ первой и второй категоріи; это обстоятельство конечно должно побудить насъ подвергнуть болѣе тщательному изслѣдованію цѣлесообразность такихъ сборовъ, существующихъ у насъ.

А. Обязательные сборы.

Рига.

По силѣ Высочайше утвержденнаго, 10 апрѣля 1867 г., мнѣнія Государственнаго Совѣта взимается съ цѣны всѣхъ привозимыхъ и вывозимыхъ моремъ товаровъ (*):

$\frac{1}{4}\%$ на расходы, прямо относящіеся въ пользу торговли и судоходства, въ особенности же на уплату процентовъ и погашенія по займу, заключенному рижскимъ купечествомъ на устройство зимней гавани и на постройку и обзаведеніе биржеваго зданія (**);

$\frac{1}{4}\%$ на погашеніе I-го займа для устройства Рижскаго порта;

(*) Въ послѣдніе годы сборъ въ пользу города существовалъ только относительно товаровъ, привозимыхъ и вывозимыхъ моремъ; въ пользу же биржеваго комитета и на уплату займа, заключеннаго для устройства гавани, сборъ взимался и съ товаровъ, вывозимыхъ сухимъ путемъ. Начиная же съ нынѣшняго года, сборъ будетъ взиматься, въ томъ и другомъ случаѣ, только съ товаровъ, привозимыхъ и вывозимыхъ моремъ.

(**) Заемъ на устройство зимней гавани составляетъ въ настоящее время 42,000 р.; заемъ же на постройку биржеваго зданія — 333,000 р.

$\frac{1}{4}\%$ на погашеніе II-го займа для устройства Рижскаго порта;

$\frac{1}{8}\%$ на погашеніе III-го займа для устройства Рижскаго порта;

$\frac{1}{8}\%$ въ пользу города.

Вслѣдствіе представленія Рижскаго биржеваго комитета четыре первые изъ названныхъ сборовъ были уменьшены Высочайше утвержденнымъ, 1 февраля 1871 г., мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, на одну треть, такъ что, начиная съ 10 марта 1871 г., они составляютъ:

$\frac{1}{6}\%$ въ пользу судоходства и торговли,

$\frac{1}{6}\%$ на погашеніе I-го займа,

$\frac{1}{6}\%$ на погашеніе II-го займа,

$\frac{1}{12}\%$ на погашеніе III-го займа.

Сборъ же въ пользу города оставленъ въ первоначальномъ размѣрѣ. Такимъ образомъ нынѣ совокупность всѣхъ вышеизложенныхъ сборовъ составляетъ вмѣсто 1% — $\frac{17}{24}\%$.

а) $\frac{1}{4}\%$ ($\frac{1}{6}\%$) въ пользу судоходства и торговли.

Доходъ съ этого сбора составлялъ:

въ 1868 г. 81,724 р. 8 к.

» 1869 » 88,077 » 68 »

» 1870 » 94,095 » 29 »

Образованный изъ этого дохода запасный капиталъ составлялъ:

въ 1868 г. 158,885 р. 56 к.

» 1869 » 203,610 » 95 »

» 1870 » 241,114 » 83 »

Допуская неблагоприятное предположеніе, что рижская торговля не будетъ болѣе возрастать, настоящій сборъ, при

нынѣшнемъ размѣрѣ его въ $\frac{1}{6}\%$, будетъ приносить ежегодно около 60,000 р. За послѣдніе три года, при доходѣ отъ 81,000 до 94,000 к., биржевой комитетъ имѣлъ возможность, послѣ покрытія всѣхъ расходовъ, отчислять ежегодно отъ 35,000 до 45,000 р. въ запасный капиталъ; въ настоящее время, слѣдовательно, принимая ежегодное поступленіе въ 60,000 р., окажется ежегодный излишекъ въ 10,000 или 15,000 р. Нельзя, конечно, отрицать пользу ежегодныхъ отчисленій на усиленіе запаснаго капитала, для покрытія могущихъ встрѣтиться чрезвычайныхъ расходовъ; съ другой же стороны, не слѣдуетъ терять изъ виду, что подобные случаи предвидѣны при учрежденіи Рижскаго биржеваго банка. По § 106 Устава означеннаго Банка, прибыль его, коль скоро запасный капиталъ достигнетъ 50,000 р., можетъ быть, по постановленію рижскаго купечества, выдаваема въ распоряженіе биржеваго комитета на расходы въ пользу торговыхъ учрежденій. Въ истекшемъ году прибыль банка (независимо отъ процентовъ, наросшихъ на запасный капиталъ) составляла 96,781 руб., между тѣмъ какъ резервный капиталъ возросъ до 554,079 р. Такимъ образомъ нынѣ, на ряду съ запаснымъ капиталомъ биржеваго комитета въ 241,000 р., имѣется еще другой капиталъ въ 500,000 р. и кромѣ доходовъ отъ сбора, ежегодная прибыль отъ оборотовъ банка. Рижская торговля представляется такимъ образомъ до такой степени обезпеченной, что сборъ въ пользу ея могъ бы быть пониженъ безъ малѣйшаго опасенія.

б) $\frac{1}{4}\%$ на погашеніе перваго займа въ 750,000 р., заключеннаго на основаніи Высочайше утвержденнаго, 29 апрѣля 1857 г., положенія Комитета Министровъ для устройства Рижскаго порта.

Сборъ этотъ составлялъ:

въ 1868 г. . . .	81,724 р. 8 к.
» 1869 » . . .	88,077 » 67 »
» 1870 » . . .	94,095 » 29 »

Запасный капиталъ составлялъ къ 31-му декабря

1868 г. . . .	269,143 р. 98 к.
1869 » . . .	306,629 » 87 »
1870 » . . .	359,185 » 3 »

Согласно плану погашенія, запасный фондъ долженъ составлять, къ 31-му декабря 1870 г., 205,005 р.; фондъ сей, такимъ образомъ, превышаетъ нынѣ установленную норму на 154,180 р. Капитальный долгъ, въ настоящее время, составляетъ 468,000 р.

По Высочайше утвержденнымъ условіямъ, заемъ долженъ быть погашенъ въ 1883 году посредствомъ сбора, поступленіе отъ коего предполагалось въ 45,000 р.; къ тому же сроку предполагается, также изъ доходовъ отъ сбора, образовать запасный капиталъ для ремонта портовыхъ построекъ. Запасный капиталъ, какъ выше указано, превышаетъ нынѣ на 154,180 р. сумму, указанную въ планѣ погашенія. Допуская, на будущее время доходъ отъ сбора въ 60,000 р., получится къ 1883 г. резервный фондъ въ 906,619 р. Посему казалось бы, что ежегодный доходъ въ 30,000 руб. достаточенъ для того, чтобы погасить по указанному плану заемъ и образовать резервный фондъ въ 375,230 р.

в) $\frac{1}{4}\%$ ($\frac{1}{6}\%$) на погашеніе втораго займа въ 750,000 руб., заключеннаго на основаніи Высочайше утвержденного, 6 апрѣля 1854 г., положенія Комитета Министровъ для устройства Рижскаго порта.

Доходъ отъ сбора:

въ 1868 г. . . .	81,724 р. 8 к.
» 1869 »	88,077 » 67 »
» 1870 »	94,095 » 29 »

Запасный капиталъ составлялъ въ 31-му декабря

1868 г.	180,896 р. 60 к.
1869 »	229,502 » 4 »
1870 »	285,712 » 35 »

По плану погашенія резервный фондъ долженъ, къ 31-му декабря 1870 г., составлять 107,478 руб.; такимъ образомъ фондъ этотъ представляетъ нынѣ излишекъ въ 178,234 руб. непогашенная часть капитальнаго долга составляетъ 640,000 р.

Согласно установленному плану, по коему разчитывалось на ежегодное поступленіе отъ сбора въ 45,000 р., заемъ долженъ быть погашенъ въ 1890 г. и къ тому же сроку долженъ быть образованъ резервный фондъ въ 87,344 р. Но такъ какъ фондъ этотъ, уже въ настоящее время, представляетъ излишекъ въ 178,234 р., и при ежегодномъ доходѣ отъ сбора въ 60,000 р., онъ долженъ возрасти къ 1890 г. до 1.091,686 руб., то 30,000 р. представляется достаточнымъ, какъ для правильнаго погашенія займа, такъ и для образованія запаснаго фонда въ 99,700 р.

2) $\frac{1}{8}\%$ ($\frac{1}{12}\%$) на погашеніе третьяго займа въ 540,000 руб., заключеннаго на основаніи Высочайше утвержденного, 25 марта 1858 г., положенія Комитета Министровъ для устройства Рижскаго порта.

Сборъ составлялъ:

въ 1868 г.	40,862 р. 15 к.
» 1869 »	44,039 » 8 »
» 1870 »	47,047 » 73 »

Запасный капиталъ къ послѣднему декабрю:

1868 г.	69,299 р. 17 к.
1869 »	70,936 » 40 »
1870 »	72,615 » 41 »

По установленнымъ для погашенія этого займа правиламъ, запасный фондъ долженъ быть накапливаемъ въ размѣрѣ 10% остающейся непогашенною части занятаго капитала изъ остатка отъ сбора, а равно изъ прибылей, нарастающихъ на запасный фондъ, долженъ погашаться заемъ. Въ настоящее время, капитальный долгъ составляетъ 393,000 р. и при ежегодномъ поступленіи 30,000 р., заемъ можетъ быть погашенъ вполне въ 1886 г., тогда какъ по плану срокъ для окончательнаго погашенія опредѣленъ лишь въ 1898 г.

Такъ какъ вышеприведенными положеніями Комитета Министровъ установлено, что резервные капиталы должны быть употребляемы исключительно на расходы по ремонту портовыхъ построекъ, и не могутъ быть расходуемы на другіе предметы, то всякое накопленіе ихъ сверхъ указанныхъ размѣровъ, представляется вполне безцѣльнымъ.

д) $\frac{1}{8}\%$ въ пользу города Риги.

Сборъ этотъ принесъ:

въ 1869 г.	41,810 р. 60 к.
» 1870 »	47,229 » 64 »

По силѣ Высочайше утвержденнаго, 10 апрѣля 1867 г.,

мнѣнія Государственнаго Совѣта, городъ обязанъ изъ доходовъ отъ настоящаго сбора:

- а) содержать торговья учрежденія и полицію г. Риги, и
- б) увеличивать, сообразно возрастающимъ потребностямъ торговли, штаты городской полиціи и брандвахты.

Расходы на сіи предметы составляли:

содержаніе торговыхъ учреждений	10,000 р.
часть расхода на содержаніе полиціи, не покрываемой сборами съ домохозяевъ	36,000 »
содержаніе земскоѣ, рѣчной и врачебной полиціи	8,800 »
содержаніе пожарной команды и брандвахты	17,000 »
Итого	71,800 р.

Исчисленныхъ суммъ однако недостаточно для покрытія показанныхъ издержекъ; городу приходится ежегодно приплачивать отъ 25,000 до 30,000 р., отчасти изъ излишка отъ вышепоказаннаго 23-хъ-копѣчнаго ластоваго сбора, отчасти изъ другихъ доходовъ, получаемыхъ городомъ отъ торговли.

До недавняго времени не было возможности установить равновѣсія въ Рижскомъ городскомъ бюджетѣ; въ концѣ 1868 г., на ряду съ значительнымъ консолидированнымъ долгомъ, существовалъ еще нефундированный долгъ въ 59,000 р. Но въ 1869 г. городу удалось не только низвести послѣдній до 3106 руб., но и достигнуть нѣкоторый, хотя только временной, излишекъ. Результатъ 1870 г. былъ еще болѣе благоприятенъ: доходы превысили расходы на 112,002 руб. Не слѣдуетъ однако терять изъ виду, что платимое городу Ригѣ изъ Государственнаго Казначейства вознагражденіе за поступающіе нынѣ исключительно въ казну таможенные и акцизные сборы, уменьшается ежегодно приблизительно на

5,000 руб., такъ что вознагражденіе это, составлявшее въ 1870 г. еще 34,500 р., совершенно прекратится въ 1876 г.; далѣе слѣдуетъ принять въ соображеніе еще и то обстоятельство, что пониженная, съ согласія города, въ началѣ нынѣшняго года, вѣсовая такса и уничтоженный вовсе сборъ въ пользу вѣсовыхъ нотариусовъ, потребуеъ со стороны города новый ежегодный расходъ въ 7,000 р. на увеличеніе содержанія вѣсовщиковъ и вѣсовыхъ нотариусовъ. Тѣмъ не менѣе, имѣя въ виду быстрое возростаніе главнѣйшихъ статей городскихъ доходовъ, придется согласиться, что городъ не только будетъ въ состояніи съ легкостью перенести потребованныя уже отъ него жертвы, но и будетъ имѣть возможность отказаться, безъ ущерба для себя, отъ нѣкоторой доли получаемыхъ нынѣ отъ торговли доходовъ.

Въ пользу города и биржеваго комитета, равно на погашеніе трехъ вышепоказанныхъ займовъ, поступило:

въ 1869 г.	354,030 р. 70 к.
» 1870 »	380,511 » 24 »

Изъ числа этихъ суммъ падаетъ:

	На привозъ.	На вывозъ.
въ 1869 г.	85,803 р. 28 к.	268,227 р. 42 к.
» 1870 »	67,587 » 17 »	312,924 » 7 »

Что составляетъ въ процентномъ отношеніи:

	Съ привоза.	Съ вывоза.
въ 1869 г.	0,52 ⁰ / ₀ .	0,97 ⁰ / ₀ .
» 1870 »	0,29 ⁰ / ₀ .	0,84 ⁰ / ₀ .

Относительно способа взиманія разсматриваемыхъ налоговъ слѣдуетъ замѣтить, что ежегодно составляются городскою комиссіею таблицы, въ которыхъ показанъ размѣръ взимаемой съ цѣны, съ мѣры или съ вѣса товара пошлины.

Такъ, напр., пошлины эти составляли:

НАИМЕНОВАНИЕ ТОВАРА.	Количество товара.	Цѣна въ рубляхъ.	Пошлина въ копѣйкахъ.					ПРИМѢЧАНІЯ.
			1868.	1869.	І-я по- ловина 1870.	ІІ-я по- ловина 1870.	1871.	
Привозъ.								
Хлопокъ-сырецъ	съ пуда	9 ¹ / ₂ — 13 ¹ / ₂	6 ⁴ / ₁₀	6	5	1	3/4	Пряблизительно 5/4 ⁰ / ₀₀ > 1/8 ⁰ / ₀ > 1/6 ⁰ / ₀₀ > 1/4 ⁰ / ₀ > 1/5 ⁰ / ₀ > 1/2—2/3 ⁰ / ₀ > 1 ⁰ / ₀₀ > 1/10 ⁰ / ₀₀ > 1/8 ⁰ / ₀ > 1/2 ⁰ / ₀₀ > 1/5 ⁰ / ₀ > 1/4 ⁰ / ₀ > 1/4 ⁰ / ₀₀
Бумажная пряжа	съ пуда	— —	20	20	20	2	1 ¹ / ₂	
Какао зерна	съ пуда	9 — 11 ¹ / ₂	6	4	4	2	1 ¹ / ₂	
Кошениль	съ пуда	50 — 56	32	30	30	1	3/4	
Сигары	съ пуда	— —	320	250	250	4	3	
Желѣзо въ прутьяхъ	съ пуда	1 ¹ / ₂ — 1 ³ / ₄	2	1	1	1/2	1/3	
Чугунъ не въ дѣлѣ	съ пуда	4/10 — 1/2	1/2	3/10	3/10	1/4	1/6	
Рельсы	съ берковца	14 —	—	—	—	3	2 ¹ / ₈	
Сельди	съ бочки	7 ¹ / ₂ — 12	8 ¹ / ₃ —10	8 ¹ / ₃ —10	7—8	7—8	5—6	
Хмѣль	съ пуда	9 — 20	8	8	8	2	1 ¹ / ₂	
Индиго	съ пуда	85 — 112	20	10	6	1	3/4	
Кофе	съ пуда	9 ² / ₅ — 12 ³ / ₄	6	4	3	2	1 ¹ / ₂	
Масло	съ пуда	10 ⁴ / ₅ — 14 ¹ / ₂	6	5	4	1	3/4	
Рисъ	съ пуда	2 ³ / ₁₀ — 4 ⁶ / ₁₀	2	1 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	1	3/4	
Соль	съ лапта	85 — 110	100	100	50	50	28	
Шелкъ-сырецъ	съ пуда	— —	200	40	40	3	2 ¹ / ₂	
Чай	съ пуда	47 — 92	16—32	12—30	12—30	2	1 ¹ / ₂	
Вывозъ.								
Лецъ 1-й сортъ	съ берковца	44 — 60	55	55	45	45	32	
Пенька	съ берковца	36 — 45	38	38	35	35	25	
Овесь	съ четверти	3 ¹ / ₃ — 4 ³ / ₅	5	5	4	4	2 ⁵ / ₆	
Льняное сѣмя	съ бочки	8 ¹ / ₄ — 10 ¹ / ₂	10	10	9	9	6 ³ / ₈	
Сало	съ берковца	55 — 59	45	45	35	35	25	

Нельзя отрицать, что вообще процентный сборъ съ цѣны товара соотвѣтствуетъ справедливости; но, въ настоящемъ случаѣ рѣчь идетъ не о томъ, въ состояніи ли вообще тотъ или другой товаръ переносить пошлину, но о томъ, какое вліяніе оказываетъ пошлина, на привозъ и вывозъ его изъ туземныхъ гаваней. Для рѣшенія этого вопроса необходимо сравнить величину пошлины съ платою за провозъ товара по желѣзной дорогѣ. Такъ, напр., пошлина въ размѣрѣ одного процента составляла бы для одного пуда чая (принимая цѣну его въ 40 р.) 40 к., тогда какъ транспортъ его изъ Кенигсберга въ Петербургъ обойдется всего въ 34¹/₂ к. Съ пуда индиго пришлось бы заплатить пошлины около одного рубля, между тѣмъ какъ транспортъ по желѣзной дорогѣ изъ Гамбурга въ Петербургъ стоитъ только 70 к., а изъ Кенигсберга до Петербурга — всего 37 коп.

Пудъ сигаръ, за который согласно приведенной таблицѣ, приходилось въ 1870 г. заплатить 2 р. 50 коп. пошлины, можетъ быть доставленъ по желѣзной дорогѣ изъ Гамбурга въ Петербургъ за 1 р. 32 к.; наконецъ пошлина съ льна въ 60 коп. съ пуда (1% съ цѣны) равнялась бы цѣнѣ за провозъ на разстояніи 180 верстъ. Въ виду системы, принятой при опредѣленіи желѣзно-дорожныхъ тарифовъ, установленіе единообразной пошлины съ цѣны товаровъ, даже въ размѣрѣ гораздо меньшемъ чѣмъ одинъ процентъ, представляется вполне неудобопримѣнимымъ; во многихъ случаяхъ такого рода пошлина должна будетъ оказать совершенно запрети-тельное вліяніе на привозъ или вывозъ товара изъ опредѣ-леннаго порта. Посему и въ Ригѣ для большинства товаровъ признано было нужнымъ значительно понизить размѣръ пош-лины. Но и эти пониженія, представляющіяся плодомъ двад-

цатилѣтняго опыта, заключаютъ еще многіе недостатки: для нѣкоторыхъ предметовъ пошлина и донинѣ слишкомъ значительна, для другихъ же товаровъ ее можно бы установить въ нѣсколько высшемъ размѣрѣ.

Въ теченіи послѣдняго времени въ остальныхъ нашихъ остзейскихъ портахъ установлена была, въ видѣ опыта, пошлина съ цѣны въ размѣрѣ $\frac{2}{3}\%$.

Мы считаемъ необходимымъ, чтобы Правительство установило и для Риги такого рода пошлину, принявъ за основаніе обложенія рижскія таблицы, и опредѣляя для каждаго товара особый размѣръ пошлины, или устанавливая извѣстные разряды (около 4-хъ или 5-ти), подъ которые должны быть подведены всѣ виды товаровъ. Благодаря этому достиглось бы еще однообразіе въ размѣрѣ пошлинъ всѣхъ нашихъ прибалтійскихъ гаваней и была бы устранена возможность произвольнаго повышенія пошлинъ со стороны городовъ.

Возвращаясь же спеціально къ разбору рижскихъ пошлинъ, мы не можемъ не признать вышеисчисленный размѣръ ихъ въ $\frac{17}{24}\%$ слишкомъ значительнымъ. Сборы, взыскиваемые для погашенія займовъ на устройство порта, могутъ, какъ указано выше, быть значительно понижены; равнымъ же образомъ могутъ быть понижены сборы, установленные въ пользу общеторговыхъ надобностей, въ виду значительныхъ постороннихъ средствъ, коими располагаетъ для сего предмета купечество. Наконецъ и самъ городъ могъ бы, благодаря цвѣтущему состоянію финансовъ своихъ, безъ урона для себя, отказаться отъ части поступающаго въ его пользу дохода отъ портовыхъ сборовъ. На семъ основаніи, мы предложили бы, чтобы всѣ существующіе сборы съ цѣны товаровъ были понижены на одну треть. Изъ получаемаго такимъ образомъ

дохода 4 доли должны бы быть выдаваемы биржевому комитету для общеторговых надобностей, 10 долей — на погашение займовъ, заключенныхъ для устройства порта, и наконецъ 3 доли — городу Ригѣ.

Пернава.

Такъ называемые торговые деньги.

На основаніи установленной обычаемъ съ 1804 г. таксы, утвержденной, 31 января 1861 г., въ видѣ опыта на три года Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ и остающейся въ силѣ еще понынѣ, взимается въ Пернавѣ, въ пользу города, подъ наименованіемъ «мостовыхъ денегъ»:

Съ товаровъ, привозимыхъ моремъ:

съ ласта (18 тоннъ) соли	5 ⁵ / ₇	коп.
съ бочки сельдей и килекъ	4/7	»
съ пуда всякихъ товаровъ, съ коихъ пошлина взимается съ вѣсу	2/7	»
съ цѣны всѣхъ товаровъ, съ коихъ пошлина взимается съ цѣны	1/4 ⁰ / ₀	
съ тюка товаровъ, пошлина съ которыхъ уплачивается съ тюка	2 ⁶ / ₇	коп.
съ тысячи штукъ кирпичей или черепиць .	7 ¹ / ₄	»

Съ товаровъ, вывозимыхъ моремъ:

съ берковца льна	2 ⁶ / ₇	коп.
» пеньки	1 ³ / ₄	»
» пакли	1 ³ / ₇	»
съ ласта (16 четв.) хлѣба или льнянаго сѣмени	5 ⁵ / ₇	»

съ 1000 штукъ рогожъ. 7¹/₇ коп.
съ масляныхъ выжимокъ, досокъ и другихъ
предметовъ съ цѣны 1/4⁰/₀

Не трудно усмотрѣть, что приведенныя пошлины значительно ниже взимаемыхъ въ Ригѣ; съ важнѣйшихъ предметовъ привоза и вывоза, какъ-то: соли, сельдей, льна, пеньки, льнянаго сѣмени, въ Пернавѣ взимается лишь десятая доля Рижской пошлины; притомъ же Пернавскій сборъ, по крайней мѣрѣ относительно главнѣйшихъ предметовъ, не есть процентное обложеніе. На семъ основаніи и въ виду того, что городъ Пернава не нуждается въ расширеніи доходовъ своихъ, не представляется желательнымъ, чтобы на Пернавскій портъ было распространено установленное въ видѣ опыта для остальныхъ балтійскихъ гаваней правило о взиманіи пошлины въ размѣръ $\frac{2}{3}$ ⁰/₀ съ цѣны товара.

Доходъ, получаемый отъ вышеисчисленныхъ пошлинъ, составляетъ ежегодно среднимъ числомъ 1,795 руб.

Б. Сборы, установленные въ видѣ вознагражденія за обязательное пользованіе опредѣленными услугами.

1. Таможенныя акциденціи.

Рига.

Таможенныя акциденціи существуютъ въ Ригѣ отчасти въ видѣ взимаемыхъ, по установленной таксѣ, сборовъ на вознагражденіе чиновниковъ таможи (*), отчасти въ видѣ пособія, выдаваемого биржевымъ комитетомъ нѣкоторымъ чинов-

(*) Директоръ и члены таможи не пользуются акциденціями.

никамъ таможи. Акциденціи перваго рода взыскиваются непосредственно чиновниками таможи съ лицъ, производящихъ очистку кораблей; они падаютъ на цѣну товаровъ и составляютъ ежегодно около 30,000 руб.; акциденціи втораго рода уплачиваются изъ того вышеописаннаго ластоваго сбора въ 10 к., который получаетъ лицо, производящее очистку, корабельнаго груза отъ пошлыны. Половина этого сбора поступаетъ въ биржевой комитетъ, который распредѣляетъ 9,445 руб. между нѣкоторыми чиновниками въ видѣ прибавленія къ жалованью; остатокъ же, если таковой окажется, употребляется на выдачу наградъ чиновникамъ таможи.

Существенное достоинство подобнаго способа употребленія акциденціи есть то, что оно поощряетъ усердіе таможенныхъ чиновниковъ. Недостатокъ же, сопряженный съ акциденціями, состоитъ въ томъ, что, несмотря на то, что онѣ взыскиваются по установленной таксѣ, размѣръ ихъ въ дѣйствительности можетъ оказываться крайне различнымъ. Такъ, напр., въ случаѣ прибытія однороднаго товара на имя нѣкоторыхъ лицъ, адреса обыкновенно передаются одному лицу для производства очистки; лицо это можетъ сдѣлать или одно общее объявленіе, или нѣсколько объявленій особо для каждаго изъ адресатовъ; въ первомъ случаѣ придется уплатить акциденцію одинъ только разъ, въ последнемъ— столько разъ, сколько сдѣлано отдѣльныхъ объявленій. Возможность, которую имѣетъ такимъ лицо, коему ввѣрена очистка, представлять таможеннымъ чиновникамъ большую или меньшую выгоду, не можетъ не оказывать на нихъ дурнаго вліянія. Еще болѣе неблагопріятно то обстоятельство, что лицо, производящее очистку, имѣетъ возможность поставлять на счетъ адресатамъ не сумму, дѣйствительно уплаченную, а сумму про-

извольную, могущую доходить до полного размѣра общей суммы акциденцій за объявленія по каждому адресу особо.

За симъ другою невыгодною стороною акциденцій является то обстоятельство, что сборъ этотъ нисколько не соразмѣряется ни съ цѣнностью, ни съ количествомъ товара, и такимъ образомъ, при незначительномъ количествѣ дешеваго товара, оказывается обременительнымъ. Чтобы отвратить нѣсколько проистекающій отъ сего вредъ, биржевой комитетъ въ прошедшемъ году опредѣлилъ, чтобы впредь акциденціи, въ существующемъ нынѣ полномъ размѣрѣ, взымались только при деклараціяхъ о партіи товара въ 2,000 р. и выше; партіи же, цѣною отъ 2,000 до 1000 р., обязаны уплачивать лишь половинный размѣръ; партіи отъ 1000 до 50 р. — четверть размѣра; партіи же ниже 50 р. остаются изъятами вовсе отъ платежа акциденцій.

Обращаясь наконецъ къ способу употребленія акциденцій, не слѣдуетъ упускать изъ виду, что на чиновниковъ таможни едвали можетъ оказывать благопріятное вліяніе то обстоятельство, что значительною частью своихъ доходовъ они обязаны щедрости купечества и даже нерѣдко принуждены бываютъ ходатайствовать у него о выдачѣ наградъ.

Всѣ приведенные доводы, по мнѣнію нашему, указываютъ на необходимость отмены таможенныхъ акциденцій. Принимая же въ соображеніе незначительность жалованья большей части таможенныхъ чиновниковъ и постоянно возрастающую дороговизну всѣхъ предметовъ жизненныхъ потребностей, далѣе несомнѣнный интересъ, который имѣетъ не только государство, но и мѣстная торговля, чтобы чиновники

были поставлены въ положеніи огражденномъ отъ искушеній, казалось бы, что отмѣна эта могла бы имѣть мѣсто только при соотвѣтственномъ увеличеніи содержанія таможенныхъ чиновниковъ.

Пернава.

Доходы Пернавской таможи отъ торговли состоятъ: изъ акциденціи въ 30 руб. (идущей въ пользу всего личнаго состава таможи), изъ такъ называемой *Charta Sigillata* въ размѣрѣ 3-хъ руб. и изъ сбора въ 14 руб. 90 коп. (два послѣднихъ налога взыскиваются въ пользу канцеляріи). Всѣ означенные сборы уплачиваются съ корабля и увеличиваютъ, такимъ образомъ, размѣръ корабельнаго фрахта.

Доходъ отъ акциденцій составлялъ:

въ 1868 г.	3,420	руб.
» 1869 »	2,910	»
» 1870 »	4,785	»

среднимъ числомъ, стало быть 3,671 руб. ежегодно; прибавляя къ сему еще половину этой суммы какъ доходъ отъ двухъ другихъ сборовъ, мы получимъ около 5,500 р. ежегоднаго дохода, получаемаго Пернавскою таможенею.

Мы уже имѣли случай указывать на несообразность сбора, взыскиваемаго въ одинаковомъ размѣрѣ съ каждаго корабля, безъ различія величины его и качества груза; мы полагаемъ, что устраненіе подобнаго налога необходимо; въ противномъ случаѣ размѣръ корабельныхъ издержекъ Пернавскаго порта окажется слишкомъ значительнымъ въ сравненіи съ таковыми издержками другихъ остзейскихъ портовъ.

2. Амбарный сборъ.

Сборъ этотъ составляетъ, смотря по качеству товара, за сохраненіе:

до 30 дней 1 или 2 коп. съ пуда.

отъ 30 до 90 дней 2 » 4 » »

» 90 » 180 » 4 » 8 » »

Товаръ, пробывшій въ амбарѣ не долѣе 3-хъ дней, не подлежитъ вовсе уплатѣ сбора.

Нѣкоторые громоздкіе и не подвержденные дѣйствию погоды товары, далѣе соль и вино, (которое немедленно сдается въ частные погреба), наконецъ сельди, которыя отвозятся въ сельдяные сараи для производства браковки, не складываются въ амбарахъ.

Общая сумма амбарнаго сбора, за 1870 г., составляла 12,737 руб. 39 коп. Какъ со стороны таможеннаго управленія, такъ и со стороны купечества, противъ этого сбора приводятся слѣдующія возраженія:

1) Складъ въ амбарахъ обязателенъ для различныхъ товаровъ, которые свободно могли быть складываемы на берегу, напр. гвозди, косы и т. д., кои упаковкою въ бочкахъ достаточно ограждены отъ вреднаго вліянія погоды, а между тѣмъ, вслѣдствіе тяжести своей, причиняютъ владѣльцамъ значительныя издержки за провозъ и за складъ.

2) Три льготныхъ дня признается срокомъ слишкомъ непродолжительнымъ; нерѣдко товаръ, безо всякой вины со стороны корабельныхъ адресатовъ, остается въ амбарѣ долѣе означеннаго срока, причиняя адресатамъ вовсе незаслуженные убытки.

Поэтому мы предложили бы увеличить число товаров, которые могут, впредь до очистки пошлиною, быть складываемы на берегу, и установить десятидневный льготный срокъ для складки въ амбарахъ. Если не будетъ признано возможнымъ допустить таковой срокъ, то казалось бы удобнѣе вовсе не устанавливать льготныхъ дней, но понизить размѣръ амбарнаго сбора, уплачиваемаго за первый мѣсяць.

Въ Кенигсбергѣ складка товаровъ въ таможенныхъ пакгаузахъ въ теченіи *трехъ* мѣсяцевъ бесплатна.

III. Сборы въ пользу разныхъ торговыхъ учреждений, услуги коихъ вполне или отчасти обязательны.

а) *Сборъ за вѣсы или важный сборъ.* Все товары, проходящіе черезъ Рижскій портъ, должны, коль скоро они не подлежатъ измѣренію, быть взвѣшиваемы на общественныхъ вѣсахъ для опредѣленія размѣра взыскиваемыхъ сборовъ. До 1-го февраля 1871 г. плата вѣсовщикамъ составляла отъ $1\frac{1}{4}$ до 6 коп. съ берковца; съ 1-го февраля 1871 г. взыскивается со всѣхъ товаровъ безразлично по $1\frac{1}{2}$ коп. съ берковца, согласно таксѣ, утвержденной 16 декабря 1870 г. Прибалтійскимъ Генералъ-Губернаторомъ. За пользованіе городскими вѣсами уплачивается, сверхъ того, на основаніи §§ 9 и 10 Рижскаго Торговаго Устава 1765 г., по $4\frac{1}{2}$ коп. съ берковца въ пользу города.

Вырученный отъ сего доходъ составлялъ:

въ 1868 г.	42,305 р. 39 к.
» 1869 »	42,078 » 20 »
» 1870 »	59,704 » 73 »

Въ Пернавѣ городъ взыскиваетъ за обязательное также пользование вѣсами по $2\frac{6}{7}$ коп. съ берковца.

Въ Кенигсбергѣ вимается, въ пользу городского магистрата, 4 пфеннига съ центнера, т. е. $3\frac{1}{3}$ коп. съ берковца; пользование же городскими вѣсами въ Кенигсбергѣ не обязательно.

б) *Сборъ въ пользу цеха вязальщиковъ.* Вязальщики обязаны оказывать необходимыя при взвѣшиваніи и бракованіи товаровъ услуги. Размѣръ сбора — отъ $2\frac{1}{2}$ до 14 коп. съ берковца — зависитъ отъ болѣе или менѣе значительной услуги, оказываемой вязальщиками. Самыя несложныя услуги при взвѣшиваніи льна, состоящія въ наложеніи товара на вѣсы и въ наложеніи и снятіи вѣсовыхъ гирь, оплачиваются $2\frac{1}{2}$ коп. съ берковца.

в) *Сборъ въ пользу цеха мѣрильщиковъ.* Только съ недавняго времени разрѣшено въ Ригѣ продавать на вѣсъ: рожь, пшеницу, ячмень, овесъ, горохъ, бобы, крупу и солодъ. По силѣ утвержденной Прибалтійскимъ Генераль Губернаторомъ, въ 1867 г. таксы, плата за измѣреніе легкихъ сортовъ зерновыхъ растеній, овса, крупы, коноплянаго сѣмени, составляетъ одну коп. съ четверти. За взвѣшиваніе этихъ же зеренъ предполагается, согласно неутвержденной еще таксѣ, взыскивать по $\frac{5}{8}$ коп. съ пуда.

При измѣреніи соли и каменнаго угля городъ взыскиваетъ въ свою пользу по $6\frac{2}{3}$ коп. съ ластва соли и по 36 к. съ ластва каменнаго угля. Сборъ этотъ принесъ городу:

въ 1868 г. 1,656 р. 97 к.

» 1869 » 3,249 » 21 »

» 1870 » 611 » 16 »

Измѣреніе безошлинныхъ товаровъ не обязательно.

2) *Сборъ въ пользу цеха носильщиковъ вина.* Артель эта исполняетъ необходимыя при выгрузкѣ жидкихъ товаровъ (напитки, сиропъ, масло, вупорось, силитерная кислота и т. д.) услуги; на нее возлагается перевозка означенныхъ товаровъ въ таможенную, выгрузка ихъ въ амбары или въ погреба, а равно потребныя при таможенномъ досмотрѣ услуги. Величина сбора зависитъ отъ сложности производимыхъ операцій. За доставку, напр., ящика вина въ 40 бутылокъ съ корабля до погреба, съ исполненіемъ всѣхъ таможенныхъ обрядностей, уплачивается 30 коп.

Пользованіе цехомъ носильщиковъ обязательно лишь относительно привозныхъ моремъ жидкихъ товаровъ, уплачивающихъ пошлину или подлежащихъ браку.

д) *Сборъ въ пользу цеха сплавщиковъ (Ankerneeken).* Обязанность ихъ заключается въ поднятіи якоря и въ сопровожденіи барокъ и бревенчатыхъ плотовъ всякаго рода отъ Кенгерагге до Больдераа или Динаминде. Цехъ сплавщиковъ отвѣчаетъ за потерю сопровождаемыхъ ею дровъ; наемъ сплавщиковъ обязателенъ, развѣ бы самъ цехъ отказался отъ сопровожденія по случаю неблагоприятной погоды. Вознагражденіе въ пользу цеха зависитъ отъ размѣра барокъ или плотовъ, отъ качества сплаваемого лѣса, отъ разстоянія и отъ времени года. Такъ, напр., поднятіе якоря и сопровожденіе отъ Кенгерагге до Больдераа большой барки, имѣющей болѣе 12 саженьей длины, стоитъ 14 рублей отъ 15 мая до 15 августа и 17 рублей въ остальное время года.

е) *Сборъ въ пользу гончарнаго цеха.* Цехъ этотъ исполняетъ услуги при браковкѣ льнянаго сѣмени, сельдей, масла и рыбаго жира. При браковкѣ cadaго изъ поименованныхъ товаровъ уплачивается въ пользу цеха сборъ различнаго

размѣра. Такъ какъ браковка обязательна только по отношенію къ льняному сѣмени и къ сельдямъ, то и пользованіе гончарнымъ цехомъ обязательно также лишь по отношенію къ симъ двумъ товарамъ.

ж) *Сборъ въ пользу извозничьяго цеха.* Пользованіе имъ обязательно только при выгрузкѣ товаровъ изъ судовъ. Извозная плата, съ корабля до вѣсовъ и оттуда до таможенныхъ амбаровъ, составляетъ 50 коп. съ воза, вмѣщающаго приблизительно около 40 пудовъ. Плату эту нельзя не признать умѣренной, въ особенности если принять во вниманіе, что извозчики во всякое время должны быть въ готовности и что имъ часто приходится ѣздить довольно долго около вѣсовъ и у таможи.

з) *Сборъ въ пользу артели носильщиковъ.* По утвержденному, 5 декабря 1827 г., министромъ Канкринымъ уставу артели, обязанность ея должна состоять въ выгрузкѣ и нагрузкѣ кораблей, въ складѣ товарныхъ тюковъ въ магазинахъ и амбарахъ, а равно въ измѣреніи и въ взвѣшиваніи товаровъ. Въ Ригѣ однако носильщики употребляются только для выгрузки привозныхъ сухихъ товаровъ, уплачивающихъ пошлину и складываемыхъ въ таможенныхъ амбарахъ. Существовавшіе раньше цехи вѣсовщиковъ, мѣрильщиковъ и др. нѣсколько стѣснили кругъ дѣятельности носильщиковъ; въ указанныхъ однако предѣлахъ пользованіе ихъ услугами обязательно. Плата носильщикамъ устанавливается купечествомъ съ утвержденія начальника Рижской таможи.

и) *Обязательныя браковки.* Сюда относятся: браковка льнянаго сѣмени, предназначающагося для посѣва, пеньки, дубоваго дерева, табака и сельдей.

Браковка льняного сѣмени. Наблюдается, чтобы изъ Риги вывозилось для посѣва только льняное сѣмя, происходящее изъ льнородныхъ губерній. Крімъ того, браковщики обязаны имѣть въ виду, чтобы сѣмя было свѣже, чисто и надлежащаго нѣса. Признанное годнымъ сѣмя удерживается, впредь до нагрузки, въ замкнутыхъ помѣщеніяхъ. Сѣмя признается годнымъ для посѣва лишь до 15 мая слѣдующаго за жатвою года; посему ненагруженное до этого срока сѣмя возвращается владѣльцамъ и не можетъ быть болѣе представляемо въ качества сѣмени для посѣва.

Учрежденіе браковки основывается на весьма спорномъ предположеніи, что льняное сѣмя, доставляемое изъ льнородныхъ мѣстъ, можетъ быть отличаемо отъ такъ называемаго степнаго сѣмени, не годящагося для посѣва.

Расходы при браковкѣ составляютъ съ тонны:

сборъ въ пользу браковщиковъ	5 коп.
» » писарей	3 »
» » мѣрильщиковъ отъ 4 до 8 »	»
уплата за наложеніе клеймовъ и марокъ	2 »
расходъ за укупорку бочекъ гончарнымъ цехомъ	отъ 10 до 14 »
плата за складку	5 »
извозная плата	5 »

Итого 42 коп.

Браковка пеньки. Наблюдается, чтобы пенька имѣла надлежащій вѣсъ, чтобы она была связана указанныхъ способомъ, не была слежавшеюся или сопрѣвшею. Пенька распределяется на *рижскую, молочанскую и друянскую*; на ряду съ этими категоріями, различаются еще отдѣльные сорта.

Браковка дубового дерева. Браковщики наблюдают за качеством и количеством прибывающего въ Ригу и вывозимаго моремъ дубового дерева; на нихъ же можетъ быть возлагаемо и сохраненіе дерева.

Табачная браковка обязательна для табака, предназначеннаго для вывоза.

Браковка сельдей. Всѣ поступающіе въ продажу сельди подлежатъ браковкѣ. Сельди распредѣляются по сортамъ, затѣмъ наблюдается, чтобы испорченныя сельди не поступали въ продажу; для достиженія этого осмотрѣнныя уже разъ сельди подлежатъ вторичной браковкѣ, коль скоро онѣ пролежали долѣе года въ купеческихъ складахъ.

Браковка всѣхъ исчисленныхъ товаровъ защищается, главнымъ образомъ, оптовыми торговцами, кои рѣдко имѣютъ возможность сами, надлежащимъ образомъ, испытывать качество товаровъ, а равно повѣрять изъ какихъ источниковъ они доставлены. Общественное бракованіе избавляетъ, въ известной мѣрѣ, оптовыхъ торговцевъ отъ этихъ трудовъ, слагаетъ съ нихъ всякую отвѣтственность и прикрываетъ ихъ противъ претензій со стороны заграничныхъ негоціантовъ. Для болѣе мелкихъ же торговцевъ обязательная браковка въ высшей степени невыгодна: всякія усилія ихъ въ предложеніи болѣе доброкачественнаго товара не могутъ выказываться, благодаря нивелирующему дѣйствию браковки.

Подобно тому какъ обязательность браковки устанавливаетъ насильственную границу всякому стремленію купечества къ улучшеніямъ, точно также она приостанавливаетъ и стараніе производителей представлять къ сбыту товары болѣе усовершенствованнаго качества. Усилія какъ купечества, такъ и производителей, могутъ быть направлены лишь къ

тому, чтобы удовлетворить требованіямъ браковки; все что будетъ сверхъ того достигнуто не принимается въ расчетъ и не вознаграждается. Недостатокъ этотъ сказывается самымъ осязательнымъ образомъ по отношенію къ льну, самому крупному предмету нашего вывоза. Только существованіемъ обязательной браковки можно объяснять то обстоятельство, что льняное производство наше не дѣлаетъ никакихъ успѣховъ и что мы въ состояніи вывозить лишь товаръ, представляющій только третью часть цѣнности льна, обрабатываемаго по бельгійскимъ методамъ. Всѣ попытки производить товаръ болѣе высокаго достоинства были постоянно останавливаемы тѣмъ что при бракованіи не обращалось вниманія на достигнутыя улучшенія.

На ряду съ этими общими соображеніями не слѣдуетъ также упускать изъ виду значительные расходы, сопряженные съ бракованіемъ, и постоянныя и по большей части справедливыя жалобы на нерадивый и часто даже недобросовѣстный образъ дѣйствія браковщиковъ.

Въ *Кенигсбертѣ* существуетъ бракованіе почти для всѣхъ товаровъ, для которыхъ оно имѣется въ Ригѣ, но оно не обязательно ни для одного изъ нихъ.

Пернава пользуется гораздо лучшею торговою репутаціею нежели Рига, производитъ весьма значительную торговлю льнянымъ сѣменемъ, выручаетъ за каждую тонну онаго отъ 2 до 3 рублей болѣе чѣмъ Рига, а между тѣмъ въ ней льняное сѣмя вовсе не подвергается бракованію.

Все вышеизъясненное не оставляетъ сомнѣнія въ томъ, что обязательное бракованіе должно быть, ради пользы купечества и всего производства, отмѣнено; какъ необязательное учрежденіе, пользованіе коимъ предоставлено свободному со-

глашенію покупателей и продавцовъ, бракованіе могло бы быть сохранено.

Равнымъ образомъ, мы предложили бы отмѣнить обязательное пользованіе общественными вѣсами и услугами вышеизчисленныхъ цеховъ; пользованіе вѣсами, а равно трудами цеха мѣрильщиковъ, могло бы оставаться обязательнымъ лишь для опредѣленія размѣра пошлинъ съ товара. Далѣе слѣдовало бы установить, что для опредѣленія размѣра однихъ сборовъ въ пользу города не требуется взвѣшиваніе на общественныхъ вѣсахъ, такъ какъ, во многихъ случаяхъ, издержки на сей предметъ превышаютъ величину взыскиваемыхъ сборовъ; въ подобномъ случаѣ, слѣдуетъ довольствоваться показаніемъ торговцевъ.

Само собою разумѣется, что и городъ долженъ бы отказаться отъ взыскиваемыхъ до настоящее время денегъ за пользованіе вѣсами, а также и отъ сбора за измѣреніе каменнаго угля и соли. Довольно трудно опредѣлить, какой отъ этого послѣдуетъ для города убытокъ, но, во всякомъ случаѣ, городу не трудно будетъ перенести эту потерю при постоянномъ возростаніи всѣхъ остальныхъ статей городского дохода.

Относительно Пернавы, въ которой ленъ еще бракуется, между тѣмъ какъ льняное сѣмя не подлежитъ болѣе бракованію, намъ приходится сдѣлать такія же какъ и для Риги предложенія.

IV. Необязательная браковка.

Необязательной браковкѣ подлежатъ слѣдующіе товары: ленъ, масло, рыбій жиръ, сало и поташъ. Бракованіе было обязательно

для льна до 1-го января 1868 г., а для остальныхъ назван-
ныхъ товаровъ до прошедшаго (1870) года.

Ленъ можетъ подлежать бракованію послѣ привоза въ Ригу и при нагрузкѣ его на корабль; обѣ операціи эти могутъ быть соединены въ одну такимъ образомъ, что привезенный ленъ, послѣ осмотра, складывается до времени нагрузки подъ ключемъ въ общественное помѣщеніе. Плата за бракованіе составляетъ 16 коп. съ берковца; къ этому слѣдуетъ присоединить плату за пользованіе городскими вѣсами и за наемъ вязальщиковъ. Такимъ образомъ, издержки на бракованіе составятъ съ берковца:

браковщики	16	коп.
за пользованіе вѣсами	4 ¹ / ₂	»
вѣсовщики	1 ¹ / ₂	»
вязальщики	2 ¹ / ₂	»
Итого	24 ¹ / ₂	коп.

Если осмотръ совершается всего одинъ разъ, то издержки составляютъ:

браковщики	16	коп.
за пользованіе вѣсами	9	»
вѣсовщики	3	»
вязальщики	2 ¹ / ₂	»
Итого	30 ¹ / ₂	коп.

Высочайше утвержденнымъ, 18 января 1860 г., мнѣніемъ Государственнаго Совѣта установлено, чтобы купечество опредѣляло ежегодно размѣръ вознагражденія, слѣдующаго къ выдачѣ браковщикамъ, десятникамъ и вязальщикамъ за товары, которые вывозятся за границу, не будучи бракованными. На этомъ основаніи Рижскій биржевой комитетъ опре-

дѣлалъ ежегодно, что браковщики и вѣсовщики имѣютъ право на половину, вязальщики же — на одну треть взыскиваемой при бракованіи таксы. Такимъ образомъ ленъ, проходящій черезъ Ригу и не подлежавшій браковкѣ, уплачиваетъ:

браковщикамъ	8	коп.
за вѣсы	9	» (*)
вѣсовщикамъ	2 ¹ / ₄	»
вязальщикамъ	5/6	»
Итого	20 ¹ / ₂	коп.

Изъ этого оказывается, что плата за пользованіе вѣсами въ пользу города взыскивается не въ половинномъ, но въ двойномъ размѣрѣ, не взирая на то, что такой сборъ, не будучи предназначенъ въ пользу браковщиковъ, десятниковъ или вязальщиковъ, ни коимъ образомъ не можетъ быть оправданъ вышеприведеннымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта.

Если, притомъ, принять въ соображеніе, что расходы на подвозъ къ вѣсамъ не измѣняются отъ того, подвергается ли товаръ бракованію или нѣтъ, и что расходы, сопряженные съ бракованіемъ, въ весьма незначительной мѣрѣ превышаютъ тѣ, которые падаютъ на товарохозяевъ въ томъ случаѣ, когда товаръ не подвергается бракованію, то придется, пожалуй, въ этомъ обстоятельствѣ искать причину, по которой браковка льна донинѣ остается въ довольно общемъ употребленіи.

Масло и рыбій жиръ подлежатъ бракованію съ цѣлью опредѣлить, имѣютъ ли товары эти надлежащую степень чистоты и

(*) Вслѣдствіе заявленій со стороны купечества, сборъ этотъ нынѣ пониженъ до 4¹/₂ коп.

прозрачности. Въ случаѣ бракованія уплачивается съ берковца:

браковщикамъ	10	коп.
за пользованіе вѣсами	4 ¹ / ₂	»
вѣсовщикамъ	1 ¹ / ₂	»
вязальщикамъ	5	»
носильщикамъ	15	»
плата за складъ	7 ¹ / ₂	»
Итого	43 ¹ / ₂	коп.

Кромѣ того вознаграждается и гончарный цехъ по взаимному соглашенію съ товарохозяиномъ, по мѣрѣ оказываемыхъ имъ услугъ.

Если бракованіе не производится, то уплачивается съ берковца:

браковщикамъ	5	коп.
за вѣсы	4 ¹ / ₂	»
вѣсовщикамъ	1 ¹ / ₂	»
Итого	11	коп.

Сало распредѣляется по установленнымъ сортамъ браковщиками, которые опредѣляютъ также и вѣсъ его.

Поташъ распредѣляется также на разряды и сорта. Бракованіе сала и поташа вышло впрочемъ совершенно изъ употребленія, такъ какъ вывозъ этихъ товаровъ изъ Рижскаго порта совершенно прекратился.

Мы твердо убѣждены въ томъ, что вознагражденіе торговымъ учрежденіямъ, пользованіе коими не обязательно, всего лучше и всего справедливѣе должно установиться дѣйствіемъ свободной конкуренціи; поэтому воздерживаемся ото всякихъ предло-

женій касательно измѣненія размѣра сборовъ въ пользу исчисленныхъ торговыхъ учрежденій. Въ случаѣ отмены обязательности бракованія, Рижскому биржевому комитету слѣдовало бы предоставить право взимать часть прежнихъ сборовъ въ пользу членовъ упраздненныхъ цеховъ никакъ не болѣе чѣмъ на три года.

В. Установленные по соглашенію купечества или по обычаю сборы съ Рижской торговли.

Подобные сборы — собственно говоря, комиссіонныя вознагражденія рижскихъ купцовъ — установлены по соглашенію купечества или по силѣ обычая, на тотъ случай, когда не состоялось между покупателями и продавцами или между адресатомъ корабля и получателемъ товара договорнаго соглашенія.

Въ настоящее время, всѣ сборы сего рода уступили мѣсто комиссіоннымъ платамъ, устанавливаемымъ по взаимному соглашенію, и сохранились только по отношенію къ вознагражденію корабельныхъ адресатовъ. Поэтому только сборы послѣдняго рода были исчислены нами выше. (См. стр. 17. Г. Уплаты въ пользу адресата).

Предлагаемая реформа.

Корабельный сборъ.

Изъ представленнаго нами сравненія Кенигсбергскихъ и Рижскихъ корабельныхъ сборовъ оказывается, что сумма тѣхъ и другихъ не представляетъ значительной разницы. Различіе состоитъ, главнымъ образомъ, въ расчетѣ, по коему въ томъ и въ другомъ портѣ взимаются сборы; въ Кенигсбергѣ, какъ изъяснено выше, принимается въ соображеніе, приходитъ ли или отходить корабль съ грузомъ или съ однимъ только балластомъ; при этомъ извѣстные товары уплачиваютъ сборъ наравнѣ съ балластомъ. По мнѣнію нашему, такимъ же образомъ слѣдовало бы взыскивать и въ Ригѣ сборы, платимые въ пользу казны, углубленія фарватера, города и морской больницы. На семъ основаніи пришлось бы взыскивать въ Ригѣ:

въ пользу казны	5	коп.
» » углубленія фарватера	10	»
» » города	11 ¹ / ₂	»
» » морской больницы	1 ¹ / ₂	»

съ дѣйствительно нагруженнаго ластва, и половину этого размѣра съ балластоваго ластва, какъ по приходу, такъ и по отходу корабля.

Далѣе мы полагали бы необходимымъ сократить, по меньшей мѣрѣ на половину, сборъ, взыскиваемый, въ размѣрѣ 10 коп. съ дѣйствительно нагруженнаго ластва, за очистку товара пошлиною, сборъ, который нынѣ идетъ на вознагражденіе канцеляріи мѣстной таможни. Подобнаго рода вознагражденія не должно бы быть допускаемо правительствомъ.

Въ Пернавѣ слѣдовало бы отмѣтить платимыя нынѣ въ пользу казны огневья, убогія и порторейныя деньги; ласто-

выя же деньги слѣдовало бы повысить съ 5 на 15 коп. съ таможеннаго ласта, какъ по приходу, такъ и по отходу корабля.

За симъ необходимо было бы отмѣнить Пернавскія таможныя акциденціи и сборъ въ пользу таможенной канцеляріи, или же, по крайней мѣрѣ, уменьшить ихъ, въ случаѣ, если совершенная отмѣна оказалась бы невозможною.

Для уравниенія Пернавскихъ сборовъ съ Рижскими, слѣдовало бы наконецъ 1) отмѣнить лоцманскія вознагражденія всѣхъ наименованій, замѣнивъ ихъ Рижскимъ лоцманскимъ сборомъ и 2) возвысить ластовый сборъ въ пользу города съ 10 на 11½ коп. съ таможеннаго ласта, по приходу и по отходу.

Взыскиваемые, такимъ образомъ, въ пользу казны 15 коп. и въ пользу города 11½ » съ таможеннаго ласта по приходу и по отходу, должны бы, подобно тому какъ это установлено въ Ригѣ, быть взимаемы въ половинномъ размѣрѣ, коль скоро судно приходитъ или отходитъ съ однимъ балластомъ или съ товарами, уравненными по отношенію къ сбору съ балластомъ.

Сборы, взимаемые съ товаровъ.

Выше было показано, что однообразный процентный сборъ, въ размѣрѣ приблизительно одного процента съ цѣны товаровъ, сколько онъ ни представлялся справедливымъ самъ по себѣ, оказываетъ вполне запретительное дѣйствіе на привозъ и вывозъ нѣкоторыхъ товаровъ, въ особенности болѣе цѣнныхъ. Далѣе, мы старались доказать, что взимаемые въ Ригѣ сборы съ цѣны товаровъ могутъ, безъ ущерба для городскихъ финансовъ, быть сокращены въ значительной степени. На этомъ основаніи, мы предложили распределить

товары на разряды, принявъ за основаніе подобнаго распределенія нынѣ дѣйствующую табель о Рижскихъ сборахъ, но съ пониженіемъ размѣра оныхъ, среднимъ числомъ, на одну треть. Изъ получаемаго такимъ образомъ дохода четыре доли должны бы быть выдаваемы биржевому комитету на общеторговья надобности, десять долей на погашеніе займовъ на устройство порта и три послѣднія доли—въ пользу города.

Введеніе сборовъ съ цѣны товара въ Пернавѣ не представляется желательнымъ. Еслибы было сочтено необходимымъ уничтожить взимаемая въ Пернавѣ мостовья деньги, то, въ виду цвѣтущаго состоянія Пернавскихъ городскихъ финансовъ и проектируемаго повышенія ластоваго сбора, взиманіе означенныхъ денегъ могло бы быть отмѣнено безо всякаго соотвѣтственнаго вознагражденія.

Какъ въ Пернавѣ, такъ и въ Ригѣ, признано было желательнымъ отмѣнить *таможенныя акциденціи*, всего болѣе обременяющія товары, но съ вознагражденіемъ таможенныхъ чиновниковъ за проистекающую отъ сего для нихъ потерю.

По отношенію къ *платѣ за складъ товара въ Рижскихъ амбарахъ* мы признали желательнымъ, чтобы число товаровъ, которые, до очистки пошлиною, могутъ быть складываемы внѣ амбаровъ, было увеличено, и чтобы срокъ, въ теченіе коего товары могутъ оставаться въ амбарахъ бесплатно, былъ увеличенъ дней на десять.

Выше было показано, что отмѣна обязательнаго пользованія *торговыми учрежденіями* желательна, какъ ради сокращенія торговыхъ издержекъ, такъ и въ виду развитія духа самостоятельности въ торговцахъ и производителяхъ. Исключеніе было допущено нами только относительно пользованія общественными вѣсами и услугами цеха мѣрильщиковъ, въ томъ

случаѣ, когда вѣсъ или мѣра товара должны быть приведены въ извѣстность для опредѣленія размѣра пошлинъ и когда, вмѣстѣ съ тѣмъ, товаръ не можетъ быть взвѣшенъ или измѣренъ въ самой таможенѣ.

Равнымъ образомъ, обязательная донинѣ въ Ригѣ браковка льнянаго сѣмени, пеньки, табака, сельдей и дубоваго дерева должна бы быть, по мнѣнiю нашему, сдѣлана необязательною. Право Рижскаго купечества взимать въ пользу поименованныхъ учрежденiй часть платимаго нынѣ сбора и въ томъ случаѣ, когда въ дѣйствительности къ услугамъ ихъ не будутъ прибѣгать болѣе, могло бы быть предоставлено означенному купечеству не долѣе чѣмъ на трехлѣтнiй срокъ.

Наконецъ мы предлагаемъ отмѣнить и въ Пернавѣ, на сколько оно возможно, обязательность пользованiя услугами вышеизчисленныхъ торговыхъ учрежденiй.

ПРИЛОЖЕНІЕ.

Корабельные фрахты.

Размѣръ корабельныхъ фрахтовъ опредѣляется вообще предложеніемъ и спросомъ; фрахтъ повышается по мѣрѣ возрастанія спроса на корабли и падаетъ при значительномъ предложеніи со стороны шкиперовъ. Колебанія, коимъ, на семъ основаніи, подвергаются корабельные фрахты въ Ригѣ, чрезвычайно значительны. Такъ, напр., въ 1869 г. фрахтъ для льна въ Эбердинъ на парусномъ суднѣ колебался между 30 и 45 шил. съ тонны; тотъ же фрахтъ на пароходѣ въ Дунди—отъ 35 до 60 шил. Наивысшіе фрахты оказываются всегда въ позднюю осень, такъ какъ въ эту пору, вслѣдствіе новаго урожая, повышается спросъ на корабли, тогда какъ въ то же время, въ виду осеннихъ бурь, сокращается предложеніе.

Не взирая однако на эти колебанія, можно вывести и для Риги извѣстную среднюю фрахтовую плату, дающую возможность сравнивать тамошніе фрахты съ уплачиваемыми въ другихъ портахъ. Размѣръ подобной средней фрахтовой платы прежде всего будетъ обуславливаться разстояніемъ и естественнымъ положеніемъ данной гавани; далѣе, она будетъ находиться въ зависимости отъ отношенія, существующаго между привозомъ и вывозомъ. Чѣмъ равномернѣе будетъ спросъ на корабельное помѣщеніе со стороны привоза и вывоза, чѣмъ менѣе, слѣдовательно, окажется кораблей приходящихъ или отходящихъ съ однимъ балластомъ, тѣмъ ниже долженъ оказываться размѣръ фрахта. На ряду съ этими двумя главными причинами,

на размѣръ фрахта оказываетъ вліяніе и высота мѣстныхъ сборовъ съ судоходства.

Сравненіе Рижскихъ фрахтовъ съ фрахтами германскихъ балтійскихъ портовъ въ значительной степени усложняется тѣмъ, что фрахты въ одномъ мѣстѣ опредѣляются по вѣсу, въ другомъ же — по мѣрѣ товаровъ. Самые достовѣрные результаты однако дасть сравненіе фрахтовъ изъ балтійскихъ гаваней въ Англию и привозныхъ фрахтовъ изъ Англии въ остзейскіе порты.

По отношенію къ главнѣйшимъ статьямъ привоза и вывоза Риги фрахты, въ теченіи 1869 г., (1870 не можетъ быть принятъ для сравненія, вслѣдствіе германско-французской войны) представлялись въ слѣдующемъ видѣ:

Ленъ съ тонны до восточной границы *Шотландіи*.

На парусномъ суднѣ.

	Первые фрахты.	Вышшіе.	Нисшіе.	Послѣдніе.
Изъ Риги.	Мартъ 30	Нояб. 47 6	Мартъ 30	Нояб. 47 6
› Кенигсберга.	28	Мартъ 28 —	Іюнь 24	Іюнь 24 —
(городъ)				
› Мемеля.	Январь 30	Январь 30 —	Іюль 23	Іюль 24 —
› Петербурга.	Апрѣль 25	Августъ 36 —	Май 25	Сент. 29 —
(городъ)				

Ленъ съ тонны въ *Лейтѣ*.

На паромѣ.

	Первые фрахты.	Вышшіе.	Нисшіе.	Послѣдніе.
Изъ Риги.	Іюль 35	Нояб. 60	Іюнь 35	Нояб. 60
› Кенигсберга.	Январь 28			
(Пиллава)				
› Петербурга.	Апрѣль 25	Августъ 35	Іюль 22 и 6	Августъ 35

Сосновыя бревна съ лоуда въ *Лондонъ*.

На парусномъ суднѣ.

	Первые фрахты.	Вышшіе.	Нисшіе.	Послѣдніе.
Изъ Риги.	Авг. 16 6	Дек. 19	Авг. 16 6	Дек. 19 —
› Мемеля.	Янв. 15 —	Ноябрь 17	› 12 —	Нояб. 17 —
› Данцига.	Февр. 12 6	Октябрь 15	Апр. 12 —	Окт. 15 —
› Кронштадта.	Іюль 12 —	Іюль 12	Сент. 11 8	Сент. 11 8

Кости съ тонны къ восточной границѣ *Шотландіи*.

На парусномъ кораблѣ.

	Первые фрахты.		Вышіе.		Нисшіе.		Послѣдніе.	
	Май	шл. 20	Авг.	шл. 21	Май	шл. 20	Авг.	шл. 21
Изъ Риги	Май	шл. 20	Авг.	шл. 21	Май	шл. 20	Авг.	шл. 21
› Кенигсберга	Февраль	14	Мартъ	14 пенс.	Май	10	Сент.	13
› Петербурга	Апрѣль	17	Сент.	19 6	Май	14	Октябрь	19

Пшеница съ 500 англ. фунтовъ къ восточному [берегу *Великобританіи*.

(500 англ. фунтовъ равняются 1 имп. квартеру; фрахтъ имп. кварт. овса дешевле на 22½%; 97 имп. кварт. пшеницы равняются 10 тоннамъ льна или пеньки).

На парусномъ кораблѣ.

Съ 1-го марта по 1-е іюля. Съ 1-го іюля по 1-е ноября 1869 г.

	шл. пенс.		шл. пенс.		шл. пенс.		шл. пенс.	
	3	— до 3	2	3	3	2 до 4	8	6
Изъ Риги	3	— до 3	2	3	3	2 до 4	8	6
› Кенигсберга	1	1½	› 2	3	2	—	› 3	6

(городъ)

› Штетина	1	6	› 2	3	1	6	› 2	3
› Данцига	1	6	› 1	9	1	3	› 1	9
› Петербурга	2	3	› 2	6	2	6	› 4	3

(городъ)

На пароходѣ.

	шл. пенс.		шл. пенс.		шл. пенс.		шл. пенс.	
	3	7	1	6	2	—	› 4	3
Изъ Риги	3	7	1	6	2	—	› 4	3
› Кенигсберга	1	—	до 1	6	2	—	› 4	3

(городъ)

› Штетина	—	9	› 2	3	1	9	› 3	6
› Данцига	1	3	› 2	6	—	—	› —	—
› Петербурга	1	9	› 2	—	3	—	› 3	4½

(Кронштадтъ)

Въ послѣднемъ изъ приведенныхъ сопоставленій мы старались сравнить фрахты главнаго навигаціоннаго періода по отношенію

къ главнѣйшимъ статьямъ Рижскаго вывоза въ Англію (овесъ, ленъ и пенька) съ фрахтами важнѣйшаго предмета вывоза туда же германскихъ портовъ.

Принимая среднюю цифру этихъ цѣнъ, мы получимъ:

	На парусномъ кораблѣ.		На пароходѣ.	
Изъ Риги . . .	3 шил.	10 пенс.	4 шил.	9 пенс.
› Кенигсберга . . .	2 ›	4 ›	2 ›	9 ›
› Штетина . . .	2 ›	— ›	2 ›	2 ›
› Данцига . . .	1 ›	6 ›	1 ›	10 ›
› Петербурга . . .	3 ›	3 ›	изъ Кронштадта 2 ›	7 ›

Вывозный фрахтъ изъ Риги, такимъ образомъ, выше

	На парусномъ кораблѣ.	На пароходѣ.
Кенигсбергскаго на приблиз.	65%	70%
Штетинскаго ›	100%	100%
Данцигскаго ›	150%	150%
Петербургскаго ›	20% изъ Кронштадта	70%

Вышеозначенный средній фрахтъ на парусномъ кораблѣ составитъ для тонны льна цѣною приблизительно въ 300 р.

Изъ Риги . . .	14 р.	60 коп.	или 4,9%	съ цѣны товара.
› Кенигсберга . . .	8 ›	88 ›	3%	›
› Штетина . . .	7 ›	62 ›	2,5%	›
› Данцига . . .	5 ›	71 ›	1,9%	›
› Петербурга . . .	12 ›	38 ›	4%	›

Пригозный фрахтъ менѣе значителенъ, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, подверженъ болѣе сильному колебанію; въ 1869 г. фрахтъ этотъ составлялъ:

Жельзо не въ дѣлт съ тонны изъ *Глезю*, на парусномъ кораблѣ.

	Апрѣль.	Июль.	Сентябрь.
Въ Ригу . . .	10 шил.	9 шил.	9 шил.
» Мемель . . .	8 »	8 »	8 »
» Пиллаву . . .	9 » 6 пенс.	9 » 6 пенс.	9 » 6 пенс.
» Данцигъ . . .	11 » —	10 » 11	10 ш. до 10 ш. 6 пенс.
» Штетинъ . . .	10 » —	10 » —	10 ш. до 10 ш. 6 пенс.
» Петербургъ . . .	12 » —	13 » 6 пенс.	14 шил. 10 п. до 14 шил.

Каменный уголь съ кила изъ *Лейта* на парусномъ кораблѣ.

	Июль.
Въ Ригу . . .	6 фунт. 10 шил.
» Мемель . . .	7 » — » до 7 фунт. 15 шил.
» Кенигсбергъ . . .	9 » 5 »
» Данцигъ . . .	8 » 10 »
» Штетинъ . . .	8 » 10 »
» Петербургъ . . .	11 » 10 »

Рижскій привозъ на пароходахъ совершается почти исключительно на судахъ гульскаго дома Томаса Вильсонъ и К°. Не имѣя соперниковъ, торговый домъ этотъ установилъ чрезвычайно значительную фрахтовую плату. Она составляетъ изъ Гулля въ Ригу:

	До 15 окт.	До 5 ноября.	Послѣ 5 нояб.
для желѣзныхъ плитъ	} шил. съ тонны 10 и 15%	} шил. пенса. 12 6 и 15%	} шил. пенса. 12 6 и 15%
» » блоковъ			
» » рельсъ			
» кофе	} шил. съ тонны 20 и 15%	} шил. 15 и 15%	} шил. 30 и 15%
» пряностей разныхъ			
» красильнаго дерева			
» риса			
» американскаго хлопка	} шил. съ тонны 25 и 15%	} шил. 30 и 15%	} шил. 35 и 15%
» земледѣльческихъ			
» орудій			
» чая	} шил. съ тонны 40 и 15%	} шил. 60 и 15%	} шил. 60 и 15%

Привозъ на пароходахъ тѣхъ же предметовъ въ Кенигсбергъ съ восточнаго берега Англии обходится:

для желѣза	среднимъ числомъ въ 10 шил. и 15% съ тонны.		
» кофе.	отъ 10 шил. и 15%	до 15 шил. и 15%	» »
» пряностей	» 15 » 15%	» 20 » 15%	» »
» красильнаго дерева	» 15 » 15%	» 20 » 15%	» »
» американск.			
хлопка	отъ 20 шил. и 10% до 30 шил. 10% съ тонны.		
» машинныхъ частей	» 15 » 10 »	» 20 » 10 »	» »
» чая	» 15 » 15 »	» 20 » 15 »	» »

Такимъ образомъ, привозный фрахтъ въ Ригу на парусныхъ корабляхъ дешевле

	Изъ Глезго.	Изъ Лейта.
чѣмъ въ Пиллаву	на приблизит. 5% (въ лучшее время года въ Кенигсбергъ)	40%
» Данцигъ	» » 10—20%	» 30%
» Штетинъ	» » 10%	» 30%
» Петербургъ	» » 50%	» 80%

Пароходный же Рижскій фрахтъ многимъ дороже нежели Кенигсбергскій. Можно предполагать однако, что, независимо

отъ пониженія фрахтовъ въ будущемъ, дѣйствиємъ удачной конкуренціи, гульскіе пароходы, уже нынѣ, стали бы перевозить товары за болѣе умѣренный фрахтъ, еслибы съ ними заключались спеціальныя условія о перевозкѣ значительныхъ партій или полныхъ корабельныхъ грузовъ.

Морское страхованіе.

Страхованіе большей части судовъ, идущихъ въ Ригу или уходящихъ оттуда, принимается *Лондонскимъ Лойдомъ*. На пути изъ Гулля въ Ригу и изъ Риги въ Гуль пароходы перваго класса, общество это взимало, въ 1870 г., страховую премію слѣдующаго размѣра съ 100 фунт. стерл. цѣны корабельнаго груза:

Въ апрѣлѣ . . .	10 шил.			или	$1\frac{1}{2}\%$
» маѣ . . .	7	»	6 пенс.	»	$\frac{3}{8}$ »
» іюнѣ . . .	6	»	8	»	$\frac{1}{3}$ »
» іюлѣ . . .	7	»	6	»	$\frac{3}{8}$ »
въ августѣ . . .	7 шил.	6 пенс.	до 10 шил.	или	$\frac{3}{8}$ — $1\frac{1}{2}\%$
» сентябрѣ . . .	12	»	6	»	$\frac{5}{8}$ — $\frac{3}{4}$ »
» октябрѣ . . .	20	»	30	»	1 — $1\frac{1}{2}$ »
» ноябрѣ . . .	40	»		»	2%
» декабрѣ . . .	50	»		»	$2\frac{1}{2}\%$

Страховая премія для груза парусныхъ судовъ, находящихся въ хорошемъ состояніи, на пути изъ Риги до восточнаго берега Великобританіи, составляла отъ $\frac{5}{8}$ до 5% съ цѣны груза.

Въ Кенигсбергѣ корабли страхуются около 20 различными обществами. Въ 1869 году страховая премія на пути между Кенигсбергомъ и восточною гравницею Великобританіи составляла:

	Пароходы.	Парусныя суда.
Въ январѣ	1 ⁰ / ₀	3 ⁰ / ₀
» февралѣ	1 — 3/4 ⁰ / ₀	1 3/4 — 1 ⁰ / ₀
» мартѣ	1 1/2 — 3/4 ⁰ / ₀ »	1 — 5/8 »
съ апрѣля до іюля включительно	1/3 ⁰ / ₀	5/8 ⁰ / ₀
въ августѣ	1/3 »	3/4 — 1 ⁰ / ₀
» сентябрѣ	3/8 — 5/8 ⁰ / ₀	1 1/8 — 1 3/8 »
» октябрѣ	3/4 — 1 »	1 1/2 — 2 1/4 »
» ноябрѣ	1 1/8 — 1 1/4 »	2 3/4 — 3 »

Страховая премія, такимъ образомъ, составляла, среднимъ числомъ:

	Для пароходовъ.	Для парусныхъ судовъ.
Между Ригею и вост. берегомъ		

Великобританіи отъ 1/3⁰/₀ въ іюнѣ 1/2 — 5⁰/₀
до 2⁰/₀ въ ноябрѣ

Между Кенигсбергскомъ и вост. берегомъ Великобританіи. отъ 1/3⁰/₀ съ апрѣля 5/8 — 3⁰/₀
до августа
до 1 1/4⁰/₀ въ ноябрѣ.

Въ маѣ, іюнѣ, іюлѣ и въ началѣ августа въ Ригѣ и въ Кенигсбергѣ уплачивается страховая премія почти одинаковая; самая значительная разница въ пользу Кенигсберга составляетъ 1/24⁰/₀.

Замѣтимъ наконецъ, что, какъ относительно величины фрахтовъ, такъ и относительно размѣра страховых премій, не существуетъ сколько нибудь значительной разницы между Ригею и Пернавою.

Желѣзно-дорожные тарифы.

При постоянныхъ измѣненіяхъ нашихъ желѣзно-дорожныхъ тарифовъ, довольно трудно представить, по сему предмету, сколько нибудь вѣрное сравненіе. Къ тому же, на ряду съ нормальными тарифами, существуютъ еще уменьшенные, установленные по соглашенію между различными Обществами, благодаря коимъ товарное движеніе нерѣдко уклоняется отъ самаго кратчайшаго естественнаго пути.

Къ линіямъ съ уменьшеннымъ тарифомъ принадлежатъ: линія отъ Петербурга до границы, отъ Риги чрезъ Витебскъ до границы и наконецъ Петербурго-Московская линія; къ линіямъ съ обыкновеннымъ тарифомъ принадлежатъ: линіи, идущія отъ Москвы чрезъ Смоленскъ до границы, отъ Орла до границы и Петербурго-Рижская.

Желѣзнодорожный фрахтъ для нѣкоторыхъ изъ главныхъ предметовъ вызова составляетъ:

Ленъ съ пуда.

Изъ Витебска	до Риги (уменьш. тар.)	17,88 к. (*)	
»	»	» Кенигсберга (также)	25,64 »
» Пскова	» Риги (норм. тар.)	23,11 »	
»	»	» Кенигсберга (у. т.)	22,4 »
» Острова	» Риги (н. т.)	20,66 »	
»	»	» Кенигсберга (у. т.)	21,1 »

Овесъ съ пуда.

Изъ Орла	до Риги (у. т.)	18,70 »	
»	»	» Кенигсберга (отчасти также)	33,03 »

(*) Считаю центнеръ за 3 пуда и 1 талеръ за 120 коп.

Пшеница съ пуда.

Изъ Москвы до Риги (у. т.)	21,51 к.
» » » Кенигсберга (отчасти также) . .	34,62 »
» » » С.-Петербурга (н. т.)	20 — »

Сало съ пуда.

Изъ Москвы до Риги (у. т.)	34,28 »
» » » С.-Петербурга (н. т.)	20,1 »

Для слѣдующихъ предметовъ привоза фрахтъ составляетъ:

Чай съ пуда.

Въ Москву изъ Риги (у. т.)	45,71 к.
» » » Кенигсберга (отчасти также) . .	69,12 »
» » » Гамбурга (отчасти также) . . .	102,86 »
» » » С.-Петербурга (н. т.)	40 — »
Въ С.-Петербургъ изъ Риги (н. т.)	53,94 »
» » » Кенигсберга (у. т.)	36,61 »
» » » Гамбурга (у. т.)	70,35 »

Хлопокъ-сырецъ съ пуда.

Въ Москву изъ Риги (у. т.)	34,28 к.
» » » Кенигсберга (отч. уменьш.) . .	48,59 »
» » » Гамбурга (отч. уменьш.) . . .	76,89 »
» » » С.-Петербурга (н. т.)	25 — »
Въ С.-Петербургъ изъ Риги (н. т.)	35,96 »
» » » Кенигсберга (у. т.)	28,40 »
» » » Гамбурга (у. т.)	66,67 »

Рисъ съ пуда.

Въ Москву изъ Риги (у. т.)	34,28 »
» » » Кенигсберга (отч. ум.)	53,94 »
» » » Гамбурга (отч. ум.)	80,44 »

Въ Москву изъ С.-Петербурга (н. т.)	20— к.
Въ С.-Петербургъ изъ Риги (н. т.)	53,94 »
» » » Кенигсберга (у. т.)	30,17 »
» » » Гамбурга (у. т.)	66,67 »

Кофе съ пуда.

Въ Москву изъ Риги (у. т.)	34,28 »
» » » Кенигсбурга (отч. ум.)	63,77 »
» » » Гамбурга (отч. ум.)	90,27 »
» » » С.-Петербурга (н. т.)	40— »
Въ С.-Петербургъ изъ Риги (н. т.)	53,94 »
» » » Кенигсберга (у. т.)	30,17 »
» » » Гамбурга (у. т.)	66,67 »

Нижеслѣдующіе громоздкіе товары могутъ быть перевозимы на болѣе продолжительныя разстоянія только по уменьшеннымъ тарифамъ и поэтому не перевозятся изъ за границы въ Москву въ сколько нибудь значительныхъ партіяхъ.

Соль съ пуда.

Въ Москву изъ Риги (у. т.)	19,36 к.
» » » С.-Петербурга (н. т.)	15— »

Каменный уголь съ пуда.

Въ Москву изъ Риги (у. т.)	16,13 »
» » » С.-Петербурга (н. т.)	15— »

Жельзо не въ дѣль съ пуда.

Въ Москву изъ Риги (у. т.)	25,81 »
» » » С.-Петербурга (н. т.)	15— »
Въ Витебскъ изъ Риги (у. т.)	13,41 »
» » » Кенигсберга (у. т.)	18,48 »

Приведенные примѣры показываютъ, что по отношенію къ статьямъ вывоза перевозка изъ Москвы въ Петербургъ обходится значительно дешевле, чѣмъ изъ Москвы въ Ригу; далѣе, что перевозъ льна изъ Пскова и Острова въ Ригу стоитъ столько же, сколько и въ Кенигсбергъ, и наконецъ, что перевозъ льна и хлѣба изъ Орла и другихъ пунктовъ, лежащихъ на Орловско-Рижской линіи въ Ригу дешевле чѣмъ въ Петербургъ или Кенигсбергъ.

Относительно предметовъ привоза, напр. чая, хлопка, риса, оказывается, что въ Москву всего дешевле обходится перевозить ихъ изъ Петербурга. Перевозъ поименованныхъ предметовъ въ Москву, а равно въ Витебскъ и далѣе по направленію къ Орлу, дешевле изъ Риги, нежели изъ германскихъ балтійскихъ портовъ; перевозъ тѣхъ же предметовъ по желѣзной дорогѣ обходится значительно дешевле изъ Кенигсберга чѣмъ изъ Риги; наконецъ нѣкоторые товары, какъ напр., рисъ, дешевле перевозить изъ Кенигсберга чрезъ Петербургъ въ Москву, нежели изъ Риги чрезъ Смоленскъ въ Москву.

По отношенію къ исчисленнымъ громоздкимъ предметамъ привоза желѣзно-дорожный фрахтъ въ Москву изъ Петербурга также дешевле нежели изъ Риги; исключеніе составляетъ лишь каменный уголь, перевозъ коего изъ Риги и изъ Петербурга почти одинаковъ.

Такимъ образомъ привозъ внутрь Имперіи чрезъ Ригу возможенъ только по направленію Смоленско-Орловской линіи, а въ Москву исключительно для нѣкоторыхъ тяжелыхъ товаровъ. По отношенію же къ перевозу въ Петербургъ, Рига, благодаря размѣру желѣзно-дорожныхъ тарифовъ, не можетъ конкурировать съ Кенигсбергомъ.

Въ заключеніе мы представимъ, по отношенію къ глав-

нѣйшимъ статьямъ Рижской торговли, сравненіе между желѣзнодорожными и морскими фрахтами, а равно и страховых премій Рижскаго и Кенигсбергскаго портовъ, присоединяя къ сему тѣ изъ Рижскихъ портовыхъ сборовъ, которые не взыскиваются въ Кенигсбергѣ. Такимъ образомъ, намъ станетъ ясно, съ одной стороны, значеніе помянутыхъ сборовъ сравнительно съ платою за перевозъ и за страхованіе, съ другой стороны, какое вліяніе должно оказать на торговлю Рижскаго порта устраненіе сихъ сборовъ.

Вывозъ.

Берковецъ льна, цѣною въ 55 руб., отправляемый изъ Витебска къ восточному берегу Англій.

Въ срединѣ лѣта при дешевомъ морскомъ фрахтѣ и низкой страховой преміи.

Черезъ Ригу.

Черезъ Кенигсбергъ.

Желѣзнодорожный

фрахтъ въ Ригу . 1 р. 79 к. въ Кенигсбергъ 2 р. 64 к.

Издержки Риж-

скаго порта:

браковка 30¹/₂ к.

сборъ въ пользу

города 32 — »

62¹/₂ к.

морской фрахтъ

на пароходѣ по

35 шил. съ тонны.

Тонна=62 пудамъ;

1 руб.=32 пенс. 2 р. 11¹/₂ »

на пароходѣ

съ тонны 1 р. 69 к.

Страховая премія

въ ³/₈‰ 20¹/₂ »

стр. премія въ ¹/₃‰ 18¹/₃ »

Итого . . 4 р. 73¹/₂ к.

Итого . . 4 р. 51¹/₃ к.

Осенью при дорогомъ фрахтѣ и высокой страховой пре-
міи.

Черезъ Ригу.		Черезъ Кенигсбергъ.	
Желѣзнодорожный			
фрахтъ въ Ригу . 1 р. 79 к.		въ Кенигсбергъ 2 р. 64 к.	
Рижскія портовые			
издержки — > 62 ¹ / ₂ >		— > — >	
Морской фрахтъ			
на пароходѣ по 50		на пароходѣ по	
шил. 3 > 2 ¹ / ₂ >		32 шил. 1 > 93 ¹ / ₂ >	
страховая премія			
въ 2% 1 > 10 >		въ 1 ¹ / ₄ % — > 68 ³ / ₄ >	
<hr/>		<hr/>	
Итого 6 р. 54 к.		Итого 5 р. 26 ¹ / ₄ к.	

Изъ Пскова до восточной границы Англіи.

Въ благопріятное время года.

Черезъ Ригу.		Черезъ Кенигсбергъ.	
Желѣзнодорожный			
фрахтъ въ Ригу 2 р. 31 к.		въ Кенигсбергъ 2 р. 24 к.	
Рижскія портовые			
издержки — > 62 ¹ / ₂ >		— > — >	
Морской фрахтъ			
на пароходѣ по		на пароходѣ	
35 шил. 2 > 11 ¹ / ₂ >		по 28 шил. 1 > 69 >	
стр. премія въ ³ / ₈ % — > 20 ¹ / ₂ >		въ ¹ / ₃ % — > 18 ¹ / ₃ >	
<hr/>		<hr/>	
Итого 5 р. 25 ¹ / ₂ к.		Итого 4 р. 11 ¹ / ₃ к.	

Въ неблагопріятное время года.

Черезъ Ригу.		Черезъ Кенигсбергъ.	
Желѣзнодорожный			
фрагтъ въ Ригу .	2 р. 31 к.	Въ Кенигсбергъ	2 р. 24 к.
Рижскія издержки —	» 62 ¹ / ₂ »	—	» — »
Морской фрагтъ			
на пароходѣ по		на пароходѣ по	
50 шил.	3 » 2 ¹ / ₂ »	32 шил.	1 » 93 ¹ / ₂ »
Страх. премія въ			
2 ⁰ / ₀	1 » 10 »	въ 1 ¹ / ₄ ⁰ / ₀	— » 68 ³ / ₄ »
Итого		7 р. 6 к.	Итого 4 р. 68 ³ / ₄ к.

При перевозкѣ черезъ Кенигсбергъ не приняты въ соображеніе расходы при переѣздѣ черезъ русскую границу; расходы эти уравниваются однако не взятою нами также въ расчетъ платою за перевозъ льна при производствѣ бракованія въ Ригѣ.

Изъ вышеприведеннаго расчета оказывается, что вывозъ льна, даже въ благопріятное время года, дешевле черезъ Кенигсбергъ, нежели черезъ Ригу, и притомъ изъ Витебска на 22 коп. и изъ Пскова — на 1 р. 14 к. съ берковца; въ неблагопріятное время года разница эта возрастаетъ до 1 р. 27³/₄ к. и до 2 р. 19³/₄ к. Въ виду сего не удивительно, что изъ Псковской и Витебской губерніи отправляется за границу черезъ Ригу только тотъ лень, который на мѣстѣ былъ купленъ Рижскими торговыми домами.

Еслибы уничтожить въ Ригѣ сборы за бракованіе и въ пользу города, то вывозъ черезъ Ригу изъ Витебска, въ благопріятное время года, сталъ бы дешевле нежели черезъ Кенигсбергъ; то же могло бы имѣть мѣсто и относительно Пскова,

еслибы, на ряду съ уничтоженіемъ помянутыхъ Рижскихъ сборовъ, былъ установленъ уменьшенный желѣзнодорожный тарифъ за провозъ изъ Пскова до Риги.

Въ болѣе благопріятныхъ условіяхъ находится вывозъ хлѣба.

Возьмемъ, для примѣра 100 кварталовъ (831 пудъ) овса цѣною въ 554 р.

(100 кварт. = 138,5 четв., 1 четв. = 4 р.).

Изъ Орла въ Лондонъ въ благопріятное время года.

Черезъ Ригу.

Черезъ Кенигсбергъ.

Желѣзнодорожный

фрахтъ до Риги . 155 р. 40 к. до Кенигсберга 274 р. 48 к.

Сборъ въ пользу г.

Риги 3 > 92 > — > — >

Морской фрахтъ

на парусномъ ко-

раблѣ по 2 шил.

4¹/₂ пенс. 89 р. — к. на парусномъ

■ [кораблѣ по 1¹/₂

шил. 56 р. 25 к.

страховая премія

въ ⁵/₈ 3 > 46 > въ ⁵/₈⁰/₀ 3 > 46 >

Итого 251 р. 78 к.

Итого 334 р. 19 к.

Въ неблагопріятное время года.

Черезъ Ригу.

Черезъ Кенигсбергъ!

Желѣзнодорож. фрахтъ

въ Ригу 155 р. 40 к. въ Кенигсбергъ 274 р. 48 к.

Сборъ въ пользу г:

Риги 3 > 92 > — > — >

Морской фрахтъ на парусн. кораблѣ по 3 шил. 9 пенс.	140 р. 63 к.	на парусномъ кораблѣ по 2 шил. 9 пенс.	103 р. 12 к.
Морское страх. въ 4 ⁰ / ₀	22 » 16 »	въ 3 ⁰ / ₀	16 » 62 »
Итого . . .	322 р. 11 к.	Итого . . .	394 р. 22 к.

Къ кенигсбергскому итогу надлежитъ еще прибавить издержки на русской границѣ.

Привозъ.

Чай, 10 пудовъ, цѣною въ 600 руб. Съ восточной границы Англiи до Москвы.

Въ благопріятное время года.

Чрезъ Ригу.		Чрезъ Кенигсбергъ.	
Морской фрахтъ въ Ригу на пароходѣ 40 шил. и 15 ⁰ / ₀ съ тонны	2 р. 78 к.	на пароходѣ по 15 шил. и 15 ⁰ / ₀ съ тонны	1 р. 4 к.
Страх. премія въ 3 ⁰ / ₈ ⁰ / ₀	3 р. 25 к.	въ 1 ⁰ / ₃ ⁰ / ₀	2 р. — к.
Издержки Рижскаго порта:			
Сборъ въ пользу города — » 15 »			
Таможенная акциденція, приблиз. 1 ⁰ / ₄ ⁰ / ₀			
1 » 50 »			
Желѣзнодорож. фрахтъ до Москвы	4 » 57 »	до Москвы	6 » 91 »
Итого	11 р. 25 к.	Итого	9 р. 95 к.

Въ неблагопріятное время года.

Чрезъ Ригу.		Чрезъ Кенигсбергъ.	
Морской фрахтъ на пароходѣ по 60 шил. и 15 ⁰ / ₀ съ тонны	4 р. 17 к.	на пароходѣ по 20 шил. и 15 ⁰ / ₀	1 р. 39 к.

Страх. премія въ 2⁰/₀ 12 р. — к. въ 1¹/₄⁰/₀ . 7 р. 50 к.

Мѣстныя рижскія из-
держки. . . . 1 » 65 » — » — »

Желѣзнодорож. фрахтъ
въ Москву . . . 4 » 57 » въ Москву. 6 » 91 »

Итого . . . 22 р. 59 к. Итого . . . 15 р. 80 к.

Чай, 10 пудовъ, цѣною въ 600 р. Съ восточной гра-
ницы Англии въ С.-Петербургъ.

Въ благопріятное время года.

Черезъ Ригу.

Черезъ Кенигсбергъ.

Въ общемъ итогъ 12 р. 7 к.

Въ общемъ итогъ 6 р. 70 к.

Въ неблагопріятное время года.

Черезъ Ригу.

Черезъ Кенигсбергъ.

Въ общемъ итогъ 23 р. 21 к.

Въ общемъ итогъ 12 р. 55 к.

Взимаемый въ незначительномъ, показанномъ нами, раз-
мѣрѣ сборъ въ пользу города не представляется стѣснитель-
нымъ, тогда какъ, еслибы сборъ сей взимался въ полномъ
размѣрѣ $17\frac{1}{24}$ ⁰/₀, установленномъ городскимъ управленіемъ,
онъ уничтожалъ бы для Риги всякую возможность сопер-
ничества съ Кенигсбергомъ. Нужно надѣяться, что, мало по
малу, конкуренція понизитъ высокій пароходный фрахтъ изъ
Риги; въ такомъ случаѣ привозъ, въ благопріятное время
года, могъ бы направляться черезъ Ригу помимо Кенигс-
берга. Въ неблагопріятное время, слѣдовательно въ ту именно
пору, когда привозъ въ Петербургъ непосредственно моремъ
невозможенъ, высокій размѣръ страховой преміи вредитъ

Ригѣ; должно однако надѣяться, что и въ этомъ отношеніи поможетъ дѣлу конкуренція страховыхъ обществъ.

Чѣмъ дешевле товаръ по отношенію къ вѣсу, тѣмъ менѣе оказываютъ дѣйствія невыгодныя условія Риги, только что изъясненныя по отношенію къ чаю. Такъ, напр., перевозъ отъ восточнаго берега Англій до Москвы тюка американскаго хлопка въ 11 пудовъ, цѣною приблизительно въ 100 руб., обошелся бы:

Въ благопріятное время года.

	Черезъ Ригу.	Черезъ Кенигсбергъ.
Морской фрахтъ на пароходъ по 25 шил. и 15% съ тонны	1 р. 91 к.	На пароходъ по 20 ш. и 10% 1 р. 46 к.
Страх. премія въ $\frac{3}{8}$	— > 37 $\frac{1}{2}$ >	въ $\frac{1}{2}$ > — > 33 >
Рижскія издержки:		
Взвѣшиваніе	9 $\frac{1}{4}$ к.	
Городской сборъ	[8 $\frac{1}{3}$ >	
Таможенная акциденція 25 >	— > 42 $\frac{1}{2}$ к.	
Желѣзнодорож. фрахтъ до Москвы	3 > 77 >	до Москвы 5 р. 34 к.
Итого	6 р. 48 к.	Итого 7 р. 13 к.

Въ неблагопріятное время года.

	Черезъ Ригу.	Черезъ Кенигсбергъ.
Морской фрахтъ по 35 шил. и 15% 2 р. 65 $\frac{1}{2}$ к. по 30 шил. и 10% 2 р. 19 к.		
Страх. премія въ 2%	2 > — >	въ 1 $\frac{1}{4}$ % 1 > 25 >
Рижскія издержки	— > 42 $\frac{1}{2}$ >	— > — >
Желѣзнодорож. фрахтъ до Москвы	3 > 77 >	до Москвы 5 > 34 >
Итого	8 р. 85 к.	Итого 8 р. 78 к.

Желѣзо не въ дѣлѣ, 100 пудовъ, цѣною въ 150 рублей.

Изъ Глезго въ Витебскъ.

Въ благопріятное время года.

	Черезъ Ригу.	Черезъ Кенигсбергъ.
Морской фрахтъ на парусномъ суднѣ по 9 шил.	5 р. 44 к.	На парусномъ суднѣ по 10 шил. 6 р. 5 к.
Страх. премія въ 5 $\frac{5}{8}$ %	— > 93 $\frac{3}{4}$ >	въ $\frac{5}{8}$ % — > 93 $\frac{3}{4}$ >

Рижскія издержки:

Взвѣшиваніе	85 к.		
Городской сборъ	33 >		
Акциденціи	37 >		
		1 р. 55 [к.	
Желѣзнодорож. фрахтъ до Витебска	13 > 41 >		до Витебска . 18 р. 48 к.
Итого	21 р. 33 ³ / ₄ к.		Итого 25 р. 46 ³ / ₄ к.

Въ неблагопріятное время года.

	Чрезъ Ригу.	Чрезъ Кенигсбергъ.
Морской фрахтъ на парусномъ		На парусномъ ко-
кораблѣ по 10 шил.	6 р. 5 к.	раблѣ по 11 шил. 6 р. 65 к.
Страх. премія въ 4%	6 > — >	въ 3% 4 > 50 >
Рижскія издержки	1 > 55 >	— > — >
Желѣзнодорож. фрахтъ до Витебска	13 > 41 >	до Витебска. 18 > 48 >
Итого	27 р. 1 к.	Итого 29 р. 63 к.

Изъ представленныхъ примѣровъ ясно, что пошлина съ цѣны въ размѣрѣ $1\frac{7}{24}^0\%$, оказывавшая вполнѣ запретительное дѣйствіе на привозъ чая, затрудняетъ еще нѣсколько конкуренцію при привозѣ хлопка, тогда какъ она вполнѣ безвредна по отношенію къ привозу желѣза не въ дѣлѣ. Этимъ подтверждается общее правило, что чѣмъ малоцѣннѣе товаръ по отношенію къ вѣсу, тѣмъ легче онъ въ состояніи переносить пошлину съ цѣны; равномерное же процентное обложеніе товаровъ сообразно съ цѣною слѣдуетъ признать мѣрою столь же вредною, сколько и не рациональною.

Всѣ вышеизъясненныя обстоятельства приводятъ насъ къ тому заключенію, что къ привозу и вывозу чрезъ Ригу способны въ особенности тяжелые сырые товары и что стремленіе Рижскаго купечества должно быть направлено главнѣйше къ тому, чтобы расширять тотъ территоріальный районъ, изъ коего получаютъ и въ которой отправляются означенные товары. вмѣстѣ съ тѣмъ, должно надѣяться, что мало по мало въ число статей Рижской торговли начнутъ входить все болѣе и болѣе

цѣнные товары. Высокій вывозной фрахтъ понизится самъ собою, благодаря возрастающему привоцу, тогда какъ парходные привозные фрахты и страховая премія должны будутъ также уцать подь дѣйствіемъ ковкуренціи. Все это однако можетъ совершиться лишь медленно и не безъ значительныхъ усилій; сокращеніе же торговыхъ сборовъ и другихъ издержекъ, о коихъ шла рѣчь въ настоящей запискѣ, возможно уже нынѣ. Сокращеніе это, конечно, не дастъ тотчасъ возможности Ригѣ конкурировать успѣшно по отношенію къ всевозможнымъ товарамъ; но доколѣ сборы будутъ существовать въ ихъ нынѣшнихъ размѣрахъ, вывозъ многихъ товаровъ сильно затрудненъ, а привозъ всѣхъ цѣнныхъ предметовъ положительно невозможенъ.

ЗАПИСКА

дѣйствительнаго статскаго совѣтника А. Б. фонъ-БУШЕНА

О СБОРАХЪ, ВЗИМАЕМЫХЪ ВЪ ПОРТАХЪ ЧЕРНАГО И АЗОВСКАГО МОРЕЙ.

Сборы, взимаемые въ портахъ Чернаго и Азовскаго морей, по назначенію своему, раздѣляются на три категоріи. Къ первой категоріи принадлежатъ сборы, взимаемые въ силу общихъ законоположеній Имперіи, въ пользу казны. Ко второй — сборы частные, поступающіе въ пользу городовъ. Къ третьей — сборы частные, взимаемые съ спеціальною цѣлю, въ пользу разныхъ временныхъ *учрежденій*.

А. Сборы, взимаемые въ пользу казны.

Къ сборамъ первой категоріи, взимаемымъ на одинаковыхъ началахъ во всѣхъ портахъ Чернаго и Азовскаго морей, относятся:

1) *Корабельный ластовый сборъ*, установленный первоначально указами отъ 16-го сентября и 15-го октября 1797 года и потомъ измѣненный въ силу устава таможеннаго 1819 года (ст. 348). Сборъ этотъ взимается въ размѣрѣ 5 к. съ ластва за каждый приходъ и отходъ, какъ съ русскихъ, такъ и съ иностранныхъ судовъ. Изъяты изъ платежа этого сбора вообще суда всѣхъ націй, поднимающія менѣе 10-ти ластовъ (Уст. Тамож. ст. 1093 и 1095) и всѣ русскія суда, совершающія плаваніе между русскими портами, на одномъ и томъ же морѣ лежащими (Уст. Торг. ст. 832).

Примѣчаніе. Въ дѣйствительности льготою, предоставленною каботажному судоходству 12 февраля 1830 года и вошедшею въ ст. 832 Уст. Торг., пользуются не только суда русскія, но и многія иностранныя, въ особенности греческія. По закону, русскимъ считается судно, если половина его принадлежитъ русскому и если на немъ $\frac{2}{3}$ экипажа русскіе. Законъ этотъ обходится тѣмъ, что иностранный судохозяинъ даетъ русскому купцу вексель на половину стоимости судна и беретъ съ него контру. Правила на счетъ экипажа обходятся тѣмъ, что матросы иностранныя (почти всѣ греки) записываются пассажирами на рейсъ, а для вывѣски нанимаются обыкновенно не болѣе 2 матросовъ русскихъ.

2) *Маячный сборъ*, первоначально установленный въ портахъ Азовскаго моря 21-го ноября 1812 года, а потомъ въ портахъ Чернаго моря 3-го марта 1824 г. Въ 1840 году маячный сборъ переложень на серебро, и повелѣно взимать его въ одинаковомъ размѣрѣ съ судовъ всякой величины, т. е. по 7 руб. 15 коп. съ судна. Изъятія отъ маячнаго сбора тѣ же, что и изъятія отъ корабельнаго сбора.

Примѣчаніе. Съ установленіемъ однообразнаго для всѣхъ судовъ маячнаго сбора, сборъ этотъ падаетъ весьма неравномѣрно. Съ большихъ судовъ онъ составляетъ отъ 1 коп. до 2 коп. съ

ласта, для маленькихъ—отъ 10 до 15 коп. Такъ какъ средній размѣръ судовъ, приходящихъ въ Черноморскіе и Азовскіе порты, по трехлѣтней сложности колеблется между 160 и 175 ластами, то размѣръ маячнаго сбора можетъ быть принятъ въ 4 коп. съ ластва.

3) *Карантинный сборъ*, установленный Высочайше утвержденнымъ, 1-го марта 1866 года, мнѣніемъ Государственнаго Совѣта для южныхъ портовъ. Сборъ этотъ взимается въ размѣръ 2 коп. съ ластва, при чемъ суда, поднимающія менѣе 10-ти ластовъ, отъ платежа его освобождены.

Б. Сборы, взимаемые въ пользу городовъ.

Сборы второй категоріи, установленные въ пользу городовъ, только отчасти падаютъ прямо на судоходство, выплачиваются корабельщиками и входятъ въ расчетъ фрахта. Часть этихъ сборовъ взимается съ товаровъ и выплачивается товарохозяевами. Въ числѣ этихъ сборовъ только одинъ якорный взимается во всѣхъ портахъ на одинаковыхъ началахъ. Вообще къ этой категоріи принадлежатъ:

І. Въ Одесскомъ портѣ.

а) Якорный сборъ съ приходящихъ и отходящихъ моремъ *за границу* судовъ. Взимается на основаніи Высочайше утвержденного, 3-го марта 1824 года, положенія о доходахъ и расходахъ города Одессы, въ размѣръ 7 коп. съ ластва за каждый приходъ и отходъ. Сборъ этотъ взимается таможенною; поступаетъ ежегодно до 20,000 руб. сер.

б) Сборъ со всѣхъ каботажныхъ судовъ, приходящихъ въ практическій портъ г. Одессы. Взимается на основаніи Вы-

сочайше утвержденнаго, 22 іюня 1859 года, мнѣнія Государственнаго Совѣта въ размѣръ 10 коп. съ ластва (за одинъ приходъ). Взимается таможеню. Поступаетъ ежегодно до 5,000 руб.

в) Сборъ съ подводныхъ лодокъ, приписавшихся къ Одесскому порту. Взимается на основаніи Высочайше утвержденнаго, 22 іюня 1859 года, мнѣнія Государственнаго Совѣта въ размѣръ 5 коп. съ ластва *въ годъ*. Взимается Думою. Поступленіе этого сбора весьма различно, но не превышаетъ нѣсколько сотъ рублей.

II. Въ Николаевскомъ портѣ.

а) Сборъ съ коммерческой пристани г. Николаева, взимаемый на основаніи Высочайше утвержденнаго, 6-го іюня 1866 года, мнѣнія Государственнаго Совѣта въ размѣръ 10 коп. съ ластва за каждый причаль къ пристани. Сборъ этотъ взимается таможеню вмѣстѣ съ другимъ сборомъ, взимаемымъ съ товарохозяевъ за каждую нагрузку и выгрузку (см. ниже).

б) Сборъ съ товарохозяевъ за каждую выгрузку съ кораблей и судовъ или нагрузку на оныя товаровъ чрезъ пристань по 1 коп. съ четверти зерновыхъ товаровъ или десятипудовой тяжести другихъ товаровъ. Установленъ Высочайше утвержденнымъ, 6 го іюня 1866 года, мнѣніемъ Государственнаго Совѣта (см. выше) и взимается таможеню.

в) Сборъ за сходни, взимаемый по 3 рубля съ судна. Сборъ этотъ взимается гласнымъ Думы и не утвержденъ законодательнымъ путемъ.

г) Кухонный сборъ по 1 руб. въ мѣсяць съ каждаго судна, приходящаго изъ-за границы, и по 25 коп. въ мѣсяць съ судовъ, совершающихъ каботажное плаваніе. Сборъ этотъ

взимается тоже гласнымъ отъ Думы и законодательнымъ путемъ не утверждень.

д) Сборъ за право свезти балласть чрезъ пристань, по 6 коп. съ тонны; тоже принимается гласнымъ отъ Думы и законодательнымъ путемъ не утверждень.

Примѣчаніе. Всѣ исчисленные по г. Николаеву сборы имѣютъ специальное назначеніе преподать городу способы къ содержанию въ исправности пристани и вносятся въ городскую роспись подъ общимъ названіемъ „сборовъ съ городской пристани“. Общій итогъ собираемыхъ городомъ съ пристани сборовъ достигаетъ 12,000 руб. въ годъ и болѣе. Между тѣмъ пристань вообще содержится плохо и на ремонтъ ея, по частнымъ свѣдѣніямъ, тратится никакъ не болѣе 400 или 500 рублей.

III. Въ Херсонскомъ портѣ.

Сборъ, взимаемый на основаніи Высочайше утвержденнаго въ 6-й день сентября 1845 года представленія г. Министра Внутреннихъ Дѣлъ, изъясненнаго въ предписаніи Начальника Херсонской губерніи отъ 2-го ноября 1845 г. (№ 15,878). Размѣръ этого сбора 7 коп. съ ластва, по примѣру якорнаго. Такъ какъ суда изъ-за границы въ Херсонъ приходятъ очень рѣдко, то бывають годы, когда этотъ сборъ не даетъ ничего. На 1871 годъ по городской росписи было назначено 10 руб. 10 коп.; поступило пока ничего.

IV. Въ Евпаторійскомъ портѣ.

Якорный сборъ, на основаніи общаго положенія 3-го марта 1824 года по 7 коп. съ ластва. Сборъ этотъ принимается таможеню и составляетъ около 275 руб. въ годъ.

V. Въ Севастопольскомъ портѣ.

Якорный сборъ, на основаніи общаго положенія 3-го марта 1824 года, по 7 коп. съ ласта. Сборъ этотъ взимается таможеню и составляетъ отъ 400 до 500 руб. въ годъ.

VI. Въ Ялтинскомъ портѣ.

а) Сборъ съ подвозныхъ лодокъ за право стоянки на берегу по 3 рубля съ лодки. Взимается городскимъ комиссаромъ и законодательнымъ путемъ не утверждень. Сколько этого сбора поступаетъ—официально неизвѣстно (по частнымъ свѣдѣніямъ отъ 40—70 рублей).

б) Сборъ за складку товара на набережной, считая по 60 коп. за квадр. сажень. Сборъ этотъ тоже законодательнымъ путемъ не утверждень. Доходъ съ него ничтоженъ.

VII. Въ Феодоссійскомъ портѣ.

а) Якорный сборъ въ пользу города на общемъ основаніи, т. е. въ силу положенія 3-го марта 1824 года по 7 коп. съ ласта. Взимается таможеню и поступаетъ ежегодно въ количествѣ до 350 рублей. (На 1871 годъ по росписи назначено 326 рублей 49 коп.).

б) Сборъ за пристань, взимаемый со всѣхъ судовъ морскихъ и каботажныхъ, нагружающихся на городской пристани, въ размѣрѣ 1 рубля съ 1,000 пудовъ поднимаемаго судномъ груза (на ласты это составляетъ около 12 коп. съ ласта). Сборъ этотъ взимается Думою и законодательнымъ путемъ не утверждень. Сколько его поступаетъ — неизвѣстно.

VIII. Въ Керченскомъ портѣ.

а) Якорный сборъ на общемъ основаніи, т. е. въ силу положенія 3-го марта 1824 года, по 7 коп. съ ластва. Взимается карантинномъ. Ежегодное поступленіе отъ 15—20,000 р. въ годъ (на 1871 г. по городской росписи назначено 18,774 руб. 83 коп. и по всей вѣроятности поступить больше).

б) Сборъ съ каботажныхъ судовъ и лодокъ, занимающихся перегрузкою товаровъ съ судовъ, проходящихъ чрезъ мелководіе Еникольскаго пролива. Сборъ этотъ взимается на основаніи Высочайше утвержденнаго, 12-го марта 1862 г., мнѣнія Государственнаго Совѣта съ судовъ керченскихъ и еникольскихъ по 25 к. съ ластва, а съ судовъ иногородныхъ по 50 к. съ ластва. Сборъ взимается съ каждаго судна одинъ разъ въ навигацію и доставляетъ городу около 1,000 рублей. (На 1871 годъ назначено 1,027 руб. 25 коп.).

в) Мостовой сборъ съ товарохозяевъ за нагрузку или разгрузку чрезъ городскія пристани, считая по 5 коп. за каждые 100 пудовъ груза и по 86 коп. за каждые 1,000 пудовъ соли. Сборъ этотъ взимается на основаніи тарифовъ 1850 и 1857 гг., не смотря на то, что указомъ 18-го мая 1864 г. всѣ особые сборы съ отпускныхъ товаровъ, взимаемые въ пользу портовъ, отмѣнены, и взамѣнъ ихъ портамъ даровано пособіе изъ Государственнаго Казначейства (Керчь получаетъ такового пособія по 1,096 руб. 53 коп.). Сборъ взыскивается городскимъ комиссаромъ, по увѣдомленіямъ таможни о количествѣ нагруженныхъ и разгруженныхъ товаровъ. Въ настоящее время, для разясненія законности этого сбора, между таможеню и городскимъ управленіемъ

возникла переписка, о результатах которой управляющій Керченскою таможеню обѣщался увѣдомить.

г) Полупроцентный сборъ со всѣхъ привозимыхъ въ Керчь *иногородными купцами* товаровъ, считая $1\frac{1}{2}\%$ съ цѣны. Сборъ этотъ взыскивается тоже городскимъ комиссаромъ, на основаніи увѣдомленій, посылаемыхъ таможеню, о количествѣ и цѣнѣ товаровъ привезенныхъ. На счетъ законныхъ основаній этого сбора и обязанности таможни посылать увѣдомленія въ городское управленіе положительныхъ свѣдѣній никакихъ нѣтъ, и въ настоящее время таможня, для разъясненія этого вопроса, затребовала справку отъ городского управленія.

д) Сборъ за право складки товаровъ на берегу, сверхъ льготныхъ трехъ дней, по 50 коп. за квадрат. аршинъ. Сборъ этотъ тоже законодательнымъ путемъ не утвержденъ.

Примѣчаніе. Сборы подъ лит. в, г и д въ городскихъ росписяхъ кажется не показываются вовсе и свѣдѣній о количествѣ поступающаго съ нихъ дохода не получено. По справкамъ оказывается, что на счетъ этихъ сборовъ содержатся городскія пристани. Известно также, что въ настоящее время возбужденъ вопросъ о правѣ города взимать эти сборы съ частныхъ пристаней.

IX. Въ Бердянскомъ портѣ.

Якорный сборъ на общемъ основаніи, т. е. въ силу положенія 3-го марта 1824 года, по 7 коп. съ ласта. Взимается таможеню. Сбора поступаетъ до 5,000 рублей въ годъ. (На 1871 годъ въ роспись внесено 5,033 руб.).

X. Въ Мариупольскомъ портѣ.

а) Якорный сборъ на общемъ основаніи, т. е. въ силу положенія 3-го марта 1824 года, по 7 коп. съ ласта. Взи-

мается таможеню. Сбора этого поступаетъ до 2,000 р. въ годъ. (По росписи на 1871 г. предположено 2,149 руб. 50 коп.).

б) Вѣсовой сборъ съ привозныхъ изъ - за границы товаровъ, считая съ сухихъ по $\frac{1}{2}$ к. съ пуда и съ жидкихъ по $\frac{1}{4}$ к. съ ведра. Сборъ этотъ взимается на основаніи Высочайше утвержденнаго, 21-го іюля 1848 года, мнѣнія Государственнаго Совѣта, съ цѣлю усиленія городскихъ доходовъ вообще, но поступаетъ его самое ничтожное количество, а именно отъ 40 — 50 руб. въ годъ. (На 1871 г. предположено 47 руб. 50 к.).

XI. Въ Таганрогскомъ портѣ.

а) Якорный сборъ на общемъ основаніи по 7 коп. съ лапта. Взимается таможеню и даетъ ежегодно отъ 10 до 11 тысячъ рублей. (На 1871 годъ предположено 10,867 руб. 93 $\frac{1}{4}$ коп.).

б) Вѣсовой сборъ съ иностранныхъ товаровъ, привозимыхъ на каботажныхъ судахъ и оплаченныхъ таможенною пошлиною въ какомъ либо другомъ портѣ, по $\frac{1}{2}$ к. съ пуда. Сборъ этотъ взимается на основаніи Высочайшаго повелѣнія, послѣдовавшаго на имя Таганрогскаго Градоначальника 14-го сентября 1807 года. Взимается таможеню и даетъ около 4,000 рублей въ годъ (по росписи на 1871 г. назначено 4,380 р. 58 $\frac{3}{4}$ коп., но поступить вѣроятно гораздо менѣе).

Примѣчаніе. По показанію таможни, вмѣстѣ съ вѣсовымъ сборомъ съ иностранныхъ привозныхъ на каботажныхъ судахъ товаровъ, взимается другой сборъ въ $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда отпускныхъ товаровъ, нагружаемыхъ на каботажныя суда. Сборъ этотъ взимается

на основаніи вышеприведеннаго Высочайшаго повеленія 1807 г. (не вошедшаго въ Полное Собраніе Законовъ), не смотря на то, что всѣ отпускныя пошлины въ 1864 году отмѣнены. Въ городской росписи объ отпускномъ $\frac{1}{4}$ -копѣечномъ сборѣ не упоминается.

в) Сборъ за складку товара на пристаняхъ по 60 коп. за квадрат. аршинъ. Тотъ же сборъ взимается также за устройство бараконъ для склада товаровъ въ порту. Сборъ взимается Городскою Думою и законодательнымъ порядкомъ не утверждёнъ.

XII. Въ Ростовскомъ портѣ.

а) Якорный сборъ на общемъ основаніи, т. е. въ силу постановленія 3-го марта 1824 года, по 7 коп. съ ластанъ всѣхъ приходящихъ и отходящихъ судовъ, кромѣ каботажныхъ. Взимается таможенно; даётъ отъ 60 до 70 руб. въ годъ. По росписи на 1871 годъ назначено 61 руб. 67 коп.

б) Сборъ за складку товаровъ на пристаняхъ и портовой набережной. По распросамъ оказывается, что за 140 квадратныхъ сажень Дума взимаетъ 650 рублей. Постоянная норма сбора плательщикамъ была неизвѣстна. Сколько сбора этого поступаетъ въ годъ, равно какъ и основанія взиманія его — не могли быть приведены въ извѣстность.

XIII. Въ Геническомъ портѣ.

Якорный сборъ на общемъ основаніи. Сборъ этотъ разрѣшено взимать недавно, съ спеціальною цѣлю обращенія дохода отъ него на содержаніе мореходныхъ классовъ, для чего весь сборъ передается на храненіе въ Банкъ. Всего въ Банкѣ къ началу 1871 года имѣлось 1,495 рублей. Еже-

годное поступленіе, по трехлѣтней сложности, составляетъ до 400 руб. въ годъ.

XIV. Въ Ейскомъ портѣ.

Никакихъ сборовъ въ пользу города нѣтъ.

В. Сборы временные съ спеціальною цѣлю, поступающіе въ распоряженіе особыхъ временныхъ учреждений.

I. Въ Одесскомъ портѣ.

Спеціальный сборъ для устройства въ городѣ Одессѣ мостовыхъ по $\frac{1}{2}$ коп. со всѣхъ отвозимыхъ изъ Одессы товаровъ. Сборъ этотъ взимается, на основаніи Высочайше утвержденнаго, 26-го іюня 1861 г., мнѣнія Государственнаго Совѣта, таможеню, безъ подробной повѣрки товаровъ, съ того количества, какое показывается въ грузовыхъ документахъ. Весь сборъ составляетъ до 200,000 рублей въ годъ, поступаетъ въ распоряженіе особаго Комитета и въ городскихъ росписяхъ не показывается.

Примѣчаніе. Мостоваго полукопѣченнаго сбора съ половины 1862 года поступило:

въ 1862	50,633 руб. 18 коп.
› 1863	113,237 › 95 ›
› 1864	174,378 › 97 ›
› 1865	171,043 › 10 ›
› 1866	151,505 › 29 ›
› 1867	208,924 › 46 ›
› 1868	136,667 › 59 ›
› 1869	85,122 › 9 ›
› 1870	243,373 › 44 ›

Всего поступило по 1-е января 1871 г. 1,334,886 руб. 7 коп.

На сооруженіе гранитной мостовой, которой было устроено 50,234,75 квадр. саж., и водосточныхъ канавъ, которыхъ сдѣлано 13,766,41 погон. саж., издержано по 1-е января 1871 года 2,664,585 руб. 14 коп. Недостатокъ полукопѣчнаго сбора покрывается изъ первоначальнаго капитала, отчисленнаго изъ городскихъ суммъ на сооруженіе мостовыхъ. Въ 1870 году издержано на сооруженіе мостовыхъ и водостоковъ 617,663 руб. 61 коп. — Наличный мостовой капиталъ къ 1 января 1871 года состоялъ изъ 276,211 руб. 85 коп. Расходовъ въ текущемъ году предвидится до 600,000 р.; недостатокъ предполагается покрыть полукопѣчнымъ сборомъ этого рода и частью городскимъ остаточнымъ капиталомъ. На совершенное окончаніе мостовыхъ, въ количествѣ 126,509 квадр. саж., обыкновенныхъ водостоковъ въ количествѣ 10,192 саж. и большихъ водостоковъ (коллекторовъ) для отвода въ море дождевыхъ водъ потребно будетъ около 6,500,000 р.

Ремонтъ гранитной мостовой производится на счетъ 35-копѣчнаго сбора, взимаемаго съ домовладѣльцевъ за каждую квадратную сажень мостовой, хозяйственнымъ образомъ, чрезъ особосодержимую для того артель рабочихъ.

II. Въ Керченскомъ портѣ.

Сборъ въ пользу Еникольскаго лоцманскаго цеха. Сборъ этотъ взимается на основаніи правилъ для Еникольскаго лоцманскаго цеха, изложенныхъ въ ст. 1215 прил. 5 Уст. Торг. (Св. Зак. Т. XI по продолж. 1863 года). Сборъ взимается карантинномъ, по 8 руб. съ каждаго судна; если же какимъ либо судномъ этотъ сборъ не будетъ уплоченъ въ Керчи, то въ Азовскихъ портахъ, по приходѣ такою судна, таможни взыскиваютъ 75 руб. Сколько этого сбора поступаетъ въ годъ — въ точности неизвѣстно, но, во всякомъ случаѣ, поступленіе его весьма значительно. Съ переводомъ на ласты сборъ этотъ

среднимъ числомъ, составитъ около 5 коп. за каждый проходъ черезъ проливъ.

III. Въ Таганрогскомъ портѣ.

а) Сборъ съ каботажныхъ судовъ за пришвартовку къ пристани, съ каждаго судна по 3 руб. одинъ разъ въ навигацію. Сборъ этотъ установленъ въ 1859 году приговоромъ торгующаго при Таганрогскомъ портѣ купечества и владѣльцевъ каботажныхъ судовъ и одобренъ г. Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ 11-го іюня 1859 года. Взимается этотъ сборъ Коммиссіею для мощенія улицъ г. Таганрога и поступаетъ въ ея вѣдѣніе (о томъ, сколько поступаетъ въ годъ—свѣдѣній не получено).

б) Сборъ вѣсовой за провозъ черезъ Воронцовскую пристань: а) зерноваго хлѣба — по 1 коп. съ четверти, б) съ разныхъ товаровъ — по $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда и в) съ соли — по 1 руб. за каждую тысячу пудовъ. Сборъ этотъ взимается, на основаніи общественнаго приговора 2-го ноября 1861 года, Коммиссіею по мощенію улицъ въ г. Таганрогѣ и поступаетъ въ ея распоряженіе, безъ занесенія въ городскія росписи, также какъ и вышеприведенный сборъ за пришвартовку судовъ.

и в) Кухонный сборъ по 3 руб. въ навигацію съ судовъ, варящихъ пищу въ устроенныхъ на берегу кухняхъ. Сборъ этотъ взимается чиновникомъ при попечителѣ купческаго судоходства по Азовскому морю, г. Кравцевымъ, который, съ разрѣшенія попечителя и Градоначальника, содержитъ кухни. О томъ, сколько поступаетъ въ годъ этого сбора — свѣдѣній нѣтъ.

IV. Въ Ростовскомъ портѣ.

а) Гирловой сборъ съ судовъ, по 1 руб. съ тысячи пудовъ дѣйствительнаго груза всѣхъ судовъ, проходящихъ чрезъ Донскія гирла. Сборъ этотъ взимается на основаніи Высочайше утвержденнаго, 14-го іюля 1859 года, положенія Комитета Министровъ и выплачивается шкиперами въ гирлахъ при проходѣ судовъ, корабельнымъ смотрителямъ. Сборъ этотъ за послѣднее время даетъ около 40,000 руб. въ годъ и весь поступаетъ въ распоряженіе Высочайше утвержденнаго, 29-го апрѣля 1865 г., Комитета для очистки и содержанія Донскихъ гирлъ въ исправности.

б) Такой же сборъ съ товаровъ, считая по $\frac{3}{8}\%$ съ цѣнности привозимыхъ и отвозимыхъ моремъ товаровъ. Взимается въ силу того же положенія 14-го іюля 1859 года, но выплачивается прямо товарохозяевами вмѣстѣ съ таможенными пошлинами въ Ростовской таможенной заставѣ. Поступаетъ въ годъ 60,000 руб. въ распоряженіе Гирловаго Комитета.

Примѣчаніе. Оба гирловые сборы вмѣстѣ даютъ ежегодно до 100,000 рублей. По годамъ доходъ отъ нихъ составляетъ:

Съ 29-го сентября по 3-е декабря 1859

года	6,962 р. 28 к.
Въ 1860 году.	56,773 > 82 ¹ / ₄ >
> 1861 >	55,620 > 69 ³ / ₄ >
> 1862 >	62,035 > 50 >
> 1863 >	55,408 > 89 >
> 1864 >	50,147 > 21 ³ / ₄ >
> 1865 >	46,145 > 18 ³ / ₄ >
> 1866 >	49,748 > 96 >
> 1867 >	75,470 > 41 >

Въ 1868 году	99,380 р. 69	к.
» 1869 »	101,572 » 61	»
» 1870 »	113,081 » 73	»
» 1871 году съ 1-го января по 1-е августа.	66,418 » 20	»

Итого. 838,666 р. 19¹/₂ к.

Къ 1-му января 1871 года имѣлось свободнаго остатка 128,343 руб. 99 коп., которые предполагается употребить на постройку маяка на Таганрогскомъ рейдѣ. Подобное отчужденіе специальной гирловой суммы мотивируется тѣмъ, что гирловые сборы съ избыткомъ покрываютъ ежегодные расходы по содержанію гирль въ исправности. О предположеніи постройки маяка на Таганрогскомъ рейдѣ имѣется особая переписка въ Морскомъ Министерствѣ, изъ которой видно, что постройка этого маяка должна обойтись въ 150,000 руб. и что недостающую сумму имѣется въ виду получить отъ Общества пароходства и торговли. На сколько извѣстно, Общество это готово дать до 40,000, но съ тѣмъ, чтобы впередъ не платить никакихъ маячныхъ сборовъ.

Разсматривая экономическое значеніе вышеприведенныхъ сборовъ, взимаемыхъ въ портахъ Чернаго и Азовскаго морей, нельзя не замѣтить, что они падаютъ на весьма различные источники. Часть этихъ сборовъ ложится на судоходство, какъ морское, такъ и каботажное. Другая часть ложится налогомъ на заграничную торговлю, и безъ того обремененную множествомъ накладныхъ расходовъ, и составляетъ нѣчто въ родѣ надбавки къ пошлинамъ, установленнымъ таможеннымъ тарифомъ. Наконецъ, часть разсматриваемыхъ сборовъ взимается за право складки товаровъ на пристаняхъ и портовыхъ набережныхъ. Слѣдуя этому коренному различію, при

ходится всѣ сборы, взимаемые въ портахъ Чернаго и Азовскаго морей, разсматривать въ трехъ отдѣльныхъ группахъ.

А. Сборы съ судоходства.

Сборы, падающіе на судоходство, кромѣ казенныхъ (ластового, маячнаго и карантиннаго), да общаго городскаго (якорнаго), въ каждомъ портѣ взимаются на особыхъ основаніяхъ, а потому и общій итогъ этихъ сборовъ, выплачиваемыхъ шкиперами и входящихъ въ расчетъ фрахта, весьма различенъ. Подобное различіе замѣчается еще въ отношеніи качества самыхъ судовъ, такъ какъ нѣкоторые сборы падаютъ только на заграничное судоходство, другіе же на каботажное. Есть наконецъ сборы, касающіеся только самаго мелкаго каботажа, т. е. приписанныхъ къ портамъ подвозныхъ лодокъ.

а) Заграничное морское судоходство выплачиваетъ:

1) *Въ Одесскомъ портѣ.* За приходъ, сборы: ластовый (5 коп.), маячный (отъ 2—15 коп.), карантинный (2 коп.), якорный въ пользу города (7 коп.), итого отъ 16—29 коп. съ ласта. За отходъ: ластовый (5 коп.), якорный (7 коп.), итого 12 коп. съ ласта, а вообще за приходъ и отходъ отъ 28—41 коп. съ ласта.

2) *Въ Николаевскомъ портѣ.* За приходъ: ластовый (5 коп.), маячный (отъ 4—10 коп.), карантинный (2 коп.), якорный (7 коп.), за причаль (10 коп.), за сходни (около 2 коп.), за кухни ($\frac{3}{4}$ коп.); всего отъ 31—37 коп.; за отходъ: ластовый (5 коп.) и якорный (7 коп.), или вообще 12 копѣекъ. Вообще же за приходъ и отходъ отъ 43 до 51 коп. съ ласта. Въ случаѣ же, что судно будетъ свозить бал-

ласть съ пристани, общій итогъ ластовыхъ платежей увеличивается еще примѣрно на 4 коп. и составитъ слѣдовательно отъ 47 до 55 коп.

3) *Въ Херсонскомъ портѣ.* За приходъ: ластовый (5 к.), маячный (болѣе 10 коп.), карантинный (2 коп.), якорный въ пользу города (7 коп.), итого 24 коп. За отходъ: ластовый (5 к.), якорный (7 коп.), итого 12 коп. Вообще же за приходъ и отходъ каждое судно выплачиваетъ около 36 коп.

4) *Въ Евпаторійскомъ портѣ.* За приходъ: ластовый (5 коп.), маячный (около 15 коп.), карантинный (2 коп.), якорный (7 коп.), итого около 29 коп. За отходъ: ластовый (5 коп.), якорный (7 коп.), итого 12 коп. Всего же за отходъ и приходъ платится около 41 коп.

5) *Въ Севастопольскомъ портѣ* тоже, что въ Евпаторійскомъ.

6) *Въ Феодосійскомъ портѣ.* За приходъ: ластовый (5 коп.), маячный (около 7 коп.), карантинный (2 коп.), якорный въ пользу города (7 коп.), итого 21 коп. За отходъ: ластовый (5 коп.), якорный (7 коп.), итого 12 к. Всего же за приходъ и отходъ около 33 коп. съ ласта. Суда, грузящіяся на пристани, сверхъ того, около 12 коп.

7) *Въ Керченскомъ портѣ.* За приходъ: ластовый (5 к.), маячный (около 6 коп.), карантинный (2 коп.), якорный (7 к.), итого около 20 коп. За отходъ: ластовый (5 коп.) и якорный (7 коп.), итого 12 коп. Вообще же за приходъ и отходъ около 32 коп. съ ласта.

8) *Въ Бердянскомъ портѣ.* За приходъ: ластовый (5 к.), маячный (около 5 коп.), карантинный (2 коп.), якорный (7 коп.), въ пользу Еникольскаго лоцманскаго цеха (около 6 к.), итого около 25 к. За отходъ: ластовый (5 коп.), якорный

(7 коп.), итого около 12 коп. Всего же за отходъ и приходъ платится съ ласта около 37 коп.

9) Въ Мариупольскомъ портѣ приблизительно тоже самое, что и въ Бердянскомъ.

10) Въ Таганрогскомъ портѣ тоже.

11) Въ Ейскомъ портѣ. За приходъ: ластовый (5 коп.), маячный (около 5 в.), карантинный (2 коп.), итого 12 коп.; за отходъ: ластовый (5 коп.). Всего около 17 коп.

Неравномѣрность взимаемыхъ съ морскаго судоходства сборовъ вполнѣ видна изъ слѣдующей таблицы:

Порты.	Размѣръ ластовыхъ и корабельныхъ пошлинь.
Одесса	отъ 28 до 41 коп.
Николаевъ	» 47 » 55 »
Херсонъ	около 36 »
Евпаторія	» 41 »
Севастополь	» 41 »
Оеодоссія	» 33 »
Керчь	» 32 »
Бердянскъ	» 37 »
Мариуполь	» 37 »
Таганрогъ	» 37 »
Ейскъ	» 17 »

Такъ какъ средній размѣръ судовъ, приходящихъ изъ-за границы въ Ростовъ, не превышаетъ 15 ластовъ, то сборы, взимаемые не по числу ластовъ, а съ судна, оказываются особенно тяжелыми, а именно маячный составляетъ около 48 в. съ ласта, а лоцманскій болѣе 50 коп. Сюда присоединяется еще гирловый въ размѣрѣ примѣрно 12 коп. съ ласта, а со включеніемъ ластовыхъ, карантинныхъ и якорныхъ, весь итогъ

корабельной подати въ Ростовѣ оказывается около 1 руб. 36 коп. съ лапта. Выплачиваютъ эти сборы преимущественно русскія суда, а изъ иностранныхъ одни только турецкія (мелкія кочермы), такъ какъ суда другихъ націй въ Ростовѣ рѣдко приходятъ.

Что касается общаго размѣра сборовъ, платимыхъ шкиперами въ русскихъ Черноморскихъ и Азовскихъ портахъ (кромѣ Ростовскаго), то, по отзыву ихъ, размѣръ этотъ нисколько не обременяетъ судоходства, напротивъ, признается весьма умѣреннымъ, въ сравненіи съ платежами, которые взимаются съ судоходства въ большинствѣ заграничныхъ портовъ. Нѣкоторые шкипера большихъ судовъ выразили мнѣніе, что они охотно платили бы вдвое и даже втрое, если только за это были бы освобождены отъ формальностей при платежѣ и отъ тѣхъ накладныхъ расходовъ, которые сопряжены съ посѣщеніемъ русскихъ портовъ, въ особенности Азовскихъ. Накладные же расходы эти суть: а) негласные и незаконные поборы; б) расходы по выгрузкѣ балласта; в) расходы при прохожденіи чрезъ Еникольскій проливъ. Что касается незаконныхъ поборовъ, то таковыя въ нѣкоторыхъ портахъ дѣйствительно еще въ ходу и имѣютъ мѣсто: 1) при явкѣ документовъ на брантвахтахъ и въ карантинахъ и 2) при отводѣ мѣстъ у пристаней и моловъ. Впрочемъ слѣдуетъ замѣтить, что чаще всего эти поборы только фиктивны и берутся не чиновниками, а гг. коммисіонерами и экспедиторами, которые привыкли включать въ свои счета разные расходы, въ дѣйствительности никогда ими невыплаченные и остающіеся въ собственныхъ ихъ карманахъ. Вывозка балласта на берегъ въ указанное мѣсто стоитъ, среднимъ числомъ, отъ 1 до 1 р.

50 к. съ тонны или отъ 2 до 3 р. съ ластва (120 пудовъ) и производится наемными лодками. Такъ какъ суда, приходящія съ балластомъ, берутъ его обыкновенно до $\frac{1}{3}$ вмѣстимости судна, то судно въ 150 ластовъ должно уплатить за свозку балласта по крайней мѣрѣ 100 руб., а для судовъ большихъ размѣровъ расходъ этотъ возрастетъ до 200, 300 и даже болѣе рублей, при чемъ еще тратится время и трудъ судорабочихъ и замедляется нагрузка судна. При этомъ шкипера находятся въ полной зависимости отъ произвола лицъ, занимающихся вывозкою балласта посредствомъ подвозныхъ лодокъ и пользующихся всякими случайностями, чтобы взять какъ можно дороже. Конкуренціи между этими лицами нѣтъ, а существуетъ постоянная стачка, жертвою которой оказывается шкиперъ. Въ Таганрогскомъ портѣ выгрузкою балласта по пониженной цѣнѣ занималось Общество пароходства и торговли, но найдя это дѣло невыгоднымъ, по слухамъ, оставляетъ его. Въ Бердянскѣ существуетъ частное предпріятіе купца Гріерсона, но цѣны его немногимъ дешевле частныхъ и поэтому, предпріятіе его еще весьма мало въ ходу. Находясь иногда въ крайне затруднительномъ положеніи, шкипера (особенно большихъ судовъ) рѣшаются, вопреки запрещенію, выбросить балластъ въ море и заплатить штрафъ въ 100 руб., опредѣленный за это, или же вступаютъ въ противузаконныя сдѣлки съ хозяевами лодокъ, нанимающихся для свозки балласта на берегъ. Сдѣлка эта состоитъ въ слѣдующемъ: подвозная лодка для вида вывозитъ небольшую часть балласта на указанное мѣсто, но показываетъ, что вывезла весь балластъ. Между тѣмъ этотъ бросается въ море, а условленная плата за вывозъ выброшеннаго количества дѣлится

пополамъ; шкиперъ сохраняетъ одну половину въ экономіи, а хозяинъ подвозной лодки получаетъ другую даромъ.

Вообще же для судовъ, занимающихся специально вывозомъ нашихъ сырыхъ произведеній, расходъ по вывозкѣ балласта, среднимъ числомъ, составляетъ отъ 75 коп. до 1 руб. съ лафта.

Что касается расходовъ, падающихъ на суда, при проходѣ чрезъ Еникольскій проливъ, то они являются главнымъ образомъ влѣдствіе того, что суда, взявшія полный грузъ въ одномъ изъ Азовскихъ портовъ и сидяція въ водѣ болѣе 14 футовъ, при обратномъ выходѣ изъ Азовскаго моря, принуждены разгружаться на каботажныя лодки, для того, чтобы поднять ватерлинію и пройти чрезъ мелководіе пролива. Понятно, что разгрузка, а потомъ обратная нагрузка товара, требуютъ значительныхъ расходовъ и много времени, но при этомъ шкипера особенно жалуются на воровство. Разгрузка и нагрузка производятся насыпью, безъ мѣры, и каботажныя суда, занимающіяся этимъ, ночью свозятъ часть нагруженнаго товара на берегъ, такъ что, кромѣ проволочки времени и расходовъ на перегрузку, является еще недочетъ товара. Ночное воровство это какъ-то вошло въ обычай, производятся рѣшительно всѣми каботажными судохозяевами, промышленяющими на Еникольскомъ рейдѣ и составляетъ нѣчто въ родѣ монополіи мѣстныхъ судовладѣльцевъ.

Для избѣжанія расходовъ при прохожденіи чрезъ Еникольскій проливъ (платежа лоцманскихъ и платы за отгрузку), а также отчасти для облегченія издержекъ за выгрузку балласта, въ послѣднее время многія суда, ожидающія грузъ изъ Азовскаго моря, вовсе не входятъ въ это море, а грузятся

на Керченскомъ рейдѣ, куда товаръ доставляется прямо изъ Азовскихъ портовъ на каботажныхъ судахъ и на паровыхъ баржахъ, принадлежащихъ главнѣйшимъ экспортерамъ Таганрога, Бердянска и Мариуполя. Этимъ путемъ достигается, не только значительное сокращеніе фрахта, но и ускоряется, нагрузка и время стоянки судовъ въ Керчи. Если большинство иностранныхъ судовъ, зафрахтованныхъ для нашихъ портовъ, идетъ въ Азовское море, то это исключительно потому, что въ Азовскомъ морѣ каботажъ развитъ весьма мало, что каботажныя суда (особенно Ростовскія) построены такъ дурно, что едва могутъ держаться въ открытомъ морѣ и что имъ не довѣряютъ везти грузъ до Керчи. Что касается пароваго каботажа, то число частныхъ паровыхъ баржъ еще весьма незначительно; возникновеніе акціонерныхъ предпріятій встрѣчаетъ сильное препятствіе въ монополіи общества пароходства и торговли, которое, пользуясь помильною платою, весьма мало заботится объ общихъ интересахъ торговли. Вслѣдствіе сего иностранныя суда, волею-неволею, идутъ сами за грузомъ въ Азовскіе порты и принуждены подвергнуться всѣмъ вышеупомянутымъ издержкамъ, а въ добавокъ, еще всѣмъ опасностямъ стоянки на открытыхъ рейдахъ, въ родѣ напр. Таганрогскаго. Только образованіе сильнаго каботажнаго пароваго флота въ Азовскомъ морѣ можетъ обезпечить нашъ морской вывозъ отъ всѣхъ гнетущихъ его невыгодныхъ обстоятельствъ и покончить съ безконечнымъ вопросомъ о приспособленіи Азовскаго моря къ плаванію большихъ судовъ, — вопросомъ, стоившимъ казисъ уже не мало денегъ.

Изъ всего вышеизложеннаго становится яснымъ, что интересы морскаго судоходства отнюдь не требуютъ уменьше-

нія лежащихъ на немъ сборовъ, а находятся въ зависимости отъ совершенно другихъ условій. Остановливаясь исключительно на вопросѣ о сборахъ, казалось бы однакоже полезнымъ:

а) Подвергнуть разсмотрѣнію право городовъ на установленіе прямыхъ сборовъ съ судоходства и ограничить его взиманіемъ одного сбора за пользованіе пристанями, если таковыя пристани содержатся городскими средствами.

б) Во избѣжаніе неравномѣрности и для облегченія судовъ мелкихъ, обремененныхъ нынѣ болѣе судовъ большихъ, переложить маячный сборъ на ласты, а затѣмъ соединить всѣ казенные сборы (ластовый, маячный, карантинный) *въ одинъ*, и, упростивъ формальности при его уплатѣ, сосредоточить взиманіе его въ таможняхъ.

в) Съ отмѣною частныхъ сборовъ въ пользу городовъ и гирловаго, и съ установленіемъ одного общаго казеннаго ластоваго сбора, опредѣлить размѣръ его въ такомъ видѣ, чтобы доходъ отъ него могъ служить, хотя отчасти, возмѣщеніемъ издержекъ казны по содержанію портовъ, маяковъ и т. д. Для этого сборъ этотъ, безъ всякаго затрудненія, могъ бы быть опредѣленъ въ 25 коп. за приходъ и 25 коп. за отходъ, что составитъ едва $\frac{1}{4}$ сборовъ, взимаемыхъ съ судоходства въ другихъ государствахъ.

б) *На каботажное судоходство* въ Черноморскихъ и Азовскихъ портахъ падаютъ слѣдующіе сборы:

1. *Въ Одесскомъ портѣ*: 10 коп. съ ласта всѣхъ каботажныхъ судовъ при каждомъ приходѣ ихъ въ практической портъ.

2. *Въ Николаевскомъ портѣ*: 10 коп. съ ласта, со всѣхъ судовъ, причаливающихъ къ пристани. Кромѣ того сборы за сходни и кухню, первый по 3 руб. одновременно, второй по 25 коп. съ судна въ мѣсяцъ.

3. *Въ Θεодоссійскомъ портѣ*: 12 коп. съ ласта, со всѣхъ судовъ, нагружающихся чрезъ городскую пристань.

4. *Въ Керченскомъ портѣ*: 25 коп. съ ласта всѣхъ каботажныхъ судовъ мѣстныхъ и 50 коп. съ ласта судовъ иногородныхъ, занимающихся въ Еникольскомъ проливѣ.

5. *Въ Таганрогскомъ портѣ*: 3 руб. въ навигацію (отъ 10 до 30 коп.) съ ласта, за пришвартовку къ пристани. Сборъ этотъ поступаетъ въ Коммиссію для мощенія улицъ въ Таганрогѣ.

6. *Въ Ростовскомъ портѣ*: — гирловый сборъ по 1 руб. съ 1 т. пудовъ груза, что составляетъ на ласты около 12 коп., за каждый проходъ чрезъ Донскія гирла.

Всѣ эти сборы прямо противорѣчатъ духу нашего законодательства, которое, всячески стараясь поощрить и развить каботажное судоходство, освободило его безусловно отъ платежа всякихъ корабельныхъ сборовъ за приходъ или отходъ. Въ Николаевѣ, Θεодоссіи и Керчи сборы, взимаемые съ каботажныхъ судовъ, мотивируются тѣмъ, что города содержатъ пристани, но при этомъ слѣдуетъ замѣтить, что въ большей части случаевъ города содержатъ пристани весьма плохо, а въ Керчи городъ взимаетъ сборы даже съ пристаней, устроенныхъ на частныя средства, и, слѣдовательно, придаетъ этому сбору характеръ городской регалии. Въ Одессѣ и Таганрогѣ порты и пристани устроены не на городскія, а на казенныя средства, и потому нѣтъ никакого повода ко взиманію какихъ

бы то ни было сборовъ за пользование ими въ городской доходъ. Что касается гирловаго сбора, то сборъ этотъ учрежденъ съ цѣлю углубленія гирль; но такъ какъ предпріятіе это въ настоящее время оставлено и задача Гирловаго Комитета ограничивается только наблюденіемъ за измѣненіями фарватера (на что требуется гораздо менѣ расходовъ, чѣмъ прежде на работы по углубленію гирль вообще), то сборъ этотъ, падающій почти цѣликомъ на каботажное судоходство, совершенно утратилъ свой первоначальный временной и спеціальный характеръ, и въ настоящее время представляется просто постояннымъ налогомъ на каботажд. Уже выше было указано на предположеніе объ обращеніи остатковъ гирловаго сбора на другія надобности, а этотъ фактъ достаточно доказываетъ, что гирловый сборъ, въ настоящее время, есть просто налогъ на каботажд безъ всякой спеціальной цѣли.

На основаніи вышеприведенныхъ данныхъ и въ виду общаго закона объ освобожденіи каботажа отъ всякихъ корабельныхъ сборовъ, казалось бы вполне раціональнымъ — безусловно отмѣнить сборы Одесскій и Таганрогскій, а также гирловый въ Ростовѣ, и опредѣлить въ точности обязанности и права городовъ по содержанію пристаней и по взиманію на нихъ какихъ бы то ни было сборовъ.

в) *Сборы съ подвозныхъ лодокъ* существуютъ только въ двухъ портахъ: *Одесскомъ* и *Ялтинскомъ*. Въ Ялтинскомъ портѣ сборъ этотъ мотивируется тѣмъ, что портовая набережная, у которой подвозныя лодки обыкновенно стоятъ, признается городской территоріею. Что же касается сбора съ

подводныхъ лодокъ въ Одессѣ, то это просто налогъ на каботажъ, взимаемый вопреки положительному закону, освобождающему каботажъ отъ всякихъ корабельныхъ сборовъ.

Б) Сборы съ привозныхъ и отпускныхъ за границу товаровъ.

Сборы, падающіе на привозную и отпускную торговлю, въ каждомъ портѣ, взимаются на особыхъ основаніяхъ, а именно:

1. Въ Одесскомъ портѣ.

Сборъ на устройство мостовыхъ по $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда всѣхъ отвозимыхъ изъ Одессы товаровъ.

2. Въ Николаевскомъ портѣ.

По 1 коп. съ четверти зерновыхъ товаровъ и десятипудовой тяжести другихъ товаровъ, какъ привозимыхъ, такъ и отвозимыхъ, если они провозятся чрезъ пристань. (Привоза почти нѣтъ, а вывозъ весь идетъ чрезъ пристань).

3. Въ Керченскомъ портѣ.

а) Мостовой сборъ по 5 коп. за кажды 100 пудовъ, какъ привозимыхъ, такъ и отвозимыхъ чрезъ городскія пристани товаровъ и по 86 коп. за каждые 1,000 пудовъ соли.

б) Полупроцентный сборъ съ цѣны всѣхъ привозимыхъ въ Керчь иногородными купцами товаровъ.

4. Въ Мариупольскомъ портѣ.

Вѣсовой сборъ съ привозныхъ изъ-за границы товаровъ, съ сухихъ по $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда и съ жидкихъ по $\frac{1}{2}$ к. съ ведра.

5. Въ Таганрогскомъ портѣ.

а) Вѣсовой сборъ по $\frac{1}{2}$ к. съ пуда иностранныхъ товаровъ, привозимыхъ на каботажныхъ судахъ, и по $\frac{1}{4}$ к. со всѣхъ товаровъ, отпускаемыхъ каботажемъ.

Примѣчаніе. Такъ какъ заграничныя суда останавливаются на Таганрогскомъ рейдѣ въ разстояніи отъ 15 до 35 и болѣе верстъ, то вся разгрузка и нагрузка и производится посредствомъ каботажныхъ судовъ.

б) Сборъ за провозъ чрезъ Воронцовскую пристань: а) зерновыхъ товаровъ по 1 к. съ четверти, б) разныхъ товаровъ по $\frac{1}{4}$ к. съ пуда и в) соли по 1 руб. за 1 тыс. пуд.

6. Въ Ростовскомъ портѣ.

Гирловый сборъ, считая по $\frac{3}{8}\%$ съ цѣнности всѣхъ привозимыхъ и отвозимыхъ моремъ товаровъ.

Сборы эти установлены въ слѣдующемъ послѣдовательномъ порядкѣ: Таганрогскій вѣсовой 1807 года; Мариупольскій въ 1848 г.; Керченскій неизвѣстно когда, но до 1850 г.; Одесскій (мостовой) въ 1861 г.; Таганрогскій мостовой въ 1861 г.; Ростовскій гирловой въ 1865 г.; Николаевскій въ 1866 году. Между тѣмъ 18-мая 1864 года, при отмѣнѣ таможенныхъ пошлинъ со всѣхъ отпускаемыхъ за границу товаровъ (кромѣ лѣсныхъ и нѣкоторыхъ мелкихъ статей) Высочайше отмѣнены также и особые сборы въ пользу разныхъ портовыхъ городовъ и Одесскаго лица, но при этомъ въ дѣйствительности отмѣнены только тѣ сборы, которые взиались вмѣстѣ съ таможенными и составляли прибавку къ тарифнымъ пошлинамъ. Сборы Мариупольскій и Керченскій полупроцентный оставлены, такъ какъ они падали не на отпускъ, а на привозъ. Отпускные сборы въ Одессѣ и

Таганрогѣ (мостовые) сохранены, въ виду того, что поступали не въ пользу городовъ, а въ распоряженіе особыхъ комитетовъ для замощенія улицъ въ упомянутыхъ городахъ, и имѣли характеръ сборовъ временныхъ и специальныхъ. Вѣроятно на основаніи подобныхъ же соображеній, послѣ изданія Высочайшаго указа 18-го мая 1864 г. нашли возможнымъ установить вновь сборы съ отпускныхъ товаровъ въ Ростовѣ (гирловый) и въ Николаевѣ (сборъ на коммерческую пристань). Что же касается сборовъ Керченскаго (мостоваго) и Таганрогскаго (вѣсоваго, учрежденнаго въ 1807 г.), то они уцѣлѣли вѣроятно потому, что взимались отдѣльно отъ таможенныхъ пошлинъ, не только съ товаровъ, идущихъ за границу, но вообще со всѣхъ товаровъ, нагружаемыхъ на каботажныя суда (см. выше прим.), да притомъ взимались не съ однихъ отпускныхъ, но и съ привозныхъ товаровъ.

Допуская, что сборы, имѣющіе специальное временное назначеніе, могутъ быть сохранены на время (Одесскій и Таганрогскій мостовой) (*), нельзя однакоже не видѣть въ остальныхъ сборахъ съ отпускныхъ товаровъ явное противорѣчіе съ тѣми началами, которыя послужили основаніемъ указа 18-го мая 1864 г., и потому слѣдовало бы подвергнуть пересмотру законность этихъ сборовъ въ Таганрогѣ (вѣсоваго $\frac{1}{4}$ копѣчнаго), Керчи (мостоваго), Николаевѣ (за

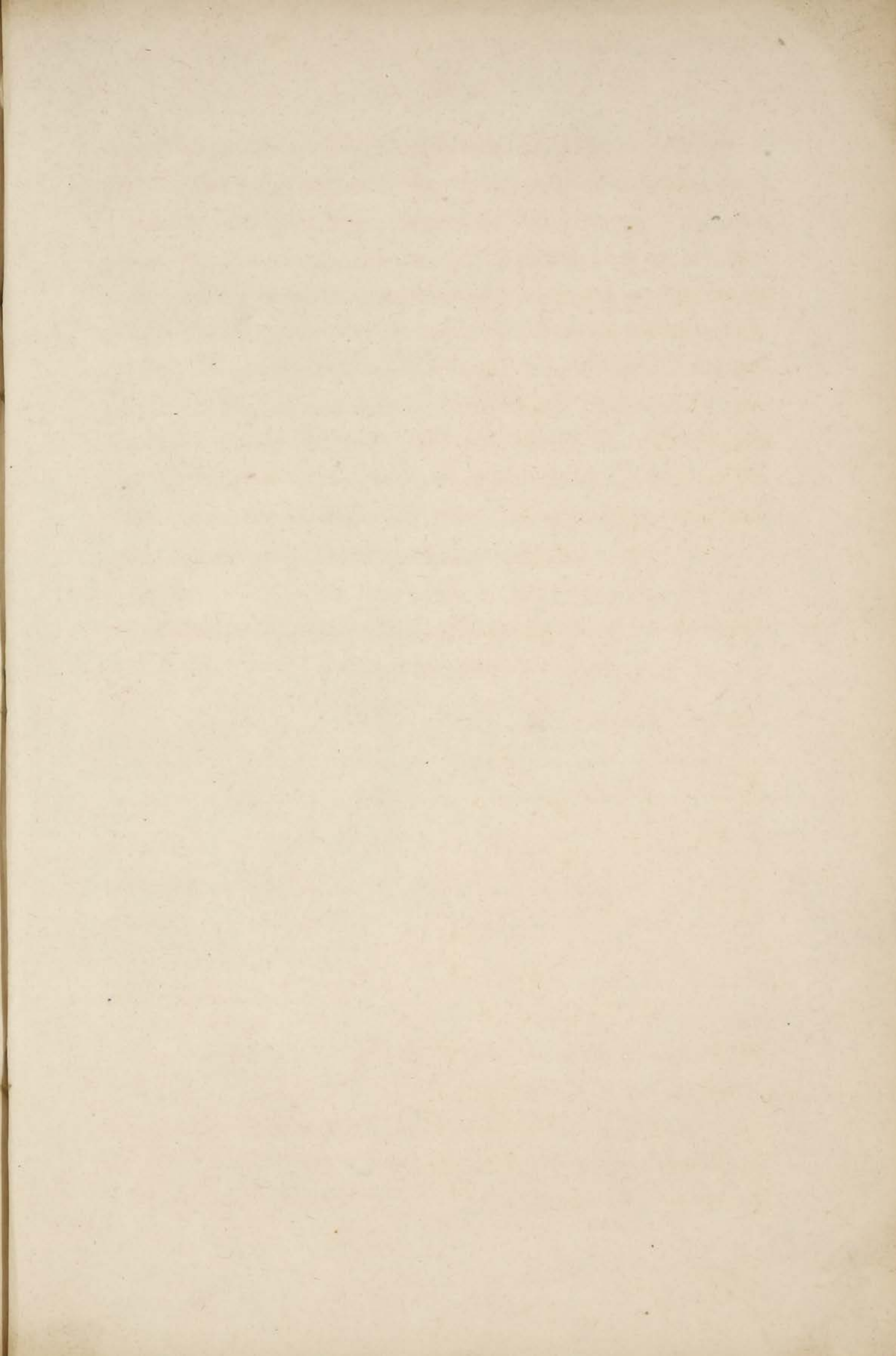
(*) Мощеніе въ г. Таганрогѣ производится также на счетъ другихъ сборовъ (напр. съ извещиковъ, которые обязаны всѣ разъ въ годъ привезти возъ камня или щебня). Мощенія въ собственномъ смыслѣ слова нѣтъ, а производится насыпка мелкаго известковаго щебня, который только увеличиваетъ пыль и грязь и отнюдь не облегчаетъ проѣзда къ порту.

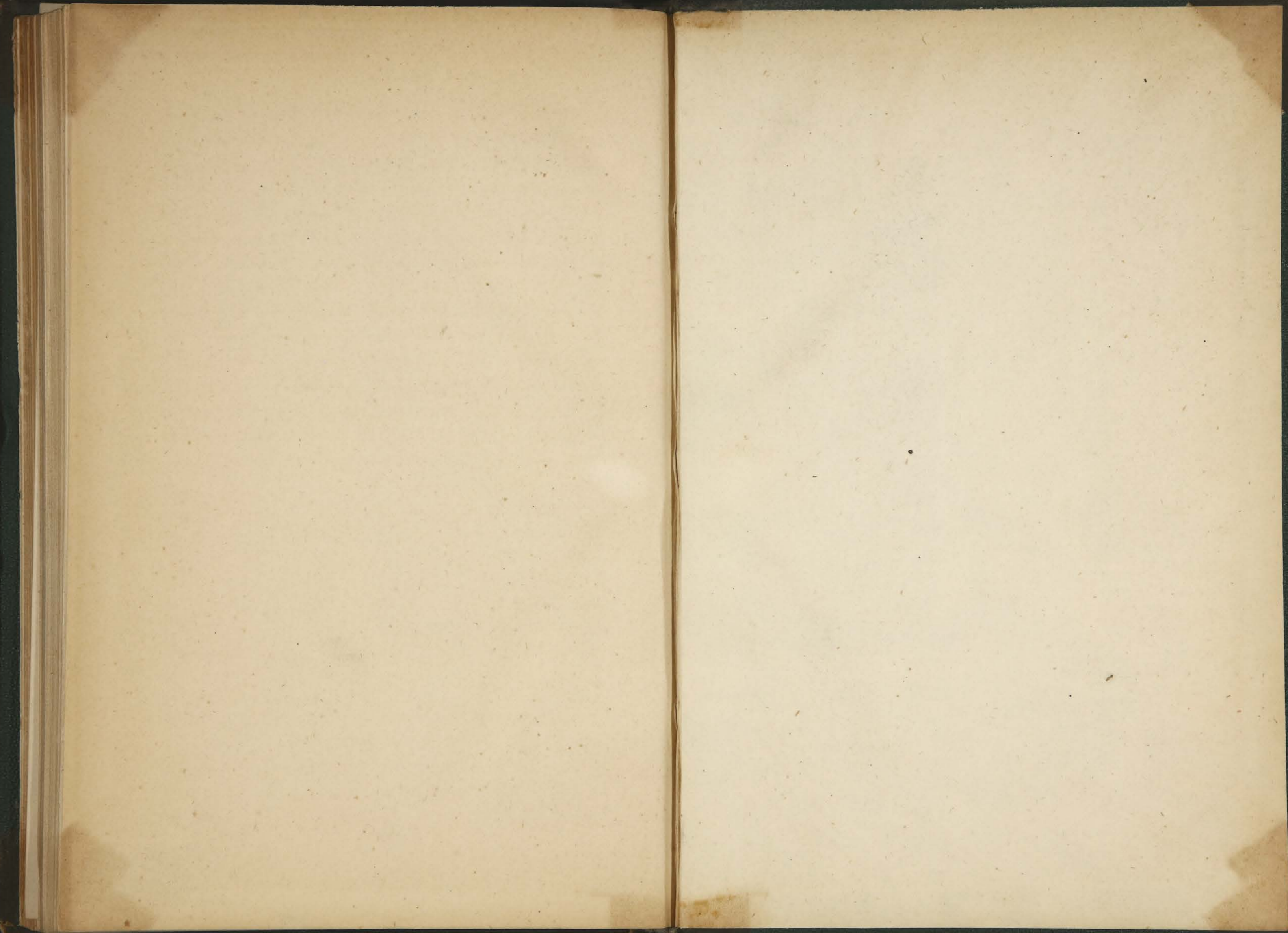
нагрузку) и Ростовѣ (гирловаго съ отпускныхъ товаровъ). Послѣдній сборъ, какъ было уже упомянуто выше, нынѣ вовсе утратилъ свой временной спеціальный характеръ, сдѣлался налогомъ постояннымъ, по количеству поступления далеко превосходящимъ размѣры дѣйствительной потребности. При этомъ сборъ этотъ падаетъ почти цѣликомъ на каботажную торговлю.

Что касается сборовъ съ привозимыхъ товаровъ, взимаемыхъ въ Николаевѣ, Керчи, Мариуполѣ, Таганрогѣ и Ростовѣ, то доходъ съ нихъ такъ ничтоженъ, что для отмѣны ихъ не предстоитъ никакихъ затрудненій. Между тѣмъ отмѣна этихъ сборовъ могла бы содѣйствовать упрощенію обрядовъ, съ которыми сопряжена привозная торговля.

В) Сборы за складку товаровъ на пристаняхъ и портовыхъ набережныхъ.

Подобные сборы взимаются въ портахъ: Ялтинскомъ, Керченскомъ, Таганрогскомъ и Ростовскомъ и мотивируются тѣмъ, что пристань и портовая набережная составляютъ городскую территорію. Между тѣмъ въ большей части случаевъ пристани и портовая набережная находятся внутри таможенной черты, устроены на казенныя средства, или на счетъ особыхъ сборовъ (какъ напр. въ Одессѣ, Таганрогѣ, Бердянскѣ) и вовсе не содержатся на счетъ города. Во всякомъ случаѣ слѣдуетъ ограничить право городовъ на подобные сборы только тѣми случаями, когда пристани и набережная находятся въ вѣдѣніи и на содержаніи города, и въ точности разъяснить вопросъ, кому принадлежать портовая сооруженія — городу или государству.





ИЗДАНИЕ ПЕРВОЕ
МОСКВА 1912

ТРУДЫ
КОМИССИИ
ВЫС. УЧРЕ.
ДЛЯ ПЕРЕВ.
СИСТЕМЫ
ПОДАТЕЙ
И СБОРОВ

ИЗДАНИЕ ПЕРВОЕ
МОСКВА 1912

XII.

ИЗДАНИЕ ПЕРВОЕ
МОСКВА 1912

О
МОРСКИХ
СУДОХОДН.
СБОРАХЪ

Ч. I.

ИЗДАНИЕ ПЕРВОЕ
МОСКВА 1912