

308/2

А 272 28/10

Б. А.

~~38234~~

Къ вопросу
о выкупѣ въ казну
частныхъ желѣзныхъ дорогъ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

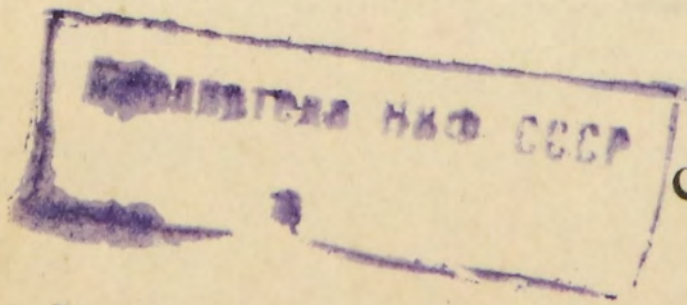
1913.

30872

Б. А.

~~30872~~

Къ вопросу
о выкупѣ въ казну
частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

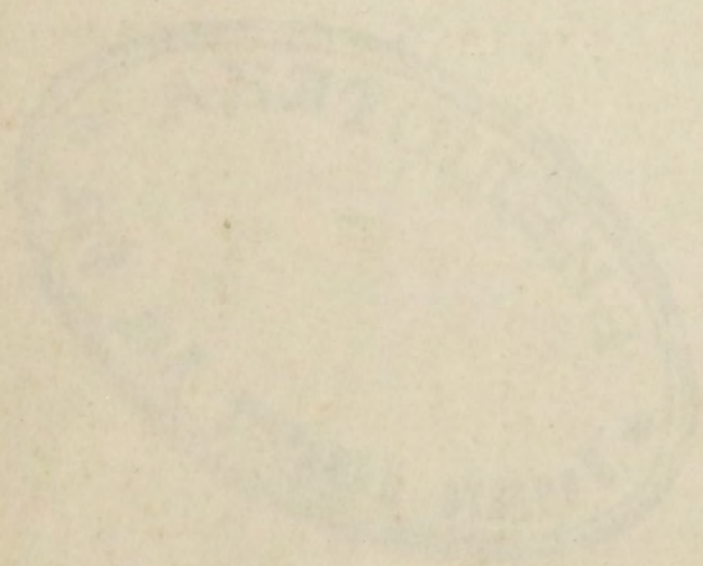


С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

1913.

к

86249



Въ нѣсколькихъ статьяхъ, напечатанныхъ текущей зимой (1912—1913 г.г.) въ „Новомъ Времени“, мы сдѣлали попытку освѣтить вопросъ о выкупѣ въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогъ, пользуясь для этого данными Высочайше утвержденной Подкоммисіи генерала Петрова, характеризующими положеніе обширной сѣти общества Юго-Восточныхъ жел. дор. Въ настоящее время тотъ же вопросъ въ конкретной постановкѣ возбужденъ законодательнымъ предположеніемъ, внесеннымъ въ Государственную Думу, о выкупѣ въ казну Московско-Кіево-Воронежской жел. дор. Это обстоятельство, подтверждая своевременность сказанной нашей попытки, побудило насъ собрать наши упомянутыя статьи и, дополнивъ ихъ нѣкоторыми новыми соображеніями, издать отдѣльной брошюрой. Важный вопросъ, ими затронутый, настолько еще мало знакомъ въ подробностяхъ широкимъ слоямъ общества, что — смѣемъ думать — и наша скромная работа окажется не излишней для установленія правильнаго взгляда на этотъ вопросъ.

Б. А.



В Московском обществе Юношеского движения
в 1912-1913 гг. в "Новом времени", мы сде-
лали попытку осветить вопросы о влиянии на казан-
ских женских клубов, в частности, на это
данным Высочайше утвержденным Положением
для Петрова, характеризующим положение общины
среди общества Юношеского движения. В настоящее
время этот же вопрос в конкретной постановке воз-
никнет законодательным предположением, внесен-
ным в Государственную Думу о влиянии на казан-
ско-Киево-Воронежское дело. Это дело
требует, подвигаясь своеобразности казанской на-
шей работы, поднимаясь к себе к себе к себе
стать и довершаясь как некоторым новым содер-
жанием, к делу, отдаленной, в частности, ка-
предел, мы затронув, настолько еще мало знаком
в подробности, знакомство с обществом, что
смысл думается — и наша скромная работа окажется не
важным для установления правды на

В. Р.

Къ вопросу о выкупѣ въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогъ *).

Для многихъ желѣзныхъ дорогъ, находящихся въ эксплуатаціи акціонерныхъ обществъ, уже 6—7 лѣтъ назадъ наступилъ срокъ, начиная съ котораго правительство имѣетъ право во всякое время выкупить дороги въ казну. Между тѣмъ вопросъ о выкупѣ своевременно не возбуждался и только теперь этотъ вопросъ обсуждается въ междувѣдомственной комиссіи, и то лишь подъ давленіемъ Г. Думы. Если у гг. министровъ, занятыхъ болѣе важными государственными дѣлами, можетъ и не оказаться свободнаго времени для того, чтобы услѣдить за всякою пользою казны, то кромѣ министровъ существуютъ: директоръ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ министерства финансовъ и директоръ департамента желѣзнодорожной отчетности государственнаго контроля, которые, стоя близко къ частнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ и имѣя своихъ представителей на частныхъ дорогахъ, могли бы напомнить гг. министрамъ о наступленіи срока выкупа частныхъ дорогъ, и вопросъ относительно выкупа могъ бы быть обслѣдованъ заблаговременно.

Небреженіе этимъ дѣломъ со стороны правительства по отношенію частной Владикавказской дороги привело уже къ тому, что казнѣ приходилось, при осуществленіи права на выкупъ, уплатить свыше 4,000 руб. за акцію, стоившую 500 руб., почему вмѣсто выкупа

*) „Нов. Вр.“ № 13.184.

правительство было поставлено въ необходимость отсрочить концессию на 12 лѣтъ и притомъ съ большимъ убыткомъ для казны. Совершенно однородный вопросъ выдвигается въ настоящее время по отношенію частной Юго-Восточной дороги. Свѣдущіе люди подсказали друзьямъ банкирамъ о промахѣ правительства, и гг. банкиры, падкіе до наживы, озаботились скупить по дешевой цѣнѣ акціи Юго-Восточныхъ дорогъ и уже взвинтили эти акціи на 50⁰/₀ выше номинальной цѣны. Изъ списка акціонеровъ, представившихъ акціи къ общему собранію на 15 ноября 1912 г., усматривается, что изъ представленныхъ 68,000 акцій 65,800 акцій принадлежатъ банкамъ и банковымъ директорамъ правлений и членамъ совѣтовъ. Такъ какъ Юго-Восточное общество имѣетъ 150,000 непогашенныхъ акцій, то банки стянули къ себѣ свыше 40⁰/₀ акцій Юго-Восточнаго общества и будутъ имѣть рѣшающій голосъ и въ общихъ собраніяхъ и въ торгахъ съ правительствомъ объ условіяхъ выкупа или отсрочки концессіи. Право на выкупъ Юго-Восточныхъ дорогъ наступило уже въ 1906 году, и пока правительство игнорировало это право, гг. желѣзнодорожники работали надъ тѣмъ, чтобы, избѣгая затратъ на содержаніе дороги, извлечь наибольшій чистый доходъ и увеличить такимъ путемъ выкупную плату за акціи.

Само правительство облегчило гг. желѣзнодорожникамъ эту задачу. Оно совершенно не слѣдило за тѣмъ, чтобы ассигнованные на содержаніе дороги кредиты расходовались полностью по назначенію и не обращались въ дивидендъ акціонерамъ. Независимо отъ того, по ходатайству акціонеровъ, правительство, вопреки общимъ законамъ, увеличило дивидендъ акціонеровъ, допустивъ относить всѣ расходы по улучшенію дороги не на отчетный годъ, а разсрочивать ихъ

на нѣсколько десятковъ лѣтъ, т. е. по срокъ концессіи, путемъ выпуска облигаціоннаго капитала. Такая льгота идетъ въ разрѣзъ съ закономъ 1888 года, въ силу котораго $1\frac{1}{2}\%$ валового дохода должны отчисляться не въ дивидендъ акціонеровъ, а расходоваться на улучшение и усиленіе дороги. Этою льготою *) дивидендъ акціонеровъ увеличивался ежегодно почти на 700,000 рублей, а при досрочномъ выкупѣ казна должна будетъ капитализовать эту льготу, уплативъ акціонерамъ не менѣе 3 милліоновъ рублей излишней выкупной платы. Помимо того, въ чистомъ доходѣ за послѣдующія шесть лѣтъ отсрочки выкупа появился огромный приростъ отъ всеобщаго сокращенія въ расходахъ на содержаніе дороги.

Чтобы имѣть понятіе о той запущенности, въ которой оказываются Юго-Восточныя дороги нынѣ, когда зашла рѣчь о выкупѣ дорогъ, нужно обратиться къ докладу Высочайше утвержденной комиссіи для обслѣдованія желѣзныхъ дорогъ. Мы приводимъ выдержки изъ доклада № 19 со ссылками на страницы и строки:

Пассажирскіе вагоны: стр. 4 строка 8: „численнаго недостатка пассажирскихъ вагоновъ не замѣчается, но въ составъ вагоннаго парка безъ малаго 75% вагоновъ устарѣлой конструкціи, для пассажировъ крайне неудобной“.

Товарные вагоны: стр. 6 строки 12 и 22: значительное количество маломѣрныхъ вагоновъ — 2,038 штукъ и 643 вагона, какъ явно невыгодныхъ

*) Такая же льгота по уменьшенію на 700,000 руб. въ годъ аренды за Орловско-Грязскую дорогу кажется тоже считается акціонерами подлежащей капитализаціи, такъ какъ даже Высочайше учрежденная комиссія по обслѣдованію желѣзныхъ дорогъ не приняла этой льготы къ учету при исчисленіи выкупной цѣны.

для эксплоатации, необходимо исключить, замятивъ ихъ вагонами нормальной подъемной силы“.

Паровозы: стр. 10 строка 20: „необходимо признать, что изъ всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ Юго-Восточныя желѣзныя дороги обладаютъ наихудшимъ „паровознымъ паркомъ“, имѣя 35% паровозовъ со службой болѣе 25 лѣтъ и 28% со службой болѣе 40 лѣтъ. Настоятельно необходимо принять экстренныя мѣры къ обновленію „паровознаго парка“. Эти мѣры, по исчисленію комиссіи, потребуютъ расхода свыше 7½ миллионовъ рублей.

Рельсы: стр. 22 строка снизу 10: „рельсы крайне изношены и не соотвѣтствуютъ обращающимся по нимъ паровозамъ, что вызываетъ частые изломы“.

Стр. 23 строка снизу 14: „придется смѣнить рельсъ на 656 верстахъ (вся линія 3.200 верстъ)“.

Шпалы: стр. 28: „необходимо обратить вниманіе на необходимость своевременной смѣны шпалъ, не допуская лежанія шпалъ по 15--16 лѣтъ“.

Баластный слой: стр. 31: „на 1 мая 1905 года необходимо было вывезти баласта для пополненія его 44,800 куб. саж.“.

Стр. 31 строка 3 снизу; „крайне желательно неотлагательное доведеніе толщины баластнаго слоя по всѣмъ линіямъ до установленной нормы“.

Мосты: стр. 35: „необходимо предъявить къ обществу требованіе въ двухлѣтній срокъ привести всѣ мосты всѣхъ линій (кромя вѣтвей) къ возможности безпрепятственнаго пропуска безъ всякихъ ограниченій (скорости хода) тяжелыхъ обращающихся на линіяхъ общества паровозовъ“.

Достаточно, кажется, этихъ выписокъ для оцѣнки состоянія дороги, подлежащей выкупу. Слѣдуетъ только упомянуть, что за годъ передъ обслѣдованіемъ Высочайше

утвержденной комиссіи обслѣдованіе Юго-Восточныхъ дорогъ было произведено, по порученію министра путей сообщенія С. В. Рухлова, спеціально командированнымъ инженеромъ Домбровскимъ, который исчисляетъ болѣе чѣмъ въ 30 милліоновъ рублей стоимость приведенія въ порядокъ сѣти дорогъ Юго-Восточнаго общества.

Такимъ образомъ правительство стоитъ теперь передъ дилемой—или выкупить эти разоренныя дороги въ казну съ уплатой за нихъ полуторнаго акціонернаго капитала, или отсрочить выкупъ. Намъ думается, что при рѣшеніи отсрочки выкупа правительство не получитъ какой-либо гарантіи въ томъ, что по истеченіи отсрочки дороги окажутся въ лучшемъ положеніи. Поэтому необходимо выяснить, при дѣятельномъ участіи государственнаго контроля, истинную выкупную цѣну акцій Юго-Восточныхъ дорогъ, произведя ревизію отчетности за 10 послѣднихъ лѣтъ. Безъ такого выясненія едва ли за систематическое разореніе дорогъ акціонеры могли бы быть премированы высокой выкупной платой. Вѣдь является совершенно непонятнымъ, почему именно казна, принявъ дороги отъ частнаго общества, обязана на свой счетъ, а не на счетъ акціонеровъ, замѣнять подвижной составъ, покупать на 7 милліоновъ рублей новыхъ паровозовъ, смѣнить $\frac{1}{5}$ часть всѣхъ рельсовъ, лежащихъ въ пути, замѣнить старые мосты новыми, смѣнить шпалы, пролежавшія въ пути 15—16 лѣтъ, и проч. и проч. При тщательной ревизіи контроля можетъ оказаться, что большую часть расходовъ нужно было произвести именно въ годы, предшествовавшіе сроку выкупа, отчего выкупная сумма несомнѣнно измѣнилась бы въ сторону выгодную для казны.

Наконецъ, государственный контроль долженъ остановить свое вниманіе, насколько правильно исчи-

ссялись вообще дивиденды за послѣдніе годы. Въ балансѣ общества по сіе время около одного милліона рублей неправильно выданнаго дивиденда. Эта неправильность была обнаружена не частной ежегодней ревизіей, а общей ревизіей, произведенной за 10 лѣтъ, причемъ оказалось всего неправильно исчисленнаго чистаго дохода около шести милліоновъ рублей! Въ отчетахъ и балансахъ за послѣдніе годы фигурируютъ разныя цифры расходовъ, оставленныхъ на кассовыхъ средствахъ. Въ числѣ такихъ расходовъ бросается въ глаза разсрочка на нѣсколько лѣтъ расхода на наемъ подвижного состава. Этимъ нанятымъ подвижнымъ составомъ была исполнена въ одинъ годъ огромная перевозка, причемъ выручка поступила въ доходъ того же года и пошла на увеличеніе дивиденда акціонеровъ; расходъ же по найму подвижного состава попалъ въ отчетъ другихъ лѣтъ и въ большей части своей ($\frac{4}{5}$) покрытъ изъ прибылей казны. Всѣ подобнаго рода ухищренія были бы раскрыты государственнымъ контролемъ, и тогда могъ бы измѣниться существеннымъ образомъ размѣръ выкупной суммы.

Во всякомъ случаѣ для установленія расчета съ обществомъ необходимо использовать настоящій моментъ, пока большая часть акцій, какъ было сказано выше, сосредоточена въ портфель четырехъ банковъ, съ которыми правительству легко договориться относительно урегулированія вопроса о выкупѣ или объ отсрочкѣ концессіи. Возможно, что банки-держатели акцій пойдутъ на выкупъ акцій по умѣренной оцѣнкѣ, или же найдутъ новый капиталъ для улучшенія и усиленія дорогъ, не прибѣгая къ облигаціоннымъ займамъ, гарантируемымъ казною. При этой послѣдней комбинаціи пожалуй было бы возможно пойти и на отсрочку концессіи, но тогда необходимо учредить за обществомъ

фактичеській контроль, чтобы избѣжать такого ужаснаго запущенія дорогъ, какое констатировано не только ревизіей министерства путей сообщенія, но также и Высочайше учрежденной комиссіей по обслѣдованію дорогъ.

II *).

Въ „Новомъ Времени“ отъ 23 ноября выдержками изъ доклада № 19 подкомиссіи по обслѣдованію желѣзныхъ дорогъ подкрѣплено на примѣрѣ дорогъ Юго-Восточнаго общества общее положеніе, высказанное на страницѣ 21 того же доклада.

„Подкомиссія не можетъ не отмѣтить вредное вліяніе на состояніе частныхъ дорогъ существующихъ условій выкупа казною частныхъ желѣзныхъ дорогъ, при которыхъ искусственно какъ бы поощряется хищническое веденіе хозяйства передъ ожидаемымъ выкупомъ“. Эти искусственныя условія подкомиссія видитъ: 1) въ правѣ правительства произвести выкупъ во всякое время и 2) въ исчисленіи выкупной цѣны по доходности акцій. Первое изъ этихъ условій, по мнѣнію подкомиссіи, удерживаетъ частныя общества отъ капитальныхъ затратъ, не могущихъ окупиться до срока выкупа. Въ противовѣсъ этимъ „искусственнымъ“ условіямъ подкомиссія рекомендуетъ: 1) раздѣленіе всего срока концессіи на нѣсколько періодовъ съ недопущеніемъ выкупа ранѣе истеченія какого-либо полнаго періода; 2) разрѣшеніе акціонернымъ обществомъ выпускать облигаціонные займы съ погашеніемъ за предѣльнымъ срокомъ, на который выдана концессія.

*) „Нов. Вр.“ № 13.189.

Эта послѣдняя мѣра, конечно, представляется выгодной для акціонеровъ, но она обращаетъ погашеніе облигаціоннаго капитала, а слѣдовательно и самую идею бесплатнаго къ сроку концессіи перехода дорогъ въ казну—въ фикцію. Послѣднее соображеніе подтверждается лучше всего рельефнымъ примѣромъ на томъ же Юго-Восточномъ обществѣ, которому подкомиссія предлагаетъ возстановить уже погашенные 27 милліоновъ рублей облигаціоннаго займа путемъ выпуска новаго облигаціоннаго займа на предметъ замѣны старыхъ паровозовъ, мостовъ и проч., и при томъ безъ отнесенія на эксплоатацію первоначальной стоимости этого инвентаря. Если послѣдовать этому указанію, то въ срокъ истеченія концессіи казна получитъ дороги не даромъ, какъ предусмотрѣно уставомъ, а съ той же задолженностью, какая имѣлась при учрежденіи общества.

Финансовыя соображенія подобнаго рода наводятъ на мысль, что частное желѣзнодорожное хозяйство допускается не ради какихъ-либо его преимуществъ въ обслуживаніи страны, по сравненію съ казенными дорогами, но лишь какъ средство для привлеченія въ страну иностранныхъ капиталовъ, путемъ займа, заключеннаго при томъ изъ крайне высокаго процента. Принимая во вниманіе, что займы совершаются подъ гарантію казны, намъ совершенно непонятно, чѣмъ будутъ отличаться подобные займы отъ выпуска ренты, каковой выпускъ, сдѣланный для дорогъ, находящихся въ казнѣ, увеличивалъ бы задолженность страны въ одинаковой мѣрѣ съ облигаціонными займами, дѣлаемыми частными желѣзными дорогами. Если отрѣшиться отъ мысли, что частныя общества нужны, какъ пособники для совершенія займовъ, то сама идея существованія частныхъ дорогъ теряетъ подъ собой всякую

почву. Если искать оправданія полезности частныхъ дорогъ въ сравнительной экономичности ихъ содержанія, то подкомиссія, указывая на сравнительную экономичность, устанавливаетъ въ то же время фактъ непомѣрной запущенности одной изъ самыхъ большихъ линій, эксплуатируемыхъ частными обществами. При наличіи такой запущенности можно ли правительству, слѣдуя указанію подкомиссіи, обойтись безъ права выкупа дороги во всякое время? Наконецъ, можетъ ли правительство вообще отказаться хотя бы на извѣстный періодъ отъ вступленія въ права собственника на землю и дорожное имущество, составляющее, уже въ силу лежащей на имуществѣ ипотеки, достояніе государства? Стараясь изыскать мѣры для понужденія акціонеровъ содержать эксплуатируемыя дороги на требуемой технической высотѣ, подкомиссія предлагаетъ, какъ видно изъ всего изложеннаго, мѣропріятія чисто экономического свойства и не считаясь съ обстановкой, создавшею запутанность отношеній между желѣзнодорожными обществами и казною.

Въ этой запутанности надо винить прежде всего правительство, которое, забывъ про данную имъ гарантію облигаціоннаго капитала, допустило почти безконтрольное хозяйничанье акціонеровъ въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ, имѣющихъ по своей природѣ чисто государственное значеніе. Правительство не придало должнаго значенія захвату банками частныхъ желѣзныхъ дорогъ, совершившемуся ко времени выкупа дорогъ въ казну. Интересы банковъ настолько отличны отъ интересовъ всякаго промышленнаго предпріятія, что, входя въ распоряженіе частными дорогами, банки не могутъ имѣть иной цѣли, кромѣ наживы съ тѣхъ же дорогъ. Въ предыдущей статьѣ было указано, что четыре банка сосредоточили у себя 40% всѣхъ акцій

Юго-Восточнаго общества къ моменту предстоящей торговли съ правительствомъ о выкупѣ или о продленіи концессіи. Очевидно, одинаковый интересъ имѣютъ банки и въ другихъ частныхъ дорогахъ, ожидающихъ скорого выкупа. Какой же интересъ могутъ преслѣдовать банки, имобилизуя десятки милліоновъ рублей на скупку желѣзнодорожныхъ акцій, кромѣ расчета расторгнуться акціями по повышенной цѣнѣ? Покупатель здѣсь безразличенъ, но чѣмъ больше покупателей тѣмъ лучше.

Одно время, а именно лѣтомъ 1912 года, у банковъ явилось, видимо, опасеніе за невозможность скорой распродажи акцій. Тогда банки-держатели акцій Московско - Казанской и Юго - Восточныхъ дорогъ устроили общее собраніе акціонеровъ, на которомъ постановлено ввести акціи въ котировку на парижской биржѣ. Если бы это постановленіе было приведено въ исполненіе, то въ сужденіи о выкупѣ дорогъ правительство считалось бы съ неизбежной переплатой французамъ держателямъ акцій. Этимъ фактомъ мы подчеркиваемъ, что у банковъ нѣтъ и не можетъ быть иного интереса къ желѣзнымъ дорогамъ, кромѣ интереса чисто биржевого. При вторженіи биржи въ распоряженія желѣзнодорожными предпріятіями ни о какомъ планомѣрномъ хозяйствѣ не можетъ быть и рѣчи. Съ позиціей, занятой банками въ настоящій моментъ, когда цѣлый рядъ желѣзныхъ дорогъ подлежитъ выкупу, вопросъ объ осуществленіи права правительства на выкупъ или продленіе срока концессіи не вмѣщается въ рамки безотвѣтственныхъ междувѣдомственныхъ комиссій. Этотъ вопросъ затрагиваетъ наисущественные интересы государства и кромѣ чисто финансовыхъ подсчетовъ при отсрочкѣ выкупа, а также и при выдачѣ новыхъ желѣзнодорожныхъ концессій, необходимо

выговорить въ уставахъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ такія права правительству въ дѣлѣ управленія дорогами, при которыхъ не могло бы быть мѣста для вторженія биржи въ распоряженіе частными желѣзнодорожными предпріятіями.

III *).

Въ нашей послѣдней статьѣ (28 ноября № 13189) въ противоположность мѣропріятіямъ чисто академическаго свойства, предлагаемымъ въ докладѣ № 19 желѣзнодорожной подкомиссіи генерала Петрова, мы отмѣтили необходимость расширенія правъ правительства въ дѣлѣ управленія частными желѣзными дорогами. Эта необходимость должна особенно осязательно чувствоваться въ виду нерѣдкаго нынѣ командующаго положенія коммерческихъ банковъ въ правленіяхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Собравъ въ свое распоряженіе большинство акцій той или другой частной дороги, банки безцеремонно заполняютъ правленіе дороги своими ставленниками, и въ этомъ банковскомъ режимѣ желѣзнодорожное дѣло быстро пріобрѣтаетъ особый специфически биржевой характеръ. Вмѣсто увѣренной, планомѣрной работы, преслѣдующей возможное удовлетвореніе нуждъ дороги, здѣсь только трусливая оглядка на биржу во всѣхъ мѣропріятіяхъ до раздачи подрядовъ и поставокъ включительно.

Стоитъ присмотрѣться къ составу правленій многихъ частныхъ дорогъ, чтобы задуматься надъ характеромъ веденія дѣла въ этихъ правленіяхъ. Директорами правленій, выбираемыхъ группою банковъ, являются лица, совмѣщающія эти должности съ должностями членовъ правленія или членовъ ревизіонной ко-

*) „Нов. Вр.“ № 13.255.

миссіи въ другихъ желѣзнодорожныхъ правленіяхъ, или занимающія мѣста техникувъ, адвокатовъ и проч. Инженеръ, банкиръ, адвокатъ, бухгалтеръ — ставленики группы тѣсно связанныхъ банковъ — сходятся въ правленіяхъ разныхъ дорогъ, мѣняясь только положеніями: въ одномъ они вмѣстѣ директорствуютъ, въ другомъ — коллега, являясь членомъ ревизіонной комиссіи, ревизуетъ своего предсѣдателя; въ то же время директора правленій состоятъ членами совѣта, а нѣкоторые и директорами-распорядителями въ тѣхъ же тѣсно связанныхъ банкахъ. Единеніе группы банковъ съ цѣлымъ рядомъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, достигаемое личной уніей органовъ управленія, наблюденія и контроля (правленіе, совѣтъ, ревизіонная комиссія), ускользнуло отъ вниманія подкомиссіи по всестороннему обслѣдованію желѣзнодорожнаго дѣла.

При всестороннемъ обслѣдованіи желѣзнодорожнаго дѣла было бы въ высшей степени важно освѣтить чудовищныя жалованья, собираемыя при совмѣстительствѣ, и тогда фактъ, устанавливаемый подкомиссіей, что заработки служащихъ на Юго-Восточныхъ дорогахъ одни изъ самыхъ низкихъ на русской сѣти, покажетъ ясно, что находящіяся въ распоряженіи биржи частныя желѣзнодорожныя предпріятія приносятъ пользу банкамъ, извлекающимъ изъ нихъ разныя выгоды, и директорамъ правленія, получающимъ высокіе оклады, добываемые запущенностью въ обслуживаніи дорогъ и экономіей на жалованьи служащимъ, — вотъ выводъ, который логически вытекаетъ изъ фактовъ, добытыхъ обслѣдованіемъ одной изъ крупнѣйшихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, заправляемыхъ банками.

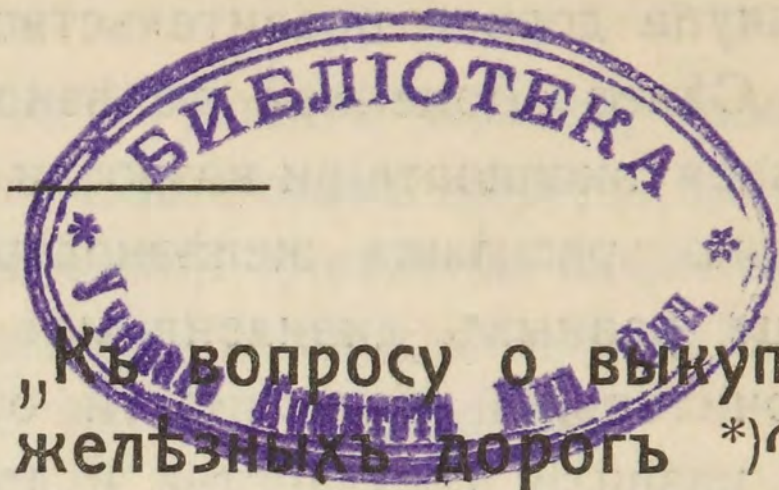
Въ своемъ докладѣ № 19 желѣзнодорожная подкомиссія генерала Петрова, считаясь какъ бы съ неизбежностью оставленія дорогъ въ распоряженіи част-

56298
ныхъ обществъ, начертала такую программу развитія дорогъ на юго-востокъ Россіи, при которой огромный районъ страны на долгій срокъ концессіи останется подъ режимомъ частнаго желѣзнодорожнаго предпріятія. Не предложивъ практическихъ мѣропріятій для коренного измѣненія режима въ частномъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, при начертаніи программы развитія дорогъ, подкомиссія высказывается рѣшительно противъ выдвинутаго министерствомъ путей сообщенія проекта дороги Козловъ—Прохладная. Между тѣмъ независимо отъ его чисто экономическаго значенія, осуществленіе этого проекта казною ввело бы оздоравливающее начало конкуренціи въ косное хозяйство обособленныхъ Юго-Восточныхъ дорогъ, которыя при новой магистрали Козловъ—Прохладная и при осуществленіи казною же проекта линіи Харьковъ—Пенза перешли бы на положеніе второстепенныхъ путей мѣстнаго значенія, быть можетъ болѣе отвѣчающее ихъ современному техническому оборудованію. Подкомиссія не останавливается совершенно на значеніи конкуренціи между дорогами въ обслугѣ населенія, какъ факторъ улучшенія и развитія желѣзнодорожнаго аппарата. Между тѣмъ казенныя желѣзныя дороги уже вступили на путь здоровой конкуренціи съ частными дорогами и если послѣднія продолжаютъ конкурировать и между собою и съ казенными дорогами, привлекая грузы путемъ подкупа грузоправителей въ тарифѣ, то этотъ видъ конкуренціи долженъ быть поставленъ только въ минусъ режиму частныхъ дорогъ и не имѣетъ ничего общаго съ мѣрами конкуренціи казенныхъ дорогъ, заключающимися въ увеличеніи скорости передвиженія пассажировъ и грузовъ, въ установленіи безпересадочныхъ сообщеній, въ улучшеніи размѣщенія пассажировъ въ вагонахъ и проч. и проч.

Мы остановились на вопросѣ о здоровой конкуренціи, считая таковую могучимъ средствомъ въ рукахъ правительства для понужденія частныхъ дорогъ къ большей отзывчивости на нужды обслуживаемаго района. Постройку новыхъ рельсовыхъ путей казною въ тѣхъ районахъ, которые изъ-за косности частныхъ компаній остаются десятки лѣтъ отрѣзанными отъ желѣзнодорожной сѣти, мы выдвигаемъ какъ принципъ воздѣйствія правительства на частныя желѣзнодорожныя предпріятія, не оказавшіяся на высотѣ для веденія ввѣреннаго имъ дѣла государственнаго значенія. Такая мѣра конкуренціи, принятая по отношенію Юго-Восточныхъ дорогъ, въ видѣ постройки казною линіи Харьковъ—Пенза и Козловъ—Прохладная, оказала бы благотѣльное вліяніе на Юго-Восточное общество. Оно принялось бы улучшать свои линіи и строить подъѣздные пути, чтобы наверстать часть неизбежной потери отъ конкурирующихъ новыхъ дорогъ.

Мы не раздѣляемъ взгляда подкомиссіи на экономичность хозяйства частныхъ дорогъ и, основываясь на достигнутыхъ за послѣдніе годы результатахъ, мы вѣримъ въ возможность болѣе выгодной эксплоатаціи дорогъ казною, нежели частными обществами. Успѣшными результатами казенныхъ дорогъ страна обязана воздѣйствію Государственной Думы при особомъ вниманіи нынѣшняго министра путей сообщенія къ голосу народныхъ представителей и къ мѣстнымъ нуждамъ, какъ онѣ освѣщаются въ порайонныхъ комитетахъ уполномоченными различныхъ общественныхъ организацій. вмѣсто долголѣтней спячки и косности министерство проявило вниманіе къ творчеству этихъ тружениковъ, разбросанныхъ по желѣзнымъ дорогамъ и тщетно толкавшихся въ министерскія двери съ предложеніями тѣхъ или иныхъ улучшеній; министерство

начало использовать это творчество и весь ходъ железнодорожного аппарата измѣнился въ короткое время до неузнаваемости.



По поводу статьи „Къ вопросу о выкупѣ въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогъ *)“.

(Письмо въ редакцію Пред. Правл. Общ. Ю.-В. ж. д. Н. Л. Маркова).

Не вдаваясь въ подробное обсужденіе вопроса о выкупѣ частныхъ дорогъ въ казну, какъ вопроса, подлежащаго вѣдѣнію соотвѣтствующихъ правительственныхъ учрежденій, я считаю необходимымъ исправить неточности, допущенныя Б. А. въ его статьѣ, при разборѣ доклада подкомиссіи Высочайше учрежденной комиссіи, по отношенію Юго-Восточныхъ дорогъ, а также и отвѣтить на нѣкоторые пункты статьи, касающіеся этихъ дорогъ.

Прежде всего совершенно непонятно указаніе автора статьи на то, что „будто бы свѣдущіе люди подсказали друзьямъ банкирамъ о промахахъ правительства, и гг. банкиры скупили по дешевой цѣнѣ акціи Юго-Восточныхъ дорогъ и взвинтили ихъ на 50⁰/о выше номинальной цѣны“. Авторъ при обсужденіи причинъ повышенія расцѣнки акцій Юго-Восточныхъ дорогъ, очевидно, упускаетъ всѣ условія послѣдняго времени, кои способствуютъ развитію и увеличенію оборотовъ торговли и промышленности, не могущихъ не отразиться на доходахъ желѣзныхъ дорогъ и повышеніи цѣнъ акцій всѣхъ вообще какъ старыхъ,

*) № 13.203 „Новое Время“.

такъ и вновь открытыхъ желѣзныхъ дорогъ, внѣ всякой связи этого повышенія со сроками, остающимися до выкупа дороги правительствомъ. Такъ, напримѣръ, акціи Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги за двухлѣтній срокъ ея эксплоатаціи возросли почти до 300⁰/₀. Слѣдовательно, расцѣнка желѣзнодорожныхъ акцій, какъ и вообще разныхъ дивидендныхъ бумагъ, находится въ исключительной зависимости отъ общаго экономическаго развитія государства и доходности его торгово-промышленныхъ предпріятій.

Затѣмъ, скрывающійся подъ литерами Б. А. авторъ сѣтуетъ на правительство за дарованіе обществу Юго-Восточныхъ дорогъ льготъ, выражающихся во временномъ пониженіи ежегодной арендной платы за Орловско-Грязскую дорогу. Заявленіе это, оставленное авторомъ безъ объясненія причинъ къ дарованію такой льготы, въ общемъ, способно привести читателей къ неправильному освѣщенію этого вопроса, который въ достаточной степени освѣщенъ въ томъ же докладѣ № 19, изъ коего черпалъ выписки авторъ статьи Б. А.; такъ, на стр. 86-й помѣщено самое подробное объясненіе причинъ дарованія такой льготы, именно: доходность Орловско-Грязской дороги за 1911 годъ опредѣлена всего въ 170.000 рублей и предѣльнымъ доходомъ ея слѣдуетъ считать чистый доходъ 1909 года, достигшій 300.000 рублей, тогда какъ ежегодная плата за аренду этой дороги до 1914 года назначена 800.000 рублей, а съ 1914 года увеличивается до 1.400.000 руб. При такихъ условіяхъ едва ли возможно серьезно говорить о будто бы дарованныхъ обществу льготахъ, и скорѣе въ данномъ случаѣ приходится говорить о выгодахъ самой казны, сдавшей свою убыточную дорогу въ арендное содержаніе на исключительно для правительства выгодныхъ условіяхъ, къ каковому заключенію и пришла

подкомиссія Высочайше учрежденной комиссіи въ цитируемомъ авторомъ докладѣ, но чего не помѣстилъ въ своей статьѣ Б. А.

Точно также Б. А. сгущаетъ краски, говоря о томъ, что общество Юго-Восточныхъ дорогъ, заботясь исключительно объ увеличеніи дивиденда акціонерамъ, сильно запустило матеріальное состояніе дороги и перевозочныя средства, т.-е. вагоны и паровозы.

По этому поводу надлежитъ отмѣтить, что въ старомъ обществѣ, въ составъ коего входятъ линіи, выстроенныя свыше 40 лѣтъ назадъ, не можетъ не имѣться паровозовъ и вагоновъ съ большимъ числомъ лѣтъ службы, но для того, чтобы имѣть правильное сужденіе о срокахъ службы ихъ, надлежитъ обратиться къ трудамъ Высочайше учрежденной комиссіи, выпускъ 14, изъ коего усматривается, что на многихъ, въ томъ числѣ и казенныхъ, дорогахъ имѣются паровозы и вагоны съ болѣе старымъ срокомъ службы, чѣмъ на Юго-Восточныхъ дорогахъ.

Въ опроверженіе же предположеній автора о стремленіи общества Юго-Восточныхъ дорогъ къ запущенію дорогъ слѣдуетъ привести справку о томъ, что сдѣлано къ концу 1912 года и что намѣчено сдѣлать въ ближайшій срокъ для улучшенія дорогъ. Съ 1906 года по 1912 годъ обществомъ реализованъ облигаціонный капиталъ въ 26.213,622 руб. на усиленіе и улучшеніе дорогъ и, сверхъ сего, представлено на утвержденіе правительства расцѣночныхъ вѣдомостей для тѣхъ же надобностей еще на сумму 8.376,156 руб.

При такихъ условіяхъ говорить о желаніи общества оставить безъ улучшенія его дороги едва ли правильно. Особенно, если при этомъ отмѣтить результаты эксплоатаціи дорогъ общества за послѣдніе годы.

и указать на то, что дороги общества успѣшно и не хуже другихъ дорогъ выполняютъ возрастающія въ послѣдніе годы перевозки.

О томъ же свидѣтельствуется и размѣръ поступления въ казну прибылей отъ доходности общества Юго-Восточныхъ дорогъ.

По уставу общества Юго-Восточныхъ дорогъ въ пользу правительства отчисляется 80 коп. съ рубля чистаго дохода. Такія отчисленія за отчетный 1910 годъ выразились въ суммѣ 7.410,554 руб., а за 1911 годъ 7.740,149 рублей.

Относительно же предложенія автора провѣрки государственнымъ контролемъ отчетности Юго-Восточныхъ дорогъ за 10 лѣтъ считаю необходимымъ пояснить, что отчетность эта государственнымъ контролемъ провѣряется ежегодно, что въ составѣ правленія общества Юго-Восточныхъ дорогъ состоятъ три директора отъ правительства, и, что такимъ образомъ, казалось бы, вполнѣ уже обеспечивается надзоръ правительства.

Въ заключеніе нельзя не указать, что при объективномъ, безпристрастномъ позаимствованіи данныхъ изъ доклада, помимо сообщенныхъ авторомъ свѣдѣній, въ томъ докладѣ имѣется не мало и кое-чего другого, что рекомендуется позаимствовать и другимъ дорогамъ, и лишь по прочтеніи всего доклада и сравненіи за и противъ, возможно сказать свое заключеніе, что и сдѣлали уже члены Высочайше учрежденной подкомиссіи, написавъ на стр. 93 доклада слѣдующее: *„Подкомиссія находитъ, съ точки зрѣнія интересовъ казны, безусловно предпочтительнымъ не только отказаться отъ выкупа Юго-Восточныхъ дорогъ въ настоящее время, но и отсрочить право этого выкупа до 1928 года“.*

IV.

Какъ видно изъ приведеннаго возраженія Предсѣдателя правленія Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ г. Маркова, онъ упрекаетъ насъ въ намѣренномъ умолчаніи о тѣхъ мѣстахъ доклада № 19 подкомиссіи генерала Петрова, которыя могли бы итти въ разрѣзъ со сдѣланными нами выводами и ослабить невыгодное впечатлѣніе о Юго-Восточныхъ дорогахъ. Особое значеніе придается г. Марковымъ заключительной части доклада, гдѣ на стр. 93 сказано: „Подкомиссія находитъ, съ точки зрѣнія интересовъ казны, безусловно предпочтительнымъ не только отказаться отъ выкупа Юго-Восточныхъ дорогъ въ настоящее время, но и отсрочить право этого выкупа до 1928 года“.

Этого заключенія подкомиссіи мы не цитировали, а подвергли критикѣ болѣе широкой вопросъ о мѣрахъ воздѣйствія на частныя желѣзнодорожныя общества, при наличіи той запущенности дорогъ, какая констатирована въ докладѣ № 19 подкомиссіи генерала Петрова. Мы не высказывали какого-либо сѣтованія по поводу уменьшенія правительствомъ аренды за Орловско-Грязскую дорогу, въ чемъ насъ упрекаетъ г. Марковъ, а ограничились однимъ указаніемъ, что при исчисленіи выкупной цѣны акцій, повидимому, подлежитъ учету увеличеніе дохода, получившееся вслѣдствіе пониженія аренды за Орловско-Грязскую дорогу. Поэтому нельзя усматривать какой-либо не-точности въ томъ, что, высказывая эти соображенія, мы не приводили данныхъ, имѣющихся въ докладѣ № 19 касательно доходности Орловско-Грязской дороги. Въ отвѣтъ на нашу статью эти данныя приводятся съ цѣлью показать, что „казна свою убыточную до-

рогу сдала въ аренду Юго-Восточному обществу на исключительно выгодныхъ для себя условіяхъ". Ниже мы покажемъ, что никакой исключительной выгоды отъ сдачи Орловско-Грязской дороги въ аренду Юго-Восточному обществу казна не имѣетъ. Но сперва о сдѣланномъ г. Марковымъ сопоставленіи крупной цифры арендной платы 1.400,000 рублей, установленной при учрежденіи Юго-Восточнаго общества и уменьшенной временно до 800 тысячъ рублей, — съ незначительной доходностью Орловско-Грязской дороги (отъ 170 т. руб. до 300 т. руб.). — Это сопоставленіе можетъ ввести въ заблужденіе лицъ, незнакомыхъ съ уставомъ общества Юго-Восточныхъ дорогъ. Въ дѣйствительности же дѣло обстоитъ такъ. — Согласно уставу, казна участвуетъ въ прибыляхъ эксплоатаціи Юго-Восточныхъ дорогъ, получая $\frac{4}{5}$ всѣхъ прибылей. Поэтому какая бы ни была установлена арендная плата, она падаетъ на акціонеровъ только въ $\frac{1}{5}$ ея части, а въ остальныхъ $\frac{4}{5}$ эта плата ложится на казну. Если бы Орловско-Грязская дорога оставалась въ казенномъ управленіи, то казна получила бы весь чистый доходъ отъ 170 тыс. руб. до 300 тыс. руб. или въ среднемъ 235 тыс. руб. въ годъ въ свою пользу, а сверхъ того, по участію въ прибыли Юго-Восточныхъ дорогъ, казна получила бы лишнихъ 452 тыс. руб. (т.-е. $\frac{4}{5}$ отъ 800 — 235 тыс. руб.), такимъ образомъ вмѣсто 800 тыс. руб. аренды казна имѣла бы $452 + 235 = 687$ тыс. руб., поэтому казна выгадываетъ отъ сдачи Орловско-Грязской дороги въ аренду только $800 - 687 = 113$ т. руб. При этомъ нельзя упускать изъ виду, что на казнѣ остаются полностью всѣ обязательства по оплатѣ 0% и погашенію капитала бывшей Орловско-Грязской дороги въ суммѣ около 1 милліона рублей. Совершенно такимъ же подсчетомъ можно доказать, что съ доведе-

ніемъ аренды до 1.400,000 руб. въ годъ выгода казны возросла бы съ 113 тыс. руб. лишь до 233 тыс. руб. противъ того результата, какой получался бы при казенной эксплоатаціи Орловско-Грязской дороги. Во всякомъ случаѣ можно говорить не объ исключительныхъ выгодахъ сдачи казною своей убыточной дороги въ аренду Юго-Восточному Обществу, а лишь о сокращеніи убытка казны съ 1.000,000 рублей до 887 т. руб. или до 767 тыс. рублей. Такимъ образомъ въ пугающихъ своей величиной цифрахъ арендной платы за Орловско-Грязскую дорогу акціонеры въ дѣйствительности участвуютъ незначительной долей отъ 113 тыс. рублей до 233 тыс. рублей. Но при этомъ надо принять во вниманіе и слѣдующее обстоятельство.

Не подлежитъ никакому сомнѣнію, что, не затративъ капитала ни на постройку, ни на оборудованіе дороги и имѣя въ своемъ распоряженіи принятыя вмѣстѣ съ дорогою мастерскія и подвижной составъ, акціонеры выгадываютъ ежегодно несравненно болѣе 113—233 тыс. рублей отъ пользованія упомянутымъ инвентаремъ, не говоря уже о томъ, что самое положеніе Орловско-Грязской линіи въ сѣти дорогъ Общества даетъ возможность выгодно использовать перемѣщеніе подвижного состава и тѣмъ сократить расходъ на наемъ или покупку вагоновъ.

Высказанныя нами соображенія, очевидно, имѣютъ силу до тѣхъ поръ, пока Юго-Восточныя дороги работаютъ съ прибылью. Въ противномъ случаѣ арендная плата за Орловско-Грязскую дорогу являлась бы бременемъ для акціонеровъ. Но въ свое время правительство сдѣлало все возможное для того, чтобы акціонеры получали прибыль, а именно: правительство списало съ Общества долгъ около 100 милліоновъ рублей; безъ списанія этого долга акціонеры никогда не имѣли

бы никакой прибыли сверхъ 5⁰/о дивиденда, такъ какъ, согласно первоначальнаго Устава Общества до тѣхъ поръ, пока за Обществомъ имѣется долгъ казны, вся чистая прибыль, за отчисленіемъ 9 рублей на акцію, подлежала передачѣ казнѣ на погашеніе долга. Эта огромная льгота, оказанная правительствомъ Обществу Юго-Восточныхъ дорогъ, даетъ акціонерамъ возможность получать вторые 5⁰/о дивиденда, а указываемая г. Марковымъ прибыль казнѣ, въ размѣрѣ 7.740.000 рублей по отчисленію за 1911 годъ, является по существу лишь частичнымъ погашеніемъ долга.

При такихъ условіяхъ едва-ли можно сколько-нибудь серьезно говорить о какихъ-то исключительныхъ выгодахъ казны съ комбинаціей сдачи въ аренду Орловско-Грязской дороги.

Также мало разъясняетъ отзывъ г. Маркова и вопросъ о запущенности дорогъ Юго-Восточнаго Общества ко времени выкупа этихъ дорогъ казною. Указаніе цифры облигаціонныхъ займовъ, сдѣланныхъ Обществомъ съ 1906 года по 1912 годъ (около 27 милліоновъ рублей) имѣло бы значеніе лишь въ томъ случаѣ, если бы подкомиссія генерала Петрова производила обслѣдованіе дорогъ въ 1906 году. Тогда, безъ сомнѣнія, можно было бы высказывать предположеніе или надежды, что, благодаря крупнымъ затратамъ, имѣется возможность привести дороги въ порядокъ. Но вѣдь подкомиссія сдѣлала описаніе дорогъ въ 1912 году, когда за небольшимъ остаткомъ, указаннымъ въ ея докладѣ, всѣ облигаціонные займы были израсходованы. Изъ этого можно только заключить, въ какомъ-же состояніи были дороги въ 1906 году, съ котораго по Уставу наступилъ срокъ выкупа, если даже, съ затратою на улучшеніе 27 милліоновъ рублей,

эти дороги произвели столь удручающее впечатлѣніе на членовъ Высочайше учрежденной Комиссіи генерала Петрова. Впечатлѣніе отъ чтенія доклада № 19 подкомиссіи нисколько не теряетъ своей силы отъ дѣлаемаго намъ указанія, что на нѣкоторыхъ казенныхъ и частныхъ дорогахъ встрѣчаются болѣе старые вагоны и паровозы. Но это впечатлѣніе дѣлается ярче, если сравнить Юго-Восточныя дороги съ сосѣдними линіями, находящимися въ эксплуатаціи Владикавказскаго Общества, которое не скупится на расходы и содержитъ дороги въ порядкѣ. Въ заключеніе этого краткаго отвѣта на отвѣтъ г. Маркова намъ остается объяснить, что, выставляя присутствіе въ составѣ Правленія директоровъ отъ правительства мотивомъ противъ необходимости ревизіи отчетности передъ выкупомъ дороги, г. Марковъ упустилъ изъ виду, что Уставъ не возлагаетъ на директоровъ отъ правительства обязанности дѣлать ревизію отчетовъ; да едва-ли 3 директора въ состояніи обревизовать отчетность по эксплуатаціи и по дополнительнымъ работамъ (§ 17 Устава).

Опытъ прежнихъ лѣтъ показываетъ, что при нахожденіи въ составѣ Правленія директоровъ отъ правительства, ревизія отчетности за 10 лѣтъ все же практиковалась и давала существенные результаты, поэтому мы не усматриваемъ причинъ оставить Юго-Восточныя дороги безъ обревизованія.

Такимъ образомъ отзывъ г. Маркова едва-ли можетъ опорочить тѣ главныя положенія, которыя нами освѣщены и достаточно обоснованы въ нашихъ статьяхъ.

V.

Въ предыдущихъ статьяхъ было упомянуто, что подкомиссія генерала Петрова, не взирая на констатированное ею крайне удручающее состояніе стоящихъ на очереди выкупа Юго-Восточныхъ дорогъ, тѣмъ не менѣе высказывается противъ выкупа, при чемъ мотивами оставленія дорогъ въ дальнѣйшей эксплоатаціи частнаго общества выставляется, главнымъ образомъ, отсутствіе у казны денежныхъ средствъ и умѣнья хозяйничать экономично. На этомъ послѣднемъ мотивѣ мы не считаемъ нужнымъ останавливаться, адресуя читателей, желающихъ ознакомиться съ сравненіемъ хозяйства казенныхъ и частныхъ дорогъ, къ капитальному труду инженера Ларіонова (см. Извѣстія Собранія Инженеровъ Путей Сообщенія за Январь и Февраль 1913 г.) Инженеръ Ларіоновъ, разобравъ отчеты казенныхъ и частныхъ дорогъ за послѣдніе три года, приходитъ къ безспорному выводу, что казна эксплоатируетъ дороги дешевле, нежели частныя общества.

Что же касается указанія на неимѣніе у казны средствъ на выкупъ Юго-Восточныхъ дорогъ, то необходимо выяснить размѣръ суммы, требующейся въ настоящее время на выкупъ и прослѣдить, во что уже обошлась казнѣ и во что обойдется въ будущемъ отсрочка осуществленія Правительствомъ права на выкупъ.

Согласно Устава право на выкупъ Юго-Восточныхъ дорогъ наступило съ 1-го Января 1906 года, при чемъ выкупъ могъ совершиться уплатой акціонерамъ 26.727.802 руб. Въ дальнѣйшемъ, благодаря послѣдовавшему огульному увеличенію тарифовъ, доходность Юго-Восточныхъ дорогъ начала быстро воз-

растать и сумма, очищающаяся въ дивидендъ, увеличилась съ 1.284.133 руб. (1907 годъ) до 3,288.466 руб. (1911 годъ).

Такъ какъ выкупная сумма исчисляется капитализаціей средняго дивиденда за послѣднія 7 лѣтъ, при чемъ 2 менѣе прибыльныхъ года исключаются, то отсрочка выкупа на 5 лѣтъ, т. е. до 1 января 1913 года повлекла за собой увеличеніе выкупной суммы съ 26.728.802 руб. до 42.964.100 руб. (Эта послѣдняя цыфра получилась отъ умноженія средняго за 5 лѣтъ дивиденда 2.484.192 на коэффиціентъ капитализаціи 17.292). Такимъ образомъ отсрочка выкупа на 5 лѣтъ повлекла уже для казны потерю 16 милліоновъ рублей. Въ дальнѣйшемъ, если-бы осуществить выкупъ въ 1916 году, казнѣ пришлось бы уплатить 56 милліоновъ рублей, предполагая, что доходность дороги останется только въ нормѣ 1911 года. Можно ли поэтому выставить мотивомъ отсрочки выкупа—неимѣніе у казны средствъ, когда *съ каждымъ годомъ оставленія дорогъ у частной компаніи выкупъ только удорожается* и при томъ не въ силу какой-либо выдающейся предпріимчивости или риска затраты частнаго капитала, а въ силу одного лишь русскаго благодушія, допускающаго всѣхъ и вся наживаться на счетъ Россійскаго обывателя, плательщика прямыхъ и косвенныхъ налоговъ?! Потерявъ 16 милл. рублей изъ-за неосуществленія выкупа въ 1906 году, казна рискуетъ потерять, по крайней мѣрѣ, еще 14 милл. рублей, если будетъ отсроченъ выкупъ на новое пятилѣтіе. Въ сущности потеря казны далеко превосходитъ указанныя цифры, такъ какъ, рассчитавшись съ акціонерами 4% рентою, казна получала бы въ свою пользу полный дивидендъ и весь приростъ чистаго дохода. Къ этому необходимо прибавить, что выкупная сумма

въ настоящее время, т. е. съ осуществленіемъ права на выкупъ съ 1913 г., можетъ быть опредѣлена нѣсколько ниже исчисленной нами, такъ какъ на балансѣ Юго-Восточнаго Общества имѣются нѣкоторые расходы, которые можно отнести полностью на счетъ акціонеровъ. Съ отсрочкой выкупа эти расходы будутъ постепенно сниматься съ баланса и въ $\frac{4}{5}$ ихъ доли падутъ на казну, какъ участницу въ прибыляхъ предпріятія. Вообще при выкупѣ дорогъ надлежитъ произвести тщательную ревизію отчетности за послѣднія 10 лѣтъ съ цѣлью выясненія, относились-ли расходы на отчетъ того года, когда они въ дѣйствительности были произведены. Эта повѣрка имѣетъ особое значеніе, въ виду участія казны въ прибыляхъ предпріятія. Видя въ балансѣ непогашенными такія статьи какъ „убытки прежнихъ лѣтъ“, а съ другой стороны, принявъ во вниманіе, что былъ цѣлый рядъ лѣтъ, когда казна никакой прибыли не получала, естественно возникаетъ вопросъ о томъ, на сколько точно соблюдалось правило объ отнесеніи расходовъ на отчеты тѣхъ лѣтъ, въ которые расходы, дѣйствительно, были произведены. Независимо сего, ревизія должна обслѣдовать также отчетность по израсходованію дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ, каковая отчетность, сколько намъ извѣстно, Государственнымъ Контролемъ не обревизована. Говоря о прибыляхъ казны, получаемыхъ отъ Юго-Восточнаго Общества, размѣръ коихъ за послѣдніе годы выразился цифрою свыше $7\frac{1}{2}$ милліоновъ рублей, необходимо сдѣлать нѣкоторое поясненіе. Въ сущности это не есть прибыль въ прямомъ значеніи этого слова, а вѣрнѣе назвать ее 0% и погашеніемъ долга казнѣ, лежавшаго на Обществѣ и списаннаго. Этотъ долгъ числился въ суммѣ свыше 100 милл. руб. на 1 января 1896 года, когда былъ списанъ, какъ без-

надежный. Къ 1909 году сумма долга, нарощеннаго процентами составила бы 190 милліоновъ рублей. Однородные долги за другими Обществами не списаны и погашаются изъ прибылей предпріятія. Что же касается Общества Юго-Восточныхъ дорогъ, то оно съ 1909 по 1911 годъ уплатило казнѣ прибыль 19.000.000 р. или въ среднемъ за три года по $6\frac{1}{2}$ милліоновъ, т. е. менѣе 4% на 190 милліоновъ рублей. Возвращаясь къ вопросу о выкупѣ, мы должны сказать, что, уплативъ акціонерамъ исчисленную нами сумму около 43 милліоновъ рублей 4% рентою, казна будетъ нести ежегодный расходъ 1.720,000 рублей, но будетъ получать кромѣ „прибыли“, очищающейся въ настоящее время еще и дивидендъ въ размѣрѣ не менѣе 3.288.466 руб. т.-е. осуществленіе выкупа увеличитъ доходъ казны за ближайшія 5 лѣтъ, по крайней мѣрѣ на 7.500.000 р. и въ то же время избавитъ отъ переплаты лишнихъ 14.000,000 руб. по выкупу дорогъ, какъ выше сказано. Помимо этого получится ежегодная экономія по упраздненію Правленія дороги, стоящаго около 2 милліоновъ рублей.

Вотъ та *наименьшая* выгода, которую получитъ казна, если правительство, озаботится нынѣ же выкупомъ Юго-Восточныхъ дорогъ. Можно мириться съ незначительными потерями при уступкѣ частнымъ предпринимателямъ нѣкоторыхъ правъ казны но, очевидно, исчисленная нами потеря превосходитъ всякія нормы. Между тѣмъ, какъ только начинается вопросъ о выкупѣ дорогъ въ казну, такъ тотчасъ-же пускается въ ходъ разное политиканство. Такъ было при возбужденіи вопроса о выкупѣ Варшаво-Вѣнской дороги, также стоитъ дѣло и теперь, когда внесено въ Государственную Думу законодательное предположеніе о выкупѣ Московско-Кіево-Воронежской дороги. Хотя подкладка

политиканства въ обоихъ случаяхъ неодинаковая, но она соткана несомнѣнно одною мастерицею, т.-е. биржею, у которой, съ выкупомъ дороги, вырывается источникъ легкаго обогащенія. Намъ думается, что народные представители сумѣютъ правильно разобратъся въ вопросѣ осуществленія права казны на выкупъ, и никакія ухищренія биржи не заслонятъ собой той свѣтлой точки, на которую вотъ уже шестой годъ ориентирована наша Государственная Дума и нашъ Государственный Совѣтъ. Эта свѣтлая точка—освобожденіе нашего бюджета отъ излишнихъ расходовъ, закрѣпощенныхъ въ немъ за тотъ длительный періодъ, когда у населенія было одно лишь право—нести налоговое бремя. Нынѣ, съ манифестомъ 17 Октября, населеніе получило драгоцѣнное право обслѣдованія и исправленія бюджета, и члены Государственной Думы не исполнили бы священнаго долга по отношенію своихъ избирателей, если бы поступились такими выгодами казны. Законодательный починъ въ вопросѣ о выкупѣ частныхъ дорогъ вытекаетъ изъ горячаго стремленія, объединяющаго собою всю Думу, достигнуть скорѣйшаго улучшенія Государственнаго бюджета и пресѣчь дальнѣйшее спаиваніе народа. Какіе бы слухи не пускались въ ходъ, по поводу этого законодательнаго почина, они не могутъ умалить собою значенія самаго почина въ глазахъ населенія. Населенію, трудно разбирающемуся, по своей темнотѣ, въ разныхъ вопросахъ правового порядка, вполне доступно пониманіе выгоды изъятія желѣзныхъ дорогъ изъ частнаго владѣнія, и переходъ частныхъ дорогъ въ казну, по почину Государственной Думы, будетъ несомнѣнно привѣтствованъ населеніемъ, какъ успѣхъ народнаго представительства.

Б. Я.

