

27 270.
Высочайше учрежденная особая высшая Комиссія для
всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ
Россіи.

В. V.



32 486

ФИНАНСОВОЕ ПОЛОЖЕНІЕ

РУССКОЙ

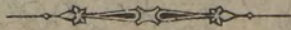
ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОЙ СѢТИ

и

ГЛАВНѢЙШІЯ ПРИЧИНЫ

УХУДШЕНІЯ ЕГО ВЪ ПОСЛѢДНІЕ ГОДЫ.

Н. Петровъ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Государственная Типографія.

1909.

27240
Высочайше учрежденная особая высшая Комиссія для
всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ
Россіи.

32436
В. V.



ФИНАНСОВОЕ ПОЛОЖЕНІЕ

РУССКОЙ

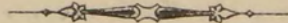
ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОЙ СѢТИ

и

ГЛАВНѢЙШІЯ ПРИЧИНЫ

УХУДШЕНІЯ ЕГО ВЪ ПОСЛѢДНІЕ ГОДЫ.

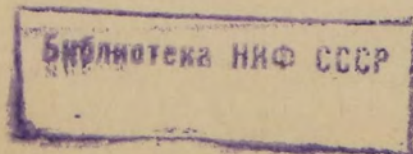
Н. Петровъ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Государственная Типографія.

1909.



ВНЕШНЕТОРГОВЫЙ БАНК СССР
Москва



Лист №

В. А.

Финансовое положение

в 1958 г.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТЫ

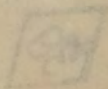
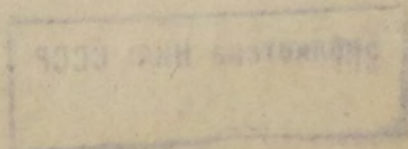
84516

Министерство финансов

Утверждено в 1958 г.

Н. Петров

С. ПЕТРОВ
Государственная типография
1958



О Г Л А В Л Е Н І Е.

	СТР.
Финансовое положеніе сѣти желѣзныхъ дорогъ въ прошломъ и настоящемъ	2
Опредѣленіе условій для установленія правильнаго баланса казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.	21
Попытка опредѣлить основные капиталы, вложенные въ расходы по сооруженію сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ	32
Опредѣленіе источниковъ для покрытія расходовъ желѣзныхъ дорогъ, сооружаемыхъ съ цѣлями государственными	70
Явные признаки неудовлетворительнаго финансоваго положенія сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ.	72
Главная причина убытка желѣзнодорожнаго хозяйства по соображеніямъ Комиссіи Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника А. П. Иващенко.	80
Обсужденіе соображеній, относящихся къ усиленному строительству желѣзныхъ дорогъ въ послѣднее время	90
Финансовое положеніе частныхъ желѣзныхъ дорогъ.	107
Вліяніе нехозяйственности въ управленіи дорогами на уменьшеніе ихъ доходности	127

С П Р А В К И:

1. Свѣдѣнія о превышеніи обыкновенныхъ доходовъ надъ обыкновенными расходами съ 1891—1903 г.г.	156
2. Свѣдѣнія о свободной наличности государственнаго казначейства за время 1891—1904 г.г.	157
3. О погашеніи серіи 412—419	158
4. По смѣтамъ чрезвычайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія въ періодъ съ 1891 по 1904 г.	159
5. Объ иностранныхъ тарифахъ.	177

Т А Б Л И Ц Ы:

А	2—5
Б	6—9
В	10—11
Г	12—15

ОТВАРЖЕНІЕ

187	.....	холодильна
186	.....	финансовое положение частных житейских работ
185	.....	финансовое положение в последнее время
184	.....	Объяснение ошибок, относящихся къ финансовому строению жеза-
183	.....	Комиссия Губернаторовъ Гвардіи Свѣтлицы А. П. Павлова
182	.....	Таврическая губернія жезаподольскаго округа по сообщеніямъ
181	.....	Списокъ жезающихся работъ
180	.....	Наличье жезающихся работъ въ финансовомъ положении этой гу-
179	.....	берніи жезающихся работъ въ послѣднее время
178	.....	жезающихся работъ въ послѣднее время
177	.....	финансовое положение частных житейскихъ работъ

ОПРАВАНІЕ

176	.....	1. Справка о жезающихся работъ въ послѣднее время
175	.....	расходахъ въ 1891—1892 гг.
174	.....	2. Справка о жезающихся работъ въ послѣднее время
173	.....	1891—1892 гг.
172	.....	3. О жезающихся работъ въ 1891—1892 гг.
171	.....	4. По справкѣ жезающихся работъ въ послѣднее время
170	.....	на періодъ съ 1891 по 1892 г.
169	.....	5. Объ жезающихся работъ

ТАБЛИЦЫ

168	.....	A
167	.....	B
166	.....	B
165	.....	B
164	.....	B

Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы.

Финансовыя условія всей сѣти желѣзныхъ дорогъ, въ ея совокупности, до 1895 года были довольно удовлетворительны и государственное казначейство начало получать чистую прибыль на капиталы, затраченные на сооруженіе какъ на постройку, такъ и на всѣ произведенныя во время эксплуатаціи усиленія и улучшенія. Хотя въ 1895 году уже началъ дѣйствовать сильно пониженный пассажирскій тарифъ, но финансовое положеніе не только не ухудшилось, а, напротивъ, продолжало еще улучшаться и только съ 1901 года началось такое паденіе чистаго дохода, при которомъ, за уплатою обязательныхъ платежей по казеннымъ дорогамъ, остатки чистаго дохода начали выражаться суммами, не достигавшими $4\frac{1}{2}\%$ на капиталы, выданные изъ ресурсовъ государственнаго казначейства на сооруженіе, усиленіе и улучшеніе казенныхъ дорогъ и на приобрѣтеніе для нихъ подвижнаго состава. Ввиду вышеизложеннаго начинать изслѣдованіе финансоваго положенія слѣдуетъ именно съ 1895 года.

Финансовое положеніе русской сѣти желѣзныхъ дорогъ въ прошломъ и въ настоящемъ.

Численныя данныя, характеризующія финансовое положеніе сѣти въ прежніе годы, приведены въ четырехъ прилагаемыхъ таблицахъ, составленныхъ Государственнымъ Контролемъ.

Въ таблицѣ А приведены свѣдѣнія, касающіяся сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи съ Кавказомъ. Ташкентская дорога въ эту сѣть не включена.

Въ таблицѣ Б помѣщены данныя, относящіяся къ частнымъ желѣзнымъ дорогамъ общаго значенія съ казенными арендованными линіями.

Въ таблицѣ В показаны данныя, относящіяся къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ Азіатской Россіи, съ присоединеніемъ къ нимъ дороги Ташкентской.

Во всѣхъ трехъ этихъ таблицахъ приведены валовые доходы по эксплуатаціи, не принимая въ расчетъ: ни государственныхъ сборовъ съ пассажировъ, ни суммъ, не оплаченныхъ военнымъ вѣдомствомъ за совершенныя для этого вѣдомства перевозки.

Такъ какъ сборы съ пассажировъ и товаровъ большой скорости суть не что иное, какъ повышеніе тарифовъ, то ихъ слѣдовало бы причислять къ доходамъ, выручаемымъ сѣтью.

Суммы, не уплаченныя желѣзнымъ дорогамъ военнымъ вѣдомствомъ за перевозки, совершенныя дорогами, при обсужденіи финансоваго положенія дорогъ, нельзя помѣщать въ рубрику долговъ отъ несостоятельныхъ должниковъ и потому не могутъ быть выкинуты изъ счетовъ. По этому и эти суммы должны быть помѣщены въ общихъ суммахъ валовыхъ доходовъ. Такъ какъ полученіе этихъ суммъ не можетъ быть связано съ какими бы то ни было расходами, то указанные суммы должны быть присоединены и къ чистымъ доходамъ ¹⁾.

Въ таблицѣ Г указаны чистые доходы казенныхъ дорогъ какъ Европейской, такъ и Азіатской Россіи, и дорогъ частныхъ обществъ, дополненныя суммами сборовъ съ пассажировъ и товаровъ большой скорости, но безъ суммъ, не уплаченныхъ военнымъ вѣдомствомъ за перевозки для него, сдѣланныя въ 1904, 1905 и 1906 годахъ.

¹⁾ См. Журналъ комисіи Д. Т. С. Иващенко, стр. 17.

Внизу таблицы Г, на основаніи свѣдѣній, почерпнутыхъ изъ смѣты управленія желѣзныхъ дорогъ на 1909 годъ, приведены суммы, причитающіяся отъ военнаго вѣдомства; а затѣмъ приведены и размѣры процентовъ, которые при этихъ суммахъ должны составлять доходы на капиталы, затраченные изъ ресурсовъ государственнаго казначейства на сооруженіе, усиленіе и улучшеніе и на подвижной составъ всей казенной сѣти.

Такія же дополненія показаны по отношенію годовъ 1904, 1905 и 1906 въ таблицѣ А, и въ таблицѣ В.

Обзоръ таблицы А, гдѣ въ составъ валового дохода не включены сборы съ пассажировъ и товаровъ большой скорости и гдѣ не включены суммы, не уплаченные военнымъ вѣдомствомъ за произведенныя для него перевозки, показываетъ, что остатки чистыхъ доходовъ, за уплатою обязательныхъ платежей, исчислялись десятками милліоновъ. Эти остатки по отношенію къ суммамъ, израсходованнымъ изъ ресурсовъ государственнаго казначейства въ теченіе 8 лѣтъ, изъ 12, были болѣе $4\frac{1}{2}\%$ и въ теченіе 4 лѣтъ были менѣе $4\frac{1}{2}\%$.

Если же принять въ расчетъ еще суммы, не уплаченные военнымъ вѣдомствомъ, то перевыручки, сверхъ $4\frac{1}{2}\%$, тоже были въ теченіе 8 лѣтъ.

Размѣры перевыручки и недовыручки приведены въ слѣдующей таблицѣ.

ТАБЛИЦА 1.

Г о д ы.	Суммы, израсходованныя изъ ресурсовъ Государственнаго Казначейства.	На суммы изъ ресурсовъ Государственнаго Казначейства.							
		Не включая недоплаты военнаго вѣдомства.				Включая недоплаты военнаго вѣдомства.			
		Перевыручено сверхъ $4\frac{1}{2}\%$.		Недовыручено до $4\frac{1}{2}\%$.		Перевыручено сверхъ $4\frac{1}{2}\%$.		Недовыручено до $4\frac{1}{2}\%$.	
		%	Сумма.	%	Сумма.	%	Сумма.	%	Сумма.
1895	293.711.792	2,2	6.462.153	—	—	2,2	6.462.153	—	—
1896	324.042.062	3,91	12.671.331	—	—	3,91	12.671.331	—	—

Годы.	Суммы, израсходованныя изъ ресурсовъ Государственнаго Казначейства.	На суммы изъ ресурсовъ Государственнаго Казначейства.							
		Не включая недоплаты военнаго вѣдомства.				Включая недоплаты военнаго вѣдомства.			
		Перевыручено сверхъ 4½%.		Недовыручено до 4½%.		Перевыручено сверхъ 4½%.		Недовыручено до 4½%.	
		%	Сумма.	%	Сумма.	%	Сумма.	%	Сумма.
1897	360.996.180	4,39	15.858.370	—	—	4,39	15.858.370	—	—
1898	410.064.702	6,3	23.792.990	—	—	6,3	23.792.990	—	—
1899	500.407.302	3,12	15.620.044	—	—	3,12	15.620.044	—	—
1900	406.885.755	3,13	12.804.157	—	—	3,13	12.804.157	—	—
1901	534.189.630	—	—	0,36	1.949.602	—	—	0,36	1.949.602
1902	717.081.978	—	—	1,33	9.564.868	—	—	1,33	9.564.868
1903	903.254.128	0,46	4.110.038	—	—	0,46	4.110.038	—	—
1904	883.790.720	0,05	405.594	—	—	2,2	8.749.755	—	—
1905	933.943.779	—	—	1,71	15.948.196	0,7	—	—	4.161.510
1906	1.050.097.714	—	—	2,09	22.000.828	—	—	0,6	18.229.506
Итого . . .	—	—	91.724.677	—	49.463.494	—	100.068.838	—	33.905.536
			42.261.183			66.163.302			

Изъ этой таблицы видно, что сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи, съ 1895 по 1898 годъ включительно, повышала свою доходность на капиталы, вложенные въ нее изъ ресурсовъ государственнаго казначейства на сооруженіе, усиленіе и улучшеніе и на приобрѣтеніе подвижнаго состава.

Въ 1898 году, сверхъ 4½% на упомянутыя суммы, она дала почти 24 милліона. Затѣмъ ея доходность падаетъ. Въ два неурожайные года 1901 и 1902 она недовыручила до 4½% болѣе 11,5 милліоновъ.

Затѣмъ въ 1903 году ея доходность опять превышаетъ 4½% до 1904 года включительно, но въ 1905 и 1906 го-

дахъ невыручки до $4\frac{1}{2}\%$ составляли болѣе 16 милліоновъ рублей.

Общая сумма перевыручки сверхъ $4\frac{1}{2}\%$, за вычетомъ невыручки до этой нормы, въ теченіе всѣхъ 12 лѣтъ, составляетъ болѣе 60 милліоновъ рублей.

Если къ числу доходовъ желѣзныхъ дорогъ присоеди- нить сборы съ пассажировъ и товаровъ большой скорости то, пользуясь таблицею Г, можно составить слѣдующую таблицу, аналогичную съ только что приведенной табли- цей 1.

ТАБЛИЦА 2.

Г О Д Ы.	Суммы, израс- ходованныя изъ ресурсовъ го- сударственного казначейства.	На суммы изъ ресурсовъ госу- дарственного казначейства при включеніи сборовъ въ доходы.			
		Перевыручено сверхъ $4\frac{1}{2}\%$.		Невыручено до $4\frac{1}{2}\%$.	
		Рублей.	%	Суммы руб.	%	Суммы руб.
1895	293.711.792	4,19	12.300.819	—	—
1896	324.042.062	5,97	19.353.179	—	—
1897	360.996.180	6,38	23.032.040	—	—
1898	410.064.702	7,74	31.765.753	—	—
1899	500.407.302	4,88	24.397.195	—	—
1900	406.885.755	5,56	22.619.459	—	—
1901	534.189.630	1,56	8.331.734	—	—
1902	717.081.978	0,13	986.417	—	—
1903	903.254.128	1,71	15.477.811	—	—
1904	883.790.720	2,27	20.036.416	—	—
1905	933.943.779	0,70	6.509.161	—	—
1906	1.050.097.714	—	—	0,60	6.486.209
Итого	—	—	184.809.984	—	6.486.209
			178.323.775		

Оказывается, что въ теченіе 12 лѣтъ европейская сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, оплативъ всѣ свои эксплуатаціонные расходы и всѣ обязательные платежи, дала сверхъ $4\frac{1}{2}\%$, на всѣ суммы, данныя изъ ресурсовъ государственнаго казначейства на ея сооруженіе, усиленіе и улучшеніе и на приобрѣтеніе подвижнаго состава, еще почти $178\frac{1}{2}$ милліоновъ рублей.

Въ совершенно другихъ условіяхъ находилась сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Азіатской Россіи, построенныхъ по преимуществу съ цѣлями государственными, въ мѣстностяхъ, крайне мало населенныхъ, съ промышленностью почти исключительно сельско-хозяйственною, развитою при томъ почти исключительно для мѣстнаго потребленія. Слабое исключеніе представляли средне-азіатскія области, вывозившія хлопокъ, и Алтайскій округъ, вывозившій пшеницу на Уралъ.

Финансовыя условія этой сѣти должны естественно представляться въ значительно худшемъ видѣ.

Относительно этой сѣти, принимая во вниманіе данныя, указанная въ таблицѣ В, относительно суммъ, выданныхъ изъ ресурсовъ государственнаго казначейства, и относительно чистыхъ доходовъ (дефицитовъ), исчисленныхъ, не принимая въ расчетъ не только доходовъ отъ сборовъ съ пассажировъ и товаровъ большой скорости, но не включая въ доходы и очень крупныя суммы, не уплаченныя военнымъ вѣдомствомъ за совершенныя для него перевозки, и, затѣмъ, дополняя эти данныя другими данными изъ таблицы Г, относительно доходовъ отъ упомянутыхъ сборовъ и относительно суммъ, не уплаченныхъ военнымъ вѣдомствомъ, можно составить слѣдующую таблицу З.

Т А Б Л И Ц А 3.

Г О Д Ы.	Суммы, израсходованные изъ ресурсовъ государственнаго казначейства.	Дефициты эксплуатационныя.	На суммы изъ ресурсовъ государственнаго казначейства недовыручено до 4½%.	
	Рубли.	Рубли.	%	Суммы руб.
1895	54.060.578	—	2,82	1.524.493
1896	57.324.267	—	4,24	1.061.603
1897	220.317.236	—	4,35	9.583.579
1898	243.690.155	563.666	4,5	10.966.057
1899	292.343.121	1.162.935	4,5	13.155.440
1900	310.121.259	3.545.661	4,5	13.955.457
1901	376.861.203	6.146.559	4,5	16.958.745
1902	396.397.806	7.359.980	4,5	17.837.910
1903	408.027.748	7.296.173	4,5	18.361.260
1904	478.548.953	—	1,90	10.559.005
1905	612.138.203	7.206.777	4,5	27.546.210
1906	686.134.231	30.492.262	4,5	30.876.030
Итого	—	63.774.013	—	172.385.789

Почти вся сумма (таб. 2), перевырученная сътью казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи, въ теченіе 12 лѣтъ поглощена недовыручками (таб. 3) съти дорогъ азіатской Россіи. Осталось всего около 6 милліоновъ. Непокрытыхъ дефицитовъ осталось, такимъ образомъ, 63,8 милліона рублей.

Доходность этой съти однако возрастаетъ, и можетъ быть, что финансовыя результаты ея дѣятельности будутъ улучшены.

Финансовое положеніе частныхъ желѣзныхъ дорогъ общаго значенія крайне разнообразны. Нѣкоторыя дороги находятся въ состояніи, вполне хорошемъ, другія, напротивъ,—въ положеніи самомъ печальномъ и даже не обѣщающемъ улучшенія. Что касается общей совокупности этихъ положеній и общаго ихъ вліянія на средства государства, то это усматривается изъ таблицы Б. Если же остановимся по преимуществу на этомъ послѣднемъ вліяніи, то нельзя не принимать въ расчетъ доходы казны, получаемые ею въ видѣ налоговъ на пассажировъ и грузы. Эти налоги поступаютъ полностью въ государственное казначейство, не вызывая даже никакихъ расходовъ по взиманію ихъ. Поэтому слѣдуетъ результаты, приведенные въ таблицѣ Б, исправить при помощи таблицы Г.

Въ таблицѣ В указаны доходы и расходы, подраздѣляемые на двѣ группы. Прежде всего показаны доходы отъ поступленія платежей въ уплату долговъ по гарантіи за прежнее время, затѣмъ—доходы въ видѣ доли участія казны въ доходахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Первый видъ доходовъ есть въ сущности возвратъ прежде выданныхъ казною суммъ съ установленными процентами. Суммы эти выдавались наличными деньгами на приплаты по гарантіи платежей по реализованнымъ желѣзнодорожными обществами капиталамъ. Доходъ въ этомъ случаѣ составляютъ только проценты, а капитальная сумма только возвращается.

Второй видъ дохода—доля участія казны въ доходахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ—есть чистый доходъ. Суммы на уплаты по гарантіи выдаются заимообразно, и при томъ съ начисленіемъ довольно высокихъ процентовъ, что же касается зачисленія долгомъ за обществами недополученныхъ казною платежей по консолидированнымъ облигаціямъ, ссудамъ, а также по арендѣ за казенныя линіи, то всѣ подобныя суммы не выдаются государственнымъ казначействомъ, но не получаютъ отъ дорогъ, и записываются за ними долгомъ, съ начисленіемъ процентовъ.

Исчисляя такимъ образомъ доходы и расходы, находимъ результаты, получаемые по таблицѣ Б, въ слѣдующей таблицѣ 4.

ТАБЛИЦА 4.

Г О Д Ы.	Исчисленные по таблицѣ Б.		Принимая въ расчетъ сборы съ пассажировъ и товаровъ большой скорости, показанные въ таблицѣ Г.	
	Доходы руб.	Расходы руб.	Доходы руб.	Расходы руб.
1895	1.465.536	—	4.421.714	—
1896	2.903.645	—	5.770.259	—
1897	—	558.332	2.370.226	—
1898	—	2.645.521	643.769	—
1899	—	802.273	2.997.186	—
1900	406.700	—	4.044.038	—
1901	—	9.563.204	—	5.625.043
1902	—	4.891.548	—	623.965
1903	—	1.070.482	3.627.003	—
1904	1.712.359	—	6.462.332	—
1905	—	8.770.586	—	4.165.799
1906	—	19.013.763	—	13.945.309
Итого	6.488.240	47.315.709	30.336.527	24.360.116
		40.827.469		5.976.411

Изъ таблицы 4 оказывается, что, не принимая въ расчетъ государственнаго сбора съ пассажировъ и товаровъ большой скорости, казна въ теченіе упоминаемыхъ 12 лѣтъ понесла отъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ убытка 40.827.469 руб., а принимая въ расчетъ упомянутые сборы, казна получила прибыли 5.976.411 рублей.

Итакъ, за 12 лѣтъ по казеннымъ и частнымъ дорогамъ казна получила доходовъ сверхъ $4\frac{1}{2}\%$ на затраченныя ею суммы изъ ресурсовъ государственнаго казначейства:

По дорогамъ европейской сѣти . . .	178.323.775 руб.
Отъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ доходъ	5.976.411 »
<hr/>	
Итого . . .	184.300.186 руб.

Отъ казенныхъ дорогъ азиатской Россіи уплатила дефицитовъ 63.774.013 руб.

Недовыручила до $4\frac{1}{2}\%$ на капиталы, израсходованные на эти дороги до 1906 г. включительно 172.385.789 »

Можно ли считать эту недовыручку расходомъ, это есть большой вопросъ, но если отнести ее къ расходамъ, то расходъ опредѣляется въ суммѣ 236.159.802 »

Номинальный этотъ расходъ превосходитъ дѣйствительный денежный доходъ на $236.159.802 - 184.300.186 = 51.859.616$ »

Если однако принять во вниманіе даровую перевозку почты, то и этого уже достаточно, чтобы сказать, что государство, въ теченіе 12 лѣтъ, 1895—1906 годы, не только получало отъ нашей сѣти много удобствъ и сбереженій въ расходахъ, но сверхъ того получало на затраченныя суммы весьма удовлетворительный процентъ, въ $4\frac{1}{2}\%$. Все это вѣрно относительно прошедшихъ 12-ти лѣтъ; но никакъ не можетъ служить основаніемъ для надеждъ, что и въ будущемъ затраченныя казною изъ ея наличности средства будутъ столь же хорошо оплачиваться.

По непровѣреннымъ еще отчетамъ дорогъ за 1907 годъ финансовое положеніе сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ

опредѣляется слѣдующими данными, почерпнутыми изъ смѣты Управленія Желѣзныхъ Дорогъ на 1909 годъ.

Валовой доходъ сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ европейской Россіи въ 1907 году былъ	469.882.000 руб.
Эксплоатаціонные расходы	381.745.000 »
Чистый доходъ	88.137.000 руб.

Сумма очевидно недостаточная даже для уплаты обязательныхъ платежей до 107 милл. руб. и слѣдовательно, кромѣ полученнаго дефицита, остается безъ платы весь капиталъ, данный изъ ресурсовъ Государственнаго Казначейства свыше 1 миллиарда руб.

Валовой доходъ сѣти дорогъ Азіатской Россіи въ 1907 году	72.488.000 руб.
Расходы эксплуатаціи	99.761.000 »
дефицитъ	27.273.000 руб.

Обязательные платежи 3.351.000 остаются безъ уплаты, капиталъ и изъ ресурсовъ Государственнаго Казначейства около 631 милліоновъ тоже совершенно не оплачивался. Присоединеніе сборовъ съ пассажировъ и грузовъ къ доходамъ всей сѣти, составляющихъ около 14 милл., мало поправляетъ дѣло.

Финансовое положеніе русскаго желѣзнодорожнаго хозяйства въ настоящее время освѣщается, нѣкоторымъ образомъ, слѣдующими численными данными, относящимися къ 1909 году, по смѣтѣ, представленной Министерствомъ Путей Сообщенія.

Расходы эксплуатаціи:

§ 1. Содержаніе центральныхъ учреждений	1.371.901 руб.
§ 4. Расходы по пенсіонному обезпеченію служащихъ и аренды ст. 1	306.000 »
ст. 2	3.446.500 »

§ 5. Расходы эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ 435.008.145 руб.

§ 6. Расходы по увеличенію движенія, расходы, не распределенные по отдѣльнымъ дорогамъ и случайные 18.000.000 »

§ 7. Награды служащимъ 3.706.000 »

§ 11. Расходы на производство испытаній надъ желѣзнодорожными матеріалами и принадлежностями 13.400 »

Итого 461.851.946 руб.

Расходы строительные:

§ 8. Усиленіе и улучшеніе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ 35.500.000 руб.

Усиленіе и улучшеніе со спеціальною цѣлью 4.500.000 »

Оборотные капиталы 5.000.000 »

§ 9. Расходы по приобрѣтенію для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ подвижного состава и его принадлежностей 30.000.000 »

§ 10. Ликвидация расчетовъ по частнымъ жел. дорогамъ, перешедшимъ въ казну, и по казеннымъ, перешедшимъ въ частныя общества 177.500 »

По канцеляріи Министра Путей Сообщенія:

§ 1, ст. 8. Управление по сооруженію желѣзныхъ дорогъ 262.048 »

Изысканія и сооруженіе новыхъ дорогъ. 60.512.504 »

Итого 135.952.092 руб.

Уплата процентовъ по строительнымъ капиталамъ, по исчисленію Государственнаго Контроля за 1906 годъ:

а) по займамъ на казенныя желѣзныя дороги	110.237.475 руб.
б) на капиталы изъ наличности Государственнаго Казначейства, за исключеніемъ Уссурійской жел. дороги, переданной въ эксплуатацію Китайской восточной дороги	74.575.782 »
<hr/>	
Итого	184.813.257 »

Къ этому послѣднему капиталу слѣдуетъ присоединить проценты на капиталы, выданные изъ Государственнаго Казначейства.

Въ 1907 году на усиленіе и улучшеніе казенныхъ жел. дорогъ	26.978.143 руб.
На приобрѣтеніе подвижнаго состава.	44.500.000 »
На сооруженіе новыхъ дорогъ	48.355.194 »
Въ 1908 году на усиленіе и улучшеніе казенныхъ жел. дорогъ	23.506.270 »
На приобрѣтеніе подвижнаго состава.	30.000.000 »
На сооруженіе новыхъ дорогъ	59.857.326 »
<hr/>	
Итого	233.196.933 руб.

Исчисляя на эту сумму по $4\frac{1}{2}\%$, согласно принятой Государственнымъ Контролемъ нормѣ, найдемъ сумму 10.493.862 руб.

Итого на капиталъ, израсходованный изъ наличности Государственнаго Казначейства на казенныя дороги до 1908 г. включительно, исчисляется по нормѣ $4\frac{1}{2}\%$ всего $74.575.782 + 10.493.862 = 85.069.644$ »

Всѣхъ же расходовъ, исчисленныхъ согласно со способомъ, принятымъ Государственнымъ Контролемъ, слагающихся изъ обязательныхъ платежей и начислений по $4\frac{1}{2}\%$ по суммѣ изъ ресурсовъ Государственного Казначейства, ожидается въ 1909 г. $184.813.257 + 10.493.126 = 195.306.383$ руб.

Доходъ, ожидаемый отъ казенныхъ жел. дорогъ 565.000.000 »
а за вычетомъ эксплуатационнаго расхода 461.851.946 »

Остается 103.148.054 руб.

Отсюда дефицитъ по эксплуатациіи казенныхъ жел. дорогъ опредѣляется на 1909 годъ въ размѣрѣ $195.306.383 - 103.148.054 = 92.158.329$ руб.

По дорогамъ частныхъ обществъ:

По смѣтѣ управленія желѣзныхъ дорогъ,
§ 2. Мѣстные управленія 44.328 »
§ 3. Усиленіе дорогъ со спеціальною цѣлью 25.060 »

По Департаменту желѣзнодорожныхъ дѣлъ Министерства Финансовъ:

§ 1. Содержаніе центральныхъ учреждений 298.919 »
§ 2. Содержаніе мѣстныхъ учреждений. 21.548 »
§ 3. Приплаты пособія и другія выдачи частнымъ обществамъ желѣзныхъ дорогъ по эксплуатациіи ими линій 41.076.750 »

Итого 41.466.605 руб.

Чрезвычайные расходы 3.000.000 руб.

Доходы, ожидаемые по смѣтѣ Департамента желѣзнодорожных дѣлъ Министерства Финансовъ на 1909 годъ:

§ 13. Сборъ съ пассажировъ и грузовъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ въ пассажирскихъ и товаропассажирскихъ поѣздахъ 22.400.000 »

§ 26. Прибыли отъ участія казны въ доходахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ 1.303.000 »

§ 31. Обязательные платежи общества желѣзныхъ дорогъ 10.586.212 »

§ 33. Пособія Государственному Казначейству изъ постороннихъ источниковъ 108.300 »

§ 35. Разные мелкіе и случайные доходы 1.013.000 »

Итого 35.410.512 руб.

Послѣднюю сумму обыкновенныхъ расходовъ въ размѣрѣ 41.466.605 руб. нельзя сопоставлять съ суммою доходовъ, въ 35.410.512 руб., исчисленныхъ Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ. Въ этой послѣдней суммѣ заключены доходы не только отъ желѣзныхъ дорогъ частныхъ обществъ, но, въ значительной степени, и отъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Приблизительно $\frac{2}{3}$ суммы сборовъ, указанныхъ въ § 13 смѣты Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, собираются казенными дорогами. Поэтому круглую сумму 14.700.000 р. надо перенести къ доходамъ казенныхъ дорогъ, а остальные 7.700.009 оставить въ составѣ доходовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Слѣдовательно, доходъ отъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ будетъ всего

$$35.410.512 - 14.700.000 = 20.710.512 \text{ руб.}$$

84516

Такимъ образомъ, дефицитъ отъ эксплуатаціи частныхъ жел. дорогъ опредѣляется на 1909 г. въ суммѣ

$$41.466.605 - 20.710.512 = 20.756.093 \text{ руб.}$$

Дефицитъ по эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на 1909 г. долженъ быть опредѣленъ въ

$$92.158.329 - 14.700.000 = 77.458.329 \text{ »}$$

Полный дефицитъ отъ эксплуатаціи всей сѣти, по смѣтамъ, составленнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія и Финансовъ на 1909 г., вмѣстѣ съ предполагаемыми уплатами процентовъ, исчисленными по нормамъ государственнаго капитала, исчисляется въ

$$77.458.329 + 20.756.093 = 98.214.422 \text{ »}$$

или круглымъ числомъ 98 милл. руб.

При этомъ на работы строительнаго характера предполагается израсходовать по казеннымъ и частнымъ дорогамъ

$$135.952.092 + 3.000.000 = 138.952.092 \text{ »}$$

Весь же вѣроятный расходъ Государственнаго Казначейства на желѣзнодорожное дѣло: на эксплуатацію и дальнѣйшее строительство въ 1909 году, опредѣляется круглымъ числомъ 236 милл. руб. Приведенныя числовыя данныя не даютъ однако возможности прійти не только къ вѣрной, но и къ приблизительно вѣрной оцѣнкѣ финансоваго положенія нашей сѣти жел. дорогъ по нѣсколькимъ причинамъ.

Прежде всего суммы эксплуатаціонныхъ доходовъ и расходовъ какъ казенныхъ, такъ и частныхъ дорогъ, равно и суммы на строительныя надобности могутъ быть существенно измѣнены законодательными учрежденіями при разсмотрѣніи смѣтъ.

Затѣмъ суммы, исчисляемыя въ размѣрѣ $4\frac{1}{2}\%$ съ капиталовъ, выданныхъ изъ наличности государственнаго казначейства, слѣдуетъ считать какъ нѣчто вполне желаемое, но нельзя считать какъ предстоящій дѣйствительный расходъ, вызываемый обязанностью уплатить проценты кредиторамъ, ссудившимъ выданную изъ ресурсовъ государственнаго казначейства сумму. Дѣйствительность такого расхода нельзя признать, потому что, безъ сомнѣнія, нѣкоторая часть этихъ ресурсовъ была получена съ населенія въ видѣ налоговъ, безъ выдачи государствомъ какихъ либо кредитныхъ бумагъ, дающихъ право на полученіе процентовъ.

Для правильной оцѣнки финансоваго положенія сѣти никакъ нельзя соединять въ одно цѣлое и расходы по эксплуатаціи ея и расходы на ея расширеніе.

Остановливаясь на эксплуатаціи сѣти и обсуждая ея финансовое положеніе, необходимо правильно исчислять всѣ статьи какъ прихода, такъ и расхода. Въ выше приведенныхъ же исчисленіяхъ приведены всѣ статьи расходовъ, но упущены многія и крупныя статьи прихода.

При обзорѣ финансоваго положенія сѣти за 1904, 1905, 1906 годы, по даннымъ государственнаго контроля, упускаются, какъ было сказано, не упомянутыя огромныя суммы, не уплаченныя военнымъ вѣдомствомъ.

Дороги стратегическія и вообще государственныя не выдѣлены особо, хотя онѣ построены въ расчетъ получать, при ихъ посредствѣ, выгоды не въ видѣ денежныхъ суммъ, а въ видѣ разныхъ услугъ, необходимыхъ государству. При правильной оцѣнкѣ дѣятельности желѣзной дороги эти услуги должны быть оцѣнены и должны быть вводимы въ активъ доставляющей ихъ дороги. Пока эти услуги не оцѣнены и соотвѣтственные доходы не исчислены, нельзя составить правильнаго баланса желѣзной дороги какъ коммерческаго предпріятія.

Еще труднѣе установить такой балансъ, когда суммы, причитающіяся за услуги, въ активъ не включаются, а,

въ то же время, въ пассивъ вносятся проценты на выданный капиталъ, несмотря на то, что дорога строилась при ясномъ сознаниі, что она по силѣ вещей, по экономическимъ условіямъ прорѣзываемой страны не будетъ имѣть возможности не только вырабатывать требуемаго отъ нея процента на затраченный на ея постройку капиталъ, но не будетъ даже окупать свои эксплуатационные расходы, и когда, несмотря на упомянутое сознание, не указывается никакого источника для покрытія ея расходовъ и для уплаты процентовъ на затраченный на ея постройку капиталъ.

Не имѣя еще возможности численно выразить балансъ всей нашей сѣти желѣзныхъ дорогъ, считаютъ ее, тѣмъ не менѣе, настолько полезной съ государственной точки зрѣнія, что не отказываются отъ дальнѣйшихъ затратъ на ея усиленіе, улучшеніе и дальнѣйшее расширеніе.

Насколько приводимые государственнымъ контролемъ активы отличаются отъ суммъ, заработанныхъ желѣзными дорогами, видно между прочимъ изъ того, что въ смѣты управленій желѣзныхъ дорогъ, при указаніи доходовъ прежнихъ лѣтъ по каждой дорогѣ, не включены, на многихъ дорогахъ, суммы, не полученные отъ военнаго вѣдомства, въ слѣдующихъ общихъ итогахъ.

Въ 1904 году—30.440.833, въ 1905 году—43.159.003, въ 1906 году—13.838.577 и затѣмъ за перевозки арестантовъ не было получено въ 1907 году—2.430.577.

Если эти суммы ввести въ таблицу, составленную государственнымъ контролемъ, и послѣ такой поправки исчислить % на капиталъ, данный изъ наличности государственнаго казначейства, какъ сдѣлано въ приведенной выше таблицѣ 1, то заключеніе о степени невыгодности получится иное, чѣмъ обыкновенно думаютъ.

Если нельзя представить приблизительнаго баланса всей сѣти, то относительно самой крупной ея части, состоящей изъ дорогъ Европейской Россіи съ Кавказомъ, можно приблизиться къ довольно вѣрному опредѣленію этого

баланса послѣ установленія нѣкоторыхъ недостающихъ основаній, необходимыхъ для такой же оцѣнки казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, какая примѣнима къ дорогамъ частнымъ.

По установленіи этихъ основаній и послѣ опредѣленія приблизительнаго финансоваго положенія упомянутой наибольшей части всей сѣти, можно будетъ усмотрѣть, въ какой степени этотъ балансъ удовлетворителенъ или не удовлетворителенъ.

Въ случаѣ весьма вѣроятной неудовлетворительности можно будетъ отыскивать причины этой неудовлетворительности и намѣчать мѣры къ улучшенію положенія.

Имѣя въ виду такой ходъ изученія финансоваго положенія нашей сѣти, составлено дальнѣйшее изложеніе.

Опредѣленіе условій для установленія правильнаго баланса казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Казенное желѣзнодорожное предпріятіе, какъ всякое промышленное, сопряжено съ рискомъ. Съ допускаемымъ рискомъ долженъ быть вкладываемъ капиталъ. Безъ этого казенная дорога перестаетъ быть промышленнымъ предпріятіемъ и обращается въ особое орудіе правительственнаго дѣйствія.

Понятія о желѣзныхъ дорогахъ, принадлежащихъ казнѣ, разсматриваемыхъ какъ коммерческія предпріятія, могутъ быть сопоставлены съ понятіями о желѣзныхъ дорогахъ, принадлежащихъ частнымъ обществамъ, если будутъ найдены общія для тѣхъ и другихъ дорогъ опредѣленія побужденій, подъ вліяніемъ которыхъ приступаютъ къ сооруженію желѣзной дороги.

Кто бы ни явился предпринимателемъ — частное лицо или государство, — во всякомъ случаѣ побужденіемъ является стремленіе извлечь ту или иную выгоду.

Частное лицо имѣетъ въ виду полученіе на вложенный имъ капиталъ желательный ему процентъ — государство разсчитываетъ получить и денежныя и другія

матеріальныя выгоды, опредѣляя ихъ сообразно съ обстоятельствами.

Все разрѣшается на основаніи самыхъ разнообразныхъ изслѣдованій и многихъ предварительныхъ расчетовъ. Но какъ бы ни были опытни и искусны лица, производящія расчеты, они не могутъ гарантировать полную точность своихъ предвидѣній.

Дѣйствительность непременно будетъ отклоняться отъ предсказаній. Такимъ образомъ нѣтъ возможности приступить къ сооруженію желѣзныхъ дорогъ, не допуская нѣкотораго риска, и такой рискъ неизбежно связанъ какъ съ частными, такъ и съ казенными желѣзными дорогами.

Рискъ предпріятія обыкновенно распространяется не на всѣ капиталы, вкладываемые въ желѣзнодорожное предпріятіе.

Капиталы частныхъ желѣзныхъ дорогъ обыкновенно подраздѣляются на акціонерные, выпускаемые съ рискомъ, и на облигаціонные съ обязательнымъ опредѣленнымъ доходомъ.

Если иногда доходъ по акціямъ гарантируется, то этимъ не устраняется связанный съ нимъ рискъ, онъ только переходитъ съ предпринимателя на гарантировавшее государство.

При сооруженіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ акціи не выпускаются, и слѣдовательно сопоставленіе казенныхъ и частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій требуетъ отысканія такого опредѣленія капиталовъ, при которомъ желательное сопоставленіе сдѣлается возможнымъ.

Если желательно сдѣлать упомянутое сопоставленіе капиталовъ, приближаясь, по возможности, къ формамъ и номенклатурѣ, принятымъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, то слѣдуетъ сыскать для казенныхъ дорогъ способъ подраздѣленія капиталовъ, подобный принятому на дорогахъ частныхъ.

Для такихъ сопоставленій матеріаломъ могутъ служить данныя, публикуемыя Государственнымъ Контролемъ подѣ

названіемъ «свѣдѣнія Государственнаго Контроля о желѣзныхъ дорогахъ».

Въ этихъ свѣдѣніяхъ капиталы казенныхъ дорогъ дѣлятся, для каждой дороги, на двѣ главныя группы: 1) желѣзнодорожные займы, реализованные правительствомъ, и 2) расходы казны изъ наличности государственнаго казначейства на постройку и усиленіе желѣзныхъ дорогъ и на другія надобности.

По отношенію къ частнымъ дорогамъ капиталы подраздѣляются тоже на двѣ главныя группы: 1) акціонерные капиталы и 2) облигаціонные капиталы.

Очевидно, что капиталы 1 группы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ вполнѣ соотвѣтствуютъ капиталамъ 2 группы желѣзныхъ дорогъ частныхъ обществъ. Тѣ и другіе оплачиваются заранѣе опредѣленными процентами и погашаются въ сроки, заранѣе установленные.

При полномъ не только подобіи, но и тождествѣ двухъ только что упомянутыхъ группъ капиталовъ, изъ которыхъ одна относится къ казеннымъ, а другая къ частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, по необходимости надо суммы, расходуемая изъ наличности государственнаго казначейства на постройку и усиленіе казенныхъ жел. дорогъ, уподоблять акціонернымъ капиталамъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Если и не всѣ эти капиталы были вложены съ допускаемымъ при рѣшеніи дѣла рискомъ, то нѣкоторая часть неминуемо должна ему подвергаться. Въ случаѣ недопущенія для казенныхъ жел. дорогъ какого бы то ни было риска надо признать, что это не коммерческія предпріятія, а просто особые способы дѣйствія правительственнаго механизма.

Въ свѣдѣніяхъ Государственнаго Контроля ясно усматривается, что акціонерные капиталы частныхъ дорогъ дѣлятся на двѣ группы: на гарантированные Правительствомъ и на негарантированные. По первымъ Правительство, принимая на себя рискъ, заранѣе гарантируетъ наименьшій процентъ и погашеніе, по вторымъ проценты остаются не-

опредѣленными и входятъ въ составъ риска предпринимателя.

При выдачахъ суммъ изъ наличности государственнаго казначейства никогда не опредѣлялись ни размѣры процентовъ, ни отпускаемыя суммы, ни сроки ихъ погашенія. Въ этомъ послѣднемъ отношеніи суммы, отпущенныя изъ государственнаго казначейства, отличаются отъ негарантированныхъ акцій, подлежащихъ погашенію въ установленный срокъ. Другое отличіе такихъ акцій, по крайней мѣрѣ у насъ, отъ упомянутыхъ капиталовъ казначейства состоитъ въ томъ, что безъ особаго разрѣшенія Правительства акціи не могутъ быть замѣнены облигаціями, а капиталы, выданные изъ государственнаго казначейства, могутъ быть возвращены этому казначейству путемъ выпуска Правительственныхъ долговыхъ обязательствъ, оплачиваемыхъ установленнымъ процентомъ.

Отпуская суммы изъ государственнаго казначейства на сооруженіе или усиленіе жел. дорогъ, Государство поступаетъ подобно частному предпринимателю, помѣщающему свои средства въ акціи.

Разница только въ томъ, что частный предприниматель ведетъ свои расчеты, останавливаясь исключительно на денежныхъ оборотахъ и на ожидаемыхъ избыткахъ доходовъ надъ расходами, а государство можетъ усматривать выгоды отъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ улучшеніи условій производительности страны, въ предоставленіи населенію возможности создавать новыя цѣнности, не осуществимыя помимо сооруженія желѣзныхъ дорогъ, удешевляющихъ перевозку и сильно расширяющихъ предѣлъ рынка потребленія.

Распространеніе произведеній въ два, въ три раза далѣе можетъ увеличить ихъ потребленіе въ 4, въ 9 разъ болѣе. Государство можетъ строить желѣзныя дороги для повышенія стоимости земель и вообще недвижимыхъ имуществъ, для улучшенія обороны и для удовлетворенія другихъ государственныхъ потребностей.

Какое соотношеніе между валовыми доходами и расходами эксплуатаціи должно быть признано достаточнымъ, чтобы данная дорога, исполняющая ожидаемая отъ нея услуги государству, могла считаться удовлетворительно возмѣщающею проценты на затраченные на нее капиталы, указать здѣсь же трудно безъ всесторонняго обсужденія такого вопроса. Прежде всего потому трудно, что это соотношеніе для каждой дороги должно быть соразмѣрено съ цѣнностью услугъ, полученныхъ отъ дороги государствомъ, и, во вторыхъ, потому, что вопросъ объ этомъ соотношеніи никогда не обсуждался нашими законодательными учрежденіями, разрѣшавшими кредиты на сооруженіе или усиленіе дорогъ.

Дороги, сооружаемыя и эксплуатируемыя государствомъ съ цѣлями экономическими, должны, безъ сомнѣнія, быть разсматриваемы какъ предпріятія промышленныя. Какъ всякія промышленныя предпріятія включаютъ въ себѣ извѣстную долю риска, и казенныя желѣзныя дороги, въ благопріятные годы, могутъ давать доходы въ размѣрѣ высшихъ процентовъ и въ годы неблагоприятные могутъ давать доходы очень малые и даже могутъ быть убыточными ¹⁾.

При самомъ лучшемъ веденіи коммерческаго предпріятія, могутъ наступать годы, далеко не оправдывающіе не только первоначальныхъ ожиданій, но и ближайшихъ предположеній.

Подобное уклоненіе отъ ожидаемыхъ результатовъ испытали въ послѣдніе годы не только наши частныя дороги, но и дороги прусскія, по всеобщему и справедливому признанію наилучше управляемыя, на которыхъ въ 1908 году ожидается уменьшеніе чистаго дохода приблизительно на 200 милл. марокъ.

¹⁾ Изъ прилагаемой табл. Г, составлен. Госуд. Контролемъ, видно, что, принимая въ расчетъ сборы съ пассажировъ и товаровъ, а также суммы, не уплаченныя военнымъ вѣдомствомъ, на сѣти жел. дор. Европейск. Россіи въ года 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, были получены на капиталы, выданные изъ наличности Гос. Каз. % 8,69, 10,47, 10,88, 12,84, 9,38, 10,06, 6,06 4,63, 6,21, 6,77, 5,20, 3,90.

Наши казенныя дороги, находящіяся въ очень угнетенномъ финансовомъ состояніи, давали въ теченіе 9 лѣтъ очень крупныя проценты на капиталы, затраченныя на нихъ изъ государственнаго казначейства, за уплатою не только расходовъ эксплуатаціи, но и за уплатою всѣхъ обязательныхъ платежей по долговымъ обязательствамъ.

Но въ 1906 г. дали проценты недостаточныя. Доставляя упомянутыя крупныя доходы, онѣ сверхъ того исполняли многія услуги, весьма важныя для государства, не получая за эти услуги или ничего, или слишкомъ мало. Таковы были услуги по бесплатной перевозкѣ почты, по перевозкамъ по крайне пониженнымъ тарифамъ военныхъ чиновъ, арестантовъ и особенно переселенцевъ и многихъ грузовъ. На смѣты тѣхъ же казенныхъ дорогъ ложились не малымъ бременемъ разныя устройства, весьма необходимыя для обороны государства и не только не нужныя, но вредныя по дороговизнѣ и содержанію ихъ въ исправности въ мирное время.

Отказываться отъ осуществленія подобныхъ выгодъ государство не можетъ, и представляется только нужда правильно ихъ оцѣнивать, чтобы надлежащимъ образомъ устанавливать полный размѣръ приносимаго дорогою чистаго дохода.

Итакъ, уподобленіе капиталовъ казенныхъ жел. дорогъ, выданныхъ изъ наличности государственнаго казначейства, капиталамъ негарантированныхъ акцій частныхъ дорогъ, можетъ и должно быть принято съ достаточнымъ для практики сближеніемъ понятій о казенныхъ и частныхъ дорогахъ. Капиталы эти могли бы быть названы основными.

Отсюда слѣдуетъ, что на эти основныя капиталы можно начислять лишь такіе проценты, сколько окажется возможнымъ, принимая въ расчетъ свободный остатокъ, полученный отъ валоваго дохода, послѣ уплаты изъ этого дохода всѣхъ эксплуатационныхъ расходовъ и всѣхъ обязательныхъ платежей, но къ этимъ процентамъ нужно будетъ

присоединять правильно оцѣненные выгоды другихъ видовъ, доставленныхъ дорогою государству.

На казенныхъ дорогахъ коммерческаго значенія, вычисленный такимъ образомъ процентъ прямо укажетъ выгодны или убыточны постройка и эксплуатація разсмотрѣнной дороги, но для дорогъ стратегическихъ, или вообще государственнаго значенія, этотъ способъ для окончательной оцѣнки выгодности дорогъ не примѣнимъ. Для этихъ дорогъ къ исчисленному, какъ сказано, свободному остатку слѣдовало бы прибавлять еще сумму, соответствующую годовой стоимости особыхъ услугъ, доставляемыхъ государству этою дорогою, и составленную, такимъ образомъ, сумму, распредѣлять, въ видѣ процентовъ, на основной капиталъ, затраченный изъ наличности государственнаго казначейства.

Поясимъ эту мысль примѣромъ. Положимъ, что нѣкоторая дорога сооружена на суммы изъ свободной наличности казначейства и обошлась въ 200 милл. р.

Если отчетъ ея укажетъ, что свободный остатокъ составляетъ 7 милліоновъ, то процентъ на полученный капиталъ будетъ 3,5%. Если при томъ окажется изъ отчета, что дорога перевезла 600.000 переселенцевъ, проѣзжавшихъ въ среднемъ по 1.000 верстъ и уплачивавшихъ всего по 0,16 коп. за версту, то за эту перевозку дорога выручила всего $\frac{600.000 \times 1.000 \times 0.16}{100} = 960.000$ руб.

Если дѣйствительная стоимость перевозки опредѣляется въ 0,8 коп. съ версты пассажира, то дорога имѣла бы право получить съ государства доплату въ $\frac{(0,80 - 0,16) \times 600.000 \times 1.000}{100} = 3.840.000$ руб.

Это и есть годовая стоимость услуги, оказанной государству. Принимая эту сумму въ расчетъ, увидимъ, что чистый доходъ надо примѣнять въ размѣрѣ $7 + 3,84 = 10,84$ мил., при чемъ процентъ на капиталъ будетъ 5,42%. Обсужденіе этихъ процентовъ можетъ дать правильное исчисленіе годности или убыточности желѣзной дороги.

Въ свѣдѣніяхъ Государственнаго Контроля приводятся если и не безусловно точныя, то, во всякомъ случаѣ, довольно близкія къ дѣйствительности суммы капиталовъ, израсходованныхъ на каждую изъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Напримѣръ въ свѣдѣніяхъ за 1906 годъ изъ Таблицы Ша, стр. 14 и 15, видно, что на Екатерининскую дорогу облигаціонныхъ капиталовъ израсходовано 150.516.663 руб., съ обязательствомъ ежегодно уплачивать по 6.593.212 руб., и сверхъ того изъ наличности государственнаго казначейства по 1 Января 1907 года израсходовано 149.177.921 руб.

Въ Таблицѣ V, на стр. 22, видимъ, что валовой доходъ дороги въ 1906 году былъ 52.567.624 руб. Расходы эксплуатации 33.353.053 руб. 89 коп. и содержаніе Государственнаго Контроля 232.709 руб. Чистый доходъ 18.981.862 руб. При обязательномъ платежѣ въ 6.593.212 руб. въ годъ, свободный остатокъ будетъ $18.981.862 - 6.593.212 = 12.388.650$.

Эта сумма, на капиталы государственнаго казначейства, какъ сказано въ 149.177.921 руб., составляетъ 8,3 %.

Рискъ предпріятія оправдывается съ большимъ успѣхомъ.

Другая дорога, по преимуществу стратегическая, Московско-Брестская потребовала облигаціоннаго капитала 115.593.019 съ ежегодною уплатою въ 4.735.433 и сверхъ того на нее изъ свободной наличности по 1 Января 1907 года израсходовано 24.932.021 руб. Валовой доходъ ея въ 1906 году былъ 17.275.144 руб., а эксплуатационные расходы 14.475.474 руб. и содержаніе Государственнаго Контроля 122.673 руб., всего 14.598.147 руб. Чистый доходъ составилъ 2.676.996 руб. При обязательномъ платежѣ въ 4.735.433 руб., дорога требуетъ приплаты изъ государственнаго казначейства $4.735.433 - 2.676.996 = 2.058.437$ руб. и сверхъ всего весь выданный изъ наличности государственнаго казначейства и какъ бы акціонерный капиталъ, въ суммѣ 24.932.027 руб., остается безъ оплаты.

Быль ли этотъ капиталъ полученъ путемъ какой нибудь кредитной операціи, или онъ быль полученъ изъ суммъ, доставленныхъ налогами, это неизвѣстно. Если онъ быль полученъ путемъ займа изъ 4% годовыхъ, то у казны есть кредиторы, которымъ слѣдуетъ уплачивать въ годъ 997.280 руб. Въ этомъ случаѣ за Московско-Брестскую дорогу казначейство должно было уплатить за 1906 годъ $2.058.437 + 997.280 = 3.055.717$ руб.

Но изъ суммы этой уплаты слѣдовало бы, во всякомъ случаѣ, исключить стоимость услугъ, оказанныхъ дорогою государству, въ видѣ перевозки почты и воинскихъ чиновъ и грузовъ, и прямой доходъ въ видѣ сборовъ съ пассажировъ и товаровъ большой скорости.

Если бы для примѣра допустить, что всѣ эти услуги и доходы должны быть оцѣнены въ 300.000 руб., то дѣйствительная приплата со стороны государственнаго казначейства была бы 2.755.000 руб.

Если при этомъ Московско-Брестская дорога освобождаетъ государство отъ ежегодныхъ расходовъ на оборону страны не менѣе, чѣмъ по 2.755.000 руб., то она не убыточна. Если же тѣхъ же самыхъ стратегическихъ цѣлей можно было бы достигнуть безъ Московско-Брестской дороги, расходуя менѣе, чѣмъ на 2.755.000 руб. въ годъ, то дорога эта убыточна.

Подобныя соображенія можно было бы привести по каждой казенной желѣзной дорогѣ и по каждой частной, на примѣръ, по Владикавказской дорогѣ. Изъ таблицы Шб, стр. 16 и 17 ¹⁾, видимъ, что акціонернаго капитала у нея 8.642.858 руб., изъ нихъ на 1 Января 1907 года непогашенныхъ оставалось 8.051.500 руб. Облигаціонный капиталъ на 1 Января 1907 года—170.892.915 руб. съ обязательнымъ платежемъ, по гарантированнымъ облигаціямъ, въ 7.720.541 руб. Валовой доходъ 39.901.952 руб.

Эксплоатаціонный расходъ 25.987.668 руб. и чистый доходъ 13.914.283 руб., а за вычетомъ уплаты по облига-

¹⁾ Свѣдѣнія Государственнаго Контроля за 1906 г.

ціямъ 13.914.283—7.720.541=6.193.742 руб., что составляет на негарантированный акціонерный капиталъ 71,6 %. На Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дорогѣ негарантированныхъ акцій на 13.631.400 руб. и непогашенныхъ къ 1 Января 1907 г. осталось на 13.509.300 р. Облигаціонныхъ капиталовъ, не погашенныхъ къ тому же 1 Января 1907 года, оставалось на сумму 194.794.597 р.

Желѣзнодорожныхъ займовъ, реализованныхъ Правительствомъ и не погашенныхъ къ 1 Января 1907 г.	4.135.971 р. — к.
Обязательныхъ платежей: 1) по гарантированнымъ облигаціямъ	8.178.220 » 56 »
2) по негарантированнымъ облигаціямъ	137.700 » — »
3) по правительственнымъ ссудамъ.	185.561 » — »
Итого	8.501.481 р. 56 к.

Чистый доходъ общества за 1906 г. былъ 6.107.835 р. 70 коп.

Доходъ, очевидно, недостаточенъ для выплаты обязательныхъ платежей. Недостающія суммы Общество вынуждено просить у Правительства, гарантировавшего облигаціи, и дѣлать другіе займы, что окажется необходимымъ сверхъ гарантіи. Но для оплаты акціонернаго капитала общество не будетъ дѣлать никакихъ расходовъ. Весь акціонерный капиталъ останется безъ всякой оплаты. И такъ, въ то же время, когда одно общество выдаетъ на свои негарантированныя акціи большой дивидендъ, другое общество не даетъ ничего, и едва ли у себя въ книгахъ записываетъ уплату по 4½% на акціонерный капиталъ, въ суммѣ 607.918 руб. 50 коп.

На этихъ двухъ примѣрахъ вполне обнаруживается весь рискъ, и все оправданіе риска коммерческаго желѣзнодорожнаго предпріятія. Этотъ рискъ неизбѣжно остается при всякомъ коммерческомъ желѣзнодорожномъ предпріятіи.

ти, кто бы ни стоялъ во главѣ его, частное ли лицо или Правительство страны.

По всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи съ Кавказомъ и съ дорогою Ташкентскою оказываются слѣдующіе результаты, относящіеся къ 1906 году.

По казенной сѣти таблица IIIa ¹⁾, облигаціонныхъ капиталовъ затрачено 2.635.530.368 руб. ²⁾, непогашенныхъ къ 1 Января 1908 года оставалось 2.502.245.434 руб. ³⁾ съ обязательнымъ платежемъ 108.134.061 руб. ⁴⁾.

Изъ наличности государственнаго казначейства къ 1 Января 1907 года выдано было 1.182.153.199 руб. ⁵⁾.

По таблицѣ V валовой доходъ былъ 502.871.906 руб. ⁶⁾, расходъ эксплуатаціи 368.231.011 руб. Содержаніе Государственнаго Контроля 3.023.607 руб. или всего расхода 371.254.618 руб.

Чистый доходъ 131.617.286 руб. За вычетомъ обязательныхъ платежей получимъ свободный остатокъ

$$131.617.286 - 108.134.061 = 23.483.225 \text{ руб.}$$

Это составляетъ на капиталъ государственнаго казначейства 2%.

Если къ этому чистому доходу присоединить сборъ съ пассажировъ и грузовъ большой скорости 11.609.395 руб., то, не считая стоимости разныхъ услугъ, перевозокъ въ видѣ почты, воинскихъ, арестантскихъ, переселенческихъ

¹⁾ Свѣдѣнія Государственнаго Контроля за 1906 годъ.

²⁾ Изъ полной суммы 2.695.904.528 р. вычтенъ капиталъ Средне-Азіатской дороги 6.374.160 р.

³⁾ Изъ полной суммы 2.560.448.526 р. вычтена сумма, соответствующая Средне-Азіатской дороге 58.203.092 р.

⁴⁾ Изъ полной суммы 110.237.475 р. вычтена сумма, соответствующая Средне-Азіатской дороге 2.103.414 р.

⁵⁾ Изъ полной суммы 1.281.731.595 р. вычтена сумма, соответствующая Средне-Азіатской дороге 99.578.366 р.

⁶⁾ Изъ полной суммы 519.181.643 р. вычтена сумма, соответствующая Средне-Азіатской дороге 16.309.788 р.

и еще нѣкоторыхъ, производимыхъ по пониженнымъ тарифамъ, процентъ поднялся бы до $\frac{23.483.225+11.609.395}{1.182.153.199} \times 100 = 2,97$ р.

Какимъ образомъ государственное казначейство получило сумму 1.182.153.199 руб. точныхъ свѣдѣній не имѣется.

Объ образованіи ея можно составить себѣ только приблизительное представленіе, относящееся не къ каждой отдѣльной дорогѣ, а относительно большихъ двухъ группъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ—группы дорогъ Европейской Россіи и группы дорогъ Азіатской Россіи.

Для опредѣленія стоимости каждой изъ казенныхъ дорогъ работаетъ особая коммисія уже въ теченіе не одного года, а результатовъ ея работы еще нѣтъ и нельзя ждать въ сколько нибудь близкомъ будущемъ.

Попытка опредѣлить основные капиталы, вложенные въ расходы по сооружеію сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Для разъясненія вопроса о количествахъ облигаціонныхъ капиталовъ и такихъ капиталовъ, выданныхъ изъ наличности государственнаго казначейства, которые можно было бы уподобить негарантированнымъ акціямъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, называя ихъ основными, для каждой изъ двухъ большихъ группъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (сѣти дорогъ Европейской Россіи съ Ташкентскою и сѣти дорогъ Азіатской Россіи), нельзя привести вполне точныхъ данныхъ, не возбуждающихъ никакихъ сомнѣній.

Данныя, опубликованныя Государственнымъ Контролемъ въ такъ называемыхъ свѣдѣніяхъ, казалось бы, вполне опредѣленны. Въ нихъ за 1906 годъ, въ таблицѣ IIIa, для всѣхъ дорогъ Европейской Россіи съ Ташкентскою и Среднеазіатскою указаны желѣзнодорожные займы, реализованные Правительствомъ, и сказано, что правительствен-

ныхъ облигаціонныхъ капиталовъ и платежей по нимъ за 1906 годъ приводились:

Капиталы въ размѣрѣ выпуска	2.695.904.528
въ томъ числѣ по Средне-Азіатской дорогѣ	60.374.160
по Ташкентской	30.384.151

Итого по двумъ послѣднимъ дорогамъ 90.758.311

Слѣдовательно, на сѣти дорогъ европейской Россіи облигаціонныхъ капиталовъ лежало 2.605.146.217

Капиталовъ изъ наличности государственнаго казначейства, на постройку и усиленіе желѣзныхъ дорогъ и на другія надобности употреблено для всѣхъ выше упомянутыхъ дорогъ 1.281.731.595

въ томъ числѣ для дороги Средне-Азіатской 99.578.396
Ташкентской 132.055.485

Итого для двухъ послѣднихъ дорогъ 231.633.881

Слѣдовательно, для сѣти дорогъ европейской Россіи 1.050.097.714

Эту послѣднюю сумму и надо было бы, повидимому, уподоблять негарантированному акціонерному капиталу.

Къ этому уподобленію встрѣчается однако препятствіе, состоящее въ томъ, что на суммы, выданныя изъ наличности государственнаго казначейства, въ той же табл. III, начислены проценты въ размѣрѣ $4\frac{1}{2}\%$.

Составители таблицы III называютъ это начисленіе *теоретическимъ*. Они говорятъ, что слѣдовало бы отъ желѣзныхъ дорогъ, какъ отъ предпріятій коммерческихъ, получать по $4\frac{1}{2}\%$ на затраченный на нихъ капиталъ.

Вся недовыручка въ чистыхъ доходахъ отъ той или иной дороги, необходимая, чтобы чистый доходъ составилъ $4\frac{1}{2}\%$ на капиталъ, называется ими убыткомъ. На поставленный же категорически вопросъ, существуютъ ли такіе кредиторы, которые могли бы потребовать уплаты по $4\frac{1}{2}\%$ на капиталъ 1.050.097.714 руб., получается отвѣтъ, что такихъ кредиторовъ казны не существуетъ, и государственное казначейство не поставлено въ необходимость заготовлять исчисленную государственнымъ контролемъ въ таблицѣ III сумму на всѣ 21 дороги 56.591.977 р.

Въ томъ числѣ по дорогѣ Средне-Азіатской 4.481.028 »
По дорогѣ Ташкентской 5.282.023 »

А по двумъ послѣднимъ дорогамъ 9.763.051 р.

По всей же сѣти дороги Европейской Россіи 46.828.926 р.

Если государственное казначейство эту сумму уплатить кому бы то ни было не обязано, то всякій чистый доходъ, принесенный этою сѣтью, будетъ служить большею или меньшею оплатою капитала 1.050.097.714 »

Если чистый доходъ, доставленный 21 дорогами, перечисленными въ таблицѣ V, за вычетомъ дефицитовъ по эксплуатаціи дорогъ Самаро-Златоустовской и Ташкентской, былъ 132.214.294 »

то вычитая отсюда чистый доходъ дороги Средне-Азіатской 587.008 »

найдемъ, что чистый доходъ сѣти Европейскихъ дорогъ, со включеніемъ дороги Ташкентской, былъ 131.617.286 »

а одной сѣти дороги Европейской Россіи былъ болѣе этой суммы на дефицитъ Ташкентской 522.439 р.

Или всего 132.139.725 р.

Обязательные платежи по облигаціоннымъ капиталамъ всей сѣти дорогъ Европейской Россіи съ дорогами Средне-Азіатской и Ташкентской по таблицѣ III были 110.237.475 р.

Въ томъ числѣ Средне-Азіатской 2.103.414 »

Ташкентской 1.247.876 »

Итого по двумъ дорогамъ 3.351.290 р.

Слѣдовательно сумма обозначенныхъ платежей дорогъ сѣти Европейской Россіи была 106.886.185 р.

Вычитая эту сумму изъ чистыхъ доходовъ 132.139.725 »

получимъ остатокъ 25.253.540 »

Это есть доходъ, поступившій въ государственное казначейство, благодаря работѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи съ Кавказомъ.

Онъ менѣе исчисленной Государственнымъ Контролемъ суммы 46.828.926 р.

и при полученіи лишь 25.253.540 »

недовыручка была всего 21.575.386 р.

Имѣеть ли ктонибудь право потребовать отъ государственнаго казначейства уплату этой недовырученной суммы указаній нѣтъ.

Работа казенныхъ дорогъ Европейской Россіи доставила государственному казначейству не только упомянутые выше 25.253.540 руб., но, путемъ налога на пассажировъ и товары, еще 11.466.073 руб. или всего чистыми деньгами

36.719.613 руб. Эта сумма на капиталъ 1.050.097.714 руб. составила уже 3,5 %.

Сверхъ того надо замѣтить, что въ число доходовъ не включена сумма, не уплаченная военнымъ вѣдомствомъ за произведенныя въ этомъ году перевозки. Сумма эта, по указаніямъ, приведеннымъ въ смѣтѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ, составляетъ 3.771.322 руб., прибавляя ее къ выше приведенному избытку чистаго дохода, получимъ $36.719.613 + 3.771.322 = 40.490.935$ руб., что на капиталъ 1.050 милліоновъ дастъ уже почти 4%.

Сверхъ того, благодаря дѣятельности тѣхъ же дорогъ, населеніе получило множество удобствъ и выгодъ, не поддающихся никакимъ точнымъ подсчетамъ. Судить объ этихъ выгодахъ можно между прочимъ потому, что Финляндія, получая на капиталъ, затраченный на сооруженіе ея казенной сѣти, всего около 1,92% ¹⁾, не останавливается въ дальнѣйшемъ развитіи этой сѣти въ увѣренности, что выгоды населенія превышаютъ недовыручку въ доходахъ самихъ желѣзныхъ дорогъ, и, благодаря этимъ выгодамъ, государственная финляндская казна, другими путями, покроетъ приплату къ расходамъ желѣзныхъ дорогъ.

Иначе приходится разсуждать о дорогахъ Азіатской Россіи, включая въ нихъ и Средне-Азіатскую и Ташкентскую.

Облигаціонный капиталъ этихъ дорогъ, какъ было уже упомянуто, составляетъ 90.758.311 р.

Капиталъ, выданный изъ ресурсовъ государственнаго казначейства, получается присоединеніемъ капиталовъ дорогъ Средне-Азіатской и Ташкентской всего 231.633.881 »

Къ капиталамъ дорогъ Забайкальской, Сибирской и Уссурійской всего ²⁾ . . . 454.500.350 »

¹⁾ Труды Съезда представителей Промышл. и Торг. № 11, стр. 8.

²⁾ Свѣдѣнія Государственнаго Контроля о желѣзныхъ дорогахъ за 1906 годъ.

Причемъ и получится весь капиталъ 686. 134.231 р.

Этотъ капиталъ вмѣстѣ съ приводимымъ выше и относящимся къ сѣти дорогъ Европейской Россіи въ размѣрѣ . . . 1.050.097.714 »

составляетъ полную, приводимую государственнымъ контролемъ въ свѣдѣніяхъ сумму 1.736.231.945 »

Необходимость для государственнаго казначейства приготовить для уплаты $4\frac{1}{2}\%$ на капитальную сумму дорогъ Азіатской Россіи всего 30.876.040 »

точно также не установлена, какъ не установлена и для дорогъ Европейской Россіи. Слѣдовательно нельзя утверждать, что должна быть уплачена изъ государственнаго казначейства и вся сумма

$$1.736.231.945 \times 0,045 = 78.130.438 \text{ р.,}$$

а по исчисленію государственнаго контроля, принимающаго въ расчетъ точное время перехода дороги въ эксплуатацію 77.044.493 »

Но дороги Азіатской Россіи не только не могли уплатить причитающейся съ нихъ суммы въ 30.876.040 руб. по установленнымъ въ точности обязательствамъ, онѣ не могли уплатить своими доходами и обязательныхъ платежей въ размѣрѣ $2.103.414 + 1.247.876 = 3.351.290$ »

Ихъ валовой доходъ (см. таб. V) ¹⁾ былъ 85.121.946 »

при государственномъ сборѣ въ суммѣ 1.268.089 »

Итого . . . 86.390.035 р

¹⁾ Свѣдѣнія Государств. Контроля за 1906 годъ.

Эксплоатаціонный расходъ, съ расходомъ
на содержаніе Государств. Контр. . . . 123.106.875 р.

Слѣдовательно дороги дали дефицитъ,
требующій оплаты изъ государственнаго
казначейства въ суммѣ

$$123.106.875 + 3.351.290 - 86.390.035 = 40.068.130 \text{ »}$$

Въ сущности этотъ дефицитъ слѣ-
дуетъ уменьшить на всю сумму, не упла-
ченную военнымъ вѣдомствомъ за про-
изведенныя перевозки и равную 10.067.255 »

Причемъ дефицитъ понизился бы до . 30.000.875 »

Въ какой мѣрѣ этотъ несомнѣнный расходъ государ-
ственного казначейства окупается государственными выго-
дами, это составляетъ особый предметъ, слишкомъ сложный
для попутнаго обсужденія при опредѣленіи финансовыхъ
условій дѣятельности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Азіат-
ской Россіи.

Что же касается несомнѣнныхъ финансовыхъ резуль-
татовъ эксплуатаціи всей сѣти казенныхъ дорогъ, то этотъ
результатъ выражается дефицитомъ въ 30.000.875 руб.—
дороги Азіатской Россіи и чистымъ доходомъ дорогъ Евро-
пейской Россіи 40.490.930 руб. или въ заключеніе всего
доходъ въ 10.490.060 рублей.

Такой результатъ получается только въ предположеніи,
что, за неимѣніемъ кредиторовъ, ссудившихъ казеннымъ
желѣзнымъ дорогамъ 1.736.231.945 руб., нѣтъ надобности
уплачивать проценты по этой суммѣ. Если бы, однако,
эта сумма, хотя бы частью, была реализована путемъ
кредитныхъ операцій, съ обязательствомъ платить еже-
годно извѣстную сумму, то вышеупомянутый доходъ умень-
шится на всю сумму обусловленныхъ платежей, и госу-
дарственное казначейство должно было бы дѣйствительно
изыскать особые источники для оплаты всего исчислен-
наго такимъ образомъ дефицита.

Вопросъ о результатахъ дѣйствительнаго дефицита, подлежащаго оплатѣ государственнымъ казначействомъ, въ 1906 г. представляется крайне труднымъ, такъ какъ исчисленіе, сдѣланное Государственнымъ Контролемъ по $4\frac{1}{2}\%$ на капиталъ, выданный изъ наличности государственнаго казначейства, принимая во вниманіе и дороги, отстроенныя и поступившія въ правильную эксплуатацію въ 1906 году, составляетъ очень крупную сумму, она опредѣляется въ 77.044.493 руб., а вмѣстѣ съ приведеннымъ выше обязательнымъ платежемъ въ 3.348.517 руб. составляютъ 80.393.010 руб. Если же непринимать въ расчетъ доставляемый дорогами государственный сборъ, то возрастаетъ еще и достигаетъ $80.393.010 + 12.734.162 = 93.127.172$ рубля.

Эта сумма почти не отличается отъ суммы, исчисленной Государственнымъ Контролемъ въ его свѣдѣніяхъ за 1906 годъ. Но ту и другую изъ этихъ суммъ слѣдовало бы уменьшить на всю сумму, не уплаченную военнымъ вѣдомствомъ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, за этотъ годъ, т. е. на 13.838.577 руб. Послѣ такой поправки все же осталась бы сумма $93.127.172 - 13.838.577 = 79.288.595$ руб.

Въ виду этого было бы совершенно необходимо установить, была ли какая нибудь часть капитала, выданнаго изъ ресурсовъ государственнаго казначейства, получена путемъ займа. Такая операція превратила бы часть этого капитала изъ категоріи негарантированныхъ акцій въ гарантированныя облигаціи, требующія дѣйствительно ежегодныхъ обязательныхъ платежей.

По разъясненію составителей сборника, называемаго свѣдѣніями государственнаго контроля о желѣзныхъ дорогахъ за 1906 годъ, нѣтъ никакой возможности установить не только точную сумму, обращенную въ долговья обязательства, но даже нельзя сказать, обращена ли въ долговья обязательства хотя бы какая нибудь часть капитала.

Находясь въ такихъ затруднительныхъ обстоятельствахъ относительно опредѣленія дѣйствительныхъ обяза-

тельныхъ платежей изъ государственнаго казначейства, рѣшаюсь обращаться къ не вполне точному, но все же пригодному дать нѣкоторыя указанія способу.

Вполнѣ точнаго рѣшенія нельзя теперь же достигнуть, такъ какъ въ официальныхъ документахъ существуютъ не согласимыя различія въ опредѣленіи стоимости Сибирскихъ дорогъ.

Въ справкѣ, представленной Комитету Сибирской желѣзной дороги, въ Среда 17 Декабря 1903 года, указано, что на сооруженіе Сибирской дороги отпущены слѣдующія суммы:

	Отпущено за 1891—1903 гг.	Предназначе- но на 1904 г.
I.		
1) Западно-Сибирскую дорогу . . .	51.110.397	—
2) Средне-Сибирскую дорогу . . .	101.383.511	4.097.871
3) Вѣтвь отъ г. Иркутска къ озеру Байкалу	3.101.794	69.761
4) Паровая переправа на озерѣ Байкалѣ	6.708.984	35.356
5) Забайкальская жел. дорога . . .	78.829.274	1.113.428
6) Кайдалово-Китайская граница.	31.001.165	563.184
7) Никольское-Китайская граница.	8.113.987	—
8) Уссурійская желѣзная дорога . .	46.267.088	—
9) Вѣтвь къ городу Томску	2.573.198	—
Итого .	329.089.398	5.879.600

II.		
Усиленіе Сибирской жел. дороги . .	64.119.171	21.823.590

III.		
Кругобайкальская жел. дорога . . .	36.841.050	15.000.000

III.		
Амурская жел. дорога	2.029.575	—

IV.

	Отпущено за 1891—1903 гг.	Предназначе- но на 1904 г.
Дополнительныя работы и расходы по Сибирской жел. дор.	10.184.608	—
Итого .	442.263.802	42.703.190
	484.966.992	

Въ слѣдующіе 1905 и 1906 годы на Сибирскую дорогу производились дальнѣшнія ассигнованія; а тѣмъ не менѣе, по свѣдѣніямъ Государственнаго Контроля за 1906 годъ, на 1 Января 1907 года на Сибирскія дороги было выдано всего 454.500.350 руб., т. е. менѣе на 30.466.642.

Если же сравнить суммы, относящіяся къ концу 1903 г., то по вышеупомянутой справкѣ эта сумма была 442.263.802, а по свѣдѣніямъ:

Государственнаго Контроля .	347.063.322
Разница даже	95.200.480

Приступая къ уясненію, была ли какая нибудь часть суммы 1.736.231.945 руб., составляющей расходы казны изъ наличности государственнаго казначейства, на постройку и усиленіе желѣзныхъ дорогъ и на другія надобности, надо имѣть въ виду, что сумма эта составила изъ трехъ главныхъ частей: изъ суммъ на постройку, суммъ на усиленіе и улучшеніе желѣзныхъ дорогъ и изъ расходовъ на другія надобности.

Въ свѣдѣніяхъ за 1906 годъ первыя двѣ суммы указаны безъ ихъ подраздѣленія общимъ ито- гомъ въ	1.670.668.500 руб. ¹⁾ .
Третья сумма составляетъ	65.563.445 руб. ²⁾ .

1) Свѣдѣнія Государств. Контр. о ж. д. за 1906 г. прил. 5 вѣдомости А стр. 92.

2) » » » » » » » Б стр. 93—94.

Третья сумма выдана на доплаты при сверхсрочномъ погашеніи желѣзнодорожныхъ займовъ:

I.

1) По 4½% консолидированнымъ облигаціямъ Россійскихъ жел. дорогъ 5 выпуска 1875 г., конвертированнымъ въ 54% консолидированныя облигаціи Россійскихъ жел. дорогъ 3-й серии выпуска 1891 г., на сумму 23.586.228 р. 18 к.

Эта сумма уплачена изъ наличности государственнаго казначейства ¹⁾.

2) По 5% облигаціямъ Харьковско-Кременчугскаго участка Харьковско-Николаевской жел. дороги, конвертированнымъ въ 4% золотой заемъ 4-го выпуска 1890 г. (1 Авг. 1890 г. въ суммѣ 15.661.500), выдано 939.850 » 64 »

Относительно этой суммы въ прилож. 4 Вѣдом. Б сказано только, что она взята изъ наличности государственнаго казначейства.

3) По 5% желѣзнодорожной непрерывно-доходной рентѣ вып. 1886 года конвертировано—въ 4% государственную ренту выпуска 1896 г. ²⁾ уплачено всего 1.967.249 » — »

Для выкупа правительственныхъ облигаціонныхъ капиталовъ:

1) по первому 4½% займу 1849 года (для постройки Николаевской желѣзной

¹⁾ Свѣдѣнія Государст. контр. за 1906 г. стр. 77 примѣч. (6).

²⁾ Свѣдѣнія. Тамъ же примѣч. (7).

дороги), выкупленному за счет сверх-
сметнаго кредита, открытаго по сметѣ
1891 года ¹⁾ 10.404.349 р. 33 к.

2) По 4½% облигаціямъ Московско-
Ярославско-Архангельской жел. дороги
1900 года, выкупленнымъ за счетъ 4% го-
сударственной ренты выпуска 1903 г. 1.401 » — »

III.

Для расчетовъ съ акціонерами выкупленныхъ казною
желѣзныхъ дорогъ и на другія надобности:

1) Для расчета съ акціонерами Об-
щества Закавказской желѣзной дороги. 1.562.000 р. — к.

2) на доплаты наличными деньгами
при выкупѣ акціонернаго капитала Кур-
ско-Харьково-Азовской желѣзной дороги. 838.558 » 45 »

3) Для расчета по выкупу акцій Мо-
сковско-Брестской желѣзной дороги . . . 339.160 » — »

4) На удовлетвореніе кредиторовъ
Муромской желѣзной дороги 5.833.294 » 64 »

5) Для выкупа акцій Путиловской
желѣзной дороги 1.341.052 » — »

6) Для выкупа акціонернаго капи-
тала Риго-Большерааской желѣзной до-
роги 825.600 » — »

7) Для расчета съ кредиторами Ураль-
ской желѣзной дороги 4.058.886 » 31 »

8) Для расчета съ акціонерами Харь-
ково-Николаевской желѣзной дороги . . 8.798.000 » — »

9) Для выкупа 5% негарантирован-
ныхъ облигацій 3.440.800 пр. талеровъ

¹⁾ Свѣдѣнія Государственнаго Контроля за 1906 годъ, стр. 78 примѣч. (10).

реализованные Обществом Шуйско-Ивановской желѣзной дороги ¹⁾	5.571.469 р. 32 к.
10) Для расчета съ акціонерами б. Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ	1.215.000 » — »
11) Невозмѣщенный казнѣ къ 1 Января 1907 года долгъ Варшаво-Вѣнской желѣзной дороги по нереализованному 4% капиталу 3.320.200 р. кр. нарицательныхъ, оставленному правительствомъ за собой	2.559.471 » 92 »
12) Расходы казны, соединенные съ постройкой Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги	6.000.000 » — »
Всего	75.841.575 р. 79 к.

Въ томъ числѣ по казеннымъ линіямъ. 65.563.445 р. — к.

по частнымъ дорогамъ ²⁾ . 10.278.130 р. 79 к.

Изъ приведеннаго перечня съ несомнѣнностью видно, что суммы II₂ всего 1.401 р. находятся въ видѣ Государ-

¹⁾ На основаніи Высочайше утвержденнаго 3 Іюня 1891 года мѣвнія Государственнаго Совѣта, 5% нереализованныя облигаціи Шуйско-Ивановской желѣзной дороги 3.440.800 прус. талеровъ нариц. (предназначенные на основаніи § 7 Высочайше утв. 10 Іюня 1870 года устава этой дороги для сооруженія линіи отъ ст. Новки, до ст. Иванова) были замѣнены 3% капиталомъ въ 4.000.000 руб. металлическихъ, оставленныхъ правительствомъ за собою. Означенный капиталъ зачисленъ долгомъ за обществомъ, съ ежегодной уплатою казнѣ 5¹/₄₅% интереса и погашенія. Ко времени окончанія расчетовъ казны съ акціонерами Общество Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги (къ коей присоединена Шуйско-Ивановская желѣзная дорога) оставалось непогашеннаго капитала къ 1 Января 1902 года 3.714.312 р. 88 к. металлич. 5.571.469 р. 32 кр. Платежи по нереализованному капиталу 4.000.000 р. метал. по смѣтѣ системы государственнаго кредита—не зачисляются.

²⁾ Эта послѣдняя сумма составила изъ трехъ суммъ: изъ стоящихъ подъ номерами 11 и 12 и изъ суммы сверхсрочнаго погашенія займа Владикавказской желѣзной дороги (свѣдѣнія Государственнаго Контроля 1906 г. стр. 93).

Такимъ образомъ сложены

2.559.471 р. 92 к.
6.000.000 р. — к.
1.718.658 р. 87 к.

10.278.130 р. 79 к.

ственной ренты; а капиталъ III, в суммѣ 5.571.469 р. 32 к., по которому при исчисленіи процентовъ въ размѣрѣ 4½ приходится всего 250.716 руб., не реализованъ и слѣдовательно нѣтъ никакого кредитора казны, который могъ бы ихъ потребовать.

Что касается остальныхъ суммъ, то нѣтъ никакихъ указаній, чтобы для оплаты ихъ были выпущены какіе либо займы.

Возвращаясь къ первымъ двумъ категоріямъ выдачъ изъ наличности государственнаго казначейства: 1) для постройки дорогъ и 2) для усиленія дорогъ, надо отмѣтить, что обѣ суммы составляютъ вмѣстѣ 1.670.668.500 руб. При обсужденіи вопроса объ источникахъ, доставившихъ государственному казначейству средства въ размѣрѣ 1.670.668.500 руб., надо имѣть въ виду, что суммы на постройку всегда относились къ расходамъ чрезвычайнымъ и что къ этому же отдѣлу государственной росписи до 1894 года относились и суммы на усиленіе и улучшеніе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и на приобрѣтеніе подвижнаго состава. 4 Іюня 1894 г. Высочайше утверждено мнѣніе Государственнаго Совѣта, которымъ установлено: въ отдѣлъ *чрезвычайныхъ* расходовъ заносятся: а) расходы по сооруженію новыхъ жел. дорогъ; б) расходы на изготовленіе и приобрѣтеніе подвижнаго состава и желѣзнодорожныхъ принадлежностей въ чрезвычайныхъ размѣрахъ. Такимъ образомъ, расходы на усиленіе и улучшеніе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ перенесены въ разрядъ расходовъ обыкновенныхъ, покрываемыхъ обыкновенными доходами, помимо какихъ бы то ни было кредитныхъ операцій. Затѣмъ 22 Мая 1900 года Высочайше утверждено мнѣніе Государственнаго Совѣта, постановлявшее: 1) расходы на увеличеніе подвижнаго состава и желѣзнодорожныхъ принадлежностей для существующихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ открыто правильное пассажирское и товарное движеніе, относятся къ отдѣлу *обыкновенныхъ* расходовъ государственной росписи.

Съ начала девяностыхъ годовъ прошлаго столѣтія и до 1904 года включительно.—Расходы чрезвычайные покрывались частью обыкновенными доходами и только для покрытія остальной части чрезвычайныхъ расходовъ прибѣгали къ кредитнымъ операціямъ ¹⁾. Отсюда слѣдуетъ, что не всѣ расходы на постройки жел. дорогъ и другіе чрезвычайныя надобности производились въ это время на суммы,

¹⁾ Правильность этого замѣчанія вполне подтверждается подробною справкою изъ дѣлъ Государственной Канцеляріи, приложенной въ концѣ. Изъ нея видно, что въ 1891 году на потребности путей сообщенія было ассигновано по смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ 72.029.502 р. 27 к., но часть ихъ была покрыта превышеніемъ доходовъ обыкновенныхъ этого года въ суммѣ 1.868.549 р.; чрезвычайными ресурсами 13.750.139 р., а остальное свободною наличностью государственнаго казначейства.

По смѣтѣ на 1892 г., по смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія предвидѣлось 100.887.568 р. Въ томъ числѣ 67.500.000 для возврата казнѣ суммъ, отпущенныхъ на желѣзнодорожное сооруженіе. Для покрытія этого расхода были слѣдующіе ресурсы: а) чрезвычайныя поступления 4.490.336 р., б) *свободная наличность* государственнаго казначейства, подкрѣпленная реализаціею 3% золотого займа 1901 года.

По смѣтѣ 1903 года на чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія предвидится 63.417.965 р., на покрытіе назначалось: а) чрезвычайныя поступления въ суммѣ 79.236.242 руб. (въ томъ числѣ отъ кредитныхъ операцій 68.562.333 р.); б) предполагаемое превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ расходами 13.531.758 р.

По смѣтѣ на 1894 годъ чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія опредѣлены въ 77.387.696 р.

Для покрытія имѣлось въ виду: а) чрезвычайныя поступления 19.764.940 р.; б) свободные остатки отъ реализаціи 3% золотого займа 1891 г., и в) предполагавшееся превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ расходами въ суммѣ 23.600.327 р.

По смѣтѣ 1895 г. чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія составили 225.045.884 р. Въ томъ числѣ на досрочный выкупъ 5% облигаціи жел. дорогъ, на уплату по акціямъ дорогъ и на выкупъ Новгородской дороги всего 129.155.436 руб.

На покрытіе этихъ расходовъ были обращены: а) чрезвычайные ресурсы 2.000.000 р.; б) превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ таковыми же расходами; в) свободная наличность государственнаго казначейства.

По смѣтѣ на 1896 г. чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія 137.812.805 р. Въ томъ числѣ на доплаты по конверсіи и на выкупъ 5% желѣзнодорожной непрерывной ренты 5.208.030 р.

На покрытіе обращены: а) чрезвычайные ресурсы, 2.200.000 р.; б) превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ такими же расходами, и в) свободная наличность Государственнаго казначейства.

По смѣтѣ на 1897 г. чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія исчислены 130.778.484 р.

На покрытіе ожидается превышенія обыкновенныхъ доходовъ надъ расходами 33.507.633 р.; б) чрезвычайные ресурсы 3.808.627, и в) свободная наличность государственнаго казначейства.

требующія обязательныхъ платежей; но такъ какъ нельзя утверждать, что всѣ строительные капиталы были получены помимо кредитныхъ операцій, то слѣдуетъ допустить, что всѣ расходы какъ на постройку, такъ и на тѣ усиленія дорогъ, которыя были произведены до 1895 года, и на тѣ приобрѣтенія подвижного состава, которыя сдѣланы до 1901 года, дѣлались на суммы чрезвычайныхъ доходовъ,

По смѣтѣ на 1898 г. чрезвычайнаго расхода Министерства Путей Сообщенія 140.103.590 р.

На покрытіе назначались: а) 3.300.000 чрезвычайные ресурсы; б) превышеніе обыкновеннаго дохода 14.373.000 р. и в) свободная наличность государственнаго казначейства.

По смѣтѣ на 1899 г. чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія исчислены въ суммѣ 169.709.809 р.

На покрытіе: а) чрезвычайныхъ ресурсовъ 4.000.000 р.; б) превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ расходами, и в) свободная наличность государственнаго казначейства.

По смѣтѣ на 1900 г., по смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія предвидѣлось 221.985.740 р.

На покрытіе: а) чрезвычайныхъ ресурсовъ 3.000.000 р.; б) превышеніе доходовъ обыкновенныхъ надъ расходами 29.304.000 р., и в) свободная наличность государственнаго казначейства.

По смѣтѣ на 1901 г. чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія перечислены въ 136.986.515 р.

На покрытіе ихъ обращены: а) чрезвычайные ресурсы 1.500.000 р.; б) ожидавшееся превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ обыкновенными расходами 73.443.450 р., и в) свободная наличность государственнаго казначейства.

По смѣтѣ на 1902 г. чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія исчислены въ 158.410.273 р.

На покрытіе этихъ расходовъ обращены: а) превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ обыкновенными расходами 24.871.001 р.; б) чрезвычайные ресурсы 1.800.000 р., и в) наличность государственнаго казначейства.

По смѣтѣ на 1903 г. чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія исчислены въ 183.098.989 р.

На покрытіе обращено: а) ожидавшееся превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ расходами 16.627.449 р.; б) чрезвычайные ресурсы 2.500.000 р., и в) свободная наличность государственнаго казначейства, кромѣ того по постановленію комитета Сибирск. дор. изъ 3% займа 1902 г. 40.700.000 р.

По смѣтѣ на 1904 г. чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія исчислены въ суммѣ 150.531.985 р.

На покрытіе обращены: а) превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ расходами 12.636.242 р., б) чрезвычайные ресурсы 2.750.000 р. и в) свободная наличность государственнаго казначейства.

Итого съ 1891 по 1904 г. изъ превышеній обыкновенныхъ доходовъ надъ расходами было ассигновано сверхъ неуказанныхъ съ полною точностью всего 243.763.414 р.

полученныя путемъ займовъ, и что по всѣмъ этимъ занятымъ капиталамъ должно производить ежегодные уплаты, согласно исчисленію государственнаго контроля, въ размѣрѣ 4½%. Но всѣ расходы на усиленіе и улучшеніе жел. дороги съ 1894 года по 1904 годъ включительно и всѣ расходы на увеличеніе подвижнаго состава съ 1901 по 1904 г. включительно были произведены изъ обыкновенныхъ доходовъ, не прибѣгая къ займамъ.

Суммы, израсходованныя въ теченіе времени съ 1894 по 1904 годъ на усиленіе и улучшеніе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ указано въ проектѣ представленія Министерствомъ Путей Сообщенія въ Государственную Думу, всего ¹⁾ 345.938.020 руб.

На приобрѣтеніе новаго подвижнаго состава въ теченіе времени съ 1901 по 1904 г. 124.781.460 руб.

Итого изъ наличности Государственнаго Казначейства, ассигнуемой по обыкновеннымъ доходамъ, было выдано . 470.719.480 »

Эти суммы не могли быть реализованы кредитными операціями. Ибо въ тѣ годы, когда онѣ выдавались, не только эти суммы покрывались обыкновенными доходами, но были также избытки обыкновенныхъ доходовъ надъ

¹⁾ Смѣтныя назначенія на усиленіе и улучшеніе дорогъ и на приобрѣтеніе новаго подвижнаго состава.

Годы.	На усиленіе и улучшеніе.	На приобрѣтеніе новаго подвижнаго состава.
1895	11.500.000 р.	—
1896	17.233.650 »	—
1897	24.280.000 »	—
1898	40.749.061 »	—
1899	43.560.747 »	—
1900	45.080.000 »	—
1901	38.534.562 »	45.000.000 р.
1902	60.500.000 »	39.892.195 »
1903	60.000.000 »	39.889.265 »
	<u>345.938.020 р.</u>	<u>124.781.460 р.</u>
	470.719.480 р.	

обыкновенными расходами, которые позволяли часть чрезвычайных расходов удовлетворять изъ обыкновенныхъ доходовъ. Не было надобности дѣлать займы въ полной суммѣ даже расходовъ чрезвычайныхъ и тѣмъ болѣе не было нужды дѣлать займы для покрытія расходовъ обыкновенныхъ. Это значить, что и строительные капиталы были получены частью не прибѣгая къ займамъ. Къ сожалѣнію, часть эта не выяснена.

Изъ упомянутой справки видно, что въ теченіе 1891—1903 гг. включительно по чрезвычайнымъ смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія и по другимъ чрезвычайнымъ надобностямъ было ассигновано и израсходовано 1.786.806.889 руб. Изъ этого числа предназначалось на изысканія, на сооруженіе казенныхъ дорогъ, на ихъ усиленіе и улучшеніе и на изготовленіе новаго подвижного состава всего 1.193.197.754 руб. На расходы по заключеннымъ смѣтамъ 4.435.511 руб. На улучшеніе дорогъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ и на ссуды имъ 378.552.737 руб. На производство кредитныхъ операцій съ желѣзнодорожными капиталами:

Въ 1891 году:

- 1) на выкупъ облигацій Шуйско-Ивановской жел. дороги 3.076.803 руб.
- 2) на доплату по произведеннымъ въ 1891 году конверсіи и выкупу 4½% консолидированныхъ облигацій Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ 5 выпуска 24.655.506 »

Въ 1894 году:

- На выкупъ Лозово - Севастопольской желѣзной дороги 1.796.508 »
- На выкупъ Митавской жел. дороги 2.316.306 »
- » » Орлово-Грязской жел. дор. 11.600 »

На расчеты съ главнымъ обществомъ
Россійскихъ жел. дорогъ (на счетъ вы-
ручки отъ реализованной части шестого
4% золотого займа) 4.312.199 руб.

Въ 1895 году:

На досрочный выкупъ 5% облигацій
жел. дорогъ 123.391.185 »

На уплату капитала по акціямъ юго-
западныхъ жел. дорогъ 4.152.646 »

На производство доплаты наличными
деньгами акціонерамъ Моск.-Курск. жел.
дороги 840.405 »

Въ 1896 году:

На выкупъ Новгородской жел. дороги 781.200 »

На доплаты при конверсіи и на вы-
купъ 5% желѣзнодорожной непрерывно-
доходной ренты 5.208.030 »

На доплаты наличными при обмѣнѣ
акцій Варшаво-Тереспольской жел. до-
роги на 4% ренту 47.716 »

Въ 1897 году:

На приобрѣтеніе 4% облигацій Курско-
Харьково-Азовской жел. дороги для об-
мѣна акцій бывшаго общества сей дороги 2.260 »

На доплаты при обмѣнѣ акцій Мо-
сковско-Брестской жел. дороги на Госу-
дарственную ренту 339.160 »

На доплаты при обмѣнѣ акцій При-
вислинской жел. дороги на государ-
ственную 4% ренту 569.364 »

На доплату и расходы по обмѣну акцій
Балтійской жел. дороги на государ-
ственную 4% ренту 522.700 »

На доплату по обмѣну принадлежащихъ фонду государственныхъ сберегательныхъ кассъ 4% облигацій казенныхъ жел. дорогъ на 4% государственную ренту 43.000 руб.

Въ 1898 году:

На досрочный выкупъ 4 $\frac{1}{2}$ % облигацій Главнаго Общества Россійскихъ жел. дорогъ и 5% облигацій Закавказской и Московско-Смоленской жел. дороги. 721.923 »

На расходы по обмѣну одной акціи бывшаго общества Орловско-Витебской жел. дороги на облигаціи той же дороги. 268 »

На расходы по обмѣну акцій Общества Фастовской жел. дороги 190.100 »

Въ 1899 году:

На досрочную уплату капитала по 4% облигаціямъ нѣкоторыхъ жел. дорогъ. 6.570.500 »

На досрочный выкупъ 4% облигацій Тамбово-Козловской, Либаво-Роменской, Оренбургской и Юго-Западныхъ жел. дорогъ 38.600 »

Въ 1900 году:

На досрочный выкупъ Московско-Ярославско-Архангельской жел. дороги . . . 28.149.357 »

На операционные расходы по обмѣну 5% акцій Фастовской жел. дороги . . . 3.109 »

Въ 1901 году:

На досрочный выкупъ бывшаго Общ. Ивангородъ-Домбровской жел. дороги . . 11.105.743 »

На покрытие доплатъ по обмѣненнымъ на государственную 4% ренту 4 $\frac{1}{2}$ % обли-

гаціямъ консолидированныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ 1-го и 2-го выпуска и внутренняго займа 1893 г. 6.098.750 руб.

На операционные расходы по обмѣну 4¹/₂% облигацій консолидированныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ 1-го и 2-го выпусковъ 17.922 »

На операционные расходы по выкупу акцій Ивангородъ-Домбровской жел. дор. 11.973 »

Въ 1902 году:

На выплату дополнительнаго вознагражденія по удостовѣреніямъ б. Общества Юго-Западныхъ жел. дорогъ и на выдачу вознагражденія ликвидационной комиссіи сего общества 2.500.000 »

Въ 1903 году:

На выкупъ 4¹/₂% облигацій Московско-Ярославской жел. дороги 2.458.300 »

Итого . . . 231.181.935 руб.

На устройство и улучшение портовъ въ 1891, 1892, 1893 и 1894 г.г. 34.438.952 руб.

На вознагражденіе частныхъ лицъ и учреждений за отбѣну принадлежащаго имъ права пропинаціи 5.000.000 »

На покрытіе всѣхъ этихъ расходовъ предназначались:

Чрезвычайные ресурсы въ 1891 г. . . 13.750.139 »

Въ 1892 году 4.490.336 »

» 1893 » (отъ кредитныхъ операцій 68.862.333 руб.) всего 79.236.242 »

Въ 1894 году: а) чрезвычайныя поступления 19.764.940 »

б) Свободные остатки отъ реализаціи 3% золот. займа ?

Въ 1895 году	2.000.000 руб.
» 1896 »	2.200.000 »
» 1897 »	3.808.627 »
» 1898 »	3.300.000 »
» 1899 »	4.000.000 »
» 1900 »	3.000.000 »
» 1901 »	1.500.000 »
» 1902 » (вѣчные вклады въ Го- сударственный Банкъ)	1.800.000 »
Въ 1903 году	2.500.000 »
<hr/>	
Итого	141.350.284 руб.

Превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ такими же расходами.

Годы:	Ожидались.	Дѣйствительно были.
1891	1.868.549 р.	20.432.758 р.
1892	?	65.648.008 »
1893	13.531.758 »	107.913.753 »
1894	23.600.327 »	172.095.546 »
1895	?	138.263.817 »
1896	?	198.953.341 »
1897	33.507.633 »	129.683.587 »
1898	14.373.004 »	237.884.548 »
1899	?	258.971.299 »
1900	29.304.001 »	170.845.879 »
1901	73.443.450 »	169.920.265 »
1902	24.871.001 »	122.975.993 »
1903	16.627.449 »	174.324.754 »
<hr/>		
Итого	231.127.172 р.	1.967.913.548 р.

Остальную сумму предназначенныхъ по чрезвычайнымъ смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія за 1891—1903 г.г. затратъ и расходовъ предположено было покрыть изъ свободной наличности государственнаго казначейства. Размѣръ этой остаточной суммы былъ $1.786.806.889 - 141.350.284 - 231.127.172 = 1.414.329.433$ р.

Размѣры свободной наличности по годамъ за время 1891—1894 были слѣдующіе.

на 1 января.

1891	года	. . . . .	204.965.034	р.
1892	»	. . . . .	25.434.791	»
1893	»	. . . . .	71.975.744	»
1894	»	. . . . .	239.553.120	»
1895	»	. . . . .	333.404.565	»
1896	»	. . . . .	273.944.615	»
1897	»	. . . . .	245.496.045	»
1898	»	. . . . .	214.733.443	»
1899	»	. . . . .	134.885.669	»
1900	»	. . . . .	216.727.212	»
1901	»	. . . . .	104.975.534	»
1902	»	. . . . .	268.420.266	»
1903	»	. . . . .	257.415.868	»
1904	»	. . . . .	381.345.878	»

Обращаясь къ обсужденію источниковъ для покрытія упомянутыхъ чрезвычайныхъ расходовъ, надо обратить вниманіе на сдѣланныя при нихъ нѣкоторыя замѣчанія.

Относительно суммъ чрезвычайныхъ ресурсовъ было сказано въ смѣтѣ (по 1893 годъ), что въ составъ чрезвычайныхъ ресурсовъ должны войти 68.562.333 руб. отъ кредитныхъ операций. По смѣтѣ 1904 года сказано—свободный остатокъ отъ реализаціи 3% золотого займа, безъ точнаго указанія суммъ.

Отсюда видно, что эти ресурсы, въ большей или меньшей мѣрѣ, составлялись изъ капиталовъ, полученныхъ займами, требующими ежегодной оплаты процентами.

Сумма, образовавшаяся изъ избытковъ обыкновенныхъ доходовъ надъ обыкновенными расходами, составила изъ частей, не сопровождавшихся выдачею какихъ либо документовъ, предоставляющихъ право требовать на эти суммы уплаты какихъ либо процентовъ или погашенія.

Суммы, указанные въ справкѣ какъ ожидавшіяся превышенія обыкновенныхъ доходовъ надъ таковыми же расходами, при составленіи смѣтъ, опредѣлялись съ такой осторожностью, что во многихъ случаяхъ дѣйствительныя превышенія обыкновенныхъ доходовъ надъ таковыми же расходами превышали суммы, ожидавшіяся по смѣтамъ въ 10, въ 20 разъ. Въ 1898 году ожидали 14,373 тыс., а получено было 237.884 тыс., болѣе, чѣмъ въ 20 разъ. Въ годы 1892, 1895, 1896 и 1899 кредиты вовсе не опредѣлены, а получено было 65.648 тыс., 138.264 тыс., 198.953 тыс. и 258.971 тыс. Такова была осторожность въ опредѣленіи доходовъ обыкновенныхъ на покрытіе расходовъ чрезвычайныхъ.

Наконецъ, суммы, обозначенныя свободно наличностью Государственнаго Казначейства, составлялись изъ превышеній обыкновенныхъ доходовъ надъ обыкновенными расходами, часто достигавшими значительно большихъ размѣровъ, чѣмъ ожидалось по смѣтамъ; но въ справкѣ, относящейся къ смѣтѣ 1892 года, сказано, по отношенію къ источникамъ для покрытія намѣченныхъ расходовъ, объ усиленіи свободной наличности Государственнаго Казначейства суммами, ожидавшимися отъ реализаціи Россійскаго 3% золотого займа 1891 года.

Это указываетъ, что и свободная наличность образовывалась частію изъ суммъ, получаемыхъ кредитными операціями, требующими ежегодныхъ платежей, % и погашенія. Хотя нѣтъ сомнѣнія, что свободная наличность, въ значительной и, вѣроятно, въ большой своей долѣ, составлялась изъ суммъ, получавшихся вслѣдствіе превышенія обыкновенныхъ доходовъ надъ обыкновенными же расходами, т. е. такихъ суммъ, при полученіи которыхъ, какъ было упомянуто выше, не выдавалось никакихъ обязательствъ уплачивать по нимъ проценты и погашенія, но, тѣмъ не менѣе, при невозможности опредѣлить, какая часть этого источника требуетъ оплаты процентами, и какая часть оплаты не требуетъ, осторожнѣе признать, что вся сумма, составившаяся изъ свободной наличности, требуетъ оплаты процентами.

Итакъ, изъ осторожности, слѣдуетъ признать, что всѣ суммы, полученныя какъ изъ чрезвычайныхъ ресурсовъ, такъ и изъ свободной наличности Государственнаго Казначейства, должны подлежать ежегодной опредѣленной оплатѣ и при томъ въ виду неизвѣстности, какія части ихъ были получены путемъ кредитныхъ операцій, слѣдуетъ оплачивать во всей ихъ полнотѣ.

Съ другой стороны, слѣдуетъ признать, что суммы, составившіяся изъ дѣйствительнаго превышенія обыкновенныхъ доходовъ надъ таковыми же расходами, должны быть выдѣлены въ особую статью. Благодаря израсходованію такихъ суммъ на государственное желѣзнодорожное предпріятіе, Государственное Казначейство можетъ получать (какъ въ дѣйствительности и бывало многократно) доходы, составляющіе на затраченный капиталъ очень высокіе проценты, но, въ случаѣ полученія доходовъ въ размѣрѣ малыхъ процентовъ, Государственное Казначейство не обязано изыскивать средства, а затѣмъ и уплачивать разницу между нѣкоторымъ заранѣе опредѣленнымъ процентомъ и тѣмъ процентомъ, который въ дѣйствительности былъ полученъ.

Размѣръ капитала, по которому проценты могутъ быть получаемы Государственнымъ Казначействомъ во всякомъ размѣрѣ, безъ ограниченія, но по которому доплаты до какого либо заранѣе опредѣленнаго процента для Государственнаго Казначейства необязательны и по которому и всякій, хотя бы и малый, процентъ выгоды есть чистый доходъ Государственнаго Казначейства, опредѣляется слѣдующимъ образомъ.

Одну его, первую, часть составляетъ исчисленная выше сумма, составившаяся изъ обыкновенныхъ доходовъ, въ теченіе годовъ 1895—1906, предназначавшихся на усиленіе и улучшеніе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и на пріобрѣтеніе новаго подвижнаго состава. Сумма эта опредѣлена была съ точностью и оказалась равною 470.719.480 руб.

Другая часть, относящаяся къ расходамъ чрезвычайнымъ, вполнѣ точнаго опредѣленія не получила.

Въ смѣтахъ 1891, 1893, 1894, 1897, 1898, 1900—1903 годовъ указаны категорически предназначенныя на покрытіе расходовъ чрезвычайныхъ суммы ожидавшихся превышеній обыкновенныхъ доходовъ надъ такими же расходами. Всего такихъ суммъ предназначено 231.127.172 руб. Хотя дѣйствительныя превышенія, полученные въ эти годы, значительно превосходятъ только что приведенную сумму, ибо полное превышеніе за всѣ эти годы вмѣстѣ составляетъ 1.306.077.083, т. е. почти въ 6 разъ болѣе ожидавшагося, но въ виду сдѣланныхъ въ смѣтахъ указаній о суммахъ превышенія, предназначавшихся для покрытія расходовъ чрезвычайныхъ доходами обыкновенными, слѣдуетъ считать, что на покрытіе чрезвычайныхъ расходовъ обыкновенными доходами должно быть отнесено именно только 231.127.172 руб.

Что же касается смѣтъ на 1892, 1895, 1896 и 1899 годъ, то въ смѣтахъ на эти годы сказано просто о покрытіи предположенныхъ чрезвычайныхъ расходовъ суммами превышенія обыкновенныхъ доходовъ надъ такими же расходами. Сумма, такимъ образомъ опредѣленная, видна изъ слѣдующаго сопоставленія.

Г О Д Ы.	Смѣтныя ассигнованія чрезвычайныхъ расходовъ.	Превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ такими же расходами.	Ассигнованія чрезвычайныхъ ресурсовъ.	Покрыто изъ суммъ обыкновенныхъ расходовъ.
1892	100.887.568	65.648.003	4.490.336	65.648.008
1895	225.045.889	138.263.317	2.000.000	138.263.817
1896	137.801.449	198.953.341	2.200.000	135.601.449
1899	169.615.240	258.971.299	4.000.000	165.615.240
Итого изъ обыкновенныхъ доходовъ дано				505.128.514

По точному смыслу закона должно быть признано, что вся эта сумма 505.128.514 руб. чрезвычайных расходов была покрыта доходами обыкновенными. Таким образом выясняется, что на строительные расходы было выдано изъ обыкновенныхъ расходовъ. . . . 231.127.172 руб.
 505.128.514 »

Всего. . . . 736.255.686 руб.

За израсходованіемъ всей этой суммы изъ полной суммы превышеній обыкновенныхъ доходовъ надъ таковыми же расходами, составлявшейся въ теченіе годовъ съ 1891 по 1903 включительно, оставалось еще $1.967.913.548 - 736.255.686 = 1.231.657.862$ р. которые могли быть употреблены на другія государственныя надобности. Сверхъ приведенной суммы, отпущенной на разныя желѣзнодорожныя надобности, было еще дано на усиленіе и улучшеніе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, на приобрѣтеніе новаго подвижного состава. 470.719.480 »

Итого изъ обыкновенныхъ доходовъ израсходовано $736.255.686 + 470.719.480 = 1.206.975.166$ р.

При полученіи этой суммы отъ населенія въ составѣ обыкновенныхъ доходовъ не было, да и не могло быть выдано долговыхъ обязательствъ, устанавливавшихъ ежегодную уплату процентовъ въ размѣрѣ $4\frac{1}{2}$ или всего $1.206.975.166 \times 0,045 = 54.313.882$ руб. 47 коп.

Сумма такихъ платежей тѣмъ не менѣе насчитывается Государственнымъ Контролемъ въ виду того, что государство, не занимая денегъ на желѣзнодорожныя нужды въ исчисленномъ размѣрѣ, дѣлало долги для удовлетворенія другихъ государственныхъ потребностей, и что если бы

желѣзнодорожныхъ надобностей не было, то не было бы сдѣлано и долговъ на только что упомянутую надобность. Это объясненіе нельзя считать достаточнымъ, потому что въ отчетѣ Государственнаго Контроля по исполненію Государственной росписи и финансовыхъ смѣтъ за 1901 годъ на страницѣ 794 указано, что четырехпроцентной государственной ренты съ 8 Апрѣля 1894 г. по 28 Февраля 1903 г. выпущено на 2.650.000.000 руб., а на стр. 795, противу упомянутаго указанія, сдѣлано примѣчаніе (5). По вѣдомостямъ приложений № 1 и № 2 долгъ по 4% государственной ренты распределенъ, сообразно потребностямъ, для удовлетворенія коихъ выпускались серіи ренты, на долю на общегосударственныя потребности (1.998.806.586 р. 78 к.) и на желѣзнодорожный долгъ (701.193.413 р. 22 к.)

Итакъ дѣйствительно въ то же время, когда на желѣзнодорожныя надобности изъ обыкновенныхъ доходовъ было израсходовано 1.206.965.166 руб., были произведены займы на сумму 1.998.806.586 руб. 78 коп. для удовлетворенія другихъ государственныхъ потребностей.

При совершеніи этихъ займовъ, очевидно, не представлялось никакихъ затрудненій, чтобы занятыя суммы употребить на желѣзныя дороги, а превышенія обыкновенныхъ доходовъ надъ таковыми же расходами направить на другія государственныя надобности. Если это не сдѣлано, то, безъ сомнѣнія, были въ виду какія либо вѣскія соображенія. Очевидно считалось, что удовлетвореніе тѣхъ государственныхъ надобностей, которыя требовали расходовъ 1.998.806.586 руб., принесетъ государству такую пользу, которая вполне окупитъ сдѣланныя затраты и что свободныя средства въ суммѣ 1.206.965.166 руб. можно отпустить на желѣзнодорожныя предпріятія, не опредѣляя напередъ ожидаемыхъ доходовъ.

Затрата этой суммы сопровождалась рискомъ, неизбежно связаннымъ съ желѣзнодорожнымъ предпріятіемъ. Эксплуатированіе желѣзныхъ дорогъ слѣдуетъ вести принимая

всевозможныя средства, чтобы затраченная на нихъ сумма покрывалась умѣреннымъ доходомъ не только въ $4\frac{1}{2}\%$, но буде возможно и болѣе, но въ случаѣ неблагопріятныхъ обстоятельствъ и для облегченія промышленности и торговли, вынуждаемой конкурировать съ заграничными странами, не требовать отъ желѣзныхъ дорогъ доставленія именно $4\frac{1}{2}\%$, а примѣняться къ размѣрамъ доходовъ, получаемыхъ съ желѣзныхъ дорогъ за нашими предѣлами.

Въ Англіи капиталъ, вложенный въ желѣзныя дороги, приноситъ $3\frac{1}{2}\%$ и менѣе, во Франціи—отъ $3,3\%$ до $4,2\%$, въ Германіи 5% .

Если же это такъ, то нельзя говорить, что дѣятельность казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, доставляющая на капиталъ менѣе $4\frac{1}{2}\%$, вынуждаетъ государственное казначейство уплачивать сумму $1.206.965.166 \times 0,045 = 54.313.488$ р.

Сумму эту государственное казначейство дѣйствительно выплачиваетъ, но благодаря совершенно инымъ обстоятельствамъ. Если дѣятельность казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на указанный капиталъ приносила какой либо доходъ, то она облегчала государственному казначейству возможность оплачивать $\%$ по займамъ, сдѣланнымъ для другихъ государственныхъ потребностей.

Нѣсколько другое и при томъ болѣе осторожное опредѣленіе суммы, израсходованной на желѣзнодорожное строительство помимо какихъ бы то ни было займовъ, требующихъ ежегодныхъ уплатъ процентовъ и погашенія, даетъ обзоръ займовъ, заключенныхъ въ теченіе разсматриваемаго времени.

Въ отчетѣ Государственнаго Контроля по исполненію Государственной Росписи и финансовыхъ смѣтъ за 1896 г. указано движеніе государственнаго долга въ 1906 году. Сюда относятся билеты государственнаго казначейства, приносящіе:

- а) 3% (19 Января и 23 Ноября 1901 г.) 139.516.000 р.
б) 3,6 % (28 Ноябр. 1903 г. 30 Июля
1904 г. и 28 Января 1905 г.) 200.000.000 »

Часть этихъ 200 милліоновъ на основаніи Высочайшаго указа 30 Июля 1904 г. выпущена въ 150 милліоновъ и остальные 50 милліоновъ по указу 28 Января 1905 г. Слѣдовательно къ расходамъ до 1904 г. этотъ заемъ не относится.

3% золотой заемъ (17 Сентября 1901 г.) для предоставленія государственному казначейству средствъ къ покрытію сдѣланныхъ и предстоящихъ расходовъ по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ и по исполненію другихъ общепольныхъ работъ, какъ непосредственно распоряженіемъ правительства, такъ и черезъ частныя желѣзнодорожныя Общества 187.500.000 р. — к.

4% государственная рента (8 и 21 Апрѣля, 13 Мая и 6 Июня 1894 г.; 3 и 24 Марта и 16 Июня 1895 г.; 23 Февраля, 12 Апрѣля, 3 и 13 Мая и 20 Декабря 1896 г.; 7 Февраля, 21 и 30 Мая и 14 Ноября 1897 г.; 27 Февраля, 6 Марта, 24 и 28 Апрѣля, 26 Июня и 18 Декабря 1898 г.; 11 Марта и 6 Июля 1901 г.; 12 Апрѣля и 14 Июня 1902 г.; 10 Января и 28 Февраля 1903 г.; 12 Августа 1906 г.) 2.650.000.000 р.
Изъ этой суммы, какъ выше сказано, на желѣзнодорожныя потребности было отпущено 701.193.413 » — »

3½% золотой заемъ 1894 года 24 Ноября для предоставленія государственному казначейству средствъ для денежных оборотовъ на пользу государственнаго кредита 150.000.000 р. Изъ этой суммы 22.793.830 р. 62 к. отнесены къ составу долговъ на общегосударственныя потребности, а 122.499.919 р. 38 к. было употреблено на выкупъ 5% облигацій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ предполагено по смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ 1894 г. 122.499.919 р. 38 к.

4% Россійская консолидированная рента (28 Апрѣля 1901 г.) для возмѣщенія государственному казначейству суммъ, выданныхъ въ ссуду обществамъ желѣзныхъ дорогъ въ 1900 году, а равно для выдачи такихъ ссудъ въ 1901 году 159.000.000 р. — к.

Изъ этой суммы на строительные кредиты казенныхъ желѣзныхъ дорогъ могла пойти только нѣкоторая часть.

4% Россійскій государственный заемъ 1902 года (1 Марта 1902 г.) для реализаціи причитавшагося Россіи отъ Китая вознагражденія 181.959.000 руб. Изъ нихъ на общегосударственныя потребности 76.836.346 р. 2 к. и на желѣзнодорожный долгъ 103.306.073 » — »

Итого на желѣзнодорожныя надобности въ большей или меньшей мѣрѣ могла пойти часть суммы 1.413.015.405 р. 38 к.

Итакъ только эта сумма была занята въ то время, когда на чрезвычайные расходы требовалась сумма 1.786.806.889 руб., изъ которыхъ къ желѣзнодорожному строительству не относятся расходы по заключеннымъ смѣтамъ 4.435.511 р. — к.

Устройство и улучшеніе портовъ 34.438.952 » — »

Вознагражденіе лицъ и учрежденій за отмѣну принадлежавшаго имъ права пропинаціи 5.000.000 р. — к.

Итого 43.874.463 р. — к.

Оставшаяся сумма, предназначавшаяся по чрезвычайнымъ смѣтамъ на желѣзныя дороги, составляла $1.786.806.889 - 43.874.463 = 1.742.932.426$ руб.

Слѣдовательно помимо всякихъ долговъ, на желѣзнодорожное строительство, изъ обыкновенныхъ доходовъ было употреблено не менѣе $1.742.932.426 - 1.413.015.405 = 329.917.021$ руб.

Эта сумма вмѣстѣ съ упомянутою выше, составившеюся прямо изъ обыкновенныхъ доходовъ, по усиленію и улучшенію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, и равною 470.719.480 руб. составляетъ 800.636.501 руб. или круглымъ числомъ 800 милліоновъ. Она можетъ считаться наименьшею суммою, данною изъ свободной наличности государственнаго казначейства, не прибѣгая ни къ какимъ кредитнымъ операціямъ, и на которую не могутъ быть перелагаемы долги, сдѣланные для удовлетворенія другихъ государственныхъ потребностей, считавшихся достаточно производительными для оплаты долговъ, сдѣланныхъ для нихъ.

Способы распредѣленія основного капитала между дорогами.

Если бы эта сумма въ 800 милліоновъ руб. была признана соотвѣтственною капиталу, вложенному въ казенныя

желѣзныя дороги въ видѣ негарантированныхъ акцій, то ее можно было бы распредѣлить между дорогами, руководясь однимъ изъ четырехъ слѣдующихъ принциповъ.

Однимъ изъ такихъ принциповъ можно было принять простое пропорціональное подраздѣленіе 800 милліоновъ на части, соотвѣтственныя суммамъ капиталовъ, установленнымъ къ концу 1903 года Государственнымъ Контролемъ для каждой изъ казенныхъ дорогъ. Другимъ основаніемъ можно принять подраздѣленіе той же суммы на части, пропорціональныя капиталамъ, выданнымъ каждой дорогѣ до 1904 г. на каждую дорогу изъ наличности государственнаго казначейства. Третьимъ подраздѣленіе, 800 милл. между дорогами дефицитными, пропорціонально капиталамъ, доставленнымъ изъ наличности государственнаго казначейства до 1904 года.

Наконецъ четвертымъ, а, можетъ быть, самымъ простымъ—было бы распредѣленіе 800 милл. по дорогамъ, считая нѣкоторую сумму на каждую версту соотвѣтственно длины одиночнаго пункта и половину этой суммы на каждую версту втораго пути, т. е. приблизительно по 30.000 р. на версту одиночнаго и по 15.000 руб. втораго—двойнаго пути.

Теперь же, когда не только не избранъ принципъ подраздѣленія между дорогами капитала, соотвѣтствующаго негарантированнымъ акціямъ, но когда подлежитъ еще обсужденію вопросъ о самомъ допущеніи такого капитала, нельзя съ увѣренностью провести до конца разъясненіе финансоваго положенія каждой изъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Что же касается валовыхъ доходовъ, эксплуатаціонныхъ расходовъ и капиталовъ, какъ облигаціонныхъ, такъ и выданныхъ изъ государственнаго казначейства, относящихся только къ двумъ большимъ группамъ, то по даннымъ, приведеннымъ въ смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія на 1909 г., дополненнымъ предварительными данными Государственнымъ Контролемъ, можно составить себѣ довольно

приблизительное понятие. Неточность будетъ зависѣть отъ того, что сумма обязательныхъ платежей, зависящая очень немного отъ размѣра погашенія облигаціонныхъ займовъ, не выяснена и приходится ее брать въ размѣрѣ, опредѣленномъ на 1906 годъ. Другая неточность произойдетъ потому, что къ капиталамъ, даннымъ изъ государственнаго казначейства, указаннымъ Государственнымъ Контролемъ на 1906 годъ, придется прибавлять суммы не дѣйствительныхъ расходовъ, а смѣтныхъ ассигнованій 1907 года.

Итакъ при дальнѣйшемъ изложеніи будутъ приняты слѣдующія данныя:

1) Сумма обязательныхъ платежей по сѣти дорогъ Европейской Россіи, за исключеніемъ суммъ, относящихся къ дорогамъ Средне-Азіатской и Ташкентской, ¹⁾
110.237.475—2.103.414— 1.247.876= . 106.886.185 руб.

2) Сумма обязательныхъ платежей по сѣти дорогъ Азіатской Россіи, относящихся исключительно къ Средне-Азіатской и Ташкентской желѣзнымъ дорогамъ ¹⁾. 3.351.290 »

3) Сумма капиталовъ, выданныхъ изъ наличности Государства на сѣти дорогъ Европейской Россіи, за исключеніемъ двухъ вышеупомянутыхъ дорогъ ²⁾.
1.281.731.595—99.578.306—132.055.485=1.050.097.714 »

4) Суммы на новыя дороги (60.000.000 р.), на усиленіе и улучшеніе (26.085.703 р.) и на приобрѣтеніе новаго подвижнаго состава (44.500.000 р.) по приблизительнымъ даннымъ Государственнаго Контроля, израсходованнымъ въ 1907 году 130.585.703 »

¹⁾ По свѣдѣніямъ Государственнаго Контроля о желѣзныхъ дорогахъ за 1906 г.

²⁾ По свѣдѣніямъ Государственнаго Контроля за 1906 годъ.

Итого сумма расходовъ государственнаго казначейства по дорогамъ сѣти Европейской Россіи до 1907 года включительно 1.180.683.417 руб.

5) Сумма расходовъ по сѣти дорогъ Азіатской Россіи, включая въ нихъ и дороги Средне-Азіатскую и Ташкентскую, но за исключеніемъ дороги Уссурійской, на которой доходы тоже въ расчетъ не принимаются по причинѣ передачи ее въ Управление Китайской Восточной дороги ¹⁾.

454.500.350 + 99.578.396 + 132.055.485 —
54.860.251 = 631.273.980 »

6) Расходы въ 1907 году, приблизительно опредѣленные Государственнымъ Контролемъ и относящіеся къ дорогамъ сѣти Азіатской Россіи 5.520.806 »

Итого изъ ресурсовъ государственнаго казначейства на дороги Азіатской Россіи израсходовано по 1907 годъ включительно 636.794.786 »

7) Валовой доходъ по отчетамъ за 1907 г. сѣти дорогъ Европейской Россіи 469.882.000 руб.

и суммы, не уплаченныя военнымъ ведомствомъ за перевозки, произведенныя въ 1907 году 1.857.099 »

Итого ²⁾ 471.739.000 »

¹⁾ По свѣдѣніямъ Государственнаго Контроля за 1906 годъ.

²⁾ По смѣтѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ Министерства Путей Сообщенія на 1909 годъ.

8) Валовой доходъ по отчетамъ за 1907 г. съѣти дорогъ Азіатской Россіи 72.488.000 руб.

и сумма, неуплаченная военнымъ вѣдомствомъ за перевозки, совершенныя въ 1907 г. ¹⁾ 573.388 »

Итого 73.061.000 руб.

9) Изъ полной суммы сбора съ пассажировъ и товаровъ большой скорости, полученной въ 1907 году въ суммѣ 18.613.093 руб. ²⁾ и почти не отличающейся отъ суммы, полученной со всѣхъ дорогъ въ 1906 году, 18.584.479 руб., отнесено на счетъ казенныхъ дорогъ въ размѣрѣ, опредѣленномъ Государственнымъ Контролемъ на дороги Европейской Россіи 11.466.000 руб.

10) На съѣти дорогъ Азіатской Россіи. 1.268.000 »

11) Эксплоатаціонный расходъ съѣти дорогъ Европейской Россіи за исключеніемъ суммъ, не требовавшихъ денежныхъ ассигнованій ³⁾. 352.057.591 »

12) Эксплоатаціонныхъ расходовъ съѣти дорогъ Азіатской Россіи ³⁾ (за исключеніемъ суммъ, не требовавшихъ денежныхъ ассигнованій) 86.793.493 »

13) Чистый доходъ съѣти дорогъ Европейской Россіи ³⁾.
471.739.000—352.057.591 119.681.409 »

¹⁾ По смѣтѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ Министерства Путей Сообщенія на 1909 годъ.

²⁾ По смѣтѣ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ Министерства Финансовъ.

³⁾ По смѣтѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ Министерства Путей Сообщенія на 1909 годъ.

14) Чистый доходъ сѣти дорогъ Азіатской Россіи ¹⁾ (дефицитъ).	
86.793.493—73.061.000	13.732.493 руб.
15) Чистый доходъ всей сѣти ¹⁾	105.958.916 »
16) При суммѣ обязательныхъ платежей	110.237.475 »
17) Дефицитъ всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ	4.278.559 »
18) Принимая во вниманіе сборъ съ пассажировъ и товаровъ	12.734.000 »
19) Прибыль	8.456.441 »
Эта послѣдняя сумма получена при затратахъ изъ наличности государственнаго казначейства.	
1.180.683.417 + 636.794.786 =	1.817.478.203 руб.

Если отсюда исключить 800 милліоновъ, не требующихъ обязательной оплаты процентами, то все же останется еще болѣе 1 милліарда рублей, такъ или иначе занятыхъ, по которымъ слѣдуетъ платить не только по 4¹/₂%, но можетъ быть и болѣе.

Слѣдовательно, въ 1907 году государственное казначейство должно было изыскать средства для оплаты желѣзнодорожныхъ долговъ процентами, не менѣе 45 милліоновъ рублей.

О финансовомъ положеніи сѣти казенныхъ дорогъ за 1908 г. и тѣмъ болѣе слѣдующіе за нимъ годы можно говорить только предположительно.

Ошибки могутъ быть какъ въ ту, такъ и въ другую сторону.

Относительно 1908 года пока извѣстно только то, что пробѣгъ поѣздовъ не достигъ ожидавшейся величины въ 291 мил. поѣздо-верстъ приблизительно на 10 мил. поѣздо-верстъ. Валовой доходъ ожидается менѣе смѣтныхъ пред-

¹⁾ По смѣтѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ Министерства Путей Сообщенія на 1909 годъ.

положеній 550 милліоновъ рублей, примѣрно на 5 мил. руб., а расходы превзошли смѣтныя ассигнованія болѣе, чѣмъ на 49 мил. руб. Съ другой стороны Сибирская дорога въ 1896 году при валовомъ доходѣ 37.556.730 руб. произвела расходы (не считая содержаній Государственнаго Контроля 202.946 руб.) на сумму 52.404.653 руб., т. е. эксплуатировалась съ дефицитомъ въ 14.847.923 руб.

По отчету за 1907 годъ та же дорога, при валовомъ доходѣ 35.545.701, произвела эксплуатационные расходы (за исключеніемъ не требовавшихъ денежныхъ ассигнованій) на сумму 33.964.357 руб. и, слѣдовательно, дала чистаго дохода 1.581.344 руб.

Въ смѣтѣ на 1909 годъ ожидается валового дохода 40.448.000 руб. и эксплуатационнаго расхода (за исключеніемъ не требующаго денежныхъ ассигнованій) 33.457.851 р., т. е. ожидается чистый доходъ 6.990.149 руб., кругло 6.990.000 руб.

Этотъ чистый доходъ составляетъ уже около 3% на весь капиталъ, затраченный на сооруженіе, усиленіе и улучшеніе Сибирской дороги.

Если финансовыя результаты дороги, уже существующей могли, въ теченіе четырехъ лѣтъ, измѣниться въ такихъ огромныхъ предѣлахъ, какъ сказано съ одной стороны дефицитомъ въ 14 слишкомъ мил. руб., а съ другой, чистымъ доходомъ, безъ малаго, въ 7 мил. руб., то тѣмъ труднѣе предсказать за нѣсколько лѣтъ впередъ тѣ финансовыя послѣдствія, которыя могутъ явиться подъ вліяніемъ затратъ новыхъ сотенъ милліоновъ руб. на сооруженіе дорогъ, отчасти преслѣдующихъ цѣли промышленныя, но, главнымъ образомъ, цѣли государственной необходимости.

Постройка Амурской дороги вызывается по преимуществу цѣлями сохраненія огромной области въ обладаніи Россіи; но въ нѣкоторой степени она представляется необходимою и въ видахъ заселенія отдаленной окраины, способной предоставить очень большому населенію средства

для болѣе плодотворнаго приложенія труда а, слѣдовательно, для созданія новыхъ крупныхъ цѣнностей, не достижимыхъ на тѣхъ мѣстахъ жительства, которыя этимъ населеніемъ оставляются.

Укладка второго пути на Забайкальской дорогѣ вызывается, можно сказать, исключительно цѣлями обороны дальневосточныхъ областей. Укладка вторыхъ путей на Сибирской дорогѣ, на ея восточномъ концѣ, вызывается тѣми же соображеніями, какъ и укладка второго пути на дорогѣ Забайкальской. Напротивъ, на западной части Сибирской дороги (примѣрно на половинѣ ея протяженія) требуется для цѣлей коммерческихъ и промышленныхъ. Густота движенія на этой части Сибирской дороги достигла уже почти предѣла того, что можетъ быть выполняемо на дорогѣ въ одинъ путь.

Дороги, подобныя Амурской, или упомянутые вторые пути на дорогѣ Забайкальской и восточной части Сибирской, не могутъ приносить чистый доходъ не только выполненіемъ работы на нихъ самихъ, но даже не могутъ приносить значительныхъ косвенныхъ доходовъ посредствомъ увеличенія перевозокъ на примыкающихъ къ нимъ линіяхъ, или на мѣстахъ, болѣе или менѣе отъ нихъ удаленныхъ, такъ какъ все движеніе, ожидаемое на указываемыхъ дорогахъ, могло бы безъ затрудненія совершаться на этихъ дорогахъ и безъ ихъ усиленія. Чтобы эти дороги стали приносить денежную прибыль, пустыни, къ нимъ прилегающія должны сначала обратиться въ нѣсколько культурныхъ мѣстности, съ населеніемъ, способнымъ обмѣниваться своими произведеніями, вырабатываемыми въ большихъ массахъ.

Опредѣленіе источниковъ для покрытія расходовъ желѣзныхъ дорогъ, сооружаемыхъ съ цѣлями государственными.

Если Россія не можетъ обходиться безъ сооруженія подобныхъ дорогъ и если, напротивъ, надо предвидѣть сооруженіе еще нѣсколькихъ дорогъ въ областяхъ, сопре-

дѣльныхъ со Среднею Азіею, то тѣмъ болѣе необходимо остановиться съ особымъ вниманіемъ на возможно полномъ разъясненіи закона 10 Іюня 1905 года. Законъ этотъ допускаетъ разрѣшеніе частнымъ лицамъ строить желѣзныя дороги съ тѣмъ, что всякаго рода сооруженія, не необходимыя для коммерческихъ нуждъ дороги, но требуемыя для удовлетворенія государственныхъ надобностей, должны быть возводимы на казенныя деньги.

При правильномъ и полномъ примѣненіи этого закона, каждая желѣзная дорога можетъ быть разсматриваема какъ коммерческое предпріятіе, сводящее свой балансъ, помощію заранѣе условленной платы за оказываемыя ею услуги, или за поддержаніе ее въ такомъ состояніи, при которомъ она можетъ въ каждый моментъ приступить къ выполненію договоренныхъ услугъ.

Подобныя приплаты допускались при разрѣшеніи сооруженія нѣкоторыхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ относительно которыхъ не было сомнѣнія, что въ первые годы ихъ существованія (иногда до 10 лѣтъ) они будутъ мало доходны.

Для правильной постановки хозяйства стратегической дороги или дороги, сооруженной и эксплуатируемой для цѣлей государственныхъ, на здравыхъ коммерческихъ основаніяхъ, необходимо выработать правила для ежегоднаго опредѣленія той субсидіи, которую дорога должна получать, или изъ общихъ средствъ государственнаго казначейства, или отъ заинтересованныхъ вѣдомствъ для правильной ея эксплуатаціи и для поддержанія въ необходимомъ для этихъ вѣдомствъ состояніи, а въ случаѣ надобности дальнѣйшаго развитія дороги, то и для такого развитія.

Порядокъ, существующій нынѣ, едва ли можно признать правильнымъ и подлежащимъ сохраненію.

Въ настоящее время многія потребности государственныхыя ложатся на бюджетъ казенныхъ, а иногда и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, и не будучи проводимы по смѣтамъ

заинтересованных вѣдомствъ, ложатся на государственное казначейство скрытымъ путемъ.

При такомъ положеніи дѣла вѣдомства, призванныя къ осуществленію тѣхъ или другихъ государственныхъ задачъ, совершенно не заинтересованы въ правильномъ опредѣленіи тѣхъ расходовъ, которые косвеннымъ путемъ лягутъ на государственное казначейство вслѣдствіе расходовъ желѣзныхъ дорогъ, производимыхъ ими исключительно для осуществленія цѣлей, установленныхъ другими вѣдомствами. Всѣ вѣдомства, не исключая и Министерства Путей Сообщенія, будутъ совершенно иначе относиться и къ расходамъ, вызываемымъ стратегическими, политическими или промышленными цѣлями. Вообще всѣ эти вѣдомства будутъ знать, что для достиженія намѣчаемыхъ ими мѣропріятій будетъ необходимо по смѣтѣ cadaго изъ заинтересованныхъ учрежденій исчислять размѣръ субсидіи желѣзнымъ дорогамъ, помѣщаемой въ его расходную смѣту. Не только государственное казначейство не будетъ вынуждено готовить большихъ средствъ, сравнительно съ тѣми, которыя требуетъ теперешній порядокъ, а, напротивъ, при всестороннемъ большемъ вниманіи, расходы государственнаго казначейства могутъ еще уменьшиться.

Явные признаки неудовлетворительнаго финансоваго положенія сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Департаментомъ Экономіи Государственнаго Совѣта въ журналѣ отъ 12 Декабря 1902 года за № 303 приведены результаты желѣзнодорожнаго хозяйства, изъ которыхъ оказывается, что съ 1901 года оно сдѣлалось убыточнымъ. Причины убыточности остались невыясненными, поэтому, съ Высочайшаго повелѣнія, была образована Особая Комисія подъ предсѣдательствомъ д. т. с. Иващенко.

Приступивъ къ изслѣдованію причинъ убыточности желѣзнодорожнаго хозяйства, Комисія признала необходимымъ остановиться на вопросѣ: *какое значеніе вообще*

имѣетъ убыточность означеннаго хозяйства въ виду прямыхъ и косвенныхъ выгодъ, извлекаемыхъ населеніемъ и казною изъ желѣзныхъ дорогъ.

Вліяніе желѣзныхъ дорогъ обсуждено съ трехъ точекъ зрѣнія:

1) съ точки зрѣнія, разсматривающей желѣзныя дороги какъ орудіе для удовлетворенія потребности государства и населенія въ передвиженіи людей и тяжестей;

2) съ точки зрѣнія запроса на трудъ и продукты промышленной дѣятельности, которой онѣ предъявляютъ, какъ самостоятельное хозяйство, и

3) съ точки зрѣнія источника доходовъ и предмета расходовъ въ финансовомъ хозяйствѣ страны.

Съ этихъ трехъ точекъ зрѣнія Коммисія сначала разсматриваетъ значеніе желѣзныхъ дорогъ въ цивилизованныхъ современныхъ странахъ вообще и затѣмъ переходитъ къ болѣе подробному обсужденію относительно Россіи.

Сравнивая пользованіе желѣзными дорогами въ Россіи съ тѣмъ, что наблюдается въ другихъ странахъ, оказывается, какъ указывалось и другими писателями, что средніе пробѣги пассажировъ и грузовъ въ Россіи болѣе значительны, чѣмъ за границу; но громадность пространства, занимаемаго Россіею, еще болѣе, чѣмъ на среднихъ пробѣгахъ, обнаруживается на пробѣгахъ многихъ грузовъ¹⁾ Многочисленные, широко раскинутые и представляющіе въ общемъ огромное протяженіе водные пути, хотя и содѣйствуютъ дешевому и удобному перемѣщенію людей и грузовъ, но состояніе ихъ такъ же, какъ и другихъ средствъ сообщенія, и характеръ перевозимыхъ грузовъ, опредѣляемый характеромъ производительной дѣятельности страны, придаютъ желѣзнымъ дорогамъ, какъ средству сообщенія, особое значеніе, именно въ Россіи²⁾.

Опредѣлить точными статистическими данными то вліяніе, которое имѣли желѣзныя дороги на промышлен-

¹⁾ См. журналъ стр. 9.

²⁾ См. журналъ стр. 12.

ное развитіе Россіи, было не выполнимо, и потому Комисія ограничивается нѣсколькими крупными примѣрами ¹⁾).

Хотя приведенные примѣры и доказываютъ краснорѣчиво значеніе желѣзныхъ дорогъ какъ фактора промышленнаго развитія Россіи; но размѣщеніе ихъ и общее протяженіе еще крайне ограничены, что ясно обнаруживается сравненіемъ Россіи съ другими цивилизованными странами ²⁾). Эта скудость въ благоустроенныхъ путяхъ сообщенія удовлетворяетъ, по мнѣнію Комисіи, въ извѣстной степени потребности въ передвиженіи товаровъ лишь въ отношеніи довольно ограниченнаго числа крупныхъ населенныхъ пунктовъ; весь же внутренній, мѣстный оборотъ товаровъ и удовлетвореніе потребностей хозяйственной и промышленной жизни нашего сельскаго населенія еще остается въ зависимости отчасти отъ водныхъ путей и въ наибольшей степени отъ грунтовыхъ дорогъ ³⁾). По поводу сказаннаго кажется можно замѣтить, что за отсутствіемъ необходимыхъ желѣзныхъ дорогъ сельское населеніе почти бездѣйствуетъ или, по крайней мѣрѣ, не занимается въ предѣлахъ его силъ производительнымъ трудомъ.

Разсматривая желѣзныя дороги какъ самостоятельныя хозяйства, Комисія указываетъ и численность людей, находящихся на желѣзныхъ дорогахъ примѣненіе для своего труда, и многообразныя потребности желѣзныхъ дорогъ, для удовлетворенія которыхъ дѣйствуютъ цѣлыя отрасли промышленности.

Въ журналѣ Комисіи приведены указанія и численности лицъ, работающихъ на желѣзныхъ дорогахъ, и размѣры производительности тѣхъ отраслей промышленности, которыя возникли исключительно для потребностей желѣзныхъ дорогъ ⁴⁾).

¹⁾ См. журналъ стр. 12.

²⁾ См. журналъ стр. 13.

³⁾ См. журналъ стр. 14.

⁴⁾ См. журналъ стр. 15 и 16.

Затѣмъ, останавливаясь на третьей точкѣ зрѣнія, Комисія указываетъ, какимъ образомъ желѣзныя дороги служатъ не только косвенно къ увеличенію источника государственныхъ доходовъ развитіемъ новыхъ отраслей промышленности, обложенныхъ акцизами, удешевленіемъ цѣнъ на многіе предметы, возрастаніемъ оборотовъ внѣшней и внутренней торговли; но и прямымъ путемъ въ видѣ налоговъ на пассажировъ и товары большой скорости, удешевленіемъ разныхъ казенныхъ операцій въ видѣ перевозки почты, подвѣски телеграфной проволоки къ столбамъ желѣзныхъ дорогъ, перевозки войскъ, арестантовъ, переселенцевъ и ихъ грузовъ ¹⁾ и, наконецъ, вслѣдствіе превышенія провозныхъ платъ надъ дѣйствительною стоимостью перевозокъ. Этотъ то послѣдній и главнѣйшій источникъ доходности желѣзныхъ дорогъ и пошелъ на пониженіе. Весьма желательное повышеніе его должно быть, однако, поставлено въ такія условія, при которыхъ не пострадали бы другія благотворныя вліянія желѣзныхъ дорогъ на народную дѣятельность и на народное хозяйство.

«Поэтому обнаруженная въ послѣдніе годы довольно значительная убыточность для казны желѣзнодорожнаго хозяйства и, въ особенности, послѣ цѣлаго ряда лѣтъ, въ теченіе которыхъ получалась по этому хозяйству болѣе или менѣе значительная прибыль, требуетъ серьезнаго изслѣдованія».

Послѣ такого вступленія и заключенія Особая Комисія остановилась на вопросѣ о *финансовыхъ результатахъ желѣзнодорожнаго хозяйства за последнее десятилетіе (1893—1902 г.г.)*.

Для отысканія желательнаго отвѣта она обратилась прежде всего къ отчетамъ Государственнаго Контроля объ исполненіи государственныхъ росписей.

При этомъ обращеніи Комисія не остановила должнымъ образомъ своего вниманія на свойствахъ желѣзнодорожныхъ расходовъ, самымъ естественнымъ образомъ

¹⁾ См. журналъ стр. 17 и 18.

распадающихся на затраты строительныя и на расходы эксплуатационныя. Она отнеслась къ этому подраздѣленію самымъ формальнымъ образомъ. Строительными расходами признаны суммы, ассигнованныя на самое первоначальное устройство дороги, безусловно необходимое для того, чтобы представилась возможность открыть движеніе. Все то развитіе и усиленіе дороги, которое временно откладывается, чтобы ранѣе наступленія дѣйствительной необходимости въ этомъ развитіи или усиленіи не вкладывать большихъ капиталовъ, обрекая ихъ на временное бездѣйствіе, не только не относилось къ затратамъ строительнымъ, а причислилось къ расходамъ эксплуатационнымъ.

Эта неправильность не только оставлена Коммисіей безъ прямого указанія, но даже введена въ расчеты тѣхъ изъ числа разсматриваемыхъ лѣтъ, когда государственнымъ контролемъ не дѣлалась. Упомянутая неправильность должна быть тѣмъ болѣе опредѣлительно указана, что однѣ и тѣ же суммы записывались и по обыкновеннымъ расходамъ желѣзныхъ дорогъ, входя въ составъ исчисляемыхъ убытковъ, и вносились въ разрядъ строительныхъ суммъ, на которыя Государственнымъ Контролемъ потомъ начислялись проценты. Сбивчивость понятій относительно свойства суммъ, ассигнуемыхъ на желѣзныя дороги, должна была и въ дѣйствительности приводила къ сбивчивости заключеній относительно финансовыхъ результатовъ желѣзнодорожнаго хозяйства.

Неправильное опредѣленіе расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства началось съ 1895 года. До этого времени суммы на усиленіе и улучшеніе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и на приобрѣтеніе подвижнаго состава, подобно суммамъ строительнымъ, относились къ числу расходовъ чрезвычайныхъ; но съ 1895 года начали относить къ расходамъ обыкновеннымъ суммы по усиленію и улучшенію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а съ 1901 года и суммы на приобрѣтеніе подвижнаго состава ¹⁾.

¹⁾ См. журналъ стр. 19.

Этотъ неправильный порядокъ Коммисія распро-
стригла на всѣ предшествующіе года и такимъ образомъ
исчислила приплаты казны во всѣ годы, начиная съ
1898 по 1902 годъ включительно. Приплаты эти оказались
въ 1898 г. 36 мил. р., 1899 г. $56\frac{1}{4}$ мил., въ 1900 г.
81 мил., 1901 г. $92\frac{1}{2}$ мил. и въ 1902 г. $130\frac{1}{2}$ мил.

Сама Коммисія признала эти выводы незаслуживаю-
щими особаго вниманія, такъ какъ они сдѣланы на осно-
ваніи исключительно кассовыхъ оборотовъ.

Для болѣе вѣрнаго опредѣленія приплатъ изъ Госу-
дарственнаго Казначейства по желѣзнодорожному хозяйству.
Особая Коммисія обратилась къ «свѣдѣніямъ» Государ-
ственнаго Контроля.

На основаніи этихъ «свѣдѣній», пополненныхъ еще
какими то, прямо неуказанными, данными (см. жур.
стр. 21), исчислены прибыли и убытки отъ желѣзнодорож-
наго хозяйства.

Прибыли оказались въ 1895 году	$1\frac{3}{4}$	мил.
» » » 1896	$11\frac{1}{4}$	»
» » » 1897	3	»
» » » 1898	$8\frac{3}{4}$	»
» » » 1899	$1\frac{1}{4}$	»

Для разьясненія этого вопроса прилагаются таблицы: А,
Б, В, и Г, составленныя Государственнымъ Контролемъ,
обнимающія результаты хозяйства казенныхъ дорогъ Евро-
пейской Россіи съ Кавказомъ, азіатскихъ казенныхъ дорогъ
и дорогъ частныхъ за время съ 1895 по 1906 годъ вклю-
чительно.

Изъ приведенныхъ таблицъ видно, что если въ со-
ставъ эксплуатаціонныхъ расходовъ не вводятся расходы
на усиленіе и улучшеніе, равно и на приобрѣтеніе допол-
нительнаго подвижнаго состава, считая эти расходы
строительными затратами, то доходы на капиталы, выдан-
ные изъ ресурсовъ Государственнаго Казначейства, изъ
его свободной наличности, сверхъ займовъ, сдѣланныхъ
въ соотвѣтственные годы, оказываются весьма крупными:

Г О Д Ы.	Остатки чистыхъ доходовъ казенныхъ дорогъ послѣ вычета изъ валовыхъ доходовъ всѣхъ расходовъ эксплуатаціи и всѣхъ обязательныхъ платежей.			Капиталы, затраченные изъ ресурсовъ государственнаго казначейства, и проценты на эти капиталы, выработанные желѣзными дорогами.					
	По дорогамъ Европейской Россіи.	По дорогамъ Азіатской Россіи.	По всей сѣти казенныхъ дорогъ.	Сѣти дорогъ Европейской Россіи.		Сѣти дорогъ Азіатской Россіи.		Всей сѣти казенныхъ дорогъ.	
				Рубли.	%	Рубли.	%	Рубли.	%
1895	19.679 193	794.677	20.473.870	293.711.792	6,7	54.060.578	1,45	347.772.370	5,9
1896	27.253.221	1.343.954	28.597.175	324.042.062	8,41	57.324.267	2,34	381.366.329	8,9
1897	32.103.190	85.806	32.188.996	360.996.180	8,89	220.317.236	0,04	581.313.416	5,3
1898	42.245.915	— 889.507	41.356.408	410.064.702	10,30	243.690.155	—	653.754.857	6,3
1899	38.138.359	— 1.593.798	36.544.561	500.407.302	7,62	292.343.121	—	792.740.423	4,6
1900	31.113.982	— 4.149.748	26.964.234	406.885.755	7,63	310.124.259	—	717.010.014	3,76
1901	22.088.948	— 6.924.483	15.164.465	534.189.630	4,14	376.861.203	—	911.050.833	1,66
1902	22.703.822	— 8.232.603	14.471.219	717.081.978	3,17	396.397.806	—	1.113.479.784	1,29
1903	44.756.468	— 8.200.308	36.558.160	903.254.128	4,96	408.027.748	—	1.311.281.876	2,79
1904	40.176.189	— 12.522.115	27.654.074	833.790.720	4,55	478.548.953	—	1.362.339.673	2,03
1905	26.079.284	— 39.616.309	— 13.537.025	933.943.779	2,79	612.138.203	—	1.546.081.982	—
1906	25.253.582	— 41.827.606	— 16.574.024	1.050.097.714	2,79	686.134.231	—	1.736.231.945	—

Эту таблицу слѣдуетъ исправить включеніемъ доходовъ, неуплаченныхъ военнымъ вѣдомствомъ за произведенныя перевозки въ 1904, 1905 и 1906 годахъ. Такимъ образомъ какъ бы:

1904	48.520.350	9.574.557	58.094.907	833.790.720	5,49	478.548.953	2	1.362.339.673	4,18
1905	37.865.920	— 8.243.942	29.621.978	930.643.779	4,03	612.138.203	—	1.546.081.982	1,91
1906	29.024 904	— 31.760.351	— 2,735.447	1.050.097.417	2,76	686.134.231	—	1.736.231.945	—

Изъ приведенной таблицы видно, что казенныя дороги европейской Россіи оплачивали капиталъ изъ ресурсовъ Государственнаго Казначейства болѣе чѣмъ $4\frac{1}{2}\%$ въ года 1895—1900 и затѣмъ 1903 и 1904 г. Онѣ давали менѣе $4\frac{1}{2}\%$ въ годы 1901, 1902, 1905, 1906 г. Казенныя дороги Азіатской Россіи давали очень малые проценты въ годы 1895—1897 и въ 1904 г. а затѣмъ не давали никакого дохода на суммы изъ наличности Государственнаго Казначейства.

Вся казенная сѣтъ удовлетворительно и даже иногда высоко оплачивала капиталы, данные изъ ресурсовъ Государственнаго Казначейства только въ теченіе лѣтъ 1895—1899. Начиная съ 1900 г. оплата падаетъ ниже $4\frac{1}{2}\%$, въ 1895 г. она падаетъ до $1,91\%$, а въ 1906 г. желѣзнодорожная сѣтъ вовсе не оплачиваетъ эти капиталы.

Вызывается это явленіе главнымъ образомъ быстрымъ ростомъ капиталовъ, вкладывавшихся въ казенныя дороги Азіатской Россіи, гдѣ ростъ промышленности далеко не успѣвалъ за ростомъ желѣзныхъ дорогъ. Приведенные результаты найдены, не принимая во вниманіе доходовъ Государственнаго Казначейства, получаемыхъ въ видѣ сборовъ съ пассажировъ и товаровъ большой скорости.

Принимая же во вниманіе эти сборы, къ числу лѣтъ, когда доходами всей казенной сѣти оплачивались сполна и капиталы изъ ресурсовъ Государственнаго Казначейства, нужно отнести и года 1900 и 1904. Въ оба эти года на упомянутые капиталы приходилось по $5,1\%$. Въ остальные годы послѣ 1900 года оплата оставалась ниже $4\frac{1}{2}\%$, несмотря на включеніе сборовъ въ доходы желѣзныхъ дорогъ.

Принимая во вниманіе финансовыя результаты частныхъ дорогъ на основаніи данныхъ Государственнаго Контроля, указанныхъ въ составленной таблицѣ Б, надо сказать, что при сравненіи суммъ: съ одной стороны поступленія въ казну въ уплату долговъ по гарантіи за прежнее время и доли участія казны въ доходахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ другой стороны приплаты по гарантіямъ и

долги обществъ казнѣ по консолидированнымъ облигаціямъ и ссудамъ, а также по арендамъ за казенныя линіи оказа-лось, что частныя дороги дали казнѣ:

Въ годы.	Дохода.	Убытка.
1895	1.465.535 р.	— р.
1896	2.903.645 »	— »
1897	— »	558.332 »
1898	— »	2.645.521 »
1899	— »	802.273 »
1900	406.700 »	— »
1901	— »	9.563.204 »
1902	— »	4.891.548 »
1903	— »	1.070.482 »
1904	1.712.359 »	— »
1905	— »	8.770.586 »
1906	— »	12.913.763 »

Главныя причины убытка желѣзнодорожнаго хозяйства по соображеніямъ Коммисіи Д. Т. С. А. П. Иващенкова.

Закончивъ соображенія и расчеты, опредѣляющіе раз-мѣры убыточности желѣзнодорожнаго хозяйства, коммисія перешла къ изученію причинъ, вызвавшихъ эту убыточ-ность. Свое сужденіе по этому послѣднему вопросу комми-сія подраздѣлила на четыре главные отдѣла.

I. О вліяніи на уменьшеніе доходности желѣзнодорож-ной сѣти усиленнаго желѣзнодорожнаго строительства послѣднихъ лѣтъ.

II. О пониженіи въ послѣдніе годы средней тарифной платы за провозъ пассажировъ и грузовъ.

III. Объ удорожаніи въ послѣдніе годы стоимости эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ.

IV. О значительномъ ростѣ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ сверхсмѣтныхъ эксплуатаціонныхъ расходовъ, неоправдываемыхъ соотвѣтственнымъ возрастаніемъ дохо-довъ.

Приступивъ къ обсужденію вліянія на уменьшеніе доходности желѣзнодорожной сѣти усиленнаго желѣзнодорожнаго строительства послѣднихъ лѣтъ, Коммисія не обратила всего должнаго вниманія на свои собственные, ранѣе изложенныя соображенія. По ея признанію въ Россіи слишкомъ мало желѣзныхъ дорогъ. Производительная дѣятельность страны за отсутствіемъ рельсовыхъ путей не можетъ развиваться съ такимъ же успѣхомъ, какая наблюдается въ другихъ болѣе культурныхъ странахъ. Казалось бы поэтому, что трудно такъ усиленно строить желѣзныя дороги въ мѣстностяхъ дѣйствительно нуждающихся въ нихъ, чтобы сѣть становилась убыточною. Безъ сомнѣнія новыя дороги, въ первое время ихъ существованія, тѣмъ менѣе могутъ окупать всѣ дѣлаемые на нихъ затраты, чѣмъ менѣе прорѣзываемая ими область подготовлена къ развитію производительной дѣятельности; но появленіе каждой желѣзной дороги даетъ выгодную работу дорогамъ уже существующимъ, и доходность общей сѣти можетъ чувствительно повыситься, не смотря на малую доходность или даже убыточность эксплоатаціи какой нибудь новой дороги. Другое дѣло, если дороги будутъ строить въ областяхъ мало или совсѣмъ не подготовленныхъ къ быстрому росту ихъ производительной работы.

Постройка одного и того же числа верстъ желѣзныхъ дорогъ приведетъ къ совершенно различнымъ финансовымъ результатамъ въ зависимости отъ того будутъ ли дороги строиться для удовлетворенія коммерческихъ цѣлей или для политическихъ и тѣмъ болѣе для стратегическихъ. Даже постройка дорогъ съ цѣлью усиленія производительной дѣятельности должна вызвать очень различные финансовые результаты въ зависимости отъ характера развиваемой производительности.

Производительность, подверженная сильнымъ колебаніямъ, независящимъ отъ воли производителей, можетъ временами далеко не соответствовать общимъ ожиданіямъ. Если желѣзная дорога строится въ расчетъ на усиленіе

и расширеніе земледѣлія въ странѣ съ слишкомъ не постояннымъ климатомъ, способной годами давать большіе урожаи и въ другіе годы, наоборотъ, слишкомъ большіе недороды, то дѣятельность такой дороги, взятая за много лѣтъ, когда годы съ неурожаями и годы большихъ урожаевъ получаютъ возможность оказать вполнѣ свое вліяніе, можетъ оказаться вполнѣ оправдывающею все производимыя на такую дорогу затраты, хотя въ теченіе нѣкоторыхъ періодовъ существованія дороги она можетъ оказываться крайне убыточною.

Нельзя судить о вліяніи строительства новыхъ желѣзныхъ дорогъ, не выждавъ срока, когда это вліяніе можетъ себя проявить соотвѣтственно его дѣйствительнымъ свойствамъ. Нельзя найти достаточно доводовъ, чтобы назвать строительство желѣзныхъ дорогъ усиленнымъ, принимая въ расчетъ только доходность небольшого числа лѣтъ въ странѣ по преимуществу сельско-хозяйственной, не обращая даже вниманія на то, былъ ли убыточный для желѣзныхъ дорогъ годъ урожайнымъ или большого недорода.

По изложеннымъ соображеніямъ нельзя изъ сужденій Коммисіи вывести положительнаго заключенія о вліяніи усиленнаго желѣзнодорожнаго строительства.

Въ этихъ сужденіяхъ можно найти только указанія, что въ теченіе десятилѣтія съ 1893 по 1902 годъ включительно было выстроено казною 10.132 версты и частными обществами 15.132 версть.

Въ числѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ цѣлями по преимуществу политическими, въ Азіатскихъ частяхъ Россіи было построено 6.888 версть¹⁾ (см. жур. стр. 24) и въ Европейской Россіи съ Кавказомъ съ цѣлями стратегическими построено 1.545 версть²⁾ (см. жур. стр. 24 и 25) и, безъ указанія способовъ исчисленія сдѣлана попытка опредѣлить убыточность новыхъ дорогъ, не принимая вовсе въ расчетъ ту выгодную работу, которую они дали прежде существовавшимъ дорогамъ.

Въ результатѣ опредѣленія найдено, что

	въ 1900 г.	1901 г.	1902 г.
общая убыточность всей сѣти	мил. руб.		
казенной желѣзной дороги . . .	1,5	23,9	32,2
Убытки эксплуатаціи вновь открытыхъ и стратегическихъ дорогъ	24,1	31,5	35,3

Уже изъ этой таблички видно, что убыточность всей сѣти, какъ ее опредѣляла Коммисія, была меньше убыточности части этой сѣти, состоявшей изъ вновь открытыхъ и стратегическихъ дорогъ. Ясно, что доходность остальныхъ дорогъ была настолько велика, что покрывала иногда чуть не полностью убытки новыхъ дорогъ со стратегическими дорогами.

Какъ трудно судить вѣрно объ убыточности желѣзныхъ дорогъ, останавливаясь на маломъ числѣ лѣтъ, показываетъ сужденіе Коммисіи, приведенное въ ея журналѣ на стр. 29.

Указанная выше убыточность эксплуатаціи казенной желѣзнодорожной сѣти, вслѣдствіе открытія движенія на вновь построенныхъ казною въ послѣдніе годы желѣзныхъ дорогахъ, подлежала бы въ послѣдующіе годы сокращенію, по мѣрѣ постепеннаго развитія движенія на означенныхъ дорогахъ, если бы этому не препятствовала предстоящая передача въ теченіе ближайшихъ лѣтъ въ эксплуатацію такихъ, находящихся въ постройкѣ новыхъ линій, значительная убыточность которыхъ въ первые годы по открытіи на нихъ движенія стоитъ внѣ всякаго сомнѣнія. Протяженіе такихъ дорогъ свыше 4.000 верстъ ¹⁾ (см. жур. стр. 29).

Изъ приведенной выше таблицы 1 видно, что казенныя дороги сѣти Европейской Россіи вполне хорошо оплачивали всѣ безъ изъятія средства, затраченныя на ихъ сооруженіе, усиленіе и улучшеніе въ 1903 и 1904 г.г., а въ этомъ послѣднемъ году были вполне оплачены капиталы даже на всю казенную сѣть, не исключая дорогъ и Азіатской Россіи.

Финансовые результаты частныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1904 годъ тоже совсѣмъ не похожи на результаты 1901 и 1902 годовъ. Тогда какъ въ эти послѣдніе годы Государственное Казначейство должно было приплачивать: въ 1901 году 9.563 тыс., въ 1903 году 4.892 тыс. Въ 1904 году Государственное Казначейство получило съ частныхъ желѣзныхъ дорогъ дохода 1.712 тыс. руб. Если обратимся къ отдѣльнымъ частнымъ дорогамъ, то изъ журнала Комисіи, стр. 30, узнаемъ, что Общества Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ въ теченіе 6 лѣтъ (1897—1902) построили болѣе чѣмъ по 2.000 верстѣ и казна понесла убытка свыше 48 милл. руб. Остальныя же частныя общества построили около 9.000 верстѣ, и казна за то же время получила отъ нихъ дохода до 19 милл. руб. Эти обстоятельства указываютъ, что не всякая усиленная постройка вредна, а вредна постройка, недостаточно обдуманная. Отсутствие вреда, приносимаго довольно усиленнымъ строительствомъ, доказывается сравненіемъ финансовыхъ результатовъ трехлѣтія 1892—1894 г.г. съ результатами четырехлѣтія 1900—1904 годовъ. Результаты эти можно видѣть въ таблицѣ на стр. 13 изслѣдованія, сдѣланнаго В. В. Саловымъ.

За уплатою не только эксплуатаціонныхъ расходовъ (исключая усиленіе и улучшеніе и приобрѣтеніе подвижнаго состава), но и всѣхъ платежей, процентовъ и погашенія на строительные капиталы въ трехлѣтіе 1892—1894 г.г. оказался убытокъ на 1.000 вагонныхъ осе-верстѣ въ 1,01 коп., а при среднемъ протяженіи сѣти Европейскихъ дорогъ Россіи 28.572 вер. и при 286.200 осе-верстѣ на версту весь убытокъ былъ $28.572 \times 286,2 \times 1,01 = 8.259$ тыс. руб.

А послѣ пониженія тарифовъ пассажирскаго, весьма сильнаго, и нѣкоторыхъ товарныхъ, въ трехлѣтіе 1897—1890 г.г., послѣ увеличенія средней за трехлѣтіе длины сѣти до 36.153 вер. или по 26%, чистая прибыль по 1.000 вагонныхъ осе-верстѣ оказалась уже 1 руб. 71 к. и при

334.800 осе-верстахъ на версту, дѣйствительная прибыль $36.153 \times 334,8 = 1,71 = 20.698$ тыс. а въ трехлѣтіе 1900—1903 гг. при среднемъ протяженіи сѣти 43.221 вер., т.-е. послѣ удлиненія по 51%, число осе-верствъ за версту было 352.900 и чистая прибыль по 1.000 осе-верствъ 0,25 коп., а вся сѣть получила чистой прибыли $43.221 \times 352,9 \times 0,25 = 3.813$ тыс. руб. Значительная разница въ средней доходности этого четырехлѣтія съ средней доходностію предыдущаго трехлѣтія вполне объясняется сильнымъ вздорожаніемъ топлива въ послѣднее четырехлѣтіе. Средній поверстный расходъ въ топливѣ въ трехлѣтіе 1897—1899 гг. былъ $\frac{796 + 851 + 959}{3} = 868,9$ руб., а въ четырехлѣтіе 1900—1903 гг. былъ $\frac{1218 + 1281 + 1099 + 1045}{4} = 1160,8$ руб. Увеличеніе поверстнаго расхода топлива оказалось $1160,8 - 868,7 = 2.921$ руб. При протяженіи сѣти на 43.221 излишній расходъ опредѣляется въ $43.221 \times 292,1 = 12.625$ тысячъ. Если бы этой потери въ расходахъ на топливо въ четырехлѣтіе 1900—1903 гг. не было, то средняя годовая доходность его была бы $3.813 + 12.625 = 16.438$ тыс. руб., несмотря на то, что въ 1902 году, вслѣдствіе недорода, движеніе на сѣти было слабѣе, чѣмъ въ 1901 году.

Итакъ, сѣть дорогъ Европейской Россіи, несмотря на удлиненіе ее болѣе, чѣмъ на 50% и несмотря на пониженіе тарифовъ, или можетъ быть благодаря этимъ пониженіямъ, дало Государственному Казначейству чистаго дохода въ среднемъ за 4 года по 3,8 милл. руб., хотя за топливо уплачивала въ среднемъ лишнихъ по 12,6 милл. р., тогда какъ въ трехлѣтіе 1894—1896 г. до удлиненія сѣти и до уменьшенія тарифовъ давала убытку въ годъ въ $8\frac{1}{2}$ милл. руб.

Слѣдовательно, само по себѣ усиленное строительство не можетъ объяснять неблагоприятные финансовые результаты хозяйства желѣзныхъ дорогъ, обнаружившіеся въ 1901 и 1902 годахъ, особенно неблагоприятныхъ по расходамъ на топливо для паровозовъ. Тогда какъ въ предшествующее трех-

лѣтіе 1897—1899 гг. средній расходъ топлива для паровоза на версту дороги былъ 872 руб. Этотъ расходъ въ 1901 г. былъ 1.281 руб. или болѣе на 409 руб., а въ 1902 г. былъ 1.099 руб. или болѣе на 327 руб. Протяженія дорогъ сѣти Европейской Россіи было въ 1901 г. 44.338 вер., а въ 1902 г. 45.450 вер. Слѣдовательно излишніе на топливо расходы были въ 1901 г. $44.338 \times 409 = 18.134$ милл. руб., а въ 1902 г. $45.490 \times 327 = 14.865$ милл. руб. Слѣдовательно исчисленные выше недовыручки вполнѣ объясняются вздорожаніемъ топлива.

Гораздо болѣе важное вліяніе на доходность сѣти имѣла постройка многихъ дорогъ Государственнаго и стратегическаго значенія, а не дорогъ коммерческихъ, и среди вновь построенныхъ дорогъ коммерческаго значенія сооруженіе дорогъ, конкурирующихъ съ существующими притомъ по преимуществу казенными дорогами.

Въ журналѣ Коммисіи ¹⁾ приведено пять частныхъ дорогъ: Сызрано-Рузаевская, Брянскій участокъ, Данково-Смоленская, Московско-Павелецкая и Московско-Виндавская, существенно вліявшія на доходность казенныхъ дорогъ: Сызрано-Вяземской, Московско-Курской, Московско-Брестской, Либаво-Роменской, Риги-Орловской и Балтійской. Особенно обездолена была Сызрано-Вяземская дорога, на ней съ 1898 по 1902 годъ валовой доходъ, постепенно падая съ 15.7 милл., дошелъ до 9,8 милл., т.-е. упалъ почти на 6 милл.

Неблагопріятное вліяніе усиленнаго желѣзнодорожнаго строительства, какъ полагала Коммисія, совпало еще съ увеличеніемъ поперстной стоимости вновь строившихся желѣзныхъ дорогъ.

Отмѣченное Коммисіею увеличеніе поперстной стоимости приписывали разнымъ вліяніямъ: увеличенію стоимости рабочаго труда, увеличенію цѣнъ многихъ строительныхъ матеріаловъ и земли, отходящей подъ постройку дороги, и излишнему техническому совершенству соору-

¹⁾ Стр. 31.

женія дорогъ, приписываемому требованіямъ разныхъ высшихъ органовъ Министерства Путей Сообщенія, завѣдывавшихъ постройкою дорогъ.

Всѣ эти три причины очень мало, чтобы только не сказать совершенно недостаточно, обслѣдованы. Въ особенности, слабо указано вліяніе тѣхъ или другихъ органовъ управленія. Въ отношеніи къ нимъ приведены лишь названія управленій, годы сооруженія дорогъ и средняя поверстная стоимость безъ какого-либо указанія условій, въ какихъ строились дороги: ни относительно мѣстности, ни относительно пропускной способности.

Повышеніе поверстной стоимости съ 41 до 51, а потомъ и до 65 тыс. сначала на 10, а затѣмъ еще на 14, а всего на 24 тыс. на версту, конечно, нельзя объяснять ни вздорожаніемъ земли, нужной на версту примѣрно 9 десятинъ, ни повышеніемъ цѣнъ на работу или матеріалы. Если же такъ, то повышеніе стоимости зависѣло отъ требованій, предъявляемыхъ къ вновь строящимся дорогамъ.

Въ какой степени колебалась поверстная стоимость постройки желѣзныхъ дорогъ, независимо отъ времени сооруженія и отъ подчиненія постройки тому или другому органу, лучше всего видно изъ слѣдующей таблицы 5.

ТАБЛИЦА 5.

Годъ сооруженія.	Названіе дорогъ.	Стоимость версть тысячъ.
1885	Лунинець-Гомельская	35,3
	Екатерининская	68
1886	Закаспійская	31,7
1887	Ржево-Вяземская	40,3
	Самаро-Уфимская	52,3
	Сѣдлецъ-Малкинская	61,3

Годъ сооружеія.	Названіе дорогъ.	Стоимость версть ты- сячъ.
1888	Жабинка-Пинская	31
	Самаро-Златоустовская	35
1889	Уфа-Златоустовская	63
1891	Джанкой-Θеодосійская	28
	Златоустъ-Челябинская	39,7
1892	Уссурійская	53,9
	Принаревская	33,3
1893	Западно-Сибирская	27,3
	Средне-Сибирская	51,6
1894	Екатеринбургъ-Челябинская	27,5
	Закаспійская	33,7
1895	Иркутско-Байкальская	51
1896	Потаранцы-Олиты	43
	Бердянская	34
	Самаркандъ-Андижанская	45,3
1897	Пермь-Котлаская	48
	Тифлисъ-Карская	86
1898	Кайдаловская вѣтвь	94
1899	Владиславовска-Користовская	25,8
	Волчанско-Купянская	36
	Ингулецкая	66,7
1900	Александрополь-Эриванская	55
1901	Оренбургъ-Ташкентская	59,7
	Вилейка-Жлобинская	65,3
1902	Петербургъ-Вологда	70
	Южная часть Орен. Таш.	70
	Бологое-Полоцкая	117
	Кругобайкальская	212
1903	Бологое-Сѣдлецкая	128

Колебания средней поперстной стоимости, естественно весьма большія, но тѣмъ не менѣ тенденція къ повышенію несомнѣнно существуетъ. Средняя поперстная стоимость за 10 лѣтъ—съ 1885 по 1894 годъ включительно 41 тыс. руб., за 5 лѣтъ съ 1895—1899 г. почти 51 тыс. руб. Съ 1900 г., не считая трехъ послѣднихъ дорогъ, 65 тыс. р., а Бологое-Полоцкъ и Бологое-Сѣдлецъ около 120 тыс. вер. Такъ какъ при громадности строительныхъ капиталовъ и небольшой процентъ, составляющій сбереженія, выражается милліонами рублей, то необходимо самое внимательное и подробное изученіе причинъ вздорожанія и способовъ его устраненія.

Вліяніе требованій военнаго вѣдомства сведено къ совершенно ничтожнымъ обстоятельствамъ: къ устройству приспособленій для посадки войскъ и къ устройству продовольственныхъ пунктовъ ¹⁾.

Упущены всѣ тѣ требованія, которыя опредѣляютъ предѣльные уклоны и радіусы кривизны и особенно развитіе станцій, водоснабженій и станціонныхъ и линейныхъ построекъ, зависящихъ отъ требуемой пропускной, а иногда и провозной способности желѣзной дороги, наконецъ, очень большія требованія относительно снабженія дорогъ подвижнымъ составомъ. Въ этихъ отношеніяхъ почти всегда требованія военнаго вѣдомства стоятъ впереди коммерческихъ требованій. Оставлено безъ надлежащаго выясненія, насколько и въ какихъ случаяхъ слѣдуетъ считать излишними требованія центральныхъ органовъ Министерства Путей Сообщенія относительно типовъ разныхъ сооружений, размѣровъ поперечинъ (шпаль), вѣса рельсовъ и ихъ скрѣпленій и количества балласта, предметы эти остались безъ надлежащаго освѣщенія, несмотря на существенное вліяніе ихъ на поперстную стоимость дороги.

¹⁾ См. журн. стр. 40.

Обсужденіе соображеній, относящихся къ усиленному строительству желѣзныхъ дорогъ въ послѣднее время.

Дороги казенныя. Какъ уже сказано, главную причину неблагопріятнаго финансоваго положенія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Коммисія Д. Т. С. Иващенкова усматривала въ усиленномъ строительствѣ. Если разсматривать казенную сѣть во всей ея совокупности, то надо съ этимъ заключеніемъ согласиться; но такъ какъ всѣ подобныя заключенія дѣлаются въ видахъ извлеченія изъ нихъ какихъ-либо практическихъ указаній для будущей дѣятельности, а такъ какъ прямымъ послѣдствіемъ бывшихъ сужденій явился выводъ о необходимости воздерживаться въ сооружеіи желѣзной дороги казною, то едва ли правильно ограничиваться однимъ общимъ заключеніемъ о невыгодности казенной сѣти въ зависимости отъ усиленнаго строительства. Она слишкомъ обширна по своему протяженію, чтобы допускать большую однородность ея частей. Цѣли, съ которыми сооружались ея главныя составныя части; сѣть дорогъ Европейской Россіи и сѣть, расположенная въ Азіатской Россіи, слишкомъ различны. Какъ ни значительно протяженіе линій, находящихся въ Европейской Россіи, построенныхъ съ стратегическимъ или вообще съ государственными цѣлями, но оно все-таки составляетъ не большую долю этой сѣти; напротивъ, въ Азіатской Россіи всѣ дороги строились съ цѣлями государственными и только въ самое послѣднее время западная часть Сибирской дороги начала пріобрѣтать серьезное коммерческое значеніе.

Въ Европейской Россіи, съ 1894 года, когда финансовое положеніе сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ было вполнѣ удовлетворительнымъ, и послѣ чего оно еще улучшилось, оставаясь хорошимъ до 1900 года, казна строила и передавала въ эксплуатацію слѣдующія числа верстъ желѣзныхъ дорогъ.

¹⁾ Свѣдѣнія Государственнаго Контроля за 1906 годъ. Обзоръ постепеннаго развитія желѣзнодорожной сѣти.

Г О Д Ы.	Было верстѣ.	Прибавлено.		Г О Д Ы.	Было верстѣ.	Прибавлено.	
		Верстѣ.	%			Верстѣ.	%
1894	22.956	375	1,63	1901	27.382	367	1,34
1895	23.340	199	0,87	1902	27.749	929	3,33
1896	23.539	428	1,82	1903	28.678	41	0,14
1897	23.967	222	0,92	1904	28.719	593	2,07
1898	24.189	1.362	5,62	1905	29.312	204	0,70
1899	25.351	1.490	5,82	1906	29.516	761	2,60
1900	27.041	341	1,26		30.277		

Итого протяженіе увеличилось на 7.312 верстѣ въ 13 л. или въ среднемъ въ годъ на 563 вер. Средній процентъ прироста былъ 2,2%. Такое стрѣительство, прежде всего, едва ли можно назвать усиленнымъ, тогда когда увеличеніе количества грузовъ росло въ 2, въ 3 раза бы- стрѣе. Все упомянутое удлиненіе распредѣлилось между дорогами Европейской Россіи съ Кавказомъ слѣдующимъ образомъ:

Балтійской	78	Пермской	1.058
Екатерининской . . .	1401	Полѣвскихъ	21
Закавказской	538	Привислинской	422
Курско-Харьк.-Севаст.	277	Риго-Орловской	319
Либаво-Роменской . .	58	Самаро-Златоустовск.	163
Московско-Брестской .	10	С.-Петербур.-Варш. . .	293
Московско-Курской . .	72	Харьково-Никол. . . .	334
Москов.-Яросл.-Арх. .	1050	Юго-Западныхъ	650
Николаевской	568		

¹⁾ Свѣдѣнія Государственнаго Контроля, за 1906 годъ. Обзоръ постепеннаго раз- витія желѣзнодорожной сѣти.

Не останавливаясь на дорогахъ съ очень незначительными удлиненіями, каковы: Балтійская, Либаво-Роменская, Московско-Брестская, Московско-Курская и Полѣсская, на которыхъ удлиненіе не могло замѣтно повліять на поверстные валовые доходы, оставляя также и Николаевскую, гдѣ, несмотря на несомнѣнное вліяніе очень большого удлиненія, еще нельзя его прослѣдить въ виду отсутствія отчетныхъ данныхъ, слѣдуетъ на остальныхъ дорогахъ рассмотреть измѣненія поверстныхъ валовыхъ доходовъ. Всѣ приводимыя далѣе данныя почерпнуты изъ свѣдѣній Государственнаго Контроля за 1906 годъ ¹⁾.

Екатерининская дорога.

Годы.	Протяженіе версты.	Валовой доходъ на 1 вер. тысячу руб.
1894	1.336	9,56
1895	1.456	9,39
1896	1.459	12,07
1897	1.459	19,76
1898	1.856	20,54
1899	1.971	19,53
1900	2.016	20,56
1901	2.084	16,57
1902	2.133	15,66
1903	2.153	17,97
1904	2.737	16,98
1905	2.737	15,46
1906	2.737	19,21
1907	2.759	18,67

Валовые поверстные доходы ея, несмотря на значительное ея удлиненіе, оставаясь почти на одномъ уровнѣ въ теченіе годовъ 1897—1900, затѣмъ упали, но въ 1906 году снова достигли почти въ 2 раза болѣе размѣра, бывшаго въ 1894 году. Слѣдовательно, нельзя считать, что удлиненіе дороги было несвоевременно. Промышленность раз-

¹⁾ Свѣдѣнія Государственнаго Контроля за 1905 и 1906 гг.

вивалась приблизительно пропорціонально удлинению дороги, но отношение валового дохода къ суммѣ затраченнаго капитала понизилось. Въ 1894 г. средняя стоимость версты была 89.864 руб. и доходъ составлялъ 106%, а въ 1906 году средняя стоимость версты достигла 112.319 р., причемъ поперстный валовой доходъ сдѣлалъ 17,1%, оказывается, что получена огромная выгода какъ для населенія, такъ и для казны.

Закавказскія дороги.

Годы.	Длина версты.	Валовой доходъ на 1 вер. 1000 руб.
1894	1.059	14,47
1895	1.059	15,90
1896	1.059	18,02
1897	1.059	21,15
1898	1.059	19,39
1899	1.338	20,52
1900	1.344	20,09
1901	1.344	20,54
1902	1.526	20,18
1903	1.526	19,77
1904	1.539	21,76
1905	1.539	12,57
1906	1.539	16,89

Не смотря на удлинение пути, даютъ поперстные валовые доходы, быстро возросшіе съ 1894 г. къ 1897 году, и затѣмъ въ теченіи всего время съ 1897 до 1904 года включительно ¹⁾, почти неизмѣняющіеся. Въ 1905 году, подъ вліяніемъ бакинскихъ событій, даютъ значительный упадокъ, но въ 1906 году онъ опять замѣтно поднялся. Онъ сдѣлался выше бывшихъ въ 1894 г.

Обстоятельство это даетъ право утверждать, что удлинение было своевременно, хотя это удлинение въ значительной степени вызывалось соображеніями стратегиче-

¹⁾ Свѣдѣнія Государственнаго Контроля 1905 и 1906 гг.

скими. Отношение поверстнаго валового дохода къ средней стоимости версты увеличилось: въ 1894 году средняя стоимость версты была 157.370 руб. и доходъ составлялъ 9,2%, а въ 1906 г. средняя стоимость версты была уже 161.528 руб., а доходъ 16.890 руб., составлялъ всего 10,4 %.

Курско-Харьково-Севастопольская дорога.

Годы.	Длина версты.	Валовой доходъ на 1 вер. 1.000 руб.
1894	1.410	17,54
1895	1.410	16,35
1896	1.463	13,27
1897	1.463	14,51
1898	1.463	14,69
1899	1.463	15,79
1900	1.562	16,54
1901	1.664	14,32
1902	1.664	14,70
1903	1.679	16,82
1904	1.679	16,78
1905	1.679	16,57
1906	1.679	19,76

Поверстный валовой доходъ ¹⁾ съ 1894 года, при неизмѣнной длинѣ дороги, началъ понижаться и къ 1896 году упалъ съ 17,54 до 13,27, но съ 1897 г. снова началъ подниматься и, за исключеніемъ неурожайныхъ годовъ 1901 и 1902 гг., быстро повышался до 1906 г. включительно. Несмотря на удлиненіе, онъ поднялся противъ 1894 г., примѣрно, на 13%. Стало быть удлиненіе должно быть признано своевременнымъ. Отношеніе поверстнаго валового дохода къ суммѣ затраченнаго на версту капитала почти не измѣнилось. Въ 1894 г. средняя поверстная цѣна была 130.662 руб. и доходъ составлялъ 13,4%, а въ

¹⁾ Свѣдѣнія Государственнаго Контроля 1905 и 1906 гг.

1896 году средняя стоимость версты 135.563 р., а доходъ въ 19.760 руб. составлялъ 13,1 %.

Московско-Ярославско-Архангельская дорога ¹⁾.

Года.	Длина вер.	Валовой до- ходъ на 1 вер. 1000 руб.
1894	795	9,03
1895	804	10,17
1896	835	11,25
1897	835	11,18
1898	1.623	7,28
1899	1.699	7,89
1900	1.819	8,26
1901	1.819	8,39
1902	1.829	8,17
1903	1.829	9,06
1904	1.829	8,98
1905	1.829	7,17
1906	1.829	10,45

Какъ видно изъ таблицы, дорога была значительно удлинена. Въ 1898 году къ ней прибавлено 788 верстъ и затѣмъ въ 1900 году еще 120 вер. Валовой съ версты доходъ ея въ 1894 году былъ 9,03 тысячъ. Затѣмъ, при маломъ измѣненіи длины, онъ поднимался довольно быстро и въ 1897 году достигъ 11,18 тысячъ. Къ слѣдующему году длина дороги удвоилась и валовой поперстный доходъ сильно упалъ, сдѣлавши 7,28 тысячъ. Потомъ онъ началъ расти и въ 1906 году достигъ суммы, превышавшей доходъ 1894 года и 1895 года, онъ дошелъ до 10.454 руб. Очевидно, что удлиненіе должно считаться вполнѣ своевременнымъ, но доходъ на затраченный капиталъ понизился. Въ 1894 году средняя цѣна версты (дорогъ Моск. Яросл.-Костром., Ярославъ-Вологда, Шуйско-Иваново) была 67.087, и средній поперстный валовой доходъ составлялъ

¹⁾ Свѣдѣнія Государственнаго Контроля 1905 и 1906 гг.

13,4%, а въ 1906 году средняя поперстная цѣна оказалась 91.991 руб. при чемъ поперстный валовой доходъ 10,154 составилъ лишь 11.3%, т. е. 2%, на капиталъ были потеряны.

Пермская дорога ¹⁾.

Года.	Длина вер.	Валовой до- ходъ на 1 вер. 1000 руб.
1894	1.018	6,98
1895	1.018	6,51
1896	1.244	5,47
1897	1.244	6,41
1898	1.244	7,44
1899	2.056	4,86
1900	2.056	5,40
1901	2.076	5,46
1902	2.076	5,22
1903	2.076	5,20
1904	2.076	6,56
1905	2.076	6,98
1906	2.076	7,95

На этой дорогѣ было сдѣлано особенно большое удлиненіе въ 1899 году, на 812 вер. Дорога сдѣлалась почти вдвое длиннѣе противъ 1894 году. Ея поперстный валовой доходъ, бывшій до удлиненія 7,44 тыс., упалъ послѣ удлиненія до 4,86 тыс. руб. затѣмъ въ теченіе времени съ 1900 до 1903 держался около 5-ти, потомъ онъ поднимался и въ 1906 году поднялся 7,9 тысячъ руб. т. е. достигъ прежней величины. Слѣдовательно промышленность развилась пропорціонально росту длины дороги, и слѣдовательно удлиненіе было и своевременное, и необходимо, и выгодно; потому что и отношенія валового дохода къ затраченному капиталу возрасли. Въ 1894 году средняя цѣна версты Уральской дороги была болѣе 98.915 р., и

¹⁾ Свѣдѣнія Государственнаго Контроля 1905 и 1906 гг.

поверстный валовой доходъ составлялъ 7,1%, а въ 1906 году средняя цѣна версты оказалась 76.888 р., средній поверстный доходъ вышелъ 10,3%.

Привислянская дорога ¹⁾.

Года.	Длина вер.	Валовой до- ходъ на 1 вер. 1000 руб.
1894	1.486	9.31
1895	1.486	10.00
1896	1.486	10.73
1897	1.621	10.64
1898	1.724	9.49
1899	1.724	10.14
1900	1.724	10.33
1901	1.724	12.24
1902	1.726	12.57
1903	1.726	14.39
1904	1.726	14.10
1905	1.726	11.96
1906	1.905	12.98

На этой дорогѣ, составившейся въ 1897 году изъ дорогъ Ивангородъ-Домбровской, Варшаво-Тереспольской и Привислинской поверстный валовой доходъ въ 1897 году былъ 9,31 тысячи. Доходъ этотъ съ 1895 года держался безъ большихъ измѣненій до 1900 года; затѣмъ быстро возрасталъ и въ 1904 году достигъ 14,10 тыс. руб.

Въ 1905 году упалъ до 11,96 тысячъ, но въ 1906 опять поднялся до 12,98 тысячъ, т. е. 39% больше, чѣмъ былъ въ 1898 году.

Очевидно, что удлиненіе шло, значительно отставая отъ развитія промышленности, и слѣдовательно не можетъ быть названо усиленнымъ.

Во всякомъ случаѣ оно было для казны чрезвычайно выгодно, ибо въ 1894 году, при средней поверстной стои-

¹⁾ Свѣдѣнія Государственнаго Контроля 1905 и 1906 годовъ.
№ 124.

мости версты въ 82.095 руб., поперстный валовой доходъ составилъ 11,3% и въ 1906 году при поперстной стоимости 94.622 руб. доходъ былъ уже 13,7%.

Риго-Орловская дорога ¹⁾.

Года.	Длина вер.	Валовой до- ходъ на 1 вер. 1000 руб.
1894	1.193	11.73
1895	1.193	12.89
1896	1.193	13.30
1897	1.195	12.59
1898	1.195	12.37
1899	1.195	13.83
1900	1.195	15.82
1901	1.198	13.91
1902	1.465	13.93
1903	1.465	13.14
1904	1.468	13.48
1905	1.468	14.54
1906	1.468	16.44

Съ 1894 года по 1901, при неизмѣнной длинѣ дороги, поперстный валовой доходъ колебался около 11,73 до 15,82 тысячъ. Въ 1901 онъ былъ 13,91 тыс. Затѣмъ дорога удлинилась на 257 верстъ, а поперстный валовой доходъ сталъ увеличиваться и быстро дошелъ до 16,44 тыс., т. е. сдѣлался почти на 20% болѣе. Ясно, само собою, что удлиненіе принесло только пользу промышленности и дорогѣ и особенно казнѣ. Въ 1894 году средняя стоимость версты была 123.852 руб. и средній поперстный валовой доходъ составлялъ всего 9,4%, а въ 1906 году, при средней стоимости верстъ 135.650, средній поперстный доходъ въ 16,79 тыс. руб. составилъ уже 12,1%, поднялся болѣе, чѣмъ на 2,5%.

¹⁾ Свѣдѣнія Государственнаго Контроля 1905 и 1906 годовъ.

Самаро-Златоустовская дорога ¹⁾.

Года.	Длина вер.	Валовой до- ходъ на 1 вер. 1000 руб.
1894	1.085	5.56
1895	1.085	7.14
1896	1.085	8.20
1897	1.092	8.51
1898	1.165	9.88
1899	1.165	10.05
1900	1.214	10.83
1901	1.214	11.90
1902	1.214	11.22
1903	1.214	12.94
1904	1.214	13.97
1905	1.248	21.79
1906	1.248	18.86

Въ теченіе времени съ 1894 по 1906 средній поверст-
ный валовой доходъ дороги, бывшій вначалѣ 5,56 тыс.,
достигшій въ 1906 году 18.863 тыс. руб., болѣе чѣмъ
утроился.

Сомнѣній въ своевременности удлиненія конечно быть
не можетъ, и отношеніе поверстныхъ валовыхъ доходовъ
къ затраченнымъ капиталамъ чрезвычайно повысилось. Въ
1894 году при средней стоимости версты 76.043 поверст-
ный валовой доходъ 5.560 руб. составлялъ всего 7,3% и
даже въ 1895 году только 9,4%, а въ 1906 году, при сред-
ней стоимости версты 94.646 руб., поверстный валовой до-
ходъ въ 18.860 руб. составилъ почти 20%, т. е. болѣе чѣмъ
удвоился.

С.-П.-Варшавская дорога ²⁾.

Года.	Длина вер.	Валовой до- ходъ на 1 вер. 1000 руб.
1894	1.213	11.82
1895	1.251	12.34

¹⁾ Свѣдѣнія Государственнаго Контроля 1905 и 1906 годовъ.

²⁾ Свѣдѣнія Государственнаго Контроля 1905 и 1906 годовъ.

Года.	Длина вер.	Валовой до- ходъ на 1 вер. руб.
1896	1.251	12.67
1897	1.251	13.64
1898	1.251	14.36
1899	1.442	13.24
1900	1.442	14.25
1901	1.443	14.55
1902	1.443	14.53
1903	1.443	15.48
1904	1.443	14.60
1905	1.506	14.01
1906	1.506	15.83

Поверстный валовой доходъ въ 1894 году оказался 11,82 тыс. руб., постепенно повышался и увеличился въ 1906 г. до 15,83 тыс. руб. Опять надо сказать, что удлинёніе послужило на пользу промышленности и при пониженіи средней поверстной стоимости привело къ улучшенію отношеній между доходомъ и затраченнымъ капиталомъ. Въ 1894 году при средней поверстной стоимости въ 190.403 руб. поверстный валовой доходъ 11.820 руб. составлялъ всего 6,2%, а въ 1906 году при средней поверстной стоимости 178.780 руб. доходъ въ 15.830 руб. составилъ уже 8,8%.

Харьково-Николаевская дорога ¹⁾.

Года.	Длина вер.	Валовой до- ходъ на 1 вер. 1000 руб.
1894	1.090	10.11
1895	1.090	10.95
1896	1.134	10.77
1897	1.166	10.73
1898	1.166	11.26
1899	1.171	12.03
1900	1.171	12.34

¹⁾ Свѣдѣнія Государственнаго Контроля 1905 и 1906 годовъ.

Года.	Длина вер.	Валовой до- ходъ на 1 вер. руб.
1901	1.328	11.58
1902	1.328	13.48
1903	1.331	15.18
1904	1.331	14.44
1905	1.331	15.66
1906	1.331	17.99

Въ 1894 году средній поперстный валовой доходъ дороги былъ 10,11 тыс., въ 1906 году онъ уже исчисленъ въ 17.988 руб. Увеличение дохода составляетъ 67%.

Нѣтъ надобности изыскивать еще другія доказательства выгоды удлиненія. Отношеніе валоваго дохода къ затраченному капиталу сильно возрасло. Въ 1894 году, при стоимости версты 91.674 руб., доходъ съ версты 10.110 руб. составлялъ 11%, а въ 1906 году стоимость версты 96.928, а потому доходъ въ 17.990 руб. составилъ уже 18,5%, увеличился на 7,5%.

Юго-Западные дороги ¹⁾.

Года.	Длина вер.	Валовой до- ходъ на 1 вер. 1000 руб.
1894	3.756	12.00
1895	3.788	11.10
1896	3.788	11.01
1897	3.813	11.21
1898	3.813	12.79
1899	3.814	12.79
1900	3.835	12.46
1901	3.843	13.94
1902	4.260	15.88
1903	4.261	15.30
1904	4.261	14.11
1905	4.261	13.60
1906	4.261	16.19

¹⁾ Свѣдѣнія Государственнаго Контроля 1905 и 1906 годовъ.

Валовой доходъ дорогъ въ 1894 году 12 тысячъ, а въ 1906 году 16,19 тыс., или болѣе на 30%. Отношеніе между валовыми доходами и затраченными капиталами значительно улучшилось. Въ 1894 году при средней стоимости версты 108.717 руб. доходъ 12.000 руб. составлялъ 11%, а въ 1906 году при стоимости версты 107.825 руб. доходъ 17.990 руб. составилъ 15%, больше на 4%.

Обзоръ всѣхъ казенныхъ дорогъ Европейской Россіи указалъ, что, несмотря на удлиненіе линий, ихъ поперстныя валовые доходы не падали, а на большинствѣ дорогъ возрастали, притомъ часто на очень большое число процентовъ. Отношеніе средняго поперстнаго валового дохода къ средней стоимости версты дороги упало только на одной Московско - Ярославско - Архангельской дорогѣ съ 13,4% до 11%; на всѣхъ остальныхъ, болѣе или менѣе значительно удлиненныхъ дорогахъ, этотъ процентъ повысился, на нѣкоторыхъ сильно возросъ.

Дороги, не получившія значительнаго удлиненія, какъ Балтійская, Московско-Курская или вовсе неудлиненная Сызрано-Вяземская, благодаря постройкѣ нѣкоторыхъ частныхъ дорогъ: Сызрано-Рузаевской, Общества Московско-Казанской дороги, открытой 28 Декабря 1898 г., Брянскаго участка, Общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги, открытой 1 Августа 1899 г., Данковъ-Смоленской Общества Рязанско-Уральской дороги, открытой 21 Декабря 1899 г., Московско-Повалецкой, тоже Рязанско-Уральской дороги, открытой 19 Января 1900 г., и Московско-Виндаво-Рыбинской, открытой 11 Сентября 1901 г., подверглись нѣкоторымъ измѣненіямъ въ своихъ доходахъ.

Дорога Балтійская.

Года.	Протяженіе версть.	Валовой до- ходъ на 1 вер. руб.
1894	944	6.519
1895	945	7.942
1896	945	8.057
1897	947	8.481

Года.	Протяженіе версть.	Валовой до- ходъ на 1 вер. руб.
1898	947	9.230
1899	947	10.233
1900	947	11.023
1901	948	10.533
1902	949	10.311
1903	949	11.275
1904	949	11.374
1905	949	10.146
1906	1.022	10.925

Поверстный валовой доходъ дороги съ 1894 года до 1900 довольно быстро возрасталъ, но постройка конкурирующихъ дорогъ задержала дальнѣйшій ростъ, и если не считать существеннымъ небольшое уменьшеніе, оказавшееся въ 1901 и 1902 годахъ, происшедшее отчасти отъ бывшихъ тогда неурожаевъ, то постройка оныхъ дорогъ не уменьшила доходности Балтійской дороги, достигнутой къ 1900 году.

Отношеніе валового дохода къ затраченному капиталу значительно улучшилось.

Въ 1894 году при средней поверстной стоимости дороги въ 79.738 валовой доходъ 6.519 составлялъ 8,1%, а въ 1906 году средняя стоимость версты была 86.545 руб. и потому валовой доходъ 10.925 руб. составлялъ 12,6%.

Слѣдовательно строительство не причинило никакого вреда, а доставило выгоду населенію и дорогѣ.

Дорога Московско-Курская.

Года.	Протяженіе версть.	Валовой до- ходъ на 1 вер. руб.
1894	1.167	24.386
1895	1.167	24.332
1896	1.167	24.860
1897	1.171	31.174
1898	1.191	31.174
1899	1.092	28.739

Года.	Протяженіе версть.	Валовой до- ходъ на 1 вер. руб.
1900	1.096	28.432
1901	1.096	26.091
1902	1.103	25.229
1903	1.105	27.064
1904	1.105	25.436
1905	1.105	24.745
1906	1.139	29.069

Эта дорога, до постройки конкурирующихъ дорогъ развивала свои поперстные валовые доходы, но подъ вліяніемъ конкуренціи начала терять и въ 1904 году выработала доходъ не выше того, какъ имѣла 10 лѣтъ передъ тѣмъ. Въ 1906 году доходъ ея опять поправился, промышленность очевидно начала ею пользоваться, несмотря на конкуренцію. Слѣдовательно постройка даже значительно конкурирующихъ дорогъ оказалась небезполезною.

Отношеніе валового дохода къ затраченному капиталу нѣсколько понизилось. Въ 1894 году средняя стоимость версты была 183.646 руб., и поперстный валовой доходъ 24.386 составлялъ 13,3%; а въ 1906 году при стоимости версты въ 221.914 руб. поперстный валовой доходъ 29.069 составлялъ 13,1%.

Дорога Сызрано-Вяземская.

Года.	Протяженіе версть.	Валовой до- ходъ на 1 вер. руб.
1894	1.305	8.482
1895	1.305	9.274
1896	1.305	10.083
1897	1.305	11.894
1898	1.305	12.016
1899	1.305	9.407
1900	1.305	10.083
1901	1.305	9.084
1902	1.305	7.509

Года.	Протяженіе версть.	Валовой до- ходъ на 1 вер- руб.
1903	1.305	8.166
1904	1.305	8.834
1905	1.305	10.302
1906	1.305	10.401

Постройка Рязано-Казанской дороги сразу уронила доходность Сызрано-Вяземской дороги и уничтожила весь ея прогрессъ съ 1895 до 1898 года. Наихудшій ея годъ 1902 былъ результатомъ сильнаго неурожая. Въ 1904 году дорога пришла только къ тому состоянію, какое она имѣла въ 1894 году—десять лѣтъ передъ тѣмъ. Съ 1905 началось улучшение ея доходности; но въ послѣдніе два года достигла не много болѣе того, что имѣла въ 1896 году.

Постройка конкурирующей дороги, вовсе небольшого протяженія, произвела все ухудшеніе доходности Сызрано-Вяземской дороги. Это ясно показываетъ, что вредъ былъ принесенъ не усиленнымъ строительствомъ, а сооруженіемъ сильно конкурирующаго желѣзнодорожнаго пути.

Отношеніе валового дохода къ затраченному капиталу, хотя въ послѣдній (1906 годъ) и улучшились противу предшествующихъ лѣтъ, но не достигло еще величины, бывшей въ 1894 году. Въ этомъ году при средней цѣнѣ версть въ 80.503 руб. валовой доходъ съ версты 8.482 руб. составлялъ 10,8%, а въ 1906 году при средней цѣнѣ версты въ 99.064 руб. валовой доходъ 10.401 руб. составилъ 10,5%.

Общій валовой доходъ сѣти казенныхъ дорогъ Европейской Россіи въ 1906 году былъ 492.397.703 руб., а при протяженіи сѣти въ 30.274 версты, средній поперстный валовой доходъ былъ 16.232 руб.

Въ 1894 году, при протяженіи 22.965 версть общій валовой доходъ былъ 272.387.111 руб. или валовой поперстный 11.861 руб. Поперстный валовой доходъ повысился на 4.371 руб. при увеличеніи длины сѣти на 7.309 версть.

Общій валовой доходъ увеличился на 220.010.592 р. Это увеличеніе было вызвано какъ увеличеніемъ пассажирскаго движенія, такъ особенно увеличеніемъ товарнаго движенія. Въ теченіе этихъ лѣтъ населеніе увеличило свою производительность и расширило свои внутренніе и заграничные рынки въ очень большой мѣрѣ. Считая 0,7 полнаго валового дохода на долю товарныхъ перевозокъ, видно, что валовой доходъ отъ этихъ перевозокъ выросъ на $220.010.592 \times 0,7 = 154.007.414$ руб., или, круглымъ числомъ, болѣе 150 мил. руб., а слѣдовательно количество перевезенныхъ грузовъ возросло не менѣе, чѣмъ на 1.500 мил. пуд. Это увеличеніе производительности страны вполне оправдываетъ постройку новыхъ 7.300 верстъ.

Такимъ образомъ обнаружилось, что казенное строительство въ Европейской Россіи едва успѣвало за развитіемъ промышленности и даже надо сказать, что во многихъ случаяхъ не только не шло слишкомъ усиленно, а напротивъ шло не достаточно быстро.

Дороги Азіатской Россіи. О поперстныхъ валовыхъ доходахъ ихъ трудно говорить съ достаточною опредѣленностью, за исключеніемъ дороги Средне-Азіатской; Сибирская и Забайкальская вскорѣ послѣ поступленія въ эксплуатацію попали въ условія совершенно исключительныя, вызванныя войною, а затѣмъ смутою. Дорога Ташкентская едва начала свою дѣятельность.

Забайкальская дорога остается пока крайне дефицитною. Сибирская уже выходитъ изъ дефицита и, какъ было уже упомянуто, обѣщаетъ довольно удовлетворительный доходъ.

На дорогѣ Средне-Азіатской средній поперстный валовой доходъ довольно замѣтно растетъ. Въ 1897 году онъ показанъ въ суммѣ 4.876 руб., въ 1899 году меньше, а именно 4.980 руб. Въ 1904 году—7.595 руб., въ 1905 году—5.980 руб., а въ 1906 году—6.908 руб.

Очевидно, что и отъ этой дороги промышленность получаетъ свои выгоды и удобства, но дорога все еще остается дефицитною.

Разсматривая результаты эксплуатаціи дорогъ Азіатской Россіи съ точки зрѣнія исключительно денежной, надо признать эту сѣть весьма убыточною и ея финансовыя условія крайне неудовлетворительными. Но для оцѣнки пользы, приносимой государству этими дорогами, надо встать на совершенно иную точку зрѣнія. Не имѣя возможности теперь же обозрѣть всѣ государственныя потребности въ ихъ совокупности и всѣ средства, которыя могутъ быть направлены для удовлетворенія этихъ потребностей, надо отказаться отъ полной оцѣнки выгодъ или невыгодъ, доставляемыхъ государству сѣтью желѣзныхъ дорогъ Азіатской Россіи.

Отказываясь же отъ этой оцѣнки, нельзя привести основательныхъ доводовъ ни за, ни противъ усиленнаго ихъ сооруженія.

Финансовое положеніе частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ настоящее время чрезвычайно мало вѣроятія для сколько нибудь вѣрнаго предвидѣнія финансоваго положенія всей совокупности частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ самые послѣдніе годы въ условіяхъ ихъ дѣятельности произошли такія крупныя измѣненія въ расходахъ, что только немногія общества еще не вынуждены прибѣгать къ требованію отъ правительства приплатъ по гарантированнымъ капиталамъ.

По смѣтѣ на 1909 годъ предвидятся приплаты.

Лодзинской дорогѣ	97.000	руб.
Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.	2.240.000	»
Московско-Казанской ж. д.	3.665.000	»
Рязанско-Уральской ж. д.	19.200.000	»
Юго-Восточнымъ (уплата за участки, перешедшіе въ казну)	1.364.000	»
1-му Обществу подъѣздныхъ путей	10.750	»
Обществу Китайской Восточной дороги	14.500.000	»
Итого	41.076.750	руб.

Недавнее появленіе такихъ приплатъ видно изъ слѣдующаго ¹⁾).

Лодзинская дорога до 1904 года въ теченіе 8 лѣтъ давала сверхъ всѣхъ обязательныхъ платежей крупныя суммы до 675.881 руб.

Въ эти годы она перевыручила болѣе 3.795.000 руб.

Московско-Виндаво-Рыбинская съ 1897 по 1901 годъ включительно давала перевыручки всего болѣе 1.700.000 руб.

Съ 1902 года начались недовыручки за исключеніемъ небольшой перевыручки въ 1904 году (73.556 р.) и сумма всѣхъ недовыручекъ съ 1902 по 1906 годъ включительно достигла болѣе 4.348.000 руб.

Московско-Казанская съ 1898 по 1905 годъ постоянно давала крупныя перевыручки, доставившія въ 9 лѣтъ почти 30.000.000 руб.

Рязанско-Уральская, начиная съ 1897 и до 1906 года, включительно ни разу не выручила суммы, достаточной для покрытія обязательныхъ платежей не только по гарантированнымъ акціямъ, но и по гарантированнымъ облигаціямъ. Суммы всѣхъ ея недовыручекъ съ 1897 по 1906 г. болѣе 67.656.000 руб.

Юго-Восточныя дороги съ 1897 по 1906 годъ дали 6 разъ перевыручки и 4 недовыручки. Перевыручки были въ годы: 1897, 1898, 1900, 1903, 1904 и 1905 и было получено 5.504.407 руб., а недовыручили въ годы: 1899, 1901, 1902 и 1906, всего 10.298.148 руб.

На покрытіе всей большой, приведенной выше суммы болѣе 41 милліона руб., требующейся отъ государственнаго казначейства въ 1909 году, для приплаты частнымъ дорогамъ, предвидится отъ нихъ доходъ всего въ 10.586.000 руб. Наибольшая часть этого дохода ожидается въ видѣ уплатъ по облигаціямъ Общества Владикавказской желѣзной дороги, выпущеннымъ въ суммѣ 23.605.450 руб. мет. нарицательныхъ и 20.000.000 р. нар., помѣщенныхъ въ

¹⁾ Сборники Мин. Пут. Сооб. за соответствующіе годы таб. IX, столбцы 66 и 74.

выпускахъ консолидированныхъ облигацій, по которымъ общество обязано уплачивать въ годъ по . . . 2.761.097 р.

Отъ Общества Юго-Восточныхъ дорогъ по оставленнымъ правительствомъ за собою облигаціямъ Грязе-Царицынской дороги на 16.154.743 руб. металлическихъ и Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги на 38.113.018 р. 66 к. метал., по которымъ ежегодно дорогою уплачивается 4.153.424 р.

Итого 6.914.521 р.

Отъ Варшаво-Вѣнской дороги по § 15 устава дороги 250.000 р.

Отъ Владикавказской желѣзной дороги на покрытие долга 2.192.325 »

и половину такой же суммы, составляющей избытокъ надъ расходами, послѣ вычета изъ этой суммы 1% на акціонерный капиталъ, что составляетъ 86.425 руб. или всего дохода $\frac{2.192.325 - 86.425}{2}$ круглымъ числомъ 1.053.000 »

Отъ Общества Юго-Восточныхъ дорогъ арендной платы за Орлово-Грязскую дорогу 700.000 »

Отъ Общества Юго-Восточныхъ дорогъ арендной платы за Ливенскую дорогу 100.000 »

Отъ Московско-Кіево-Воронежской дороги за пользованіе Курскою вѣтвью 35.000 »

Проценты и срочныя погашенія по ссудамъ, выданнымъ на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ и на производство дополнительныхъ на нихъ работъ 480.209 »

Въ возвратъ долговъ по гарантіи Варшаво-Вѣнской желѣзной дороги. 164.482 »

Итого 11.889.637 р.

Разница между ожидаемыми доходами и расходами болѣе 29 милл. руб.

Остановливаясь на вышеупомянутыхъ недовыручкахъ, слѣдуетъ замѣтить, что ожидаемый недостатокъ чистаго дохода Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги въ 2.240.000 руб. предвидится при валовомъ доходѣ почти въ 21 милл. руб. и при расходѣ 14.350 руб. Достаточно не очень крупныхъ измѣненій дохода и расхода чтобы недовыручка исчезла.

По Московско-Казанской недоборъ въ чистомъ доходѣ составляетъ 3.665 милл. руб. при валовомъ доходѣ около 28 милл. руб. и при расходѣ эксплуатаціи въ 23.950 тысячъ руб. Это тоже указываетъ, что при небольшомъ увеличеніи дохода и небольшомъ уменьшеніи расхода недовыручка можетъ исчезнуть.

На Рязанско-Уральской дорогѣ недовыручка чистаго дохода 19.200.000 руб. предвидится при валовомъ доходѣ около 37,5 милл. и расходѣ 37,5 милл. руб.; для устраненія такой недовыручки нужно одновременное, очень значительное увеличеніе валового дохода и очень крупное уменьшеніе эксплуатаціонныхъ расходовъ, чтобы устранить дефицитъ.

Если можно еще предполагать, что при нѣкоторомъ повышеніи провозныхъ платъ и улучшеніи хозяйства недоборы двухъ первыхъ дорогъ будутъ уничтожены или значительно уменьшены, то по отношенію къ Рязанско-Уральской дорогѣ такихъ надеждъ питать нельзя.

Убыточность эксплуатаціи этой линіи при существующихъ нынѣ провозныхъ платахъ можетъ исчезнуть только при значительномъ развитіи края, прорѣзываемого этою линіею.

Дефицитъ Китайско-Восточной дороги въ 14.500.000 руб. опредѣленъ, принимая во вниманіе уплату только по первому облигаціонному займу, реализованному обществомъ въ 1897 году, составляющую 625.292 руб.; обязательные расходы, вызываемые исключительными условіями и со-

ставляющіеся изъ суммы въ 9.975.000 руб. на содержаніе Заамурскаго округа и желѣзнодорожной бригады пограничной стражи; содержанія гражданскаго управленія, церквей, учебныхъ заведеній и Сунгарійскаго пароходства и т. п. всего на сумму 3.557.000 при доходѣ въ 2.028.000 руб. и, наконецъ, дефицитовъ Уссурійской дороги и Сучанской вѣтви.

Одни побочные расходы составляютъ 11.500.000 руб.

Если можно надѣяться, что въ недалекомъ будущемъ, благодаря развитію дѣятельности самихъ упомянутыхъ желѣзныхъ дорогъ, общій ихъ дефицитъ и исчезнетъ, то очень мало шансовъ на устраненіе расхода въ 11.500.000 руб.

Итакъ, приходится предвидѣть, что даже и при благоприятныхъ обстоятельствахъ въ дѣятельности желѣзныхъ дорогъ, принадлежащихъ частнымъ обществамъ, не скоро государственное казначейство освободится отъ необходимости изыскивать средства для уплаты дефицитовъ:

Рязанско-Уральской дороги	19	милл.	руб.
Восточно-Китайской »	11,5	»	»
<hr/>			
Итого	30,5	милл.	руб.

Развитіе частныхъ желѣзныхъ дорогъ шло слѣдующимъ образомъ ¹⁾:

Московско-Виндаво-Рыбинская желѣзная дорога, выстроенная въ 1870 году на протяженіи 283 вер., была удлинена въ 1871 году на 68 вер. и къ 1878 году еще на 90 вер., имѣя протяженіе всего 441 вер.

Удлинена еще къ 1890 году	6	»
» » » 1897 »	336	»
» » » 1898 »	53	»

¹⁾ Свѣдѣнія Государственнаго Контроля о желѣзныхъ дорогахъ за 1905 и 1906 годы.

Удлинена еще къ 1899 году	30 вер.
» » » 1901 »	1.023 »
» » » 1902 »	5 »
» » » 1903 »	3 »
» » » 1904 »	540 »

Итого доведена до протяженія 2.437 вер.
а съ присоединеніемъ Царскосельской 25 вер.

В с е г о 2.462 вер.

Протяженія и поверстные валовые доходы желѣзной дороги видны изъ слѣдующей таблицы:

Г о д ы.	Протяженія версть.	Валовые доходы на 1 версту. Рубли.
1894	447	9.524
1895	447	10.004
1896	447	10.480
1897	808	6.538
1898	861	7.846
1899	891	8.291
1900	891	10.282
1901	1.914	7.863
1902	1.919	7.091
1903	1.922	8.228
1904	2.462	8.568
1905	2.462	8.563
1906	2.462	8.282
1907	2.462	8.455

Въ теченіе 8 лѣтъ съ 1897 года по 1904 годъ удлинилась на 1.990 версть, т. е. сдѣлалась почти въ 4 раза длиннѣе того, что было въ 1878 году, прорѣзавъ на значительномъ протяженіи мѣстности съ не густымъ и далеко не промышленнымъ населеніемъ.

Въ то же время она сократила разстояніе для многихъ хлѣбныхъ грузовъ къ морскому порту Виндавы, и получились такимъ образомъ транзитные грузы.

Удлиненіе дороги въ 1904 году на 540 верстѣ не уменьшило средняго валового поверстнаго дохода. Это значить, что страна сразу приспособилась къ пользованію новою дорогою. Слѣдовательно, постройка ея была своевременна.

Отношеніе между валовыми доходами и затраченными капиталами измѣнилось немного, но, тѣмъ не менѣе, къ лучшему.

Въ 1894 году средняя стоимость версты была 103.671 р. и поверстный валовой доходъ 9.524 руб.—составить 9,2%.

Въ 1906 году средняя стоимость версты 89.181 руб. и поверстный валовой доходъ 8.455 р.—составить уже 9,5%.

Московско-Казанская желѣзная дорога до 1870 года была длиною всего 242 вер.

Протяженіе это сохранялось до 1893 года, затѣмъ начали поступать въ эксплуатацію новые участки пути:

въ 1893 году	799	вер.
» 1894 »	46	»
» 1895 »	133	»
» 1898 »	459	»
» 1899 »	37	»
» 1901 »	383	»
» 1902 »	6	»

Итого въ теченіе 10 лѣтъ прибыло 1.863 вер.

Все протяженіе 2.105 вер.

Протяженія и поверстные валовые доходы видны изъ слѣдующей таблицы.

Г о д ы.	Протяженія версть.	Валовые доходы на 1 версту. Рубли.
1894	1.083	10.105
1895	1.220	10.275
1896	1.220	11.851
1897	1.220	12.892
1898	1.679	12.369
1899	1.716	11.945
1900	1.716	13.704
1901	2.099	12.247
1902	2.105	10.776
1903	2.105	11.856
1904	2.105	12.708
1905	2.105	12.426
1906	2.105	13.310
1907	2.105	13.397

Дорога удлинилась почти въ 9 разъ, прорѣзая во многихъ мѣстахъ области довольно населенныя и промышленныя, сокращая при томъ же пробѣгъ многихъ грузовъ, направлявшихся прежде по дорогѣ Сызрано-Вяземской.

Отношеніе между валовыми доходами и затраченными капиталами значительно измѣнилось къ лучшему.

Въ 1894 году при средней стоимости версть 74.452 руб. средній поверстный валовой доходъ въ 10.105 руб. составилъ 13,6%, а въ 1906 году, при средней стоимости версты 77.830 руб., поверстный валовой доходъ 13.310 руб. составитъ уже 17,1%, т. е. увеличился на 3,5%.

Дорога Рязанско-Уральская имѣла до 1870 года протяженіе	621 вер.
и получавши до 1889 года ничтожныя удлиненія всего въ суммѣ	30 »

съ 1890 года начала увеличиваться въ длинѣ:

въ 1890 году	106 вер.
» 1893 »	2 »
» 1894 »	1.062 »
» 1895 »	580 »
» 1896 »	248 »
» 1897 »	6 »
» 1898 »	101 »
» 1899 »	538 »
» 1900 »	304 »
» 1901 »	3 »
» 1907 »	479 ¹⁾ »

Итого удлинилась съ 1890 г. на 3.429 вер.

В с е г о 4.070 вер.

Протяженія и валовые поверстные доходы видны изъ слѣдующей таблицы:

Г о д ы.	Протяженія верстъ.	Валовые доходы на 1 версту. Рубли.
1894	1.821	7.346
1895	2.401	7.357
1896	2.649	8.101
1897	2.655	7.747
1898	2.756	7.679
1899	3.294	8.300
1900	3.598	8.872
1901	3.601	9.208
1902	3.601	9.478
1903	3.601	10.169
1904	3.601	10.493
1905	3.601	10.484
1906	3.601	9.570
1907	3.840 ¹⁾	9.826

¹⁾ Съ 9 Июля 1907 года открытъ участокъ Астраханской линіи, Красный-Куть—Бузань протяженіемъ 479 верстъ; пропорціонально времени эксплуатаціи этого участка протяженіе дороги принято не 4.070, а 3.840 верстъ.

Такимъ образомъ въ теченіе 11 лѣтъ Рязано-Уральская дорога сдѣлалась почти въ 5 разъ длиннѣе. Весьма значительныя ея части расположены въ мѣстностяхъ почти съ одной земледѣльческой промышленностью.

Большія надежды на развитіе какъ этой земледѣльческой промышленности, такъ и другихъ отраслей промышленности довольно значительно оправдались.

Улучшилось даже отношеніе между валовымъ доходомъ и затраченнымъ капиталомъ, но не настолько, чтобы оккупать его условленнымъ процентомъ.

Въ 1894 году средняя поверстная стоимость была 126.982 руб. и поверстный валовой доходъ 7.346 руб., составитъ 5,5 %.

Въ 1906 году стоимость версты опредѣлилась въ 104.777 руб. и поверстный валовой доходъ 9.826 руб. составитъ 9,4 %. При коэффиціальной эксплуатаціи даже 0,75 чистый доходъ составитъ всего 2,3 %. Для оплаты капитала недостаетъ 2,2 %, а при общей его суммѣ 413 милл. недостаетъ 7 милл. руб., поэтому едва ли есть надежда, что всѣ ожиданія скоро осуществятся и предоставятъ дорогѣ необходимую ей работу.

Дороги Юго-Восточныя хотя и развивались за послѣднее время, но уже не такъ быстро, какъ три предыдущія.

Въ 1871 году ихъ общее протяженіе было 1.756 вер.

Затѣмъ до 1893 года включительно ихъ		
длина увеличилась еще на		28 »
въ 1894 году		61 »
» 1895 »		641 »
» 1896 »		36 »
» 1897 »		398 »
» 1899 »		2 »
» 1900 »		317 »
» 1903 »		10 »

— Итого въ теченіе 10 лѣтъ 1894—1903 г.г. удлинена на 1.465 вер.

В с е г о 3.249 вер.

Протяженія и поперстные валовые доходы показаны въ слѣдующей таблицѣ:

Г о д ы.	Протяженія версть.	Валовые доходы на 1 версту. Рубли.
1894	1.845	13.077
1895	2.486	10.170
1896	2.522	11.953
1897	2.920	10.431
1898	2.920	10.168
1899	2.922	10.139
1900	3.239	10.561
1901	3.239	10.015
1902	3.239	10.221
1903	3.249	11.530
1904	3.249	11.833
1905	3.249	11.779
1906	3.249	12.211
1907	3.249	13.040

Такимъ образомъ, длина этой дороги въ теченіе 10 лѣтъ возросла всего на 82%. Главную работу получали эти дороги отъ промышленностей земледѣльческой и нефтяной.

Въ урожайные годы дорога получала довольно много работы и была прибыльною, въ годы неурожаевъ она была убыточна.

Удлиненіе на 398 вер., присоединившихся въ 1897 г., сразу понизило поперстный доходъ на 1.500 руб., но удлиненіе 1900 года въ 317 вер. замѣтнаго вліянія не оказало, и послѣ этого поперстный валовой доходъ сталъ довольно быстро возрастать. Слѣдовательно, страна приспособилась къ пользованію желѣзнодорожными перевозками быстрѣ роста длины самой дороги.

Финансовое положеніе дороги не только не ухудшилось отъ ея удлиненій, но даже улучшилось.

Отношеніе валового дохода къ затраченному капиталу очень сильно поднялось.

Въ 1894 году средняя стоимость версты была 138.651 р. и потому средній валовой доходъ на версту 13.077 руб. составлялъ 9,4 %.

Въ 1906 году стоимость версты оказывается 97.916 р. и слѣдовательно валовой доходъ съ версты 13.040 руб. составилъ уже 13,3 %, т. е. почти на 4% сталъ больше.

Кромѣ условій мѣстныхъ, вліявшихъ на финансовыя результаты эксплуатаціи частныхъ дорогъ, требовавшихъ приплатъ по гарантіи, имѣло повидимому вліяніе и искусство управленія линіями. Въ извѣстной мѣрѣ это указываютъ коэффициенты эксплуатаціи. Величины коэффициентовъ эксплуатаціи ¹⁾ были:

Г о д ы .	На Московско-Виндаво-Рыбинской.	На Юго-Восточныхъ.	На Московско-Кіево-Воронежской.	На Рязанско-Уральской.
1894 .	0,44	0,67	0,48	0,59
1895 .	0,49	0,60	0,49	0,58
1896 .	0,50	0,60	0,62	0,60
1897 .	0,52	0,60	0,60	0,69
1898 .	0,60	0,66	0,59	0,74
1899 .	0,61	0,66	0,57	0,72
1900 .	0,59	0,66	0,63	0,70
1901 .	0,63	0,66	0,63	0,84
1902 .	0,69	0,66	0,59	0,79
1903 .	0,64	0,59	0,59	0,75
1904 .	0,60	0,59	0,60	0,71
1905 .	0,62	0,64	0,61	0,76
1906 .	0,70	0,78	0,65	0,99

Изъ этого сопоставленія видно, что на Рязано-Уральской дорогѣ, начиная съ 1897 года, коэффициентъ эксплуатаціи былъ больше приблизительно на 0,10.

¹⁾ Свѣдѣнія Государственнаго Контроля за 1905 и 1906 г.г.

Другими словами, это значить, что расходовалось болѣе широко, чѣмъ на другихъ сравниваемыхъ дорогахъ, приблизительно на 0,1 валового дохода.

Сопоставляя 0,1 долю валовыхъ доходовъ Рязано-Уральской дороги съ суммами, составлявшими недостатки чистаго дохода для обязательныхъ платежей по облигаціямъ, по правительственнымъ ссудамъ и по гарантировкѣ акціямъ, найдемъ:

Въ годы.	0,1 валового дохода.	Недостатки.	Разницы.
1897 . . .	2.058.000 р.	2.946.000 р.	— 888.000 р.
1898 . . .	2.123.000 »	2.337.000 »	— 214.000 »
1899 . . .	2.312.000 »	1.676.000 »	+ 646.000 »
1900 . . .	3.131.000 »	2.720.000 »	+ 411.000 »
1901 . . .	3.315.000 »	10.042.000 »	— 6.727.000 »
1902 . . .	3.412.000 »	8.371.000 »	— 4.959.000 »
1903 . . .	3.661.000 »	7.106.000 »	— 3.445.000 »
1904 . . .	3.778.000 »	6.102.000 »	— 2.324.000 »
1905 . . .	3.774.000 »	8.611.000 »	— 4.837.000 »
1906 . . .	3.510.000 »	— »	— »

Имѣя въ виду эти данныя и принимая въ расчетъ указанія Государственнаго Контроля о валовыхъ доходахъ, эксплуатационныхъ расходахъ и чистыхъ доходахъ ¹⁾ и указанія сборниковъ Министерства Путей Сообщенія о недостаткахъ чистаго дохода для обязательныхъ платежей по облигаціямъ, по правительственнымъ ссудамъ и гарантированнымъ акціямъ ²⁾, можно составлять слѣдующую таблицу. Въ этой таблицѣ вставлены и числа эксплуатационныхъ расходовъ при предполагаемомъ улучшенномъ хозяйствѣ, допускающемъ уменьшеніе коэффициента эксплуатации на 0,10.

¹⁾ Свѣдѣнія Государственнаго Контроля за 1906 г.

²⁾ Сборникъ таблицы IX столбецъ 66.

ГОДЫ.	Валовой доходъ.	Дѣйствительные.			Предполагаемые.		
		Эксплоа- таціонный расходъ.	Частич- ный доходъ.	Недоста- вало чист. дох.	Эксплоа- таціонный расходъ.	Частич- ный доходъ.	Недоста- вало бы чист. дох.
1897 . . .	20.582.840	14.167.237	6.421.602	2.945.619	12.103.000	5.004.000	888.000
1898 . . .	21.231.211	15.663.491	5.567.720	2.337.408	13.540.000	7.691.000	214.000
1899 . . .	23.122.992	16.785.012	6.337.980	1.676.339	14.473.000	8.650.000	избыт. 636.000
1900 . . .	31.309.836	22.740.350	8.569.475	2.119.582	19.609.000	11.700.000	избыт. 411.000
1901 . . .	33.147.665	27.853.563	5.294.102	10.041.620	24.539.000	8.609.000	6.727.000
1902 . . .	34.120.314	26.866.327	7.253.987	8.370.808	23.454.000	10.666.000	4.959.000
1903 . . .	36.609.805	27.452.348	9.157.657	7.105.540	23.791.000	12.819.000	3.446.000
1904 . . .	37.776.113	27.030.382	10.745.730	6.101.888	23.252.000	14.524.000	2.324.000
1905 . . .	37.743.074	28.714.476	9.028.595	8.610.502	29.940.000	12.803.000	4.837.000

Изъ этой таблицы видно, что средній за послѣднія 5 лѣтъ (1901—1905 г.) валовой доходъ можно считать въ 36 милл. руб., что при предполагаемомъ значительномъ улучшеніи хозяйства средній эксплуатаціонный расходъ можно бы считать въ 24 милл.

При такихъ условіяхъ средній чистый доходъ былъ бы 12 милл. Средняя величина суммы недостающаго чистаго дохода оказывается около 4,5 милл. Чтобы чистый доходъ повысить на эту послѣднюю сумму, при сохраненіи предполагаемаго улучшеннаго хозяйства, надо было бы валовой доходъ повысить на 37%, причемъ и эксплуатаціонный расходъ повысился бы на тѣ же 37%, и эти суммы сдѣлались бы $36 \times 1.37 = 49,22$ милл. и 32,88 милл., разность между ними была бы 16,34, что болѣе 12 милл. на 4,36 милл., приблизительно на сумму оказывающагося за послѣдніе годы недостатка чистаго дохода для оплаты обязательныхъ платежей.

Итакъ, если Рязано - Уральская дорога доведетъ свое хозяйство до такого состоянія, при которомъ ея коэффициентъ эксплуатаціи будетъ на одномъ уровнѣ съ коэффициентами дорогъ Московско-Виндаво-Рыбинской, Московско-Кіево-Воронежской и Юговосточныхъ, то для устраненія ея дефицитности, при сохраненіи нынѣ дѣйствующихъ тарифовъ, ея перевозка должна повыситься приблизительно на 37%.

Такого большого повышенія ждать въ близкомъ будущемъ едва ли возможно, помимо сильнаго развитія промышленности областей, обслуживаемыхъ этою дорогою.

Нерѣдко возникаетъ вопросъ, нельзя ли устранить убыточность дороги возможнымъ упрощеніемъ ея эксплуатаціи. Чтобы отвѣтить на этотъ вопросъ надо замѣтить, что расходы, зависящіе отъ движенія, не могутъ быть сокращаемы при упрощеніи условій эксплуатаціи и если могутъ уменьшиться, то во всякомъ случаѣ на величины, сравнительно очень малыя. Все сокращеніе должно найти въ расходахъ, не зависящихъ или мало зависящихъ отъ движенія.

На долю этихъ расходовъ теперь приходится около половины всего эксплуатаціоннаго расхода. При улучшенныхъ условіяхъ эксплуатаціи на эти расходы приходилось бы около 12 милл. руб. Чтобы изъ этихъ расходовъ сберечь 4,5 милл. руб., надо было бы расходы сократить приблизительно на 37%; а производимые въ послѣднія 5 лѣтъ расходы надо было бы сократить приблизительно на 33%. О столь большихъ сокращеніяхъ нельзя говорить безъ самаго подробнаго изученія дѣла на мѣстѣ. Условія эксплуатаціи 1906 года не приняты въ расчетъ, такъ какъ въ этомъ году при паденіи валового дохода противъ 1905 года на 2,6 милл. руб. эксплуатаціонный расходъ увеличился на 6,3 милл. руб. и чистый доходъ съ 9 милл. руб. упалъ до 91 тыс. руб. Подобное паденіе, соответствующее повышенію эксплуатаціонныхъ расходовъ почти на 30%, едва ли можно объяснить нормальнымъ повышеніемъ заработ-

ной платы и стоимости материаловъ, необходимыхъ при эксплуатаціи. Подобное объясненіе не можетъ быть допущено, потому что ни на одной изъ остальныхъ дорогъ, Европейской Россіи ничего подобнаго не обнаружено.

Въ заключеніе о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ можно сказать, что за послѣднее десятилѣтіе 1897—1906 годовъ общая ихъ длина возросла на 7.252 верстъ.

По отдѣльнымъ дорогамъ удлиненіе распредѣлено слѣдующимъ образомъ.

Бѣлгородъ-Сумская—построена въ теченіе 1901—1903 г. длиною 148 верстъ.

Варшаво-Вѣнская,—бывшая до 1902 г. длиною въ 469 верстъ, удлинена въ 1903 г. на 243 и въ 1906 г. на 5, всего 248 в., и стало 712 »

Владикавказская,—имѣвшая до 1897 г. длину 1.222 в., удлинена съ 1897 по 1901 г. на 1.122 в. и получила длину 2.344 »

Лодзинская—до 1903 г. была въ 26 в., а въ 1903 г. удлинена на 48 в. и достигла 74 »

Московско - Виндаво - Рыбинская — до 1897 г. была длиною 472 в. и удлинена въ 1897—1905 г.г. на 1.991 в., полная длина теперь 2.463 »

Московско-Казанская—до 1898 г. имѣла длину 1.220 в. и въ 1898—1902 г.г. удлинена на 885 в., полная длина теперь 2.105 »

Московско - Кіево - Воронежская — до 1897 г. была въ 1.210 в. и затѣмъ въ 1897—1901 г.г. удлинена на 1.108 в., а въ 1903—1905 г.г. на 23 в., всего же 1.131 в., теперь полная длина 2.341 »

Рязано-Уральская — до 1890 г. была длиною 651 в., въ теченіе 1891—1896 г.г. удлинена на 1998 в. и съ 1897—1901 г.г. еще на 952 в., теперь полная длина 3.601 »

Юго-Восточныя—до 1893 были длиною 1.784 в., въ теченіе 1894—1896 г.г. удлинены на 738 в. и затѣмъ въ 1897—1903 г.г. еще на 727 в., теперь полная длина. 3.249 версть.

Всего съ 1897 по 1905 г. построено частными дорогами. 7.252 версты.

При такихъ удлиненіяхъ Владикавказская желѣзная дорога не выработала чистаго дохода для оплаты всѣхъ обязательныхъ платежей только два раза въ 1898 г. на сумму 557.276 руб. и въ 1905 г. на сумму 488.927 руб. Во всѣ остальные годы вырабатывала сверхъ обязательныхъ платежей на нѣсколько милліоновъ рублей. Слѣдовательно усиленное строительство принесло ей существенную пользу.

Московско-Виндаво-Рыбинская, удлинившись почти вдвое противъ Владикавказской, не успѣвала вырабатывать такихъ чистыхъ доходовъ, которые покрывали бы всѣ обязательные платежи, но недостатки бывали, въ большей части случаевъ, не очень большіе.

Самый большой, бывшій до смуты, недостатокъ былъ въ 1900 г. и достигалъ 1.239.628 руб. и только въ 1906 г., подъ вліяніемъ происшествій 1905 г., недостатокъ достигъ 3.240.634 руб. Слѣдовательно быстрое строительство не привело къ особенно замѣтному вреду.

Московско - Казанская дорога, бывшая до 1893 г. длиною всего 242 в., удлинена въ 1893—1895 г.г. на 978 в. и затѣмъ съ 1898—1902 г.г. еще на 885 версть, вырабатывала въ теченіе годовъ 1897—1905, сверхъ всякихъ обязательныхъ платежей на нѣсколько милліоновъ рублей отъ 2 милл. въ 1902 г. до 5,2 милл. въ 1900 г. Только послѣ смуты, въ 1906 г., она сверхъ необходимыхъ платежей не выработала ничего и нынѣ предвидитъ недочетъ. Слѣдовательно усиленіе строительства ей принесло большую пользу.

Московско-Кіево-Воронежская, подобно Казанской, бывшая до 1893 года длиною всего 505 верстъ, удлиненная въ 1893—1897 г.г. на 901 версту и затѣмъ съ 1897—1901 г.г. еще на 1.131 версту, въ теченіе всего времени съ 1898 по 1906 годъ выработывала больше, чѣмъ требовалось на обязательные платежи, отъ 282 тыс. въ 1906 году до 2.336 тыс. въ 1903 году. Недоборъ былъ только въ 1897 году всего въ 49 тыс. руб.

Очевидно, что усиленное строительство этой линіи принесло только пользу.

Юго-Восточныя дороги до 1894 г. были длиною 1.784 вер., затѣмъ въ 1894—1896 г.г. удлинены на 738 верстъ и въ 1897—1903 г.г. еще на 727 верстъ. Въ теченіе времени съ 1897 по 1906 годъ бывали то недоборъ, то перевыручка.

Самый большой недоборъ былъ въ голодный 1901 годъ и достигалъ 4,9 милл. руб. Самая большая перевыручка была въ 1904 году и достигла 2,5 милл. руб. Сумма всѣхъ недоборовъ была 10,3 милл. руб., сумма перевыручки 5,5 милл. руб.

Недовыручка въ одинъ несчастный, голодный 1901 годъ составляетъ почти всю разницу между недоборами и перевыручками. Отсюда, тѣмъ не менѣе, видно, что Юго-Восточныя дороги хотя развивались не столь быстро какъ другія выше упомянутыя дороги, но оказались въ условіяхъ менѣе благоприятныхъ. Чтобы судить, было ли ихъ строительство слишкомъ поспѣшно или нѣтъ, развивалась ли промышленность обслуживаемой ими страны соразмѣрно съ удлиненіемъ дороги, надо обратить вниманіе на поперстные доходы дороги.

Съ 1897 года по 1906 годъ эти доходы съ нѣкоторыми колебаніями шли, тѣмъ не менѣе, вообще въ гору. Въ 1897 году при общемъ валовомъ доходѣ въ 32 милл. руб. поперстный валовой доходъ былъ 10 тыс. руб. Въ 1906 году при полномъ валовомъ доходѣ въ 39,6 милл. руб., поперстный валовой доходъ былъ 12,2 тысячъ руб. Отсюда

видно, что страна въ своемъ промышленномъ развитіи на отставала отъ развитія протяженія линіи, а напротивъ опережала это развитіе. Это обстоятельство даетъ право признавать, что строительство не было слишкомъ спѣшно и что въ близкомъ будущемъ финансовое положеніе Юго-Восточныхъ дорогъ придетъ въ удовлетворительное состояніе.

Рязанско-Уральская дорога стоитъ совершенно особо отъ всѣхъ остальныхъ вышепоименованныхъ частныхъ дорогъ.

Ея протяженіе до 1890 года было 651 верста, съ 1890 до 1896 г. включительно она удлинена на 1.998 г. версть, а съ 1897—1901 годъ еще на 952 версты, въ 11 лѣтъ длина увеличилась на 2.950 версть, но въ теченіе послѣднихъ 10 лѣтъ (1897—1906 г.г.) она постоянно требовала отъ казны приплатъ. До 1900 года эти приплаты были около 2—3 милліоновъ, въ 1901 году приплата превзошла 10 милл., но, постепенно падая, дошла въ 1904 году до 6 милл.; въ 1905 была болѣе 8 милл., а въ 1906 году достигла суммы болѣе 17 милл. руб. Было ли это результатомъ слишкомъ спѣшнаго строительства и неспособности страны воспользоваться желѣзнодорожными сообщеніями, или нѣтъ, на такой вопросъ отвѣтъ даетъ опять измѣненіе поверстныхъ валовыхъ доходовъ. Какъ ни быстро развивалось протяженіе дороги, но поверстные валовые доходы шли еще быстрѣе. Въ 1894 году на версту приходилось 7.346 руб., а въ 1905 году 10.484, т. е. безъ малаго въ 1½ раза болѣе. До 1895 года поверстный валовой доходъ постоянно возрасталъ почти безъ колебаній и только въ 1906 году упалъ до 9.750 руб., превышая доходъ 1894 года почти на 33%. Это обстоятельство указываетъ, что обслуживаемая этою дорогой страна дѣйствительно нуждалась въ развитіи желѣзнодорожныхъ сообщеній, но нуждалась въ путяхъ болѣе дешевыхъ.

Построенныя 2,950 версть обошлись, въ среднемъ, болѣе 100.000 руб. съ версты при обязательныхъ уплатахъ около 4,7%. Если бы средняя стоимость дорогъ была на-

примѣръ въ 70.000 съ версты, приблизительно на 25.000 руб. дешевле, то затраченный капиталъ былъ бы менѣе примѣрно на 70 милл. руб. и ежегодные обязательные платежи менѣе почти на 3 милл. руб. Если при этомъ припомнимъ сказанное выше относительно коэффициента эксплуатаціи на этой дорогѣ, превышавшаго довольно значительно соотвѣтствующія величины на другихъ частныхъ дорогахъ, и что благодаря этому обстоятельству недовыручки въ чистомъ доходѣ бывали болѣе 3 милл. руб., то оба эти обстоятельства указываютъ, что крайне неблагоприятное финансовое положеніе Рязанско-Уральской дороги зависѣло, главнымъ образомъ, не отъ поспѣшности развитія длины ея путей, а отъ обстоятельства совершенно иного рода. Отъ недостаточнаго согласованія предпринятыхъ обществами сооруженій съ дѣйствительными потребностями страны, вызвавшего затраты большихъ суммъ, не вполне необходимыхъ, и отъ условій эксплуатаціи, вызывавшихъ большіе расходы.

Итакъ слѣдуетъ придти къ тому окончательному заключенію, что замѣчаемое въ послѣднее время неблагоприятное финансовое положеніе нѣкоторыхъ частныхъ дорогъ было вызвано не усиленнымъ ихъ строительствомъ, а другими обстоятельствами. Исключеніе въ этомъ отношеніи должно представить только дорога Астраханская, смѣта которой появляется въ государственной смѣтѣ впервые на 1909 годъ.

Обзоръ всей сѣти желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи, включающей въ себѣ какъ казенныя, такъ и частныя дороги, не представляетъ признаковъ усиленнаго строительства. Валовые поперстные доходы вездѣ или не уменьшались, или, въ гораздо большемъ числѣ случаевъ, быстро росли. Почти вездѣ растетъ и отношеніе валового дохода къ затраченному капиталу. Но если ростъ поперстныхъ валовыхъ доходовъ даетъ право утверждать, что постройка дорогъ не опережала потребности въ нихъ, то этотъ ростъ еще не служитъ признакомъ финансовой выгодности до-

рогъ. Если по какимъ бы то ни было причинамъ поверст-ные эксплуатаціонные расходы растутъ не только быстрѣе, чѣмъ валовые доходы, но если они растутъ съ такою же, какъ и доходы, быстротою, то доходность не увеличивается. Къ сожалѣнію, надо сказать, что увеличеніе доходовъ, доставляемое большимъ пассажирскимъ движеніемъ, въ виду убыточности этихъ перевозокъ, прямо влечетъ не улучшеніе, а ухудшеніе финансовыхъ условій дорогъ, хотя въ то же время приноситъ несомнѣнную выгоду населенію. Кромѣ этого неблагоприятнаго обстоятельства были причины, благодаря которымъ на многихъ дорогахъ эксплуатація такъ дорожала, что при увеличивавшихся доходахъ уменьшался чистый доходъ.

Бороться съ увеличивающеюся стоимостью эксплуатаціи можно только улучшеніемъ способовъ эксплуатированія, улучшеніемъ хозяйственныхъ приемовъ.

Если же при примѣненіи наилучшихъ приемовъ хозяйства, при устраненіи всякихъ замѣчаемыхъ ея недостатковъ, дороги, построенныя не съ государственными цѣлями, а съ промышленными, все еще будутъ недостаточно выгодны въ финансовомъ отношеніи, то возникнетъ вопросъ, что слѣдуетъ дѣлать. Надо будетъ рѣшить, слѣдуетъ ли повышать провозныя платы, и такимъ образомъ болѣе или менѣе затруднять пользованіе желѣзными дорогами, или признать болѣе цѣлесообразнымъ, съ государственной точки зрѣнія, довольствоваться ограниченными доходами, но предоставлять населенію возможно большія удобства и льготы для обмѣна произведеніями разныхъ видовъ промышленности.

Вліяніе нехозяйственности въ управленіи дорогами на уменьшеніе ихъ доходности.

Несомнѣнно неблагоприятное финансовое положеніе нашей желѣзнодорожной сѣти, не находящее себѣ полного

объясненія въ чрезмѣрно усиленномъ строительствѣ, должно найти свое объясненіе въ другихъ причинахъ.

Усиленное строительство безспорно въ значительной степени относится къ сооруженіямъ въ Азіатской Россіи. Изъ всѣхъ принадлежащихъ къ этой сѣти четырехъ дорогъ, Средне-Азіатской, Сибирской, Забайкальской и Ташкентской, построенныхъ съ цѣлями чисто государственными, только одна дорога выходитъ нынче изъ дефицита, подавая надежду не только оплатить всѣ свои эксплуатационные расходы, но доставить еще и нѣкоторый избытокъ доходовъ надъ расходами. Всѣ остальные дороги еще дефицитны и на скорое улучшеніе подаетъ надежду одна только Ташкентская дорога.

Для сѣти дорогъ Европейской Россіи нельзя найти объясненіе неблагоприятнаго ихъ финансоваго положенія въ усиленномъ строительствѣ. Напротивъ есть основаніе думать, что строительство шло недостаточно быстро.

Причинами, относящимися къ этой сѣти, надо считать несоотвѣтствіе желѣзнодорожныхъ устройствъ тѣмъ потребностямъ, которыя на самомъ дѣлѣ въ послѣдствіи обнаруживались. Рѣзче всего эта причина обнаружилась на Рязанско-Уральской дорогѣ. Затѣмъ другою, можетъ быть болѣе важною, а во всякомъ случаѣ, болѣе общою для всѣхъ дорогъ причиною было вздорожаніе эксплуатаціи. Значительная доля этого вздорожанія создана обстоятельствами, не зависящими отъ желѣзнодорожныхъ управленій, но не малая доля произошла и отъ неудовлетворительнаго хозяйства желѣзныхъ дорогъ.

Хозяйство желѣзныхъ дорогъ слагается изъ двухъ частей. Одна изъ нихъ относится къ распоряженію расходами, другая—къ собиранію доходовъ. Въ обѣихъ этихъ частяхъ были недостатки, способные въ своей совокупности объяснить всю выступившую неудовлетворительность финансоваго положенія какъ казенныхъ, такъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи. Недостатки въ производствѣ расходовъ были уже отмѣчены комиссіею

д. т. с. Иващенко. Она упомянула о многихъ изъ нихъ; но ограничилась лишь указаніемъ на нихъ, не останавливаясь на указаніи, гдѣ особенно замѣченные недостатки проявляются и какой приблизительно ущербъ они приносятъ.

О нѣкоторыхъ изъ недостатковъ этого рода комиссіей уже представлены болѣе или менѣе подробныя соображенія. Сюда относятся: 1) соображенія о неудовлетворительномъ на нѣкоторыхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, пользованіи подвижнымъ составомъ. Перевозка на этихъ дорогахъ поѣздовъ съ очень малою среднею нагрузкою вызываетъ лишній пробѣгъ поѣздовъ дороги; 2) Соображенія о неудовлетворительномъ пользованіи средствами дороги для перевозки хозяйственныхъ грузовъ, 3) о численности служащихъ и рабочихъ, оказывающейся на нѣкоторыхъ дорогахъ въ избыткѣ, трудно объяснить и приносящемъ, безъ сомнѣнія, крупный ущербъ.

О существованіи другихъ нехозяйственныхъ дѣйствій управленія желѣзныхъ дорогъ даютъ указанія особо составляемая нынѣ для комиссіи таблицы, но болѣе опредѣлительно установить теперь тѣ причины, которыя вызывали излишніе на дорогахъ расходы, еще нельзя, за отсутствіемъ достаточно полнаго обслѣдованія, которое и будетъ исполнено по указаніямъ комиссіи.

Другая сторона нехозяйственности, имѣющая вліяніе на доходы, была тоже затронута комиссіей д. т. с. Иващенко. Эта комиссія предприняла особую работу для выясненія того вліянія на финансовое положеніе желѣзныхъ дорогъ, которое произвело пониженіе тарифовъ, какъ пассажирскихъ, такъ и товарныхъ.

Но прежде обсужденія результатовъ, достигнутыхъ этой комиссіей, полезно ознакомиться съ направленіемъ дѣятельности нашихъ тарифныхъ учреждений, начавшейся, раньше, чѣмъ наши дороги достигли наилучшаго своего финансоваго положенія. Объ этомъ предметѣ недавно вышла статья приватъ-доцента К. Я. Загорскаго, озаглавленная: «Наша желѣзнодорожная тарифная политика».

К. Я. Загорскій говоритъ, что послѣ установленія у насъ въ концѣ 80 годовъ правительственныхъ тарифныхъ учрежденій выдвигаются на первый планъ не столько заботы объ интересахъ казны и повышеніи доходности желѣзныхъ дорогъ, сколько задачи воздѣйствія черезъ посредство желѣзныхъ дорогъ на ходъ развитія народнаго хозяйства въ тѣхъ направленіяхъ, которыя по соображеніямъ правительства представлялись въ то время наиболѣе желательными въ общественныхъ интересахъ. Очень скоро послѣ 1889 года въ области тарифной политики получаетъ преобладающее значеніе точка зрѣнія на тарифы, какъ на орудіе общей экономической политики государства и даже какъ на средство удовлетворенія самыхъ разнообразныхъ потребностей государственной и народной жизни. Въ интересахъ государственныхъ были переработаны тарифы на перевозку иностранныхъ товаровъ изъ пунктовъ западной сухопутной границы и портовъ: Балтійскаго, Чернаго и Азовскаго морей, съ цѣлью оградить отечественную промышленность отъ иностранной конкуренціи ¹⁾).

Вслѣдъ затѣмъ переработаны тарифы отъ портовъ западныхъ пограничныхъ районовъ на предметы мѣстнаго

¹⁾ *Примѣчаніе.* Въ статьѣ «нѣкоторыя данныя къ вопросу о финансовыхъ результатахъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ Россіи на стр. 25 сказано, что въ 1896 году къ портамъ прибыло груза 437 милл. пудовъ, болѣе чѣмъ было отъ нихъ отправлено, т. е. если считать по 750 пудовъ на вагонъ, то порожними возвратилось свыше 582.000 вагоновъ.

Въ 1904 году эта разница возросла до 705 милл. пудовъ, а слѣдовательно возвращалось порожнихъ вагоновъ болѣе 940.000.

Желѣзнымъ догогамъ было бы выгодно перевезти отъ портовъ въ этихъ вагонахъ массовые грузы даже по крайне дешевымъ тарифамъ, но это (стр. 26) подорвало бы значеніе охранительныхъ пошлинъ, во избѣжаніе чего русскія дороги, ради покровительства промышленности, должны приносить громадную жертву, провозя порожними почти миллионъ вагоновъ послѣ разгрузки такихъ въ портахъ.

Съ этимъ заключеніемъ можно согласиться только отчасти. Наши дороги должны были отправлять отъ портовъ около 1 милл. порожнихъ вагоновъ не потому только, что установленные тарифы принуждали ихъ къ такой бесполезной перевозкѣ, а, по моему мнѣнію, еще болѣе потому, что и при самыхъ низкихъ тарифахъ онѣ не нашли бы въ портахъ всего нужнаго имъ массоваго груза, болѣе 700 миллионвъ пудовъ.

Къ числу массовыхъ грузовъ, которые могли бы идти къ намъ изъ за границы можно отнести только уголь, который врядъ ли было бы возможнымъ помѣстить на нашихъ рынкахъ сверхъ получаемаго еще до 700 милл. пудовъ.

производства, отправляемые во внутреннія мѣстности Имперіи, а также и мѣстные тарифы дорогъ Варшавскаго и Прибалтійскаго районовъ, тоже съ цѣлью охраны коренной русской промышленности отъ конкуренціи промышленности окраинной.

Охрана и покровительство служили руководствомъ тарифной политики при выработкѣ системы тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, играющихъ наиболѣе важную роль въ общей массѣ перевозокъ какъ по количеству, такъ и по доставляемому доходу. Руководящими идеями являлись: 1) покровительство центральному земледѣльческому району и 2) содѣйствіе сельскому хозяйству вообще и экспорту хлѣба на заграничные рынки въ особенности.

Въ общемъ числѣ всѣ эти пониженія хлѣбныхъ тарифовъ и дополнительныхъ сборовъ составляютъ, по расчету за перевозку хлѣбныхъ грузовъ послѣднихъ лѣтъ, около миллиарда пудовъ, говоритъ К. Я. Загорскій, сумму, превышающую 12 милліоновъ руб. ежегодно. Эту сумму въ значительной ея части и слѣдуетъ считать прямою уступкою изъ желѣзнодорожнаго дохода въ пользу сельскаго хозяйства, которая производится для оказанія ему поддержки по соображеніямъ общей экономической и отчасти соціальной политики. Вообще дѣйствующій у насъ строй вывозныхъ и внутреннихъ хлѣбныхъ тарифовъ является единственнымъ, какъ въ нашей, такъ и въ иностранной тарифной практикѣ. Ни въ одной странѣ желѣзнодорожная перевозка на короткихъ разстояніяхъ и во внутреннихъ сообщеніяхъ не оплачивается по тарифамъ болѣе низкимъ, чѣмъ перевозка въ сообщеніяхъ вывозныхъ.

Кромѣ тарифныхъ пониженій, сельскому хозяйству оказана была за счетъ доходности желѣзныхъ дорогъ другого рода помощь, какъ-то: путемъ организаціи перевозки хлѣба въ ссыпную, операцій ссудныхъ, складочныхъ и коммисіонныхъ.

Предоставленные тарифные понижения определяются в весьма значительной степени не условиями и требованиями наилучшаго и наиболее выгоднаго развитія желѣзнодорожныхъ перевозокъ, а, во многихъ случаяхъ, являются замаскированными вывозными преміями, выдаваемыми черезъ посредство желѣзнодорожныхъ кассъ изъ выручки рельсовой сѣти. Таковы вывозные тарифы на сахаръ, рафинадъ и сахарный песокъ, на перемолочные продукты, на керосинъ, спиртъ, мануфактуру и др.

Установившаяся у насъ система общихъ схемныхъ (формульныхъ) тарифовъ для всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, вмѣстѣ съ чрезвычайной затруднительностью допущенія какихъ либо частныхъ отступленій, привела, съ одной стороны, къ большому пониженію коммерческую дѣятельность отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ: ихъ инициатива въ области тарифовъ была почти подавлена, и всякое стремленіе къ изученію обслуживаемыхъ районовъ было парализовано.

Съ другой стороны, правительство, стремясь оказать содѣйствіе развитію всѣхъ видовъ промышленности посредствомъ тарифныхъ мѣропріятій, что должно было способствовать и развитію перевозокъ и доходности желѣзныхъ дорогъ, было вынуждено производить отульные пониженія провозныхъ платъ на различныя категоріи грузовъ. Таковы были общія и весьма крупныя пониженія тарифовъ дорогъ I и II группъ вслѣдствіе установленія расчета процентныхъ скидокъ съ провозныхъ платъ (достигшихъ 30%) за общее протяженіе перевозки вмѣсто прежняго порядка расчета этихъ скидокъ за протяженіе отдѣльныхъ дорогъ слѣдованія (въ 1893 году), на перевозку лѣсныхъ матеріаловъ (1895 г.), соленой рыбы, каменнаго угля и др.

Упомянутыя пониженія сопровождались въ большинствѣ случаевъ значительнымъ развитіемъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ и слѣдовательно усиленіемъ доходности желѣзныхъ дорогъ. Во всякомъ случаѣ остается несомнѣн-

ный фактъ, что желѣзнодорожные доходы возрастали въ теченіе разсматриваемаго времени быстрее, чѣмъ увеличивались эксплуатаціонные расходы, и финансовое положеніе нашей желѣзнодорожной сѣти стало существеннымъ образомъ улучшаться.

Этотъ фактъ даетъ право отвергнуть мнѣніе, что будто послѣдующая убыточность нашего желѣзнодорожнаго хозяйства обусловливается допущенными за время съ 1890 по 1897 годъ пониженіями тарифовъ. (Послѣ 1897 г. никакихъ значительныхъ пониженій тарифовъ, въ особенности на мѣстные грузы, не производилось).

При этомъ необходимо имѣть въ виду, что всякое пониженіе тарифовъ, распространяясь съ момента своего дѣйствія на всѣ перевозки, вызываетъ уменьшеніе выручки желѣзныхъ дорогъ, и слѣдовательно для полученія отрицательныхъ финансовыхъ результатовъ здѣсь не требуется никакого періода дѣйствія пониженныхъ тарифовъ, и только для достиженія положительныхъ результатовъ, въ смыслѣ увеличенія выручки желѣзныхъ дорогъ, безусловно необходимо извѣстное, иногда довольно продолжительное, время дѣйствія тарифныхъ мѣропріятій этого рода, чтобы торговля и промышленность успѣли приспособиться къ новымъ условіямъ, могли расширить свои операціи и дать желѣзнымъ дорогамъ новыя перевозки. Поэтому если какой-нибудь пониженный тарифъ не привелъ непосредственно вслѣдъ за введеніемъ его въ дѣйствіе къ уменьшенію чистаго дохода желѣзной дороги, а это возможно лишь въ томъ случаѣ, если онъ тотчасъ же сопровождался и ростомъ перевозокъ, то въ послѣдующее время онъ можетъ способствовать только сохраненію и развитію перевозокъ, а слѣдовательно также къ сохраненію и развитію желѣзнодорожной выручки, но никакъ не къ ея сокращенію.

Охранительно-покровительственная (промышленности и торговли) система начала уступать свое мѣсто уже въ 1901—1902 годахъ подъ вліяніемъ наступившей съ 1900 года дефицитности, продолжающей непрерывно возрастать.

Новое направление характеризуется тѣмъ, что поставлена на первый планъ задача повышенія доходности желѣзныхъ дорогъ, не приспособленіемъ тарифовъ къ условіямъ различныхъ районовъ отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ, но путемъ простого повышенія тарифныхъ ставокъ. Таково, въ главныхъ чертахъ, мнѣніе о дѣятельности нашихъ тарифныхъ учреждений и о ея вліяніи на доходность нашихъ желѣзныхъ дорогъ одного изъ знатоковъ тарифнаго дѣла у насъ.

Послѣ этихъ соображеній можно было бы перейти къ результатамъ работы комисіи д. т. с. Иващенко, разсматривавшаго вліяніе тарифовъ на уменьшеніе доходности сѣти, обнаружившейся съ 1900 года; но казалось бы слѣдуетъ сдѣлать одно замѣчаніе, касающееся сужденій о времени, когда могутъ получиться отрицательные результаты дѣйствія пониженнаго тарифа. К. Я. Загорскій полагаетъ, что полученіе отрицательныхъ финансовыхъ результатовъ не требуетъ никакого періода дѣйствія пониженныхъ тарифовъ. Съ такимъ мнѣніемъ нельзя согласиться, припоминая указанные имъ ранѣе примѣры наращиванія провозныхъ платъ на угли: донецкій, польскій и уральскій, по ставкѣ въ $\frac{1}{300}$ коп. съ пуда и версты. Пока это наращиваніе производится на пробѣги сравнительно малые, до тѣхъ поръ средняя пудоверстная плата можетъ быть еще неубыточною, но при достаточномъ распространеніи угля, когда пробѣги достигнутъ нѣкоторыхъ довольно большихъ предѣловъ, тогда общая средняя ставка со включеніемъ и наращиванія въ $\frac{1}{300}$ к. можетъ оказаться прямо убыточною и слѣдовательно отрицательный результатъ получится не тотчасъ по установленіи тарифа, а по истеченіи такого времени, которое необходимо для распространенія перевозокъ и для достиженія ими довольно значительныхъ, соразмѣрно съ другими перевозками размѣровъ.

На второмъ мѣстѣ изслѣдованія причинъ пониженія доходности желѣзныхъ дорогъ Особая Комисія д. т. с.

Иващенкова признала необходимымъ опредѣлить вліяніе пониженія пассажирскихъ и грузовыхъ тарифовъ. Она установила, что средняя величина, изъ примѣненныхъ въ теченіе года тарифовъ, можетъ довольно чувствительно мѣняться безъ всякаго измѣненія пассажирскихъ и товарныхъ тарифовъ только потому, что въ теченіе годового срока различныхъ лѣтъ пассажиры не одинаково пользуются дифференціальными пониженіями ихъ провозныхъ платъ и потому, что соотношенія между количествами товаровъ, перевозимыхъ по разнымъ тарифамъ, измѣняются замѣтнымъ образомъ. Установивъ этотъ фактъ, Коммисія приступила къ изученію статистическихъ данныхъ, относящихся къ времени съ 1891 по 1900 г. Останавливаясь на полученныхъ данныхъ, Коммисія обращаетъ вниманіе на двоякое вліяніе пониженія тарифовъ. Она принимаетъ въ расчетъ уменьшеніе выручки за каждую перевозку и возрастаніе дохода вслѣдствіе увеличенія перевозокъ, вызываемаго удешевленіемъ ихъ.

Возрастаніе перевозокъ Коммисія опредѣляла по средней величинѣ густоты движенія, т. е. числомъ пассажиро или пудо-верстъ на версту дороги.

Такимъ образомъ въ оцѣнку вліянія тарифовъ вводится новый элементъ средняя густота движенія. Если бы въ теченіе разсматриваемаго движенія протяженіе сѣти оставалось неизмѣннымъ, или если бы оно измѣнилось незначительно, то средняя густота движенія прямо указывала бы увеличеніе или уменьшеніе движенія, вызваннаго измѣненіемъ тарифовъ и измѣненіемъ производительной дѣятельности населенія, пользующагося желѣзными дорогами. Но въ теченіе разсмотрѣнныхъ десяти лѣтъ протяженіе дорогъ мѣнялось иногда весьма сильно. Поэтому Коммисія подраздѣлила всѣ дороги Европейской Россіи на двѣ категоріи. Къ категоріи I она отнесла тѣ дороги, протяженіе которыхъ съ 1891 до 1900 г. измѣнилось не болѣе, чѣмъ на 50%, а къ категоріи II—остальные дороги. Общее протяженіе всѣхъ дорогъ I категоріи было

въ 1891 г. 19,871 верста, а въ 1900 г. 23,379 верстъ. Общее протяженіе дорогъ II категоріи было въ 1891 г. 6,174 версты, а въ 1900 г. 17,960 верстъ. Протяженіе дорогъ этой послѣдней категоріи возросло на 191%.

Сдѣлавъ это подраздѣленіе, Коммисія разсмотрѣла, какое вліяніе по доходности каждой изъ группъ произвело пониженіе тарифовъ пассажирскаго и какое вліяніе измѣненіе тарифовъ товарныхъ, принимая въ расчетъ измѣнившуюся среднюю густоту движенія въ томъ размѣрѣ, какъ она фактически осуществлялась. Насколько эта густота явилась благодаря измѣнившемуся тарифу и насколько она была вызвана развитіемъ производительной дѣятельности населенія независимо отъ измѣненія тарифовъ—этого вопроса, крайне труднаго по существу, Коммисія не касалась. При опредѣленныхъ величинахъ среднихъ тарифовъ пассажирскаго и грузового движенія и при опредѣленныхъ данныхъ, обуславливающихъ густоту движенія въ началѣ и въ концѣ разсматриваемаго промежутка времени, можно судить объ измѣненіи валовой доходности дорогъ каждой изъ группъ и разница можетъ быть исчислена вполне точно. Не слѣдуетъ однако упускать изъ виду, что сравненіе результатовъ двухъ случайныхъ лѣтъ, хотя бы и относящихся къ предѣламъ разсматриваемаго времени, можетъ зависѣть отъ временныхъ обстоятельствъ, относящихся именно къ этимъ двумъ только годамъ, болѣе, чѣмъ отъ измѣненія тарифа.

Это замѣчаніе особенно относится къ сравненію доходовъ по товарному движенію. Если одинъ изъ сравниваемыхъ годовъ будетъ урожайный, а другой, напротивъ, неурожайный, то о вліяніи тарифовъ судить будетъ невозможно. Для правильныхъ выводовъ надо избирать годы по возможности средніе, и при томъ по возможности болѣе близкіе другъ къ другу, когда хотимъ опредѣлить вліяніе тарифовъ, а, напротивъ, по возможности удаленные одинъ отъ другого, когда желательно опредѣлить вліяніе развитія народной дѣятельности при наиболѣе устойчивыхъ тарифахъ.

Но при изученіи финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ валовые доходы представляютъ не столь значительный интересъ, какъ чистые доходы.

На чистые доходы Коммисія обращаетъ свое вниманіе; но добытыми ею результатами нельзя пользоваться безъ новаго ихъ освѣщенія. Вновь пролитый свѣтъ можетъ обнаружить, что дороги получали выгоду тогда, когда по расчетамъ Коммисіи онѣ терпѣли убытки и наоборотъ. Недостатки исчисленій, касающихся какъ пассажирскаго, такъ и товарнаго движенія, заключались въ опредѣленіи стоимости перевозки, зависящей отъ размѣровъ движенія. Стоимость эта принята Коммисіею такою, какъ ее исчисляетъ отдѣлъ статистики Министерства Путей Сообщенія на основаніи указаній, данныхъ ему особою Коммисіею, созванною однажды для разрѣшенія именно этого спеціальнаго вопроса. Непримѣнимость во многихъ случаяхъ такого расчета показана съ большими подробностями В. В. Саловымъ въ особомъ его докладѣ Инженерному Совѣту и инженеромъ Варотыньскимъ, а въ недавнее время и инженеромъ А. Н. Фроловымъ. Расчетъ статистическаго отдѣла дѣйствительно примѣнимъ лишь въ тѣхъ исключительныхъ случаяхъ, когда увеличеніе перевозокъ является временнымъ и когда дорога можетъ обходиться тѣми средствами которыми она обладаетъ и которыми она пользуется, несмотря на то, увеличивается ли перевозка или не увеличивается. Другое дѣло, когда происходящее увеличеніе перевозки требуетъ соотвѣтствующаго приспособленія дороги и въ отношеніи ея оборудованія и въ отношеніи ея личнаго состава. Болѣе или менѣе значительное и не ограничивающееся краткими промежутками времени увеличеніе густоты движенія вызываетъ извѣстныя приспособленія дороги въ ея устройствѣ и въ снабженіи личнымъ составомъ. Результатомъ всего этого и является невозможнымъ примѣненіе расчетовъ Статистическаго Отдѣла Министерства Путей Сообщенія, опредѣляющихъ расходы, зависящіе исключительно отъ размѣровъ движенія, въ пред-

положеніи, что на дорогѣ ничто не измѣняется, кромѣ размѣровъ движенія.

Другое обстоятельство, сообщающее невѣрные результаты выводамъ Особой Коммисіи, относящимся къ пассажирскому движенію и перевозкамъ товаровъ большой скорости, это исключеніе изъ расчетовъ суммъ, получаемыхъ въ видѣ сборовъ съ пассажировъ и съ товаровъ большой скорости. Сборы эти получаютъ исключительно благодаря дѣятельности желѣзныхъ дорогъ, и вліяніе ихъ на развитіе перевозокъ ничѣмъ не отличается отъ простого повышенія тарифовъ. Ни пассажиры, ни товаротправители нимало не заинтересованы, изъ какихъ составныхъ частей слагается вносимая ими плата. Они ѣдутъ или отправляютъ грузы лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда признаютъ, что взыскиваемая съ нихъ сумма соотвѣтствуетъ ихъ расчетамъ.

Третье обстоятельство, вызывающее сомнѣніе въ расчетахъ, опредѣляющихъ убыточность пассажирскаго движенія, состоитъ въ невыясненности вопроса, какимъ образомъ слѣдуетъ распредѣлять проценты на строительные капиталы между пассажирскимъ и товарнымъ движеніемъ.

Если повсюду признается, что пассажирское движеніе невыгодно, то казалось бы, что постройка желѣзной дороги для пассажирскаго движенія не можетъ и не должна быть осуществляема.

Если тѣмъ не менѣе желѣзныя дороги строятся съ расчетомъ на выгоды предпріятія, то вся ожидаемая выгода можетъ быть получена только благодаря перевозкамъ товаровъ. Такимъ образомъ слѣдуетъ доходами отъ перевозки грузовъ окупать всѣ расходы не только на содержаніе дороги, но и всѣ капиталы сооруженія. Пассажирское движеніе необходимо поддерживать на дорогѣ потому, что безъ этого движенія будетъ затруднено движеніе товаровъ, а затѣмъ на пассажирское движеніе надо смотрѣть, какъ на движеніе добавочное, доходы съ котораго должны окупать лишь ихъ расходы, которые производятся для

пассажираго движенія, принимая эти расходы въ полной мѣрѣ.

Если, на примѣръ, на дорогѣ укладываются тяжелыя рельсы, большое число шпаль, утолщенный слой балласта только потому, что этого требуютъ скорые поѣзда, то всѣ расходы, вызываемые такими улучшениями дороги, должны быть относимы на пассажирское движеніе. Капиталы, затрачиваемые на эти улучшения, должны быть оплачиваемы доходами отъ того же пассажирскаго движенія¹⁾. Но затѣмъ на оплату капиталовъ сооруженія должно отчислять отъ доходовъ по пассажирскому движенію только то, что остается отъ валоваго дохода, получаемаго отъ этого движенія, за уплатою всѣхъ расходовъ по выполненію этого движенія и по оплатѣ всѣхъ спеціально затраченныхъ для пассажирскаго движенія капиталовъ.

Измѣненія заключеній Коммисіи послѣ введенія въ ея расчетъ вышеупомянутыхъ исправленій, изложены далѣе.

Коммисія указываетъ²⁾, что на дорогахъ I категоріи средняя ставка съ пассажира и версты составляла до преобразованія въ 1894 г. пассажирскаго тарифа 1 р. 30 к. при густотѣ движенія 136,000 пассажиро-верстъ на версту протяженія дорогъ.

Въ 1900 году средній тарифъ понизился до 0,89 коп., но за то густота движенія возросла и достигла 291,000 пассажиро-верстъ. Расходы, прямо зависящіе отъ движенія, составляли 0,40 коп. съ пассажиро-версты.

Если бы при измѣненіи тарифа густота пассажирскаго движенія не измѣнилась, то по причинѣ пониженія платы на $1.30 - 0,89 = 0,41$ коп. дороги потеряли бы $0,41 \times 136.000 = 557,6$ руб. съ версты изъ своего чистаго дохода. Но при измѣненномъ тарифѣ густота движенія выросла на $291,000 - 136,000 = 155,000$ пассажиро-верстъ, причѣмъ дороги получили лишняго валоваго дохода $155.000 \times 0,89 = 1.379,5$ руб. съ версты. Чтобы получить

¹⁾ См. изслѣд. В. В. Салова, стр. 31 пас. движ.

²⁾ См. журн. Ком., стр. 57.

этотъ добавочный доходъ, дороги должны были произвести расходъ, по исчисленію Статистическаго Отдѣла Министерства Путей Сообщенія, по 0,40 коп. съ пассажиро-версты, или всего $0,4 \times 155,000 = 620$ руб. Такимъ образомъ получился дополнительный чистый доходъ $1,379,5 - 620 = 759,5$ руб., а за вычетомъ потери въ 557,6 получимъ добавочный чистый доходъ $759,5 - 557,6 = 202$ руб. съ версты. При протяженіи всѣхъ дорогъ I категоріи въ 1900 г. 22,379 в. найдемъ сумму 4,722 тысячи рублей.

Если же расходы, зависящіе отъ движенія, опредѣлить какъ исчисляетъ ихъ В. В. Саловъ ¹⁾, въ 0,69 коп. съ пассажиро-версты, то расходъ при совершеніи добавочныхъ 155,000 пассажиро-верствъ будетъ $0,69 \times 155,000 = 1.069,5$ р. При валовомъ доходѣ 1.379,5 чистый доходъ оказывается 310 руб. При потерѣ 557,6 руб. найдемъ, что дороги въ конечномъ результатѣ, благодаря пониженію тарифа, не только не приобрѣли 202 руб. на версту, а потеряли $557,6 - 310 = 247,6$. Вся I категорія потеряла $22,379 \times 247,6 = 5.789$ тысячъ рублей.

Дороги II категоріи, на которыхъ густота движенія при пониженіи тарифа почти не измѣнилась, понесли потери $(1,11 - 0,86) \times 153,000 = 382$ руб. на версту протяженія, а при общей длинѣ въ 17,960 верствъ потеряли въ 1900 г., всего 6.870 тыс. рублей.

Вся сѣтъ потеряла $5.789 + 6.870 = 12.650$ тыс. рублей.

По расчетамъ же Коммисіи найдена была чистая прибыль въ суммѣ 1.617 тыс. руб. вмѣсто потери въ 12,7 милл. руб.

На Сибирскихъ дорогахъ при довольно густомъ движеніи 137—142 тысячи пассажиро-верствъ средняя провозная плата отъ 0,46 до 0,49 коп. съ пассажиро-версты. Пассажирская плата едва окупаетъ расходы, зависящіе отъ пассажировъ двухъ низшихъ классовъ, но по свойству пассажировъ, часть ихъ, состоящая изъ переселенцевъ или

¹⁾ Докл. предст. Инж. Сов. 23 Окт. 1907 г. № 868 стр. 233.

рабочихъ, ѣдущихъ въ IV классѣ, при всякомъ и небольшомъ повышеніи тарифовъ должна сильно измѣниться. Движеніе ихъ должно затормозиться и привести къ размѣрамъ, держащимся въ столь же мало еще населенномъ краѣ, какъ область, прорѣзываемая Средне-Азіатскою дорогою. Это повидимому даетъ право заключить, что установленный на Сибирскихъ дорогахъ тарифъ соотвѣтствуетъ условіямъ, въ которыхъ онъ примѣняется, и что тарифъ этотъ нельзя измѣнить по соображеніямъ о доходности дорогъ, а должно устанавливать по соображеніямъ государственнымъ. Дороги, принимающія на себя эти убыточные перевозки, должны получать соотвѣтствующія субсидіи.

При повышеніи тарифа движеніе сократится, и доходность не увеличится.

На Средне-Азіатской дорогѣ средняя провозная плата почти не отличается отъ Европейской, но густота движенія почти въ 3 раза меньше, чѣмъ на дорогахъ II категоріи. Особая Коммисія д. т. с. Иващенко не высказываетъ никакого мнѣнія о цѣлесообразности тарифовъ Сибирскихъ и Средне-Азіатской дорогъ.

Заключеніе Коммисіи ¹⁾ то, что пониженіе пассажирскаго тарифа на Европейскихъ дорогахъ компенсировалось увеличеніемъ густоты движенія *только* на дорогахъ I категоріи, едва ли вѣрное. При примѣненіи болѣе правильныхъ расчетовъ оказывается, что оно нигдѣ не компенсировалось.

Дороги II категоріи въ 1891 г. имѣли общее протяженіе 6.174 версты, а въ 1900 году ихъ общая длина была уже 17.960 верстъ. Изъ числа вновь выстроенныхъ дорогъ длиною 11.786 вер. едва ли не половина пережила самые первые годы своего существованія. На этихъ дорогахъ густота движенія, безъ сомнѣнія, была самая незначительная. Слѣдовательно на дорогахъ, принадлежа-

¹⁾ См. журн. стр. 58 внизу.

щихъ къ II категоріи и существовавшихъ не менѣе 5 лѣтъ, совершалось почти все то движеніе, которое относилось ко всей группѣ въ началѣ разсматриваемаго промежутка времени. Если допустить довольно вѣроятное предположеніе, что на новыхъ дорогахъ, существовавшихъ не болѣе 5 лѣтъ, средняя густота была такая же, какъ на Средне-азиатской дорогѣ, т.-е. около 50.000 пассажиро-верстъ на версту, и если слѣдовательно на 18 тысячахъ верстъ средняя густота 153.000 пассажиро-верстъ и на наиболѣе молодыхъ дорогахъ, длиною около 6 тысячъ верстъ, 50.000 пассажиро-верстъ на версту, то на остальныхъ 12 тысячахъ верстъ II категоріи густота достигала до 200.000 пассажиро-верстъ. Другими словами, густота движенія на дорогахъ II категоріи, просуществовавшихъ болѣе 5 лѣтъ, возросла съ 151.000 до 200.000 пассажиро-верстъ. Было ли это выгодно или убыточно, будетъ сказано далѣе.

Отъ перевозки 151.000 пассажиро-верстъ дороги потеряли вслѣдствіе пониженія тарифа $151.000 \times (1,11 - 0,86) = 377,5$ р. на версту протяженія дорогъ и отъ перевозки лишнихъ 50.000 выиграли $50.000 \times (0,86 - 0,69) = 85$ руб. или всего понесли потери $377,5 - 85 = 292,5$ руб. на версту, а всего $292,5 \times 12.000 = 3.750$ тыс. руб.

Грузовое товарное движеніе малой скорости. Приступивъ къ изученію вліянія пониженныхъ тарифовъ на товарныя перевозки, Коммисія Д. Т. С. Иващенкова упоминаетъ, что средній товарный тарифъ былъ въ 1891 г. 0,0205 коп. съ пуда и версты, а въ 1900 году 0,0202 коп. съ пудо-версты. Принимая во вниманіе сказанное выше объ измѣненіи средней тарифной ставки, при полной неизмѣнности отдѣльныхъ тарифныхъ ставокъ, исключительно въ зависимости отъ соотношенія грузовъ, перевозимыхъ по болѣе высшимъ и болѣе низкимъ тарифамъ, и отъ соотношенія грузовъ, пользовавшихся дифференціальными скидками и не пользовавшихся ими, очевидно, нельзя выводить заключеніе о вліяніи пониженія тарифовъ на основаніи сравненія двухъ крайнихъ годовъ раз-

сма триваемаго промежутка времени, случайно можетъ быть подвергшихся исключительнымъ вліяніямъ урожаяевъ или неурожаяевъ. Для правильныхъ выводовъ необходимо изучить финансовые результаты, входя въ разсмотрѣніе всего промежутка времени.

Съ 1891 г. до 1900 г. средній тарифъ для грузовъ малой скорости не оставался постояннымъ. Онъ постепенно повышался до 1895 г., когда и достигъ наибольшей своей величины 0,0233 коп. съ пудо-версты, а, понижаясь, потомъ постепенно дошелъ до 0,0202 въ 1900 году.

Начиная съ 1895 г. пониженію тарифовъ содѣйствовало установленіе прямого сообщенія дорогъ Европейской Россіи съ Сибирскими дорогами и съ Пермскою (вліяніе дифференціаловъ).

Сверхъ того, во второй половинѣ 1896 г. сдѣлано пониженіе тарифовъ на лѣсные матеріалы, а въ 1897 г. это пониженіе проявило свое вліяніе вполнѣ.

Въ 1898 г. опять рѣзкое пониженіе средняго тарифа, вслѣдствіе пониженія тарифа на керосинъ, вывозимый за границу, съ 19 до 12 коп. и затѣмъ на Баскунчакскую соль съ 3 до 2 коп.

Густота движенія въ 1891 г. 36,8 милл. пудо-верстъ на версту, въ 1900 г. 43,7 милл. пудо-верстъ на версту.

Для своихъ заключеній Коммисія останавливается на сравненіи результатовъ 1895 г. съ 1900 годомъ.

На среднемъ тарифѣ потеряно было $0,0233 - 0,0202 = 0,0031$ коп., что дало, при густотѣ движенія, $34,500.000 \times 0,0031 = 1.069$ р. потери, но вслѣдствіе увеличенія густоты на $43,7 - 34,5 = 9,2$ милл. пудо-верстъ даетъ увеличеніе валового дохода $9.200.000 \times 0,0202 = 1.860$ р. прибыли. Что же касается чистаго дохода, то для исчисленія его Коммисія принимаетъ расходы, зависящіе отъ движенія въ 0,0067, и, слѣдовательно, увеличеніе чистаго дохода отъ увеличенія густоты движенія было $9.200.000 \times (0,0202 - 0,0067) = 1.242$ руб. При потерѣ 1.069 р. оказывается чистая прибыль въ $1.242 - 1.069 = 173$ руб., а при протя-

женіи дорогъ 41.339 верстъ, полная прибыль оказывается 7.152 тыс. руб. Если же расходы, зависящіе отъ движенія, согласно съ исчисленіями В. В. Салова, принять въ 0,0120 коп. съ пудо-версты, то чистая прибыль окажется въ суммѣ $9.200.000 \times (0,0202 - 0,0120) = 754$ руб., что при по-
 вѣ 1.069 р. оставить не прибыль, а потерю $1069 - 754 =$
 терѣ $= 315$ руб., а на всей сѣти убытокъ долженъ былъ достигнуть $315 \times 41.339 = 13$ милл. руб.

Обращаясь къ двумъ вышеупомянутымъ категоріямъ дорогъ Европейской Россіи, оказываются слѣдующіе результаты.

На дорогахъ I категоріи средній товарный тарифъ въ 1891 г. былъ 0,0192 коп., въ 1900 г. 0,0197 коп. Къ 1895 г. тарифъ постепенно поднимался до 0,0228.

Густота движенія, бывшая въ 1891 г. 39,3 милл. пудо-верстъ и достигшая въ 1900 г. 52,8 милл. пудо-верстъ въ первое пятилѣтіе, спускалась и ниже 39,3, такъ какъ средняя ариѳметическая для всего пятилѣтія составляетъ 36,4 милл. пуд.; а во второе пятилѣтіе густота быстро росла, составивъ въ среднемъ 47,6 милл. пудо-верстъ.

Изъ этихъ данныхъ уже видно, что благодаря увеличенію густоты движенія валовой доходъ дорогъ I категоріи во второе пятилѣтіе значительно повысился; а такъ какъ и самыя низкія среднія тарифныя ставки въ 0,0197 коп. съ пудо-версты были выше стоимости расходовъ, зависящихъ отъ движенія, исчисленныхъ не только по способу, принятому Статистическимъ Отдѣломъ Министерства Путей Сообщенія въ 0,0067, но и исчислены В. В. Саловымъ въ 0,0120 коп. съ пудо-версты, то и чистые доходы дорогъ I категоріи росли вмѣстѣ съ густотою движенія.

На дорогахъ II категоріи наиболѣе высокій средній тарифъ въ 0,0262 коп. съ пудо-версты соотвѣтствуетъ 1893 г.; наиболѣе пониженный въ 1900 г. былъ 0,0216. По всему вѣроятію это пониженіе существенно зависѣло отъ вышеупомянутыхъ пониженій тарифовъ на лѣсъ и баскунчакскую соль и т. п.

Густота движенія за 10 лѣтъ мало измѣнилась. Для перваго пятилѣтія она 28,7 милл. пуд.-вер., а во второе пятилѣтіе всего 28,0 милл. пудо-версть.

При очень сильномъ увеличеніи общаго протяженія дорогъ II категоріи (почти на 12 тыс. вер.) новыя дороги естественно не могли быстро развивать свою густоту, и отсутствіе значительнаго паденія средней величины густоты движенія на всей категоріи могло произойти только благодаря значительному увеличенію густоты движенія на дорогахъ старыхъ, принадлежащихъ II категоріи.

Пониженіе средней тарифной ставки казалось бы указываетъ пониженіе доходности и увеличеніе убыточности дорогъ II категоріи. Поддерживать это заключеніе нельзя потому, что вполне возможно допущеніе, что густота движенія на вновь выстроенныхъ дорогахъ, при отсутствіи упомянутыхъ пониженій тарифа, могла бы настолько уменьшиться, что потери были бы значительно больше оказавшихся благодаря пониженію тарифовъ.

Изъ изложеннаго видно, что подраздѣленіе дорогъ на двѣ категоріи не подвинуло сколько-нибудь существенно въ разъясненіи вопроса о вліяніи пониженія тарифовъ.

Общее вліяніе пониженій тарифовъ нельзя было выяснитъ по недостатку данныхъ, способныхъ указать, какова была бы густота движенія на дорогахъ новыхъ, если бы пониженія не были допущены.

Попытки опредѣлить въ нѣкоторыхъ случаяхъ достигнутыя увеличенія доходности благодаря увеличенію густоты движенія, чѣмъ бы густота эта ни была вызвана, или опредѣлить уменьшеніе чистой доходности, благодаря именно увеличенію густоты движенія, нельзя еще считать вполне законченными въ виду недостающей возможности найти вполне несомнѣнное опредѣленіе расходовъ, зависящихъ отъ движенія. Казалось бы, однако, возможнымъ теперь же утверждать, что пониженіе пассажирскаго тарифа на дорогахъ Европейской Россіи послужило скорѣе

къ улучшенію финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи, чѣмъ къ ухудшенію, по слѣдующимъ соображеніямъ.

Кромѣ Царскосельской дороги, едва ли можно указать хотя бы одну не стратегическую линію, которая была бы построена главнымъ образомъ для удовлетворенія потребностей пассажирскаго движенія. Всѣ дороги промышленнаго значенія строились для удовлетворенія потребностей въ перевозкѣ товаровъ, а дороги стратегическія или вообще государственнаго значенія строились для разныхъ цѣлей, вовсе не разсчитывая покрывать расходы этихъ дорогъ барышами отъ перевозки пассажировъ. Это значитъ, что всякій доходъ отъ пассажирскаго движенія, получающійся сверхъ расходовъ, прямо зависящихъ отъ перевозки пассажировъ, надо считать какъ доходъ дополнительный, способствующій улучшить финансовые результаты эксплуатаціи. Величина пассажирскаго тарифа должна быть опредѣлена прежде всего такъ, чтобы она покрывала всѣ расходы, вызываемые прямо пассажирскимъ движеніемъ на дорогѣ, готовой исполнять свое дѣло, для котораго она была сооружена.

Затѣмъ величину этого тарифа надо повышать тѣми или другими способами, въ томъ числѣ и такими даже дифференціалами, при которыхъ платы за наиболее отдаленные поясы даже, можетъ быть, не покрывали бы стоимости перевозки по этимъ поясамъ, но повышать надо такъ, чтобы въ конечномъ результатѣ достигнуть наибольшаго чистаго дохода. Этотъ наибольшій чистый доходъ и доставить наибольшую дополнительную сумму средствъ для оплаты расходовъ, не зависящихъ отъ движенія, и для оплаты процентовъ и погашенія строительныхъ капиталовъ.

Благодаря пониженному пассажирскому тарифу передвиженіе пассажировъ чрезвычайно возросло, и за четырехлѣтіе 1900—1903 годовъ валовой доходъ безъ пассажирскаго сбора доставилъ сумму 493,1 милл. руб. Сборы съ пассажировъ дали еще около 60 милл. руб., итого валовой до-

ходъ 553 милл. руб. Расходы эксплуатаціи, вызываемые пассажирскимъ движеніемъ, по исчисленію В. В. Салова, составили 455,7 милл. руб. Чистыхъ доходовъ оказывается $553 - 455,7 = 97,3$ милл. руб. Полученіе съ пассажировъ въ теченіе четырехъ лѣтъ чистаго дохода 97,3 милл. руб. показываетъ только, что перевозка пассажировъ не была убыточна, но вовсе не служитъ доказательствомъ, что пассажирскій тарифъ не можетъ быть повышаемъ. Предѣломъ повышенія будетъ тотъ размѣръ тарифа, повышеніе котораго поведетъ не къ увеличенію, а къ уменьшенію чистаго дохода дорогъ. Къ такому предѣлу слѣдуетъ по возможности стремиться, чтобы извлекать изъ доходовъ дорогъ возможно большую выгоду, благоразумно оцѣниваемую съ государственной точки зрѣнія.

Сдѣланная въ текущемъ 1908 году попытка повысить пассажирскій тарифъ покажетъ, достигалъ ли существовавшій до послѣдняго повышенія тарифъ своего предѣла или еще нѣтъ. Если доходъ отъ пассажирскаго движенія при новомъ тарифѣ будетъ больше чѣмъ на 4%, соответствующихъ нормальному росту пассажирскаго движенія, то, слѣдовательно, бывшій тарифъ еще не достигалъ своего предѣла и долженъ былъ быть повышенъ.

Изъ обсужденія среднихъ тарифныхъ ставокъ и густоты движеній пассажировъ и грузовъ коммисія не получила твердыхъ, вполне обоснованныхъ данныхъ для оцѣнки финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи вообще и вліянія тарифныхъ мѣропріятій въ частности. Поэтому коммисія обратилась къ разсмотрѣнію поверстныхъ доходовъ дорогъ разныхъ категорій: 1) *по провозной платѣ за перевозки отправляемыхъ по вѣсу коммерческихъ грузовъ*, 2) *по провозной платѣ за коммерческія перевозки пассажировъ* и 3) *по зависящимъ отъ перевозокъ дополнительнымъ сборамъ*.

Дороги I категоріи въ Россіи дали въ 1891 году 10.117 руб., а въ 1900 году было получено 13.911 руб. или болѣе на $31\frac{1}{2}\%$.

Дороги II категоріи за первую половину 10-лѣтія дали по упомянутымъ тремъ статьямъ болѣе чѣмъ во вторую половину. Въ 1892 году поверстный доходъ достигъ 9.740 вер., но въ 1899 году упалъ до 7.403; а въ 1900 г. поднялся до 8.593 руб.

Такимъ образомъ обнаружилось, что различіе поверстныхъ доходовъ двухъ смежныхъ лѣтъ можетъ доходить до 16%.

Несмотря на возможность столь рѣзкихъ измѣненій доходовъ коммисія заключила, что «на дорогахъ II категоріи поверстный доходъ за десятилѣтіе обнаружилъ тенденцію къ пониженію»¹⁾.

За это десятилѣтіе протяженіе дорогъ возросло съ 6 тыс. верстъ почти до 18 тыс. верстъ, т. е. появилось новыхъ дорогъ около 12 тыс. верстъ.

Въ теченіе первыхъ 5 лѣтъ новыя дороги едва ли достигаютъ доходности, превышающей доходность Сибирскихъ или Средне-Азіатскихъ дорогъ, дающихъ около 4 т. съ версты.

Если же съ $\frac{1}{3}$ дорогъ получалось по 4.000 руб., а со всѣхъ 8.600 руб., то съ $\frac{2}{3}$ должны были давать почти по 11 тысячъ, т. е. замѣтно больше того, что давали старыя дороги въ 1891 году.

Такимъ образомъ видно, что только дѣятельность самыхъ новыхъ дорогъ, увеличившихъ протяженіе дорогъ, существовавшихъ въ половинѣ десятилѣтія, на 50%, замаскировала прогрессировавшую доходность дорогъ II категоріи. Замѣченный фактъ даетъ право предполагать лишь то, что при такомъ быстромъ ростѣ сѣти, когда въ теченіе 10 лѣтъ протяженіе ея увеличивается въ 3 раза, или когда среднимъ счетомъ протяженіе ежегодно растеть на 20%, тогда поверстная доходность уменьшается.

Но строительство измѣнило протяженіе сѣти Европейскихъ дорогъ, съ 26.045 верстъ, бывшихъ въ 1891 году,

¹⁾ См. журналъ Ком., стр. 67.

до длины въ 41.339, въ 1900 году, или на 59%, или, въ среднемъ, на 6% въ годъ. При этомъ поперстная доходность сѣти не уменьшилась. Въ 1891 году дороги дали по 10.000 руб., а въ 1900 по 11.600 руб. съ версты валового дохода, несмотря на пониженіе тарифныхъ ставокъ какъ пассажирскихъ, такъ и товарныхъ перевозокъ.

Чистый доходъ дорогъ Европейской Россіи далъ возможность казеннымъ дорогамъ покрыть не только эксплуатационные расходы (за исключеніемъ усиленія и улучшенія и пріобрѣтенія подвижного состава) и обязательные платежи по желѣзнодорожнымъ займамъ, но еще предоставилъ государственному казначейству 31 милл. руб., что составило 7,65% на капиталъ, данный изъ ресурсовъ государственнаго казначейства, 406,9 милл. руб. Частныя дороги въ томъ же 1900 году дали государственному казначейству сверхъ уплаты по гарантіямъ еще 407 т. р.

Но финансовыя результаты 1901 года рѣзко уклоняются къ худшему. Въ этомъ послѣднемъ (1901) году казенныя дороги покрыли свои эксплуатационные расходы (исключая улучшеніе, усиленіе и пріобрѣтеніе подвижного состава) 244.754.365 руб., или по 9.376 руб. на версту; покрыли также всѣ расходы по оплатѣ процентовъ и погашенія по желѣзнодорожнымъ займамъ 100.842.833 руб., что вмѣстѣ составило сумму 345.597.198 р. Послѣ этого изъ валового дохода 368.284.646 р. осталось еще 22.088.948 р. Эта сумма на капиталъ, израсходованный изъ ресурсовъ государственнаго казначейства въ суммѣ 534.181.630 руб., составила, 4,14%. Частныя дороги, за уплатою по гарантіямъ, потребовали приплаты и дали, такимъ образомъ, убытка 9.563 тыс. руб. Въ общемъ дороги Европейской Россіи дали государственному казначейству доходъ 22.088.948—9.563.204=12.525.744 руб.

Ослабленіе чистой доходности зависѣло отъ увеличенія эксплуатационныхъ расходовъ болѣе чѣмъ отъ усиленнаго строительства и отъ уменьшенія пассажирскаго и товарнаго тарифовъ.

Поверстные доходы и расходы, а равно и коэффициенты эксплуатации показаны въ слѣдующей таблицѣ.

Г О Д Ы.	Валовые доходы.		Эксплуатационные расходы.		Коэффициентъ эксплуатаціи.	
	Казенныхъ дорогъ.	Частныхъ дорогъ.	Казенныхъ дорогъ.	Частныхъ дорогъ.	Казенныхъ дорогъ.	Частныхъ дорогъ.
	Руб.	Руб.	Руб.	Руб.		
1895	12.482	10.914	7.245	6.291	0,38	0,38
1896	12.998	11.515	7.516	6.721	0,38	0,39
1897	13.384	10.465	7.873	6.221	0,39	0,60
1898	13.863	10.029	8.029	6.299	0,39	0,63
1899	13.657	10.058	8.364	6.341	0,61	0,63
1900	14.442	11.138	9.237	7.091	0,64	0,62
1901	14.107	10.557	9.376	7.173	0,66	0,68
1902	13.744	10.499	9.202	6.909	0,67	0,66
1903	14.868	11.363	9.613	7.127	0,64	0,63
1904	14.642	11.544	9.618	7.187	0,66	0,92
1905	14.434	11.124	9.940	7.526	0,69	0,68
1906	16.264	11.922	11.900	7.788	0,73	0,74

Дороги азіатской Россіи.

1895	3.571	—	2.972	—	0,83	—
1896	3.700	—	2.780	—	0,73	—
1897	3.638	—	3.617	—	0,99	—
1898	4.361	—	4.554	—	1,04	—
1899	4.135	—	4.405	—	1,06	—
1900	4.461	—	4.745	—	1,06	—
1901	5.221	—	5.837	—	1,12	—
1902	5.777	—	6.561	—	1,13	—
1903	6.265	—	7.047	—	1,12	—
1904	8.782	—	10.107	—	1,15	—
1905	9.229	—	13.102	—	1,42	—
1906	8.378	—	12.161	—	1,43	—

Эти таблицы отличаются от таблиц¹⁾, составленных комисіею. Разница произошла потому, что эксплуатационные расходы казенных желѣзныхъ дорогъ исчислены на тѣхъ же основаніяхъ, какіе принимаются для дорогъ частныхъ, т. е. за исключеніемъ расходовъ на усиленіе и улучшеніе желѣзныхъ дорогъ и на приобрѣтеніе подвижного состава.

Эксплуатационные расходы поднялись почти одинаково какъ на казенныхъ, такъ и на частныхъ дорогахъ, почти на 15% валового дохода. При валовомъ доходѣ на 16 тысячъ руб. съ версты, какъ было въ 1906 году на казенныхъ дорогахъ, увеличеніе стоимости эксплуатации поглотило по $16.000 \times 0,15 = 2.400$ руб. или по сѣти, протяженіемъ 30.274 версты, всего $30.274 \times 2.400 = 72.657.600$ руб. Сохраненія этой одной суммы было бы достаточно, чтобы устранить сомнѣніе въ выгодности казенной сѣти со всеми ея нынѣ существующими удлиненіями, явившимися послѣ 1894 года.

Итакъ, можно сказать съ увѣренностью, что главнѣйшая причина, создавшая нынѣшнюю невыгодность русскихъ желѣзныхъ дорогъ, есть быстрое и значительное вздорожаніе эксплуатации и затѣмъ довольно усиленная постройка линіи государственнаго значенія въ Азіатской Россіи.

Приведенныя въ журналѣ Коммисіи д. т. с. Иващенко-вымъ таблицы расходовъ по пассажирскому²⁾ и по пудовертному³⁾ оставлены пока безъ разсмотрѣнія по двумъ причинамъ: потому, что въ эксплуатационные расходы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Коммисіею включенъ расходъ на усиленіе и улучшеніе и на приобрѣтеніе подвижного состава, и при томъ еще въ исчисленія, относящіяся къ годамъ 1897, 1898, 1899 и 1900, включены только расходы на усиленіе и улучшеніе безъ расходовъ на приобрѣтеніе

¹⁾ См. журналъ Ком., стр. 68.

²⁾ См. журналъ Ком., стр. 69.

³⁾ См. журналъ Ком., стр. 70.

подвижного состава, а въ исчисленія 1901 года введены расходы и на приобрѣтеніе подвижного состава, и сверхъ того потому, что распредѣленіе расходовъ между расходами пассажирскаго и товарнаго движенія сдѣланы едва ли правильно.

Улучшеніе финансоваго положенія нашихъ желѣзныхъ дорогъ можетъ быть достигнуто улучшеніемъ условій эксплуатаціи—лучшею утилизаціею подвижного состава; лучшимъ установленіемъ дѣйствительно необходимыхъ работъ съ удержаніемъ на линіяхъ только тѣхъ служащихъ и рабочихъ, которые дѣйствительно необходимы; улучшеніемъ счетоводства и отчетности, чтобы представлялась возможность своевременно направлять денежныя средства туда, гдѣ въ нихъ оказывается неотложная необходимость; улучшеніемъ условій выработки тарифовъ, имѣя въ виду, что повышать доходность можно и слѣдуетъ не огульными увеличеніями провозныхъ платъ, а лучшимъ приноравливаніемъ ихъ свойствамъ грузовъ и требованіямъ рынковъ.

Такая разработка возможна не иначе, какъ при самомъ внимательномъ изученіи экономическихъ условій мѣстности, обслуживаемой желѣзною дорогою.

Изъ изложеннаго вытекаетъ рядъ вопросовъ, подлежащихъ обсужденію Коммисіи.

1. Слѣдуетъ ли капиталы, выданные изъ наличности государственнаго казначейства на сооруженіе, усиленіе или улучшеніе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и на приобрѣтеніе подвижного состава, не обращенные въ какіе либо кредитныя бумаги, признавать соотвѣтственными негарантированнымъ акціямъ.

2. Если это слѣдуетъ, то можно ли признать, что сумма такихъ капиталовъ можетъ быть исчислена въ круглой суммѣ 800 милл. руб.

3. Въ случаѣ положительнаго разрѣшенія этого вопроса слѣдуетъ ли распредѣлить ихъ между казенными дорогами пропорціонально протяженію его главныхъ путей и путей двойныхъ.

4. Въ случаѣ признанія капитала, соотвѣтственнаго негарантированнымъ акціямъ, такъ сказать, основнаго, слѣдуетъ ли исчислять на него заранѣе предѣльный процентъ, или слѣдуетъ довольствоваться такимъ процентомъ, какой получается самъ собою.

5. Если должно начислять процентъ, заранѣе опредѣленный, то, въ случаѣ недобора, слѣдуетъ ли расплату записывать долгомъ за дорогами и на суммы, остающіяся въ долгу, слѣдуетъ ли начислять коммерческій процентъ.

6. Slѣдуетъ ли всякую желѣзную дорогу, съ какою бы цѣлью она ни содержалась, т. е. съ коммерческою или государственною, всегда разсматривать какъ предпріятіе коммерческое.

7. Въ случаѣ положительнаго разрѣшенія этого вопроса, какъ обезпечить доходность дороги для надлежащей оплаты вложеннаго въ нее капитала.

8. Slѣдуетъ ли, разсматривая результаты дѣятельности казенныхъ жел. дорогъ, исходить изъ двухъ различныхъ точекъ зрѣнія.

а) При сравненіи дѣятельности казенныхъ дорогъ съ частными дорогами принимаютъ во вниманіе только такіе доходы, какіе принимаются на дорогахъ частныхъ, или доходы, подобные принимаемымъ на частныхъ дорогахъ; а послѣ опредѣленія чистаго дохода отчисляютъ изъ него всѣ обязательные платежи, распредѣляя избытокъ чистаго дохода надъ обязательными платежами на капиталъ, не требующій обязательной оплаты.

б) При обсужденіи выгоды казенной жел. дороги съ точки зрѣнія государственной вводитъ въ число доходовъ не только сборъ съ пассажировъ и товаровъ большой скорости и дѣйствительную стоимость услугъ, оказываемыхъ этою желѣзною дорогою государству: по перевозкѣ почты, войскъ и ихъ тяжестей, переселенцевъ, арестантовъ и т. п. другія услуги, которыя на дорогу будутъ возложены съ цѣлями государственными. Такъ, на примѣръ, освобожденіе государственнаго казначейства отъ содержанія войскъ,

необходимыхъ при отсутствіи разсматриваемой дороги, или содержаніе тѣхъ или иныхъ приспособленій дороги, вовсе не нужныхъ для коммерческихъ цѣлей, и т. п.

Подобные доходы имѣли и нѣкоторыя частныя жел. дороги, которымъ, въ виду недостаточной способности края доставлять дорогѣ необходимую работу, назначались на нѣсколько лѣтъ субсидіи правительствомъ, какъ было поступлено, на примѣръ, при сооруженіи Вологдо-Архангельской дороги.

9. Можетъ ли быть признано цѣлесообразнымъ опредѣленіе для такой дороги ежегодныхъ субсидій, пока дорога не придетъ въ состояніе возможности сама зарабатывать не только всѣ средства, необходимыя для эксплуатаціи, но и средства для оплаты капитала, вложеннаго въ эту дорогу для ея сооруженія, и всѣ дальнѣйшія улучшенія, вызванныя необходимостью, указываемою самою цѣлью сооруженія дороги.

10. Въ случаѣ предоставленія дорогѣ субсидіи выяснить, изъ какихъ источниковъ субсидія должна быть выдаваема и слѣдуетъ ли такими источниками считать смѣтныя назначенія по тѣмъ вѣдомствамъ, для осуществленія цѣлей которыхъ дорога сооружается.

11. Какъ опредѣлять вѣроятные финансовыя результаты эксплуатаціи казенныхъ и частныхъ жел. дорогъ.

12. Slѣдуетъ ли эти результаты исчислять для Европейской сѣти отдѣльно отъ Азіатской.

13. Slѣдуетъ ли расходы по сооруженію, усиленію и улучшенію казенныхъ жел. дорогъ исчислять совершенно особо отъ эксплуатационныхъ расходовъ, съ тѣмъ, что расходы строительные или сдѣланные для улучшенія и усиленія или на приобрѣтеніе подвижнаго состава должны относиться къ расходамъ чрезвычайнымъ, и въ случаѣ реализаціи необходимыхъ капиталовъ путемъ кредитныхъ операцій, причислять установленные проценты къ числу обязательныхъ платежей, подлежащихъ указанію въ ежегодныхъ балансахъ дороги.

14. Въ случаѣ признанія хозяйства дорога удовлетворительнымъ, а доходности недостаточной, съ точки зрѣнія чисто коммерческаго предпріятія, слѣдуетъ ли увеличивать провозныя платы, или слѣдуетъ предпочесть недо-выручку въ доходахъ дороги, но увеличивать удобство на-селенію въ пользованіи желѣзнодорожными путями.

15. Слѣдуетъ ли признать, что неудовлетворительное финансовое положеніе дороги Европейской Россіи зависитъ не отъ усиленнаго строительства, а отъ неудовлетвори-тельного хозяйства и отъ несоотвѣтствія между стоимостью услугъ, оказываемыхъ дорогами, и оплатою этихъ услугъ.

16. Можно ли признать удостовѣреннымъ, что пони-женіе пассажирскаго и товарнаго тарифовъ не повліяло на уменьшеніе доходности нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

17. Слѣдуетъ ли относить доходы отъ пассажирскаго движенія къ доходамъ дополнительнымъ и сообразно съ этимъ распредѣлять расходы, не зависящіе или мало зави-сящіе отъ движенія.

18. Уменьшеніе инициативы желѣзныхъ дорогъ въ раз-работкѣ тарифовъ имѣло ли вліяніе на уменьшеніе доход-ности ихъ.

19. Можно ли признать несомнѣннымъ, что развитіе пользованія нашею промышленностью желѣзнодорожными перевозками вызвано существующими провозными пла-тами.

20. Есть ли признаки возможности повышенія этихъ платъ, приближая ихъ къ существующимъ въ другихъ странахъ, не опасаясь нанести вредъ не только промыш-ленности, но и самимъ желѣзнымъ дорогамъ.

25 февраля
1909 г.

Справка 1.

Свѣдѣнія о превышеніи обыкновенныхъ доходовъ надъ обыкновенными расходами съ 1891—1903 г.г.

Составлены по отчетамъ Государственнаго Контроля.

	Размѣръ превышенія обыкновенныхъ доходовъ надъ обыкновенными расходами.
1891 г.	20.432.758 р.
1892 »	65.648.008 »
1893 »	107.913.753 »
1894 »	172.095.546 »
1895 »	138.263.817 »
1896 »	198.953.341 »
1897 »	129.683.587 »
1898 »	237.884.548 »
1899 »	258.971.299 »
1900 »	170.845.879 »
1901 »	169.920.265 »
1902 »	122.975.993 »
1903 »	174.324.754 »
Итого	1.967.913.548 р.

**Свѣдѣнія о свободной наличности государственнаго
казначейства за время 1891—1904 г.г.**

Составлены по отчетамъ Государственнаго Контроля.

Размѣръ свободной наличности.

На 1 Января 1891 г.	204.965.034 р.
» « 1892 »	25.434.791 »
» « 1893 »	71.975.744 »
» « 1894 »	239.553.120 »
» « 1895 »	333.404.565 »
» « 1896 »	273.944.615 »
» « 1897 »	246.496.043 »
» « 1898 »	214.733.443 »
» « 1899 »	134.885.669 »
» « 1900 »	216.727.212 »
» « 1901 »	104.975.534 »
» « 1902 »	268.420.266 »
» « 1903 »	257.415.868 »
» « 1904 »	381.345.878 »

С П Р А В К А.

На основаніи Высочайшаго указа Правительствующему Сенату отъ 28 Ноября 1903 г. произведенъ выпускъ 3,6% билетовъ Государственнаго Казначейства, *взаимнѣ подлежащихъ погашенію серій 408 и 409*, на сумму 55.516.000 руб.

Выпущены: серія 412 на 15.000.000 р.

» 413 » 40.516.000 »

На основаніи Высочайшаго указа Правительствующему Сенату отъ 30 Юля 1904 г. выпущены:

Серіи 414 — 417 на 100.000.000 р.

» 418 — 419 » 50.000.000 »

На основаніи Высочайшаго указа Правительствующему Сенату отъ 28 Января 1905 г. выпущены:

Серіи 420 и 421 на 50.000.000 р.

Такимъ образомъ, показанные въ отчетѣ Государственнаго Контроля за 1906 г. (стр. 792) 200.000.000 руб. представляютъ сумму серій 414—421, выпущенныхъ въ 1904 и 1905 гг. Въ эту сумму не входятъ 55.516.000 р. (серіи 412 и 413), какъ выпущенные не вновь, а лишь въ погашеніе равной суммы прежняго долга.

Справка 4.

Справка по смѣтамъ чрезвычайныхъ расходовъ
Министерства Путей Сообщенія въ періодъ съ
1891 по 1904 годъ.

Составлена по отчетамъ Государственнаго Контроля и
журналамъ Департамента Государственной Экономіи за
1901—1904 года.

По смѣтѣ на 1891 годъ.

Чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообще-
нія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ и портовъ соста-
вляли 44.392.235 р. 23 к., причемъ израсходовано изъ
этой суммы дѣйствительно 44.297.210 р. 55 к.

1) На изысканія по линіямъ же- лѣзныхъ дорогъ	333.000 р. — к.
2) На работы по сооруженію сред- ствами казны желѣзныхъ дорогъ . .	12.255.873 » 19 »
3) На улучшение и усиленіе про- возоспособности казенныхъ желѣз- ныхъ дорогъ	4.900.000 » — »
4) На окончаніе расчетовъ по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ	1.866.500 » — »
5) На устройство при станціяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ помѣ- щеній для храненія грузовъ	1.000.000 » — »
6) На изготовленіе желѣзно- дорожныхъ принадлежностей	2.040.000 » — »

7) На уплату долга бывшего общества Тамбовско - Саратовской желѣзной дороги	34.956 р. 40 к.
8) На улучшение и усиленіе частныхъ желѣзныхъ дорогъ	11.300.000 » — »
9) На уплату частнымъ желѣзно-дорожнымъ обществамъ за работы, относимыя на счетъ облигаціонныхъ капиталовъ.	500.000 » — »
10) На устройство и улучшение портовъ	8.884.344 » 25 »
11) На расходы на счетъ заключенныхъ смѣтъ прежнихъ лѣтъ.	182.536 » 71 »
	<hr/>
Всего.	44.297.210 р. 55 к.

Кромѣ того было ассигновано:

1) На выкупъ облигацій Шуйско-Ивановской желѣзной дороги	3.076.803 р. 72 к.
2) На доплату по произведеннымъ въ 1891 г. конверсіи и выкупу 4½% консолидированныхъ облигацій Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ 5 выпуска.	24.655.506 р. — к.

На покрытіе этихъ чрезвычайныхъ расходовъ были обращены 13.750.139 р., составляющіе чрезвычайные ресурсы, а равно предположенное превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ таковыми же расходами въ суммѣ 1.868.549 р. Остальная часть покрыта изъ свободной наличности Государственнаго Казначейства.

По смѣтѣ на 1892 годъ.

Чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ и портовъ были

исчислены въ суммѣ 33.404.562 р. 56 к., причемъ изъ этой суммы дѣйствительно израсходовано 33.387.568 р. 20 к.

1) На изысканія для Западно-Сибирской желѣзной дороги.	70.000 р. — к.
2) На работы по сооруженію желѣзныхъ дорогъ.	13.214.883 » 18 »
3) На изготовленіе желѣзнодорожныхъ принадлежностей.	1.317.812 » 42 »
4) На приобрѣтеніе частныхъ вагоновъ-цистернъ, находящихся на Закавказской желѣзной дорогѣ.	760.000 » — »
5) На улучшеніе и усиленіе казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ.	2.551.775 » — »
6) На сооруженіе вторыхъ путей.	6.499.733 » — »
7) На выдачу Обществу Ивангородо-Домбровской желѣзной дороги ссуды, на покрытіе дефицита по эксплуатаціи ея въ 1885 году.	200.000 » — »
8) На расходы по международному желѣзнодорожному конгрессу въ С.-Петербургѣ.	50.000 » — »
9) На устройство и улучшеніе портовъ.	8.300.000 » — »
10) На расходы на счетъ заключенныхъ смѣтъ прежнихъ лѣтъ.	423.364 » 60 »
<hr/>	
Всего.	33.387.568 р. 20 к.

Кромѣ того было ассигновано на развитіе и улучшеніе желѣзныхъ дорогъ, а также для возврата казнѣ суммъ, отпущенныхъ на желѣзнодорожныя сооруженія— 67.500.000 руб.

Чрезвычайные расходы, исчисленные въ суммѣ 100.887.568 руб., были покрыты слѣдующими ресурсами: а) чрезвычайными поступленіями на 4.490.336 руб., и б)

свободной наличностью Государственного Казначейства, усиленной суммами, ожидавшимися от реализации Россійскаго 3% золотого займа 1891 года.

По смѣтѣ на 1893 годъ.

Чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ и портовъ исчислены въ суммѣ 61.383.835 руб. 62 коп., причемъ изъ этой суммы израсходовано 61.369.358 руб. 24 коп.

1) На изысканія и приступъ къ сооруженію новыхъ желѣзныхъ дорогъ	1.250.000 р. — к.
2) На работы по сооруженію желѣзныхъ дорогъ	33.749.574 » 14 »
3) На изготовленіе желѣзнодорожныхъ принадлежностей	8.500.000 » — »
4) На сооруженіе вторыхъ путей на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ	2.868.000 » — »
5) На улучшеніе и усиленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ со стратегическою и коммерческою цѣлями	5.179.850 » — »
6) На усиленіе и улучшеніе частныхъ желѣзныхъ дорогъ	2.358.000 » — »
7) На устройство и улучшеніе портовъ	8.477.609 » 38 »
8) На расходы на счетъ заключенныхъ смѣтѣ прежнихъ лѣтъ	236.324 » 72 »
<hr/>	
Всего	61.369.358 р. 24 к.

На вспомогательныя предпріятія, связанныя съ постройкою Сибирской желѣзной дороги, назначено 2.048.607 руб., причемъ изъ этой суммы дѣйствительно израсходовано 1.149.594 руб. 32 коп.

На покрытие этихъ чрезвычайныхъ расходовъ предполагалось обратить: а) чрезвычайныя поступления въ суммѣ 79.236.242 руб. (въ томъ числѣ 68.562.333 руб. отъ кредитныхъ операцій) и б) предположенное превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ таковыми же расходами въ суммѣ 13.531.758 руб.

По смѣтѣ на 1894 годъ.

Чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ и портовъ исчислены въ суммѣ 67.535.853 руб., израсходовано же изъ этой суммы дѣйствительно 67.533.713 руб.

- | | |
|---|--------------|
| 1) На изысканіе и приступъ къ сооруженію вѣтвей къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ. | 291.474 руб. |
| 2) На работы по сооруженію желѣзныхъ дорогъ. | 38.043.325 » |
| 3) На изготовленіе желѣзнодорожныхъ принадлежностей | 8.089.750 » |
| 4) На сооруженіе вторыхъ путей на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. | 2.230.000 » |
| 5) На улучшеніе и усиленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. | 6.631.430 » |
| 6) На усиленіе и улучшеніе частныхъ желѣзныхъ дорогъ. | 1.088.000 » |
| 7) На устройство подъѣздныхъ путей къ элеваторамъ, сооруженнымъ управленіемъ общественныхъ работъ, а равно служебныхъ помѣщеній при путяхъ. . . | 50.000 » |
| 8) На уплату частнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ за работы, относимыя на счетъ капиталовъ консолидированныхъ облигацій. | 75.000 » |
| 9) На расходы по улучшенію условій судоходства по рѣкамъ Чулыму и | |

Ангарѣ, вызываемому срочной доставкой матеріаловъ для постройки Сибирской желѣзной дороги. 500.000 руб.

10) На выдачу русскимъ вагоностроительнымъ заводамъ авансовъ на заготовку вагоновъ. 1.000.000 »

11) На устройство и улучшение портовъ. 8.776.999 »

12) На расходы прежнихъ лѣтъ. 1.049.209 »

Всего. 67.533.713 руб.

На вспомогательныя предпріятія, связанныя съ постройкою Сибирской желѣзной дороги, было ассигновано 1.384.875 руб., причемъ изъ нихъ дѣйствительно израсходовано 719.840 руб.

1) На выкупъ Льгово-Севастопольской желѣзной дороги отпущено 1.796.508 руб., дѣйствительно же израсходовано 1.066.508 руб. 26 коп.

2) На выкупъ Митавской желѣзной дороги ассигновано 2.348.800 руб., дѣйствительно израсходовано 2.316.306 руб. 72 коп.

3) На выкупъ Орловско-Грязской желѣзной дороги ассигновано 11.600 руб.

На расчеты съ главнымъ обществомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ (на счетъ выручки отъ реализованной части шестого 4% золотого займа) 4.312.199 руб. 87 коп.

Чрезвычайные расходы предположено было покрыть слѣдующими ресурсами: а) чрезвычайными поступленіями на 19.764.940 руб. б) свободными остатками отъ реализаціи 3% золотого займа 1891 г. и в) предполагавшимся превышеніемъ обыкновенныхъ доходовъ надъ таковыми же расходами въ суммѣ 23.600.327 руб.

Смѣта на 1895 годъ.

Чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ были исчислены въ

суммѣ 93.720.265 руб., причемъ дѣйствительно было израсходовано 93.707.639 руб.

1) На производство изысканій.	648.350 руб.
2) На работы по сооруженію желѣзныхъ дорогъ.	77.622.556 »
3) На приобрѣтеніе подвижного состава для Сибирской желѣзной дороги.	7.379.657 »
4) На изготовленіе товарныхъ и пассажирскихъ вагоновъ и платформъ.	7.775.000 »
5) На расходы прежнихъ лѣтъ	282.076 »
<hr/>	
Всего	93.707.639 руб.

Кромѣ того было ассигновано:

1) На вспомогательныя предпріятія, связанныя съ постройкою Сибирской желѣзной дороги.	2.172.809 руб.
2) На досрочный выкупъ 5% облигацій желѣзныхъ дорогъ.	123.391.185 »
3) На уплату капитала по акціямъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.	4.152.646 »
4) На производство доплатъ наличными деньгами акціонерамъ Московско-Курской желѣзной дороги	840.405 »
5) На выкупъ Новгородской желѣзной дороги.	781.200 »

На покрытіе этихъ чрезвычайныхъ расходовъ были обращены: а) чрезвычайные ресурсы въ суммѣ 2.000.000 руб., б) предполагавшееся превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ таковыми же расходами и в) свободная наличность Государственнаго Казначейства.

Смѣта на 1896 годъ.

Чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ составляли 129.081.649 р.,

изъ этой же суммы дѣйствительно было израсходовано—
129.070.294 руб.

1) На производство изысканій.	425.000 руб.
2) На работы по сооруженію желѣз- ныхъ дорогъ.	96.022.656 »
3) На изготовленіе желѣзнодорож- ныхъ принадлежностей.	29.888.755 »
4) На приобрѣтеніе парохода-парома и устройство пристаней на озерѣ Бай- калѣ.	1.135.000 »
5) На расходы по улучшенію судо- ходныхъ условій р. Ангары	696.500 »
6) На организацію казеннаго паро- ходства по р. Шилкѣ.	200.000 »
7) На обстановку фарватера рѣкъ Уссури, Амура и Шилки.	300.000 »
8) На устройство набережной во Владивостокѣ.	294.974 »
9) На расходы прежнихъ лѣтъ.	107.409 »
<hr/>	
Всего.	129.070.294 руб.

Кромѣ того было ассигновано:

1) На вспомогательныя предпріятія, связанныя съ постройкою Сибирской желѣзной дороги.	3.475.410 руб.
2) На доплаты при конверсіи и на выкупъ 5% желѣзнодорожной непре- рывно-доходной ренты.	5.208.030 »
3) На доплаты наличными при обмѣнѣ акцій Варшавско-Тереспольской желѣз- ной дороги на 4% ренты.	47.716 »

На покрытіе этихъ чрезвычайныхъ расходовъ были
обращены: а) чрезвычайные ресурсы въ суммѣ 2.200.000 р.,

б) ожидавшееся превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ таковыми же расходами и в) свободная наличность Государственнаго Казначейства.

По смѣтѣ на 1897 годъ.

Чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ составляли 126.003.587 р., причеиъ изъ этой суммы дѣйствительно было израсходовано 126.001.348 руб.

1) На производство изысканій.	90.000	руб.
2) На работы по сооруженію желѣзныхъ дорогъ.	87.938.547	»
3) На приобрѣтеніе подвижного состава.	35.607.997	»
4) На устройство керосино - провода отъ станціи Михайлово до станціи Батумъ Закавказской желѣзной дороги.	2.195.000	»
5) На расходы прежнихъ лѣтъ	169.804	»
<hr/>		
Всего.	126.001.348	руб.

Кромѣ того было ассигновано:

1) На вспомогательныя предпріятія, связанныя съ постройкой Сибирской желѣзной дороги.	3.300.652	руб.
2) На приобрѣтеніе 4% облигацій Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги для обмѣна акцій б. общества сей дороги.	2.260	»
3) На доплаты при обмѣнѣ акцій Московско - Брестской желѣзной дороги на государственную 4% ренту.	339.160	»
4) На доплаты при обмѣнѣ акцій Привислинской желѣзной дороги на государственную 4% ренту.	569.364	»

5) На доплаты и расходы по обмѣну акцій Балтійской желѣзной дороги на государственную 4% ренту. 522.700 руб.

6) На доплаты по обмѣну принадлежащихъ фонду государственныхъ сберегательныхъ кассъ 4% облигацій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на государственную 4% ренту. 43.000 »

На покрытие этихъ чрезвычайныхъ расходовъ предполагалось обратить: а) ожидавшееся превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ таковыми же расходами въ суммѣ 33.507.633 руб.,

б) чрезвычайные ресурсы 3.808.627 руб. и в) свободную наличность государственнаго казначейства.

По смѣтѣ на 1898 годъ.

Чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ составляли 110.669.031 р., причемъ изъ этой суммы дѣйствительно было израсходовано 110.668.638 руб.

- | | |
|--|--------------|
| 1) На производство изысканій | 243.500 руб. |
| 2) На работы по сооруженію желѣзныхъ дорогъ | 58.917.452 » |
| 3) На приобрѣтеніе подвижного состава | 49.234.115 » |
| 4) На уплату за рельсы, заказанные для участковъ Сибирской желѣзной дороги | 1.851.250 » |
| 5) На расходы прежнихъ лѣтъ | 420.493 » |
| 6) На расходы по веденію въ судебныхныхъ мѣстахъ дѣлъ и производству выдачъ присуждаемыхъ съ казны | 1.828 » |

Всего 110.668.638 руб.

Кромѣ того было ассигновано:

1) На вспомогательныя предприятия, связанныя съ постройкой Сибирской желѣзной дороги	3.722.861 руб.
2) На досрочный выкупъ 4 ¹ / ₂ % облигацій главнаго общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и 5% облигацій Закавказской и Московско-Смоленской желѣзныхъ дорогъ	721.723 »
3) На расходы по обмѣну одной акціи б. общества Орловско-Витебской желѣзной дороги на облигацію той же дороги.	268 »
4) На выдачу ссудъ обществамъ желѣзныхъ дорогъ	24.800.000 »
5) На расходы по обмѣну акцій общества Фастовской желѣзной дороги	19.000 »

Для покрытія этихъ чрезвычайныхъ расходовъ предполагалось обратить: а) чрезвычайные ресурсы 3.300.000 р., б) предполагавшееся превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ таковыми же расходами въ суммѣ 14.373.004 р. и в) свободную наличность государственнаго казначейства.

По смѣтѣ на 1899 годъ.

Чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ составляли 99.025.733 р., причемъ изъ этой суммы дѣйствительно было израсходовано 98.931.164 руб.

1) На производство изысканій	249.640 руб.
2) На работы по сооруженію желѣзныхъ дорогъ	48.922.492 »
3) На приобрѣтеніе подвижнаго состава	38.864.525 »
4) На усиленіе провозной способности Сибирской желѣзной дороги	8.000.000 »

5) На заготовку запасовъ переносной желѣзной дороги	2.815.431 руб.
6) На расходы прежнихъ лѣтъ	79.076 »
Всего	98.931.164 руб.

Кромѣ того было ассигновано:

1) На вспомогательныя предпріятія, связанныя съ постройкой Сибирской же- лѣзной дороги	3.707.966 руб.
2) На досрочную уплату капитала по 4% облигаціямъ нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ	6.570.500 »
3) На выдачу ссудъ обществамъ же- лѣзныхъ дорогъ	60.367.010 »
4) На досрочный выкупъ 4% обли- гацій Тамбово-Козловской, Либаво-Ро- менской, Оренбургской и Юго-Запад- ныхъ желѣзныхъ дорогъ	38.600 »

На покрытіе этихъ чрезвычайныхъ расходовъ предпо-
лагалось обратить: а) чрезвычайные ресурсы 4.000.000 р.,
б) ожидавшееся превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ
таковыми же расходами и в) свободную наличность госу-
дарственнаго казначейства.

По смѣтѣ на 1900 годъ.

Чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія
по сооруженію желѣзныхъ дорогъ были исчислены въ
суммѣ 99.453.459 руб., и дѣйствительно было израсходи-
довано 99.453.459 руб.

1) На производство изысканій	110.000 руб.
2) На работы по сооруженію желѣз- ныхъ дорогъ	54.244.787 »

3) На приобрѣтеніе подвижного состава	43.758.092 руб.
4) На уплату вознагражденій за не- исполненіе договоровъ на перевозку грузовъ по рѣкѣ Амуру и ея прито- камъ	1.318.721 »
5) На расходы прежнихъ лѣтъ	21.859 »
<hr/>	
Всего	99.453.459 руб.

Кромѣ того было ассигновано:

1) На вспомогательныя предпріятія, связанныя съ постройкой Сибирской же- лѣзной дороги	3.485.128 руб.
2) На вознагражденіе частныхъ лицъ и учрежденій за отмѣну принадлежав- шаго имъ права пропинаціи	5.000.000 »
3) На выдачу ссудъ обществамъ ча- стныхъ дорогъ подъ обезпеченіе га- рантированныхъ правительствомъ обли- гацій	85.000.000 »
4) На досрочный выкупъ Московско- Ярославско-Архангельской желѣзной до- роги	28.149.357 »
5) На выдачу ссудъ обществамъ же- лѣзныхъ дорогъ	894.737 »
6) На операціонные расходы по об- мѣну 5% акцій Фастовской желѣзной дороги	3.109 »

На покрытіе чрезвычайныхъ расходовъ были обращены: а) чрезвычайные ресурсы 3.000.000 руб., б) предполагавшееся превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ такими же расходами въ суммѣ 29.304.001 руб. и в) свободная наличность государственнаго казначейства.

По смѣтѣ на 1901 годъ.

Чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія по сооружеиію желѣзныхъ дорогъ составляли 34.665.246 р.

1) На производство изысканій	246.075 руб.
2) На работы по сооружеиію желѣзныхъ дорогъ	34.108.707 »
3) На возвратъ суммъ, временно позаимствованныхъ изъ строительныхъ кредитовъ Сибирской желѣзной дороги на другія надобности	129.784 »
4) На уплату вознагражденій за неисполненіе договоровъ на перевозку грузовъ по рѣкѣ Ангарѣ	82.828 »
5) На расходы прежнихъ лѣтъ	97.854 »
<hr/>	
Всего	34.665.246 руб.

Кромѣ того было ассигновано:

1) На вспомогательныя предпріятія, связанныя съ постройкою Сибирской желѣзной дороги	3.086.884 руб.
2) На выдачу ссудъ обществамъ желѣзныхъ дорогъ подъ обезпеченіе гарантированныхъ правительствомъ облигацій	82.000.000 »
3) На досрочный выкупъ въ казну акцій б. общества Ивангородо-Домбровской желѣзной дороги	11.105.743 »
4) На покрытіе доплатъ по обмѣненымъ на государственную 4% ренту 4½ облигаціямъ консолидированныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ 1-го и 2-го выпуска и внутренняго займа 1893 г.	6.098.750 »
5) На операціонные расходы по обмѣну 4½% облигацій консолидированныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ 1-го и 2-го выпусковъ	17.922 »

6) На операционные расходы по выкупу акций Ивангородо-Домбровской желѣзной дороги 11.973 руб.

На покрытие этихъ чрезвычайныхъ расходовъ были обращены: а) чрезвычайные ресурсы 1.500.000 руб., б) ожидавшееся превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ таковыми же расходами въ суммѣ 73.443.450 руб. и в) свободная наличность государственнаго казначейства.

По смѣтѣ на 1902 годъ.

Чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ составляли 152.572.181 р.

1) На производство изысканій	219.940 руб.
2) На работы по сооруженію желѣзныхъ дорогъ	151.092.926 »
3) Суммы, поступившія въ доходъ казны и подлежащія расходу на окончаніе работъ Сибирской желѣзной дороги	541.516 »
4) На возвратъ суммъ, временно позаимствованныхъ изъ строительныхъ кредитовъ Сибирской желѣзной дороги на другія надобности.	125.916 »
5) На расходы прежнихъ лѣтъ	592.883 »
<hr/>	
Всего	152.572.181 руб.

Кромѣ того было ассигновано:

1) На вспомоگательныя предпріятія, связанныя съ постройкою Сибирской желѣзной дороги.	3.338.092 руб.
2) На выплату дополнительнаго вознагражденія по удостовѣреніямъ б. общества юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ и на выдачу вознагражденія ликвидационной комисіи сего общества.	2.500.000 »

На покрытие этихъ чрезвычайныхъ расходовъ были обращены 24.871.001 р., составляющіе превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ таковыми же расходами, а равно чрезвычайные ресурсы (вѣчные вклады въ Государственный Банкъ) въ суммѣ 1.800.000 р., остальная же часть была покрыта изъ свободной наличности государственнаго казначейства.

По смѣтѣ на 1903 годъ.

Чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ были исчислены въ — 167.953.349 р., причемъ дѣйствительно израсходовано — 163.203.349 р.

1) На производство изысканій	200.000 руб.
2) На работы по сооруженію желѣзныхъ дорогъ	161.755.887 »
3) Суммы, поступившія въ доходъ казны и подлежащія къ расходу на окончаніе работъ	464.396 »
4) На возвратъ суммъ, временно позаимствованныхъ изъ строительныхъ кредитовъ Сибирской желѣзной дороги на другія надобности	12.317 »
5) На расходы прежнихъ лѣтъ	770.749 »
<hr/>	
Всего	163.203.349 руб.

Кромѣ того было ассигновано:

1) На вспомогательныя предпріятія, связанныя съ постройкой Сибирской желѣзной дороги	3.417.340 руб.
2) На выкупъ 4½% облигацій Московско-Ярославской желѣзной дороги	2.458.300 »
3) На выдачу Богословскому горнозаводскому обществу ссуды на сооруженіе желѣзной дороги	4.000.000 »

4) На выдачу ссудъ обществамъ желѣзныхъ дорогъ въ обезпеченіе гарантированныхъ правительствомъ облигацій 5.270.000 руб.

Хотя въ росписи 1903 г. расходъ этотъ показанъ именно въ такой суммѣ, но въ дѣйствительности въ теченіе 1903 г. на означенный предметъ обращено было по Высочайше утвержденному 31 Января 1903 г. журналу Комитета Сибирской желѣзной дороги 40.700.000 р. непосредственно изъ выручки отъ реализаціи Россійскаго 3% государственнаго займа, выпущеннаго на основаніи Высочайшаго указа 1 Марта 1902 г.

На покрытіе чрезвычайныхъ расходовъ были обращены: а) предполагавшееся превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ таковыми же расходами въ суммѣ 16.627.449 р., б) чрезвычайные ресурсы 2.500.000 р. и в) свободная наличность государственнаго казначейства.

По смѣтѣ на 1904 годъ.

Чрезвычайные расходы Министерства Путей Сообщенія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ были исчислены въ 143.469.905 р., причемъ на основаніи Высочайшаго повелѣнія 6 Марта 1904 г. было закрыто кредитовъ на 47.350.000 р., такъ что дѣйствительно было израсходовано 96.119.871 р.

1) На производство изысканій	50.000 руб.
2) На работы по сооруженію желѣзныхъ дорогъ	93.197.775 »
3) Суммы, поступившія въ доходъ казны и подлежащія къ расходу на окончаніе работъ.	1.625.731 »
4) На возвратъ суммъ, временно позаимствованныхъ изъ строительныхъ кредитовъ Сибирской желѣзной дороги на другія надобности	563.184 »

5) На веденіе въ судебныхъ мѣстахъ дѣлъ, сопряженныхъ съ интересомъ казны, и на производство выдачь, присуждаемыхъ съ казны	377.433 руб.
6) На расходы прежнихъ лѣтъ	305.748 »
<hr/>	
Всего	96.119.871 руб.

Кромѣ того было ассигновано:

1) На вспомогательныя предприятия, связанныя съ постройкою Сибирской желѣзной дороги.	4.412.114 »
2) На выдачу ссуды Богословскому горнозаводскому обществу на сооруженіе желѣзной дороги.	4.500.000 »
3) На выдачу ссудъ обществамъ желѣзныхъ дорогъ	50.000.000 »
Однако на основаніи Высочайшаго повелѣнія 6 Марта 1904 г. было закрыто кредитовъ на выдачу ссудъ:	
Богословскому обществу.	800.000 руб.
Частнымъ обществамъ желѣзныхъ до- рогъ	3.700.000 »
<hr/>	
Всего	4.500.000 руб.

На покрытіе чрезвычайныхъ расходовъ предполагалось обратить: а) ожидавшееся превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ таковыми же расходами въ суммѣ 12.636.242 р., б) чрезвычайные ресурсы—2.750.000 р. и в) свободную наличность государственнаго казначейства.

Объ иностранныхъ тарифахъ.

Австралийскія дороги Archive für Eisenbahnwesen
1908—S. 718.

1. Колонія Новый южный Валлисъ (New South Wales)

	1905 г. коп. съ 1 вер.	1906 г. коп. съ 1 вер.
Плата съ пассажиро-мили.	0,47 ^d	0,46 ^d
	1,227	1,202

П л а т ы.
За 1 тонно-
милю. пенсовъ. За пудо-вер-
сту. коп.

Уголь и шиферъ . . .	0,56	1/42,4
Дрова	0,79	1/30
Зерно и мука	0,44	1/34
Сѣно, солома и Кафѣ . . .	0,38	1/62
Шерсть	2,03	1/11,7
Живой скотъ	1,75	1/13,6
Вообще	1,14	1/20,8

	1905 г.	1906 г.
Коэффициентъ эксплоа- таціи	59,5	54,5
% на капиталъ	3,46	4,42

2. Колонія Викторія.

Коэффициентъ эксплоа- таціи	52,23	52,78
% на капиталъ	4,15	4,32

3. Колонія Квинслэндъ.

Коэффициентъ эксплоа- таціи	57,6	55,8
% на капиталъ	2,77	3,14

	1905 г.	1906 г.
4. Колонія южная Австралія.		
Коеффіцієнтъ експлоа- таціи	57,9	56,6
% на капиталъ	3,95	4,30
5. Колонія Западная Австралія.		
Коеффіцієнтъ експлоа- таціи	73,1	73,5
% на капиталъ	4,41	4,34
6. Колонія Тасманія.		
Коеффіцієнтъ експлоа- таціи	70,5	71,6
% на капиталъ	1,83	1,74
7. Колонія Новая Зеландія.		
Коеффіцієнтъ експлоа- таціи	67,6	69,0
% на капиталъ	3,30	3,24

Австрійскія дороги Arch. für Eisenbahn. 1908—S. 175.

	П л а т а.	
	1905 г.	1906 г.
За пассажиро-километръ гелл.	2,74	2,74
» » версту коп.	1,15	1,15
» тонно-километръ гелл.	4,06	4,13
» пудо-версту коп.	1/36,3	1/33,7

Аргентинскія дороги.

	П л а т а.	
	1905 г.	1906 г.
За пассажиро-километръ марокъ	0,0510	0,0504
» пассажиро-версту коп.	2,52	2,49
» тонно-килом. багажа марокъ	0,53	0,52
» пудо-версту багажа коп.	0,446	0,421

П л а т а.
1905 г. 1906 г.

Товары большой скорости.			
За тонно-километръ марокъ	0,2173	2,150	
» пудо-версту коп.	$\frac{1}{3},7$	$\frac{1}{3},8$	
Товары малой скорости.			
За тонно-километръ марокъ	0,0474	0,0449	
» пудо-версту коп.	$\frac{1}{26}$	$\frac{1}{27},7$	

Британской Восточной Индіи Arch. 1908—S. 185.

	1905 г.	1906 г.	
Средняя выручка съ пасса- жиро-мили Pies	2,47	2,46	
Средняя выручка съ пасса- жиро-версты коп.	0,955	0,955	Руп.=2,75 фр.
	0,82	0,82	» =2,36 »
Средняя выручка съ тонно- мили Pies	5,19	5,42	
Средняя выручка съ пудо- версты коп.	$\frac{1}{33}$	$\frac{1}{33}$	Руп.=2,75 фр.
	$\frac{1}{38}$	$\frac{1}{38}$	» =2,36 »

Венгерскія дороги Arch. 1908—S. 442.

	Средняя плата пассажировъ.			
	1905 г.		1906 г.	
	Геллер. за кил.	Коп. за версту.	Геллер. за кил.	Коп. за версту.
Въ скорыхъ поѣздахъ I кл.	7,02	2,59	6,46	2,38
» » » II »	4,78	1,88	4,74	1,75
» » » III »	2,88	1,06	2,87	1,06
Средняя	5,13	1,90	4,79	1,77
Въ пассажирскихъ поѣздахъ				
I кл.	5,78	2,13	5,53	2,04
II »	3,83	1,41	3,76	1,38
III »	2,38	0,87	2,28	0,84
Средняя	2,66	0,981	2,58	0,952

*

	Средняя плата пассажировъ.			
	1905 г.		1906 г.	
	Геллер. за кил.	Коп. за версту.	Геллер. за кил.	Коп. за версту.
Военные	1,54	0,57	1,54	0,57
Во всѣхъ поѣздахъ среднее .	2,94	1,085	2,86	1,055
Багажъ за тонно-километръ	21,80		22,10	
» » пудо-версту		0,1297		0,1315
Грузы за тонно-километръ . .	4,24		4,23	
» » пудо-версту		0,02523		0,02518
		$\frac{1}{39,63}$		$\frac{1}{39,71}$

П л а т а .	1908—S. 340.					
	Германскія.			Французскія дор. Arch.		
	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.
За тонно-килом. мар.	3,51	3,51	3,50	3,79	3,73	3,70
» пудо-версту	$\frac{1}{35,7}$	$\frac{1}{35,7}$	$\frac{1}{35,8}$	$\frac{1}{33}$	$\frac{1}{33,6}$	$\frac{1}{33,9}$
» пассажиро - килом. пфен.	2,63	2,62	2,59	2,95	3,02	2,98
» пассажиро - версту копѣекъ	1,299	1,294	1,279	1,457	1,491	1,472

Датскія дороги Arch. 1908—S. 702.

	П л а т а .	
	1905 г.	1906 г.
За пассажиро-километръ Öre	2,5	2,5
» пассажиро-версту коп.	1,387	1,387
» тонно-километръ багажа Öre	48,4	48,3
» пудо-версту багажа коп.	0,433	0,433
» тонно - километръ товаровъ во- обще Öre	4,6	4,7
» пудо-версту товаровъ вообще копѣекъ	$\frac{1}{24}$	$\frac{1}{23,7}$

Сравненіе пассажирскихъ тарифовъ Итальянскаго Нѣмецкаго и Русскаго.

Километры.	Версты.	Классы.	М а р к и.			Прип.
			Итальянскій.	Нѣмецкій.	Русскій.	
		I	15,40	10,37	13,63	4,54
151	141	II	10,80	6,80	8,01	3,46
		III	7,00	4,33	4,38	—
		I	24,60	18,90	21,38	6,03
270	253	II	17,20	12,13	12,59	4,75
		III	11,08	8,10	7,19	—
		I	26,80	21,00	23,39	7,34
300	281	II	18,64	13,30	13,63	5,72
		III	12,04	9,00	7,80	—
		I	33,60	28,00	29,48	8,86
400	375	II	23,04	18,00	17,28	6,93
		III	14,84	12,00	9,83	—
		I	39,60	35,00	35,00	10,13
500	468	II	26,64	22,50	20,41	7,89
		III	17,04	15,00	11,66	—
		I	44,80	42,00	40,20	11,33
600	562	II	29,44	27,00	23,44	8,86
		III	18,68	18,00	13,39	—
		I	48,80	49,00	44,06	—
700	656	II	31,84	31,50	25,70	—
		III	20,28	21,00	14,69	—
		I	50,80	56,00	47,93	15,12
800	750	II	34,04	36,00	27,96	11,76
		III	21,84	24,00	15,98	—

Километры.	Версты.	Классы.	М а р к и.			Припл.
			Итальянскій.	Нѣмецкій.	Русскій.	
900	844	I	54,40	63,00	52,84	—
		II	35,48	40,50	30,24	—
		III	23,04	27,00	17,28	—
1.000	937	I	56,80	70,00	54,43	17,46
		II	37,44	45,00	31,75	13,18
		III	24,04	30,00	18,14	—
1.100	1.031	I	59,20	77,00	58,32	—
		II	39,12	49,50	34,02	—
		III	25,04	33,00	19,44	—
1.200	1.125	I	61,60	84,00	60,91	18,25
		II	40,64	54,00	34,78	14,15
		III	26,04	36,00	19,87	—
1.300	1.219	I	64,00	91,00	63,50	19,25
		II	42,24	58,50	37,05	14,91
		III	27,04	39,00	21,17	—
1.400	1.312	I	66,40	98,00	67,39	19,55
		II	43,84	63,00	39,31	15,33
		III	28,04	42,00	32,46	—
1.500	1.406	I	68,80	105,00	69,98	19,27
		II	45,44	67,50	40,73	15,95
		III	29,04	45,00	23,33	—

Для обыкновенныхъ поѣздовъ до 141 версты, для всѣхъ трехъ классовъ самымъ высокимъ тарифомъ оказывается итальянскій, затѣмъ идетъ русскій и самымъ низкимъ

является нѣмецкій, но для III класса нашъ тарифъ выше нѣмецкаго всего на 0,05 марки или почти на 2,5 коп.

До 253 версть, для I и II класса, самый высокій итальянскій, затѣмъ русскій и потомъ нѣмецкій. II классъ нѣмецкаго ниже русскаго на 0,44 марки или на 20 коп. Для III класса русскій ниже всѣхъ и ниже нѣмецкаго на 0,91 марки или на 45 коп.

До 281 версты I и II классы нѣмецкаго ниже не только итальянскаго, но и русскаго, хотя разница отъ II класса русскаго всего 0,15 марки, или 7 коп., но для III класса русскій ниже всѣхъ и притомъ ниже нѣмецкаго на 1,20 марки или на 60 коп.

До 375 версть для I класса нѣмецкій ниже итальянскаго и русскаго; для II и III класса—ниже итальянскаго, но выше II класса русскаго на 0,72 марки, или на 36 коп.—выше III класса русскаго на 2,17 марки, или на 1 рубль.

До 468 версть нѣмецкій I класса равенъ русскому, но выше итальянскаго; для II и III класса русскій ниже всѣхъ и притомъ ниже нѣмецкаго II класса на 2,09 марки или на 92 коп. и ниже нѣмецкаго III класса на 3,34 марки или на 1 руб. 55 коп.

До 656 версть нѣмецкій превышаетъ не только русскій, но и итальянскій.

До 1.406 версть нѣмецкій выше итальянскаго I классъ на 36,2 марки или 16 руб. 76 коп.; II классъ — на 22,06 марки или 10 руб. 21 коп. и III классъ на 15,96 марки или на 7 руб. 39 коп. и выше русскаго I классъ на 35,02 марки или 16 р. 20 к.; II классъ на 26,77 марки или 12 р. 39 к. и III классъ на 21,67 марки или 10 р.

При 1.312 верстахъ начинается превышеніе русскаго тарифа надъ итальянскимъ для одного I класса. Русскій тарифъ превышаетъ итальянскій на 0,99 марки или на 41 коп.

При 1.406 верстахъ I классъ русскаго выше итальянскаго на 1,18 марки или на 55 коп.

Для скорыхъ поѣздовъ въ русскомъ тарифѣ есть приплаты весьма различныя на различныхъ дорогахъ и самыя большія установлены на Николаевской дорогѣ и для, такъ называемаго, Севастопольскаго поѣзда. Съ этими приплатами русский тарифъ до 750 верстъ выше не только итальянскаго, но и нѣмецкаго. I классъ выше нѣмецкаго на 7,01 марки или на 3 руб. 28 коп., II классъ на 3,72 марки или на 1 руб. 72 коп.

При всѣхъ дальнѣйшихъ разстояніяхъ русский тарифъ занимаетъ среднее мѣсто между нѣмецкимъ и итальянскимъ. Онъ выше второго и ниже перваго.

При 1.406 верстахъ русский выше итальянскаго: для I класса на 15,05 марокъ или 6 руб. 97 коп. и для II класса на 22 марки или на 5 руб. 14 коп.

Прусско-Гессенскія дороги. Arch. 1908 г. S. 347.

			Коп. за 1 версту.
Тарифъ I класса за 1 кил.	7,14 мар.	=	3,527
» II »	4,26 »	=	2,104
» III »	2,62 »	=	1,294
» IV »	1,84 »	=	0,909
Средній для всѣхъ классовъ . . .	2,53 »	=	1,250
Воинскій »	1,01 »	=	0,50
Общій средній »	2,46 »	=	1,215

Желѣзныя дороги Сѣверо-Амер. Соед. Штатовъ. Arch. 1908 г. S. 143.

	Среднія платы:		
	1903 ¹ / ₄ г.	1904 ¹ / ₅ г.	1905 ¹ / ₆ г.
За пассажиро-милю центовъ	2,013	1,962	2,003
» » » версту коп.	2,593	2,527	2,593
» тонко-милю центовъ	0,750	0,766	0,748
» пудо-версту коп.	0,01784	0,01827	0,01784
	¹ / ₅₆	¹ / _{34,7}	¹ / ₅₆

Эльзасъ-Лотарингскія дороги Arch. 1908 г. S. 364.

Провозныя платы:

- За пас.-кил. пф. I кл. 7,65, II кл. 4,37, III кл. 2,39, IV кл. 19,7
- » » версту коп. I кл. 3,78, II кл. 2,16, III кл. 1,17, IV кл. 0,793
- » » кил. воинск. пф. Средняя для всѣхъ классовъ 2,73
- » » версту коп. 0,494 » » » » 1,81
- » тонно-киллометр. въ 1905 г. пф. 3,23, 1906 г. 3,25
- » пудо-версту пф. $\frac{1}{38}$ $\frac{1}{38}$

ЗАМѢЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ.

Стран.	Строка.	Напечатано.	Слѣдуетъ читать.
4	18	сѣтью	сѣтью (1)
—	28	доходамъ (1)	доходамъ
20	6 снизу	1	А.
21	2 —	желательный ему процентъ	желательнаго ему процента
24	5 сверху	ни отпускаемыя	на отпускаемыя
25	19—20	высшихъ	высокихъ
27	4 снизу	примѣнять	принимать
—	1 —	исчисленія годности	заключеніе о выгодности
29	23 сверху	на	по
33	6 снизу	III	IIIа
—	4 —	III	IIIа
34	8 —	V	V свѣд. Госуд. Контр. 1906
35	1 сверху	дороги	дорогъ
—	8 —	III	IIIа
38	14 снизу	дороги	дорогъ
—	12 —	доходъ	доходомъ
42	7 сверху	54%	4%
—	между 26 и 27 сверху		II
46	2 —	включительно.—Расходы	включительно, расходы
52	8 снизу	Чрезвычайные ресурсы въ	Чрезвычайные ресурсы въ
—	7 —	1891	1891 г. 13.750.139
55	12 —	платежей,	платежей
57	7 —	расходовъ	доходовъ
58	7 сверху	расходовъ	доходовъ
59	6 —	1901	1906
—	12 снизу	не	не было
60	4 —	1896	1906
63	12 —	составляетъ	составляютъ
65	15 —	Государства	Государственнаго Казначейства
72	13 сверху	цѣлями. Вообще	цѣлями, когда
—	7 снизу	оказывается	оказалось
73	11 сверху	самостоятельное хозяйство	самостоятельныя хозяйства
92	3 »	Полѣсская	Полѣсская
—	4 снизу	болѣе	большаго
93	3 сверху	понижилось	повысилось
—	4 »	106%	10,6%

Стран.	Строка.	Напечатано.	Слѣдуетъ читать.
93	7 снизу	онъ	доходъ
103	17 сверху	оныхъ	новыхъ
105	12 снизу	версть	версты
114	9 »	версть	версты
—	2 »	получавши	получила
130	внизу	—	Авторъ

ЗАМѢНЫ ОШИБОКЪ

Стран.	Строка.	Напечатано.	Слѣдуетъ читать.
1	18	срѣдѣ	срѣдѣ
2	25	доходѣ (2)	доходѣ (2)
3	30	8 снизу	8 снизу
4	31	—	—
5	32	5 сверху	5 сверху
6	33	12—20	12—20
7	34	4 сверху	4 сверху
8	35	1	1
9	36	28 сверху	28 сверху
10	37	6 сверху	6 сверху
11	38	4	4
12	39	8	8
13	40	1 сверху	1 сверху
14	41	8	8
15	42	12 сверху	12 сверху
16	43	7 сверху	7 сверху
17	44	27 сверху	27 сверху
18	45	2	2
19	46	8 снизу	8 снизу
20	47	7	7
21	48	12	12
22	49	7	7
23	50	7 сверху	7 сверху
24	51	6	6
25	52	12 сверху	12 сверху
26	53	4	4
27	54	12	12
28	55	10	10
29	56	13 сверху	13 сверху
30	57	7 сверху	7 сверху
31	58	11 сверху	11 сверху
32	59	8	8
33	60	4 сверху	4 сверху
34	61	3 сверху	3 сверху
35	62	4	4

ДАННЫЯ ПО СБОРНИКАМЪ

„Свѣдѣнія Государственнаго Контроля о желѣзныхъ дорогахъ“

съ нѣкоторыми дополненіями и измѣненіями.

Данные по сборникам „Свѣдѣнія Государственного Контроля о же

Отчетные годы.	1895	1896	1897	1898	1899
Казенныя желѣзныя дороги Европейской Россіи съ Кавказомъ.					
Общее эксплуатационное протяженіе каз. жел. дорогъ къ концу года.	20.389	21.534	22.816	23.252	24.550
Правительственные займы, отнесенныя къ каз. жел. дорогамъ	2.061.297.580	2.144.242.346	2.218.135.505	2.173.052.558	2.173.052.558
Облигаціонныя капиталы реализованнымъ желѣзнодорож. обществами	—	—	—	—	—
Итогъ желѣзнодорож. зѣймовъ	—	—	—	—	—
Суммы израсходованныя изъ ресурсовъ Государствен. Казначейства	293.711.792	324.042.062	360.996.180	410.064.702	500.407.302
Платежи по жел. дор. займамъ исчисленные по см. системы Государственного кредита	87.149.936	90.796.020	93.630.472	91.950.650	91.814.767
Платежи казны по капиталамъ реализованнымъ обществами	—	—	—	—	—
Итогъ платежей по желѣзнодорожнымъ займамъ	—	—	—	—	—

1) Свѣдѣнія за 1906 г. даны по предварительнымъ даннымъ.

2) Капиталь 31.946.697 руб. нарицательныхъ составляетъ часть облигаціонныхъ займовъ, выпущенныхъ затѣмъ (1 мая 1901 г.) въ управленіе казенной Екатеринбургской желѣзной дороги.

Въ возмѣщеніе расходовъ Общества по уплатѣ %/о и погашенія по облигаціонному капиталу въ «Вѣдомости» для общаго баланса существующихъ нынѣ желѣзнодорожныхъ займовъ, капиталы облигацій (въ дѣйствительной суммѣ 30.772.646 руб. съ платежемъ 1.364.000 руб.) причислены къ показаннымъ въ 1895—1897 г.г. суммамъ правительственныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ.

Къ показаннымъ въ 1895—1897 г.г. суммамъ правительственныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ причислены уже въ казну, но капиталы коихъ въ то время не были еще преобразованы и занесены въ го Балтійской желѣзной дороги—26.390.000 руб. нарицат. металл.; (съ платежемъ 730.050 р. м.) и негарап капиталы и гарантированныя облигаціи Московско-Брестской желѣзной дороги 11.799.250 руб. нариц. Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ—4.665.980 руб. нариц. кред. (платежъ 233.299 руб. кред.).

Уменьшеніе въ 1898 года, противъ 1897 года, итога желѣзнодорожныхъ займовъ объясняется шедшихъ въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогъ, а также конверсіей Консолидированныхъ облигацій

3) Показанные въ «Вѣдомости» и въ «Таблицѣ» суммы расходовъ изъ ресурсовъ Государственныхъ и Азиатскихъ желѣзныхъ дорогъ; въ частности же въ «Таблицѣ» по Европейскимъ дорогамъ 75.000.000 руб. въ 1903 году.

лѣзныхъ дорогахъ“ съ нѣкоторыми дополненіями и измѣненіями.

1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906 ¹⁾
25.191	26.106	28.847	28.962	29.549	29.513	30.274
2.424.839.656	2.460.083.576	2.585.192.549	2.584.139.629	2.603.583.671	2.573.199.520	2.573.199.520
—	+ 31.946.697 ²⁾	+ 31.946.697 ²⁾	+ 31.946.697 ²⁾	+ 31.946.697 ²⁾	+ 31.946.697 ²⁾	+ 31.946.697 ²⁾
—	2.492.030.273	2.617.139.246	2.616.086.326	2.635.530.368	2.605.146.217	2.605.146.217
406.885.755	534.189.630	717.081.978 ³⁾	903.254.128 ³⁾	883.790.720	933.943.779 ³⁾	1.050.097.714
100.023.645	100.842.833	106.949.967	106.080.768	106.947.120	105.217.491	105.522.185
—	+ 598.500 ²⁾	+ 1.364.000 ²⁾	+ 1.364.000 ²⁾	+ 1.316.000 ²⁾	+ 1.364.000 ²⁾	+ 1.364.000 ²⁾
—	101.441.333	108.313.967	107.444.768	108.311.120	106.581.491	106.886.185

щенныхъ обществомъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ для сооруженія нѣкоторыхъ его линій, пе-

31.946.697 руб. нарицательныхъ казна отпускаетъ Обществу ежегодно по 1.364.000 руб.

таль этотъ принять въ нарицательной суммѣ и отнесенъ къ желѣзнодорожнымъ займамъ; въ «Таблицѣ» слены (и только въ 1905—1906 г.г.) къ расходамъ изъ ресурсовъ Государственного Казначейства. могутъ быть сверхъ того отнесены капиталы, реализованные нѣкоторыми частными дорогами, перешед- сударственную долговую книгу капиталы эти составляли: въ 1895 г.—гарантированныхъ облигацій тированныхъ акцій Риги-Туккумской желѣзной дороги 1.326.600 руб. нариц. металл.; въ 1896 г.—тѣ же металлическихъ (платежи 398.224 руб. 70 коп. металлическихъ въ 1897 г. гарантированныхъ акцій

преобразованиями облигаціонныхъ и акціонерныхъ капиталовъ, принятыхъ правительствомъ отъ пере- Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

наго Казначейства за 1902 и 1903 годы—тождественны въ общемъ итогъ для всѣхъ казенныхъ (Евро- расходы эти уменьшены, а по Азиатскимъ линіямъ увеличены на 40.000.000 руб.—въ 1902 году и на

Отчетные годы.	1895	1896	1897	1898	1899
Валовой доход по эксплуатации	254.547.742	276.904.910	305.356.344	322.356.627	335.287.400
Валовой расход по эксплуатации со включением издержек на содержание мѣстн. частей Государст. Контроля	147.718.613	161.855.669	179.622.682	188.160.062	205.334.274
Чистый доход казенныхъ желѣзныхъ дорогъ	106.829.129	118.049.241	125.733.662	134.196.565	129.953.126
Остатокъ отъ чистаго дохода за уплатой обязат. платежей по займамъ	19.679.193	27.253.221	32.103.190	42.254.915	38.138.359
Процентное отношеніе остатка чистаго дохода къ суммамъ израсходованнымъ изъ Государствен. Казначейства	6,7 ⁰ / ₀	8,41 ⁰ / ₀	8,89 ⁰ / ₀	10,30 ⁰ / ₀	7,62 ⁰ / ₀
Суммы не уплоченныя военнымъ вѣдомствомъ за перевозки сдѣланныя для него	—	—	—	—	—
Остатокъ чистаго дохода за уплатой обязательныхъ платежей по включеніи въ него вышеупомянутыхъ суммъ не уплочен. военнымъ вѣдомствомъ	—	—	—	—	—
Процентное отношеніе исправленнаго остатка къ суммамъ израсходованнымъ изъ Государст. Казначейства	—	—	—	—	—

Московско-Ярославско-Архангельская желѣзная дорога перешла въ казну 1 апрѣля 1900 года и желѣзныхъ дорогъ. Въ періодъ времени 1900—1901 г.г. дорога находилась въ вѣдѣніи Министерства

4) Согласно эксплуатационнымъ отчетамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1904 г., валовой до Государст. Контроля за 1904 г.)—471.316.754 руб. въ томъ числѣ по Европейскимъ дорогамъ 424.394.425 руб. и по Вѣдѣнію распоряженія Управленія желѣзныхъ дорогъ валовые доходы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, произведенныя въ 1904 г., но заприходованный по отчетамъ за 1905 г. Сборы эти опредѣлены табл. VII, примѣчаніе 9 на стр. 28 и 29), изъ коихъ отнесено: къ Европейскимъ дорогамъ 8.305.829 р. валовыхъ доходовъ за 1904 г. опредѣлился въ суммѣ 501.719.255 руб. (471.316.754 р.+30.402.501 р.), Азиатскимъ линіямъ—69.019.001 руб. (46.922.329 руб.+22.096.672 руб.). Противъ «Вѣдомости»—въ суммѣ чистаго дохода тѣхъ же дорогъ въ «Таблицѣ» опечатка (меньше на 5.000.000 руб.).

5) Въ эксплуатационныхъ отчетахъ Сызрано-Вяземской и Самаро-Златоустовской желѣзныхъ между этими дорогами по счету «конвенціонныхъ штрафовъ по обмѣну и пользованію подвижнымъ доходу, а по Самаро-Златоустовской желѣзной дорогѣ—около 12 милл. руб.—по расходу. Такъ какъ расходъ по отчету этой дороги за 1906 г., пропущенные же доходы Сызрано-Вяземской жел. дор. не казенныхъ желѣзныхъ дорогъ урегулированы отнесеніемъ означенныхъ 10.422.941 руб. къ валовымъ

Въ «Таблицѣ» доходы за 1905 г., пропущенные по отчету Сызрано-Вяземской желѣзной дороги дороги—включены въ обороты 1906 г.

6) Разница въ численіи расходовъ (и чистаго дохода) по Приволжскимъ и Пермь-Котласской

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
	363.814.737	368.284.646	396.465.794	430.609.277	432.700.254 ⁴⁾	425.995.910	492.397.703 ⁵⁾
	232.677.110	244.754.365	265.448.005	2.8408.041	284.212.945	293.335.135	360.257.936
	131.137.627	123.530.281	131.017.789	152.201.236	148.487.309	132.660.775	132.139.767
	31.113.627	22.088.948	22.703.822	44.756.468	40.176.189	26.079.284	25.253.582
	7,65 ⁰ / ₀	4,14 ⁰ / ₀	3,17 ⁰ / ₀	4,96 ⁰ / ₀	4,55 ⁰ / ₀	2,79 ⁰ / ₀	2,41 ⁰ / ₀
	—	—	—	—	8.334.161	11.786.636	3.771.322
	—	—	—	—	48.520.350	37.865.920	29.021.904
	—	—	—	—	5,49	4,05	2,72

съ 1 января 1902 года передана въ завѣдываніе Министерства Путей Сообщенія по Управленію же-Финансовъ.

доходъ этихъ дорогъ составлялъ (см. сборники Министерства Путей Сообщенія и Государственного Азиатскимъ линіямъ—45.922.329 руб.

дорогъ за 1904 г. подлежали увеличенію на причитавшіеся этимъ дорогамъ сборы за воинскія пере- въ суммѣ 30.402.501 руб. (см. Статистическій сборникъ Министерства Путей Сообщенія за 1905 годъ, и 22.096.672 руб.—къ Азиатскимъ линіямъ. Такимъ образомъ, за подлежащими измѣненіями, итогъ а въ частности: по Европейскимъ дорогамъ 432.700.254 руб. (424.384.425 руб.+8.305.829 руб.) и по «Таблицѣ» валовой и чистый доходы Европейскихъ дорогъ показаны въ большей суммѣ на 323.425 р.;

дорогъ за 1905 годъ были пропущены (по вѣд. № 3-а) безденежные обороты по взаимнымъ расчетамъ составомъ»; обороты эти составляли: по Сызрано-Вяземской жел. дор. въ размѣрѣ 10.422.941 руб.—по суммы пропущенныя по отчету Самаро-Златоустовской желѣзной дороги за 1905 г. были выписаны въ были восстановлены по отчету этой дороги за 1906 г. то въ «Вѣдомости» эксплуатационные обороты доходамъ казенныхъ линій—за 1906 годъ.

отнесены къ 1905 г.; пропущенные же за тотъ же годъ расходы Самаро-Златоустовской желѣзной желѣзнымъ дорогамъ за 1899 г. на 116.172 руб.

Отчетные годы.	1895	1896	1897	1898	1899
Частныя жел. дороги общаго значенія (съ казенными арендными линиями).					
Общее эксплуатационное протяженіе частныхъ жел. дорогъ къ концу года	12.565	12.242	12.684	14.271	15.952
Валовой доходъ по эксплуатаціи .	137.143.407	140.968.267	132.741.821	143.121.799	160.450.433
Валовой расходъ по эксплуатаціи со включеніемъ издержекъ на содержаніе мѣстныхъ частей Государственнаго Контроля	79.050.861	82.284.427	78.902.867	89.879.529	101.156.452
Чистый доходъ отъ эксплуатаціи .	58.288.765	58.683.840	53.838.954	53.242.270	59.293.981
Причисленія къ чистому доходу изъ постороннихъ (не эксплуатационныхъ) источниковъ	—	—	—	1) ¹⁾ 1.002.525	1) ¹⁾ 1.010.157
Чистый доходъ для распределенія .				54.244.795	60.304.138
Могло поступить въ казну въ уплату долговъ по гарантіи за прежнее время	759.251	1.367.563	264.898	587.624	867.125
Тоже въ видѣ доли участія казны въ доходахъ частныхъ жел. дорогъ ²⁾	2.477.820	2.407.004	2.122.390	1.561.539	2.918.714
Итого . . .	3.237.071	3.774.567	2.387.288	2.149.162	3.785.839

1) Въ составъ суммъ, причисленныхъ къ чистымъ доходамъ нѣкоторыхъ частныхъ желѣзныхъ казны (въ видѣ безпроцентныхъ ссудъ), пособія отъ земства и временныя позаймствованія изъ спеціальныхъ дорогъ въ валовые доходы—не включаются.

Въ «Таблицѣ» суммы, причисляемыя къ чистымъ доходамъ, включены (для баланса) и въ валовые

2) Въ суммы поступленій въ казну по участію ея въ прибыляхъ частныхъ дорогъ въ «Вѣдомости» (при избыткѣ таковыхъ)—платежи по дополнительной рентѣ. Дополнительная рента опредѣлена въ (уплачиваемая въ казну Обществами Московско-Кіево-Воронежской, Рязанско-Уральской и Юго-Восточной не включены.

Въ «Таблицѣ» основная рента (250.000 руб.) и арендная плата за казенныя линіи—причислены Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ). Дополнительная рента отъ Варшавско-Вѣнской жел. дор. а въ «Вѣдомости» включены къ поступленіямъ въ казну остатка чистаго дохода Московско-Ярославско

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
	16.475	17.642	17.125	17.555	18.086	18.186	18.191
	183.500.624	186.251.791	179.788.742	199.480.614	208.791.581	302.311.135	216.863.082
	116.818.102	125.919.549	118.295.145	125.111.580	129.990.399	136.858.976	159.884.774
	66.682.522	60.332.242	61.493.597	74.369.034	78.801.182	65.452.159	56.978.308
	1) ¹⁾ 1.501.832	1) ¹⁾ 1.649.408	1) ¹⁾ 1.717.792	1) ¹⁾ 357.538	1) ¹⁾ 242.898	1) ¹⁾ 1.232.244	1) ¹⁾ 550.763
	68.184.354	61.981.650	63.211.389	74.726.572	79.044.080	66.684.403	57.529.071
	1.461.334	1.121.594	1.050.799	3.329.482	5.149.106	435.505	1.305.274
	3.863.948	1.652.286	2.096.150	2.705.576	2.665.140	—	762.089
	5.325.282	2.773.880	3.146.949	6.035.058	7.814.246	435.505	2.067.363

дорогъ для усиленія ихъ эксплуатационныхъ средствъ на платежи по капиталамъ, входятъ пособія отъ альныхъ капиталовъ и кассовыхъ средствъ дорогъ. Причисленія эти въ отчетахъ частныхъ желѣзныхъ

доходы частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

включены также отчисляемые обществомъ Варшавско-Вѣнской жел. дор. изъ его чистыхъ прибылей 275.000 руб., основная—въ 250.000 руб. Основная рента, также казъ и аренда за казенныя дороги ныхъ желѣзныхъ дорогъ) къ прибылямъ казны не относятся и въ «Вѣдомости» въ итоги поступленій

къ долѣ прибылей казны—съ 1895 по 1900 г.г. включительно (въ 1907 году пропущена аренда отъ дор. включена только въ 1900 г. (въ суммѣ 137.500 руб.). Въ 1900 и 1901 г. въ «Таблицѣ» не приняты. Архангельской желѣзной дороги 1.055.289 руб. 98 коп. и 174.406 руб. 87 коп.

Отчетные годы.	1895	1896	1897	1898	1899
Расходы Госуд. Казначейства наличными деньгами на приплаты по гарантиям платежей по реализованным железнодорожными обществами капиталам (израсходовано и подлежит к выдаче) ³⁾	445.563	111.227	1.145.620	2.337.407	1.676.339
Зачислено долгом за обществами жел. дорог недополученные казною платежи по консолидированным облигациям, ссудам, а также по аренде за казенные линии ⁴⁾	1.325.972	759.695	1.800.000	2.457.276	2.910.773
Итого	1.771.535	870.922	2.945.620	4.794.683	4.587.112
Прибыли (или убытки) казны от участия ея в частном жел. дорожном хозяйстве	⁵⁾ 1.465.536	⁵⁾ 2.903.645	⁵⁾ -558.332	⁵⁾ -2.645.521	⁵⁾ -802.273

³⁾ Показанные суммы выражают собою размер требований от казны приплат по гарантиям выплачены Государственным Казначейством. Общая сумма этих приплат казны с 1895 по 1906 г. подлежит выдаче 48.262.135 руб.).

⁴⁾ С 1895 по 1906 г. недополучено казною от частных железных дорог обязательных (всего 30.275.041 руб.) в том числе по Рязанско-Уральской жел. дор. 25.302.071 руб.).

⁵⁾ Показанный в «Вѣдомости» итог приплат казны по гарантиям и недополученных казною денежных уставов этих дорог.

В 1895 г. в «Таблиць» болѣе против «Вѣдомости» на 1.002.917 руб. Сумма эта составляла была обращена на пополнение недостачи в чистом доходѣ Рязанско-Казанскаго Отдѣленія того же

В 1896 г. в «Таблиць» болѣе на 147.348 руб. Сумма эта составляет перерасход по эксплоатации Рязанско-Казанскаго Отдѣленія Общества Московско-Казанской жел. дороги. На равную сумму

В 1897 г. в «Таблиць» болѣе на 208.225 руб. Сумма эта (208.227 руб.) составила отчисление приплатами по гарантиям не пользовалась.

В 1898 г. в «Таблиць» пропущены 1.800.000 руб.; составляющие невнесенную в казну Общества Рязанско-Уральской жел. дор. арендную плату за казенную Козлово-Саратовскую линию.

В 1899 году в «Таблиць» показаны только приплаты казны по гарантиям облигаций Рязанско-Уральской жел. дор. арендная плата (2.200.000 руб.).

В 1900 г. в «Таблиць» пропущена невнесенная в казну Обществом Рязанско-Уральской жел. дор. арендная плата (2.200.000 руб.).

В 1901 г. в «Таблиць» болѣе на 327.232 руб., составляющие разность между уставным доходом казны на платежи по капиталам арендных линий; при этом учтены поступления арендной платы от Общества Варшавско-Вѣнскаго жел. дор.

В 1902 году в «Таблиць» убытки казны определены по системѣ, принятой в Таблиць для Рязанско-Уральской жел. дор. и Юго-Восточной Рязанско-Уральской жел. дор.

В 1903 г. в «Таблиць» болѣе на 76.978 руб. Сумма эта составляла недостачу чистого дохода Общества названной дороги. В «Вѣдомости» означенная сумма не принята.

В 1905 г. в «Таблиць» болѣе на 100 руб.

1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
2.719.582	9.237.084	5.405.775	4.456.217	3.298.803	5.714.079	16.935.943
2.200.000	3.100.000	2.632.722	2.049.323	2.803.084	3.492.012	4.144.183
4.919.582	12.337.084	8.038.497	7.105.540	6.101.847	9.206.091	21.080.126
⁵⁾ +406.700	⁵⁾ -9.563.204	⁵⁾ -4.891.548	⁵⁾ -1.070.482	⁵⁾ +1.712.359	⁵⁾ -8.770.586	⁵⁾ -19.013.763

за отчетный эксплуатационный год независимо от того, в каком году означенные суммы были определены в размере—53.483.639 руб. (в том числе по Рязанско-Уральской жел. дор. выдано и

платежей (по консолидированным облигациям, ссудам, а также арендной платы за казенные линии от частных железных дорог обязательных платежей, определен в пределах норм, обуслов-

резервный фонд Московско-Рязанскаго Отдѣленія Общества Московско-Казанской желѣзной дороги и Общества. За 1895 г. Московско-Казанская дорога приплатами по гарантиям не пользовалась.

атации Рязанско-Казанскаго Отдѣленія Общества Московско-Казанской жел. дороги. На равную сумму не пользовалась.

въ погасительный фондъ акцій Общества Московско-Казанской желѣзной дороги. За 1897 годъ дорога

ствомъ Рязанско-Уральской жел. дор. арендную плату за казенную Козлово-Саратовскую линию. Уральской желѣзной дороги; невнесенная же в казну Обществами Рязанско-Уральской и Юго-Восточ-

3.000 руб.

жельзной дороги арендная плата (2.200.000 руб.).

мѣромъ аренды (Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ) и действительнымъ рас-

платы отъ Общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги и взносъ ренты основной и допол-

1901 года. Разница противъ Вѣдомостм +1.364.821 руб.

Вѣлгородъ-Сумской желѣзной дороги для платежей по негарантированнымъ облигациямъ, реализованнымъ

Отчетные годы.	1895	1896	1897	1898	1899
Казенныя жел. дороги Азіатской Россіи *).					
Общее эксплуатационное протяже- ніе казенныхъ жел. дор. къ концу года.	1,344	1,473	3,891	4,596	5,931
Правительственные займы отнесен- ные къ казеннымъ желѣз. дорогамъ .	—	—	—	—	—
Суммы, израсходованныя изъ рес- урсовъ Государственнаго Казначей- ства	54,060,578	57,324,267	220,317,236	243,690,155	292,343,121
Платежи по жел. дор. займамъ ис- числяемые по см. системы Госу- дарственнаго кредита	—	—	—	—	—
Валовой доходъ по эксплуатациіи .	4,799,436	5,449,590	14,158,890	20,043,178	24,528,397
Валовой расходъ по эксплуатациіи со включеніемъ издержекъ на содер- жаніе мѣстныхъ частей Государствен- наго Контроля	4,004,759	4,105,636	14,074,084	20,932,685	26,122,195
Чистый доходъ казенныхъ жел. дор.	794,677	1,343,954	85,806	—889,507	—1,593,798
Остатокъ отъ чистаго дохода за уплатою обязательныхъ платежей по займамъ	794,677	1,343,954	85,806	—889,507	—1,593,798
Суммы, неуплоченныя военнымъ вѣдомствомъ за перевозки, сдѣланныя для него	—	—	—	—	—
Остатки чистаго дохода за уплатою обязательныхъ платежей по займамъ, исправленные включеніемъ упомяну- тыхъ суммъ, не уплоченныхъ воен- нымъ вѣдомствомъ	—	—	—	—	—
Процентное отношеніе остатка чис- таго дохода къ суммамъ, израсходо- ваннымъ изъ Государственнаго Казна- чейства	1,47	2,34	0,4	—	—

1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
7,118	7,780	7,780	7,805	7,859	9,365	10,160
60,374,161	60,374,161	60,374,161	60,374,161	60,374,161	90,758,311	90,758,311
310,121,259	376,861,203	396,397,806	408,027,748	478,548,953	612,138,203	686,134,231
2,127,471	2,127,981	2,127,318	2,100,627	2,105,708	3,340,143	3,351,290
31,754,137	40,616,418	44,942,628	48,897,534	69,019,001	86,422,945	85,121,906
33,776,414	45,412,920	51,047,913	54,997,215	79,435,408	122,699,111	123,598,222
—2,022,277	—4,796,502	—6,105,285	—6,099,681	—10,416,407	—36,276,166	—38,476,316
—4,149,748	—6,924,483	—8,232,603	—8,200,308	—12,522,115	—39,616,309	—41,827,606
—	—	—	—	22,096,672	31,372,367	10,067,255
—	—	—	—	9,574,557	—8,243,942	—31,760,351
—	—	—	—	2,00	—	—

*) Средне-Азіатская, Сибирская, Забайкальская, Ташкентская и Уссурійская.

Годы эксплуатации.	1895	1896	1897	1898	1899
Казенные дороги Европейской России съ Кавказомъ.					
Частный доходъ отъ эксплуатаціи казенныхъ жел. дорогъ	106.829.129	118.049.241	125.733.662	134.196.565	129.953.126
Государственный сборъ съ пассажировъ и перевозокъ ¹⁾	5.838.666	6.681.848	7.173.670	7.972.763	8.777.151
Чистый доходъ съ Государственнымъ сборомъ	112.667.795	124.731.089	132.907.332	142.169.328	138.730.277
Остатокъ чистаго дохода съ Государственнымъ сборомъ за вычетомъ платежей по займамъ.	25.517.859	33.935.069	39.276.860	50.218.678	46.915.510
Суммы не уплаченныя Воен. Вѣд. за перевозки, произведенныя для него.	—	—	—	—	—
Остатокъ чистаго дохода, дополненаго упомянутыми суммами.	—	—	—	—	—
Процентное отношеніе этого остатка къ суммамъ расходовъ изъ ресурсовъ Государственного Казначейства	8,69	10,47	10,88	12,24	9,38
Процентное отношеніе исправленныхъ остатковъ.	—	—	—	—	—
Дороги Азіатской России.					
Чистый доходъ эксплуатаціи казенныхъ жел. дорогъ	794.677	1.343.954	85.806	— 889.507	— 1.593.798
Государственный сборъ съ пассажировъ и перевозокъ	113.575	174.023	244.880	325.841	430.863
Чистый доходъ съ Государственнымъ сборомъ	908.252	1.517.977	330.686	— 563.666	— 1.162.935
Суммы не уплаченныя Воен. Вѣд. за перевозки, произведенныя для него.	—	—	—	—	—
Остатокъ чистаго дохода, дополненаго упомянутыми суммами	—	—	—	—	—
Остатокъ чистаго дохода съ Государственнымъ сборомъ, за вычетомъ платежей по займамъ	908.252	1.517.977	330.686	—	—
Процентное отношеніе этого остатка къ суммамъ расходовъ изъ ресурсовъ Государственного Казначейства	1,68	0,26	10,15	—	—
Процентное отношеніе исправленныхъ остатковъ	—	—	—	—	—
Остатокъ чистаго дохода съ Государственнымъ сборомъ за вычетомъ платежей по займамъ	26.426.111	35.453.046	39.607.546	49.655.012	45.752.575
Суммы не уплаченныя Воен. Вѣд. за перевозки, произведенныя для него.	—	—	—	—	—
Остатокъ чистаго дохода дополненаго упомянутыми суммами	—	—	—	—	—
Процентное отношеніе остатка чистаго дохода съ Государственнымъ сборомъ къ суммамъ расходовъ изъ ресурсовъ Государственного Казначейства	7,60	9,30	6,81	7,60	5,77
Процентное отношеніе исправленныхъ остатковъ	—	—	—	—	—
Всего по всей сѣти казенныхъ жел. дор.					
Остатокъ чистаго дохода съ Государственнымъ сборомъ за вычетомъ платежей по займамъ	26.426.111	35.453.046	39.607.546	49.655.012	45.752.575
Суммы не уплаченныя Воен. Вѣд. за перевозки, произведенныя для него.	—	—	—	—	—
Остатокъ чистаго дохода дополненаго упомянутыми суммами	—	—	—	—	—
Процентное отношеніе остатка чистаго дохода съ Государственнымъ сборомъ къ суммамъ расходовъ изъ ресурсовъ Государственного Казначейства	7,60	9,30	6,81	7,60	5,77
Процентное отношеніе исправленныхъ остатковъ	—	—	—	—	—

¹⁾ Въ эту группу дорогъ включены Государственный Сборъ и по прямому заграничному сообщенію.
²⁾ Въ эту группу дорогъ включены Государственный Сборъ и по прямому сообщенію съ Китаемъ

1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
131.137.627	123.530.281	131.017.789	152.201.236	148.487.309	132.660.775	132.139.767
9.815.302	10.281.336	10.551.285	11.367.773	11.286.661	10.670.721	11.743.297
140.952.929	133.811.617	141.569.074	163.569.009	159.773.970	143.331.496	143.883.064
40.929.284	32.370.284	33.255.107	56.124.241	51.462.850	36.750.005	36.996.879
—	—	—	—	8.344.161	11.786.636	3.771.322
—	—	—	—	59.807.011	48.536.641	40.768.201
10,06	6,06	4,63	6,21	5,82	3,93	3,52
—	—	—	—	6,77	5,20	3,90
— 2.022.277	— 4.796.502	— 6.105.285	— 6.099.681	— 10.416.407	— 36.276.166	— 38.476.316
604.087	777.924	872.623	904.135	984.448	1.037.165	1.268.089 ²⁾
— 1.488.190	— 4.018.578	— 5.232.662	— 5.195.546	— 9.431.959	— 35.239.001	— 37.208.227
—	—	—	—	22.096.672	31.372.367	10.067.255
—	—	—	—	12.664.713	— 3.866.634	— 27.140.972
— 3.545.661	— 6.146.559	— 7.359.980	— 7.296.173	— 10.559.005	— 7.206.777	— 30.492.262
—	—	—	—	2,20	—	—
—	—	—	—	—	—	—
37.383.623	26.223.725	25.895.127	48.828.068	39.925.183	—	—
—	—	—	—	30.440.833	43.159.003	13.838.577
—	—	—	—	70.366.016	41.329.864	10.275.939
5,21	2,88	2,32	3,72	2,93	—	—
—	—	—	—	5,28	2,88	0,80

Годы эксплуатаціи.	1895	1896	1897	1898	1899
Частныя желѣзныя дороги.					
Могло поступить въ доходъ казны (по участию въ прибыляхъ и въ воз- вратъ долговъ по гарантіи)	3.237.071	3.774.567	2.387.288	2.149.162	3.785.839
Государственный сборъ съ пассажи- ровъ и перевозокъ	2.956.178	2.866.614	2.928.561	3.289.290	3.799.462
Итого	6.193.249	6.641.181	5.315.849	5.438.452	7.585.301
А за вычетомъ уплатъ казны по гарантіямъ	1.771.535	870.922	2.945.620	4.794.683	4.587.112
Могло поступить въ доходъ казны В С Е Г О	4.421.714	5.770.259	2.370.229	643.769	2.998.189

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
	5.325.282	2.773.880	3.146.949	6.035.058	7.814.246	435.505	2.067.363
	3.638.338	3.938.161	4.258.583	4.697.485	4.749.973	4.604.787	5.067.754 ³⁾
	8.963.620	6.712.041	7.405.532	10.732.543	12.564.219	5.040.292	7.134.817
	4.919.582	12.337.084	8.038.497	7.105.540	6.101.887	9.206.091	21.080.126
	4.044.038	— 5.625.043	— 632.965	3.627.003	6.462.332	— 4.165.799	— 13.945.309

³⁾ Государственный Сборъ поступившій отъ частныхъ дорогъ общаго значенія и подъездныхъ

жел. путей.

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной особой высшей Комисіи
для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Типографія М. Д. Ломковского, Сиб.

