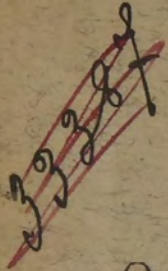


27270

Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссія для
всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ
Россіи.

В. ХХІХ.



ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ИСТОЧНИКИ

ОБРАЗОВАНІЯ КАПИТАЛОВЪ

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Н. Петровъ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Тип. М. Д. Ломковского,  Думская улица, д. № 5.

1910.

100

Д. Д. Д. Д.

Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссія для
всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ
Россіи.

В. XXIX.

~~33888~~

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ИСТОЧНИКИ

ОБРАЗОВАНІЯ КАПИТАЛОВЪ

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Н. Петровъ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Тип. М. Д. Ломковского,  Думская улица, д. № 5.

1910.



Библиотека ИКО СССР

Всего выдано экземпляров 1000. Из них в
книжные магазины 500, в библиотеки 500.
Москва

В. XIX

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ИСТОЧНИКИ

ОБРАЗОВАНИЕ КАПИТАЛОВ

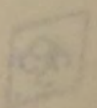
ЖЕЛАЗНЫЙ ДОРОЖЬ

54475

И. Ленин

ИЗДАТЕЛЬСТВО
САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЕ
1918

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЕ
ИЗДАТЕЛЬСТВО



Правительственные источники образованія капиталовъ желѣзныхъ дорогъ.

Участіе источниковъ государственныхъ средствъ для образованія капиталовъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ нельзя выяснитъ съ полною бухгалтерскою точностію. Но понятіе, при томъ довольно полное и достаточное для многихъ заключеній, можно составить изъ обзора постепенныхъ измѣненій государственнаго долга съ одной стороны и соотвѣтственныхъ измѣненій строительнаго капитала съ другой стороны. Затрудненія недопускающія выводовъ съ полною точностію состоятъ въ томъ, что публикуемые официальные источники приводятъ иногда суммы не вполне одинаковыя и очень рѣдко встрѣчаются указанія отношеній разныхъ металлическихъ единицъ къ кредитному рублю. Въ огромномъ большинствѣ, однако, суммы, выраженные въ кредитныхъ рубляхъ такъ значительны, что возможные ошибки, зависящія отъ неправильности перевода металлическихъ суммъ въ кредитныя, составляютъ небольшія доли окончательныхъ итоговъ.

Не имѣя въ виду составленія точнаго бухгалтерскаго отчета, не допускающаго ни какихъ ошибокъ и ограничиваясь опредѣленіемъ въ самыхъ крупныхъ чертахъ и въ крупныхъ закругленныхъ суммахъ, участіе разныхъ источниковъ государственныхъ средствъ въ образованіи желѣзнодорожныхъ строительныхъ капиталовъ, надо, прежде всего, отмѣтить, что такихъ источниковъ только два. Однимъ изъ этихъ источниковъ являются займы, дѣлаемые государствомъ въ той, или иной формѣ и другимъ — податныя средства, поступающія въ государственное казначейство.

Выдѣлить въ суммахъ строительныхъ капиталовъ желѣзныхъ дорогъ части, образованныя путемъ кредитныхъ операцій, и части, составившіяся изъ средствъ казны, полученныхъ посредствомъ разныхъ сборовъ, можно только условно. Условіе допущенное въ дальнѣйшихъ соображеніяхъ состоитъ въ томъ, что все увеличеніе задолженности государства приписывается прежде всего желѣзнодорожному строительству.

Если же обзоръ официальныхъ суммъ выражающихъ съ одной стороны государственную задолженность, а съ другой строительные капиталы желѣзныхъ дорогъ, показываетъ, что эти послѣдніе увеличиваются больше чѣмъ увеличивается задолженность государства, то приходится признать, что избытокъ увеличенія строительныхъ капиталовъ надъ увеличеніемъ задолженности государства, составилъ изъ средствъ государственнаго казначейства, полученныхъ въ видѣ его обыкновенныхъ доходовъ.

Въ прилагаемой таблицѣ, указывающей суммы государственныхъ долговъ и строительныхъ желѣзнодорожныхъ капиталовъ, видно, что 1 января 1881 года, когда у казны была всего одна узкоколейная Ливенская дорога, сумма государственныхъ долговъ была 4.207 милл. руб., а строительный капиталъ желѣзныхъ дорогъ, составленный изъ государственныхъ ресурсовъ, составлялъ 1.233 милл. руб. Очевидно, что онъ весь могъ быть составленъ кредитными операціями. Къ 1 января 1886 года долгъ государства достигъ суммы 4 484 милл. руб. или увеличился на 277 милл. руб. Строительный капиталъ желѣзныхъ дорогъ повысился до 1.430 милл. или увеличился на 197 милл. руб. Очевидно, что все это увеличеніе строительнаго капитала могло быть сдѣлано благодаря увеличенію задолженности государства.

Затѣмъ, задолженность государства почти непрерывно и плавно увеличивается до 1 января 1894 года, послѣ котораго быстро повышается. Исключеніе представляетъ одинъ только 1891 годъ; послѣ котораго, къ 1 января

1892 года, государственный долгъ уменьшился на 35 милл. руб. Въ общемъ же съ 1 января 1886 года, до 1 января 1894 года задолженность государства возросла до 4.661 милл. или увеличилась на $4.661 - 4.484 = 177$ милл. руб. Капиталы желѣзныхъ дорогъ въ это время тоже увеличивались и къ 1 января 1894 года достигли суммы 2.153 милл. руб. или увеличились на $2.153 - 1.430 = 723$ милл. руб.

Такъ какъ въ теченіи времени съ 1886 по 1894 годъ государство, заключая новые займы и погашая частію старые, получило, въ заключеніе всего, въ свое распоряженіе всего 177 милл. руб., то для увеличенія строительнаго капитала желѣзныхъ дорогъ на 723 милл. руб. надо было къ суммамъ, полученнымъ кредитными операциями добавить изъ обыкновенныхъ доходовъ еще $723 - 177 = 546$ милл. руб.

Къ 1 января 1895 года задолженность государства значительно повысилась и именно до 5.216 милл. руб. или стала больше съ 1 января 1886 года на $5.216 - 4.484 = 732$ милл. руб., а строительный капиталъ желѣзныхъ дорогъ достигъ 2.505 милл. руб. или сталъ больше бывшего къ 1 января 1886 на $2.505 - 1.430 = 1.075$ милл. руб.

Это увеличеніе желѣзнодорожнаго капитала оказывается было больше увеличенія задолжности государства, всего на $1.075 - 732 = 343$ милл. руб. Такимъ образомъ часть суммы въ 546 милл. руб., выданная изъ обыкновенныхъ доходовъ, могла быть возмѣщена государственному казначейству изъ займовъ отнесенныхъ на желѣзнодорожное строительство, въ размѣрѣ $546 - 343 = 203$ руб.; и въ составѣ капиталовъ желѣзныхъ дорогъ, изъ обыкновенныхъ доходовъ, осталась только сумма 343 милл. руб. Въ слѣдующіе затѣмъ годы участіе обыкновенныхъ доходовъ государства все больше и больше увеличивается до 1904 года. Чтобы выяснитъ участіе это надо принять во вниманіе, что въ строительные капиталы желѣзныхъ дорогъ, указываемые какъ государственнымъ контролемъ, такъ, въ согласіи съ нимъ и статистическимъ сборщикомъ Министерства Путей

Сообщенія, включаются только капиталы дорогъ, находящихся въ предѣлахъ Россіи и не вводится капиталъ употребленный изъ государственныхъ средствъ на сооруженіе Китайско-Восточной дороги съ ея вспомогательными сооружениями. Поэтому для сравненія суммъ, полученныхъ Государственнымъ Казначействомъ, посредствомъ кредитныхъ операций, съ суммами увеличенія строительныхъ капиталовъ нашихъ дорогъ, необходимо принять во вниманіе затраты на Китайско-Восточную желѣзную дорогу и всѣ такія затраты, которыя связаны съ сооруженіемъ этой дороги. О дѣйствительной величинѣ этихъ затратъ и теперь трудно составить вѣрное понятіе ¹⁾).

Принимая, согласно указанному въ (отчетѣ) расходъ, связанный съ сооруженіемъ Китайско-Восточной дороги,

	Р у б л и.
1) Такъ по отчету Государственного Контроля за 1903 годъ. суммы, выданныя къ 1 января 1904 года, подъ обезпеченіе принятыхъ облигацій, составляютъ . . .	297.230.000
Ссуды, выданныя къ 1 января 1904 года безъ обезпеченія облигаціями	21.080.244
Итого	318.310.244

Въ томъ числѣ на желѣзнодорожное предпріятіе	285.600.779
На устройство морского пароходства	11.925.769
На постройку города Дальняго	7.099.959
На сооруженіе порта Дальняго	13.683.736
	318.310.243

Съ другой стороны согласно отчетамъ Государственного Контроля, по исполненію государственной росписи за 1908 и предыдущіе годы, выдано ссудъ подъ обезпеченіе принятыхъ Правительствомъ облигацій Общ. Китайско-Восточной желѣзной дороги къ 1 января 1909 года	265.991.791
Тоже безъ обезпеченія облигаціями общества	68.936.833
Списано выданныхъ за него ссудъ	39.915.863
На уплату претензій къ Китайскому правительству Общ. Китайско-Восточной желѣзной дороги за убытки, понесенные въ Китаѣ	65.975.000
Итого	440.819.487

Эта послѣдняя сумма отличается отъ выше приведенной на 440.819.487 — 318.310.244 = 122.509.243. Большая сумма представляется болѣе вѣроятною, такъ какъ она очень мало отличается отъ суммы 439.338.462, указанной въ вѣдомости, представленной въ 1903 году, Комитету Сибирской желѣзной дороги.

надо признать, что въ составъ суммы государственнаго долга на 1 января 1904 года заключается сумма 440 милл. руб. и что по мимо займа, сдѣланнаго для сооруженія этой дороги, весь государственный долгъ составлялъ сумму $6.636 - 440 = 6.196$ руб.

Слѣдовательно, съ 1 января 1895 года до 1 января 1904 года, помимо займовъ на Китайско-Восточную дорогу государственная задолженность увеличилась, на $6.196 - 5.216 = 980$ милл. руб. Полная же задолженность въ теченіи этого времени увеличилась благодаря производившемуся сооруженію Китайско-Восточной дороги, на $6.636 - 5.216 = 1.420$.

Разница между двумя послѣдними результатами $1.420 - 980 = 440$ милл. руб. и представляетъ расходъ связанный съ сооруженіемъ Китайско-Восточной желѣзной дороги.

И такъ, съ 1 января 1895 по 1 января 1904 годъ, до начала войны, не зависимо отъ расхода на Китайскую дорогу, задолженность государственнаго казначейства возросла на 980 милл. и въ тоже время капиталъ желѣзныхъ дорогъ достигъ 4.231 или увеличился на $4.231 - 2.505 = 1.726$.

Въ составъ этого увеличенія должна быть принята сумма 980, полученная какъ результатъ кредитныхъ операцій, совершенныхъ въ этомъ промежуткѣ времени, сопровождавшихся происходившими погашеніями долговъ. Остальная часть $1.726 - 980 = 746$ милл. руб. была получена изъ обыкновенныхъ государственныхъ доходовъ.

Выше было уже сказано, что къ 1 января 1895 года, въ составѣ капиталовъ желѣзныхъ дорогъ уже заключалась сумма въ 343 милл. руб., образовавшаяся изъ обыкновенныхъ доходовъ, слѣдовательно къ 1 января 1904 года, вся сумма, входящая въ капиталъ желѣзныхъ дорогъ, собранная изъ обыкновенныхъ доходовъ, составляла $746 + 343 = 1.089$ милл. руб.

Это наименьшій размѣръ той суммы, которая входитъ въ составъ строительныхъ капиталовъ, сверхъ помѣщенія

въ эти капиталы, всѣхъ ресурсовъ государственнаго казначейства, остававшихся въ его распоряженіи, благодаря заключавшимся займамъ и послѣ расходовъ на погашеніе части существовавшихъ займовъ.

Если бы остановиться на суммѣ государственнаго долга, указанной государственнымъ контролемъ къ 1 января 1887 года 5.236 милл. руб. и строительнымъ капиталомъ того же года 1.440 милл. руб., то оказалось бы что съ 1881 по 1887 годъ, задолженность увеличилась на $5\ 236 - 4.207 = 1029$ милл. руб., а желѣзнодорожный капиталъ увеличился на $1.440 - 1.233 = 207$. Очевидно, что все это увеличеніе могло быть совершено за счетъ кредитныхъ операций; но увеличеніе государственной задолженности съ 1887 до 1904 оказалось бы $6.636 - 5.236 = 1.400$, а по мимо займовъ на Китайско-Восточную дорогу $1.400 - 440 = 960$ милл. руб. Въ тоже время увеличеніе желѣзнодорожнаго строительнаго капитала увеличилось на $4.231 - 1.440 = 2.791$ милл. руб.

Эти два результата указываютъ, что изъ обыкновенныхъ доходовъ, въ составъ желѣзнодорожнаго строительнаго капитала взята сумма $2.791 - 1029 = 1.762$ милл. руб.

Истинная величина этой составной части не меньше 1.089 милл. и не болѣе 1.762 милл. руб.

По всему вѣроятію она гораздо ближе къ первой суммѣ, чѣмъ ко второй.

Подъ вліяніемъ разныхъ усовершенствованій отчетности, въ составъ государственныхъ долговъ на 1 января 1887 и 1888 г. включены какія либо особыя суммы, не включавшіяся ни раньше не позже. Это видно изъ всей послѣдовательности суммъ государственнаго долга съ 1881 по 1894 годъ и особенно изъ того, что эти суммы государственныхъ долговъ показаны на 1 января:

годъ.	милл. руб.	годъ.	милл. руб.
1886	4.484	1888	5.201
1887	5.236	1889	4.472

Трудно допустить чтобы въ теченіи двухъ годовъ 1887 и 1888 появился и затѣмъ былъ погашенъ заемъ въ 500 милл. руб.

Въ теченіи этихъ же разсмотрѣнныхъ 25 лѣтъ и въ теченіи многихъ предшествующихъ годовъ были списаны сотни милліоновъ безнадежныхъ долговъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Для выдачи этихъ невозвратныхъ суммъ, государство должно было или почерпать ихъ изъ обыкновенныхъ доходовъ, или дѣлать займы. Всѣ эти займы, какъ составныя части займовъ, числившихся по отчетамъ и приведенныхъ въ приложенной таблицѣ, принимались во вниманіе въ вышеприведенныхъ соображеніяхъ. Это обстоятельство указываетъ, что никакія соображенія о списаніяхъ безнадежныхъ долговъ желѣзнодорожныхъ обществъ, не могутъ измѣнить заключеніе, что въ составъ строительныхъ капиталовъ желѣзныхъ дорогъ, къ 1 января 1904 года находилась сумма 1.089 милл. руб., собранная изъ обыкновенныхъ доходовъ государства.

Помѣщеніе этой суммы въ желѣзнодорожное предпріятіе, можно обсуждать съ точки зрѣнія цѣлесообразности, выгоды или убыточности, но отвергать существованіе ея невозможно.

Н. Петровъ.

24 февраля
1910 года.

Т а б л и ц а.

Г О Д Ы.	Суммы оставшихся непогашенными къ 1 янв. указаннаго года государственныхъ долговъ, со включеніемъ облигацій казенныхъ дорогъ и консолидированныхъ облигацій дорогъ частныхъ обществъ, въ кредитныхъ руб.	Суммы капиталовъ затраченныхъ государственнымъ казначействомъ въ предпріятія казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ кредитныхъ рубляхъ къ 1 января указаннаго года.		
		Полныя суммы.	За исключеніемъ Средне-Азіатской дороги.	Средне-Азіатской дороги суммы ассигнованныя.
1881	4.207.253.580	1.233.267.809	1.228.365.278	4.902.531
1882	4.357.499.203	—	—	—
1883	4.296.888.171	1.308.924.149	1.304.021.618	4.902.531
1884	4.319.371.130	1.355.378.176	1.350.475.645	4.902.531
1885	4.467.453.670	1.395.412.970	1.390.510.439	4.902.531
1886	4.484.321.171	1.430.192.975	1.415.713.334	14.479.641
1887	5.236.005.304	1.439.637.604	1.416.024.292	23.613.312
1888	5.201.800.277	1.526.710.518	1.499.315.630	27.394.888
1889	4.472.049.451	1.596.542.815	1.567.799.927	28.742.888
1890	4.481.949.777	1.783.844.338	1.753.301.450	30.542.888
1891	4.499.717.054	1.862.882.631	1.830.339.743	32.542.888
1892	4.464.968.107	2.003.353.934	1.968.811.046	34.542.888
1893	4.637.079.169	2.093.301.289	2.058.728.401	34.542.888
1894	4.661.252.710	2.153.125.318	2.117.582.430	35.542.888
1895	5.216.278.144	2.505.159.628	2.466.816.740	38.342.888
1896	5.427.131.694	2.865.453.858	2.818.259.702	57.194.156
1897	5.555.135.208	2.983.011.519	2.926.013.631	57.997.888
1898	6.276.339.902	3.074.026.899	3.002.729.011	71.297.888
1899	6.208.792.117	3.310.200.136	3.231.568.824	78.631.312
1900	6.220.134.873	3.778.658.762	3.695.751.308	82.907.454
1901	6.210.559.385	3.590.519.233	3.506.685.916	83.833.317
1902	6.473.754	3.704.389.229	3.704.389.229	—
1903	6.629.246.801	4.091.585.989	4.091.585.989	—
1904	6.636.112	4.230.868.947	4.230.868.947	—
1905	7.081.747	4.310.820.075	4.310.820.075	—
1906	7.841.165	4.525.212.794	4.525.212.794	—
1907	8.625.560	4.720.720.786		
1908	8.725.523	4.892.744.693		
1909	8.851.874	5.025.561.676		
1910	9.038.756	5.155.940.034		

