

9383.

~~9443.~~



ЧЕГО ЖЕЛАЕТЪ Г. ПОЛЯКОВЪ

ВЪ СВОЕМЪ ПРОЕКТѢ ВЪКУПА

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

ГОСУДАРСТВОМЪ?

Н. Л. Марковъ

Инженеръ Путей Сообщенія.

МОСКВА.

Типографія В. М. Фришъ, Цвѣтной бульваръ, домъ № 28.

1885.



—

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1911

9388
БИБЛИОТЕКА
УЧЕНАГО КОМИТЕТА МИН. ФИН.

9475

ЧЕГО ЖЕЛАЕТЪ Г. ПОЛЯКОВЪ

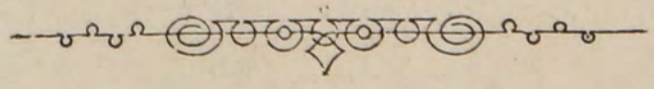
ВЪ СВОЕМЪ ПРОЕКТЪ ВЫКУПА

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

ГОСУДАРСТВОМЪ?

БИБЛИОТЕКА
УЧЕНАГО КОМИТЕТА МИН. ФИН.

Н. Л. Марковъ
Инженеръ Путей Сообщенія.



МОСКВА.

Типографія В. М. Фришъ, Цвѣтной бульваръ, домъ № 28.
1885.



39

Н. Л. М.

14

Дозволено цензурою. Москва. Апрѣля 8 дня 1885 г.

72026

Вотъ уже почти два мѣсяца наша періодическая печать обсуждаетъ вопросъ о выкупѣ частныхъ дорогъ Правительствомъ по проекту, предложенному г. Поляковымъ. Выдающееся положеніе автора въ желѣзнодорожномъ мірѣ придало этому обсужденію особый интересъ и кажется, поселило полное довѣріе въ осуществимость имъ сказаннаго. Интересъ этотъ былъ настолько силенъ, что нѣкоторые корреспонденты газетъ сочли необходимымъ посѣтить г. Полякова и лично удостовѣриться, такъ ли поняли они его основныя мысли, обѣщающія такъ скоро и просто разрѣшить вопросъ о превращеніи дорожныхъ дефицитовъ въ дивиденды. Хотя идея выкупа дорогъ Правительствомъ, сама по себѣ, и не нова, такъ какъ давно примѣнена на западѣ и осуществлена у насъ года два назадъ, но тѣмъ не менѣе фактъ возбужденія интереса къ проекту г. Полякова несомнѣненъ. Чѣмъ же возможно объяснить такое къ нему вниманіе?

По нашему мнѣнію это слѣдуетъ объяснить несознательнымъ признаніемъ достоинствъ финансовыхъ комбинацій проекта г. Полякова, а лишь увлеченіемъ его обѣщаніями, которыя онъ цифрами доказалъ, что чрезъ 10 лѣтъ по образованіи общества Государственныхъ дорогъ, т. е. въ 1896 году, убыточныя нынѣ дороги принесутъ уже 173 милліона чистаго дохода, а за уплатою изъ этой суммы 150 милліоновъ процентовъ и погашенія по бумагамъ Государство получитъ 23 милліона совершенно новаго для себя дохода.

Это соблазнительное предсказаніе, исходя изъ усть извѣстнаго желѣзнодорожнаго финансиста, имѣетъ само по себѣ большую силу, а подкрѣпленное цифровыми доказательствами невольно поселаетъ къ себѣ и довѣріе cadaго. Но, служа на желѣзныхъ дорогахъ свыше 20 лѣтъ, мы не разъ были свидѣтелемъ самыхъ печальныхъ послѣдствій, происходившихъ отъ увлеченія цифровыми обѣщаніями, принятыми на вѣру безъ должнаго ихъ анализа, а потому считаемъ себя обязанными высказать наше сужденіе о проектѣ г. Полякова съ полною откровенностію.

На нашихъ глазахъ Россія покрывалась желѣзнодорожною сѣтью, и всякая новая дорога, желавшая своего осуществленія, предъявляла въ доказательство правъ своей жизненности такую массу всевозможныхъ цифровыхъ данныхъ, что Правительству оказывалось невозможнымъ отказывать въ правѣ на ихъ жизнь, и такимъ образомъ быстро росла желѣзнодорожная сѣть.

Намъ невольно приходятъ на память „тѣ точныя данныя“ Саратовскаго земства, которыми оно, какъ дважды два четыре, доказало Правительству, что Саратовская дорога будетъ давать 9% дивиденда, и что по ней въ первые же годы эксплуатаціи будетъ перевезено отъ Саратова къ Тамбову до 25 милліоновъ пудовъ разнаго груза, изъ числа которыхъ 10 милліоновъ будетъ хлѣбнаго. Но въ дѣйствительности этого не случилось, и вмѣсто 25 милліоновъ пудовъ было перевезено менѣе 4-хъ, и въ томъ числѣ до 600 тысячъ хлѣба, а спустя 14 лѣтъ, ставъ неоплатнымъ должникомъ Правительства, она перешла въ руки казны. Надо признаться, что тогдашняя печать наша весьма сочувственно поддерживала всѣ подобныя доказательства какъ земствъ, такъ и отдѣльныхъ лицъ, выступавшихъ въ ролѣ концессионеровъ. Но за это всеобщее увлеченіе серьезно

поплатилась наша страна, и до сихъ поръ платятся всѣ его платежныя единицы. Поэтому при обсужденіи всякаго финансоваго предложенія, а тѣмъ болѣе крупнаго, печать не должна упускать изъ вида общеизвѣстнаго факта, что подобныя предложенія рекомендуются ихъ авторами всегда только съ одной ихъ выгодной стороны. Это и обязываетъ ее прежде всего провѣрять правильность построенія финансоваго плана, его истинную цѣль, а равно и возможные послѣдствія въ будущемъ. Такого то анализа проекта Полякова мы и не встрѣтили въ нашей печати. Посмотримъ же теперь, насколько правъ г. Поляковъ въ пророчествѣ 23 милліоновъ, долженствующихъ поступить въ казенный сундукъ въ 1896 году. Какъ видно изъ его проекта, для составленія расчета доходности дорогъ въ будущемъ за исходную точку имъ принять результатъ эксплуатаціи нашей сѣти за 1883 г.; результаты эти таковы:

Валовой выручки	230 милліоновъ.
Расходъ по эксплуатаціи	150 „
Чистаго остатка	80 „
Отнош. расхода къ валовой выручкѣ	65 ⁰ / ₀ .

За тѣмъ, опредѣливъ приростъ валовой выручки за первое полугодіе 1884 г. въ 4,60⁰/₀, г. Поляковъ уменьшаетъ его для дальнѣйшихъ расчетовъ до 2¹/₂⁰/₀ и предполагаетъ, что и валовыя выручки 1884 и 1885 годовъ будутъ слѣдовать такому же увеличенію и въ два года дадутъ 11 милліоновъ прироста валовой выручки, а прибавивъ къ этому приросту выручки еще 9 милліоновъ дохода съ дорогъ, имѣющихъ быть оконченными постройкою къ концу 1885 г., получилъ 20 милліоновъ общаго увеличенія валовой выручки, которая къ концу 1885 года обращается въ 250 милліоновъ.

А такъ какъ г. Поляковымъ замѣчена въ валовыхъ расходахъ склонность къ пониженію на 1⁰/₀ въ годъ, то въ

теченіи 1884 и 1885 г. онъ и ожидаетъ пониженія цифры 65 до 63⁰/₀, согласно которой и опредѣляетъ валовой расходъ за 1885 годъ въ 158 милліоновъ при чистомъ остаткѣ дохода въ 92 милліона. Но согласиться съ правильностію основаній, взятыхъ для расчетовъ, а слѣдовательно и съ конечными выводами г. Полякова нельзя, во первыхъ потому, что принятый имъ способъ опредѣленія годоваго прироста валовой выручки, самъ по себѣ, неточень, какъ полученный сравненіемъ *только полугодовыхъ выручекъ двухъ смежныхъ лѣтъ*, а слѣдовательно онъ и не представляетъ собою значенія закона о среднихъ числахъ, въ которыхъ могло-бы отражаться вліяніе всѣхъ обстоятельствъ, сопровождавшихъ эксплуатацію дорогъ за продолжительный періодъ времени.

Понятно, что чѣмъ болѣе будетъ взято отдѣльныхъ годовыхъ выводовъ для полученія среднихъ величинъ, тѣмъ и выводы эти получатся точнѣе, и тѣмъ болѣе будетъ увѣренности въ ихъ устойчивости. Если бы г. Поляковъ придерживался этого закона, то ему не пришлось бы и уменьшать полученнаго имъ прироста валовой выручки съ 4,60 до 2,50⁰/₀. Между тѣмъ и удержанные имъ 2,50⁰/₀ прироста не отвѣчаютъ дѣйствительнымъ выводамъ, добытымъ эксплуатаціею дорогъ за два десятилѣтнихъ періода, изъ коихъ оказывается, что годовой приростъ валовой выручки на версту дороги за десятилѣтіе, съ 1872 по 1881 годъ, составляетъ 1,37⁰/₀ *), а за срокъ съ 1874 по 1883 г. 2,27⁰/₀ **), или, въ среднемъ, за два десятилѣтія 1,82⁰/₀. Точно также, на основаніи тѣхъ-же данныхъ видно, что и замѣченной г. Поляковымъ склонности къ пониженію валовыхъ расходовъ до 1⁰/₀ въ годъ *въ дѣйствительности вовсе не существуетъ*, а напротивъ въ общемъ замѣчается *его возра-*

*) Смотри таблицу № 1.

***) Смотри таблицу № 1.

станіе; для перваго десятилѣтія таковое составляетъ 2,39⁰/₀, а для втораго 2,91⁰/₀, или въ среднемъ 2,65⁰/₀ *). Такимъ образомъ неправильность принципа, примененнаго г. Поляковымъ въ расчетахъ, опредѣляющихъ размѣръ чистыхъ остатковъ 1886—1896 годовъ, очевидна.

Но прежде чѣмъ сравнивать результаты, полученные г. Поляковымъ, съ нашими, считаемъ нужнымъ указать еще и на другія неправильности его расчетовъ; такъ г. Поляковъ говоритъ, что валовая выручка 1883 г. къ концу 1885 г. достигнетъ 250 милліоновъ какъ отъ прироста на 11 мил., такъ и отъ поступленія 9 милліоновъ дохода съ дорогъ, имѣющихъ быть открытыми. Но тутъ, кажется, г. Поляковъ или упускаетъ изъ вида, то въ настоящее время дорогъ, строящихся частными Обществами нѣтъ, а слѣдовательно и никакихъ доходовъ съ нихъ поступить не можетъ, или онъ предполагаетъ въ Общество Государственныхъ дорогъ передать и всѣ нынѣшнія казенныя дороги. Въ послѣднемъ случаѣ г. Поляковъ дѣйствовалъ не правильно, потому что строительную стоимость строящихся казенныхъ дорогъ не прибавилъ въ суммѣ 2,100 милліоновъ рублей, выражающую собою стоимость только нынѣ эксплуатируемой сѣти**).

Также точно неправъ г. Поляковъ и въ томъ, что отношеніе расходовъ къ валовой выручкѣ принималъ равнымъ 65⁰/₀, тогда какъ на основаніи данныхъ за два десятилѣтія отношеніе это равняется 67,23⁰/₀ ***). А потому, прилагая указанные нами коэффиціенты къ выводамъ 1883 г., мы получимъ результаты по эксплуатаціи 1896 г. въ слѣдующемъ видѣ:

*) Смотри таблицу № 2.

***) Чрезъ это увеличится и сумма потребная на уплату ⁰/₀ и погашенія — по бумагамъ Общества или что тоже — уменьшится чистый доходъ.

***) Смотри таблицу № 3.

Валовой выручки за 1895 годъ	287.847,000
Приростъ ея въ 1,82 ⁰ / ₀ за 1896 годъ	5.239,000
Валовая выручка 96 года	<u>293.086,000</u>
Расходъ въ 67 ⁰ / ₀	<u>196.367,000</u>
Чистаго остатка	96.719,000

Такимъ образомъ въ 1896 году, вмѣсто обѣщанныхъ г. Поляковымъ 173 милліон. остатка, таковаго поступить около 97 милліоновъ, а такъ какъ на капиталъ 2,100 милліоновъ, по расчету г. Полякова, придется уплачивать ежегодно по 150 милліоновъ для оплаты ⁰/₀ и погашенія, то и *вмѣсто дивиденда въ 23 милліона окажется дефицитъ болѣе 53 милліоновъ*. Намъ, конечно, могутъ сказать, что мы въ своихъ расчетахъ неправы, такъ какъ размѣръ расходовъ брали въ 67⁰/₀ валовой выручки, тогда какъ г. Поляковъ беретъ довести до 45⁰/₀. Но въ томъ то и дѣло, кто изъ насъ правъ г. Поляковъ или мы?

Г. Поляковъ строитъ будущее благополучіе на уменьшеніи числа нынѣшнихъ отдѣльныхъ Правленій и Управленій и, не приводя никакихъ солидныхъ данныхъ, ограничивается простымъ словеснымъ обѣщаніемъ понизить ихъ до 45⁰/₀. Мы же на основаніи оффиціальныхъ статистическихъ данныхъ за два десятилѣтія утверждаемъ, что расходъ до такой цифры пониженъ быть не можетъ. И во всякомъ случаѣ, даже и соглашаясь съ предчувствіемъ г. Полякова возможности извѣстнаго пониженія расходовъ, не видимъ никакихъ точныхъ доказательствъ на его право съ такою определенностію выражать это сокращеніе цифрою 45. Почему же 45, а не 55 или не 35⁰/₀? Вѣдь говорить можно все, что угодно! Надѣмся, что опытъ постройки 22 тысячъ верстъ достаточно и наглядно убѣдилъ въ опасности излишняго довѣрія къ словеснымъ завѣреніямъ даже и при самыхъ почтенныхъ стремленіяхъ говорящихъ. Вѣдь и

тогда *говорили*, что всѣ дороги будутъ доходными, а въ дѣйствительности онѣ даютъ большіе убытки. На основаніи чего же можно или должно довѣрять г. Полякову? Чѣмъ будущее Общество Государственныхъ дорогъ гарантируетъ въ этомъ Правительство? Вѣдь не имѣя возможности внести въ кассу Правительства крупнаго залога для такой гарантіи, оно кромѣ знакомыхъ уже завѣреній и добрыхъ обѣщаній гг. учредителей другой гарантіи дать не въ состояніи? А развѣ на этомъ безъ серьезнаго риска возможно строить планъ большаго финансоваго опыта за счетъ все той-же государственной казны? Примѣры бывшихъ у насъ сляній нѣсколько дорогъ въ одно большее Общество, перемѣна золотой валюты на кредитную, — покупка частныхъ дорогъ Правительствомъ, все это, давая барыши реорганизаторамъ, стоило Государству слишкомъ дорого! Да и по проекту г. Полякова предвидится потребность новаго выпуска 5⁰/₀ облигацій на 100 милліоновъ металлическихъ рублей *) для дополнительныхъ только выдачъ по акціямъ *за право осуществленія Общества Государственныхъ дорогъ.*

Если въ денежныхъ дѣлахъ вообще требуется осторожность, то въ данномъ случаѣ тѣмъ болѣе, такъ какъ значительнаго сокращенія числа нынѣшнихъ Правленій и Управленій произойти не можетъ.

Въ этомъ убѣждаетъ § 5 проекта, въ которомъ сказано, *что для управленія дѣлами Общества кромѣ Главнаго Управленія, состоящаго изъ 15 лицъ, будутъ образованы мѣстныя Управленія для завѣдыванія группами дорогъ, смотря по потребности и удобствамъ эксплуатаціи.* А какъ этимъ не предъопредѣляется тахім'альнаго числа будущихъ Управленій, то таковое въ послѣдствіи можетъ легко обратиться въ цифру близкую къ числу нынѣ

*) Или 150 милліоновъ кредитныхъ по меньшей мѣрѣ.

существующихъ Управленій; это тѣмъ болѣе возможно, что составъ нынѣшняго Управленія, въ большинствѣ случаевъ состоитъ изъ 1 Управляющаго дорогою и его канцеляріи, тогда какъ будущему составу придается характеръ коллегіального учрежденія, состоящаго изъ 7—8 лицъ. Такимъ образомъ составъ одного новаго Управленія будетъ равняться 2 составамъ *) нынѣшнихъ Правленій и одного Управленія; а составъ Главнаго Управленія 5 составамъ теперешнихъ Правленій. Вотъ почему опасаясь, чтобы предчувствіе г. Полякова не осталось только предчувствіемъ, мы и рекомендуемъ довѣрять болѣе долготѣннымъ выводомъ статистики нежели голословнымъ завѣреніямъ г. Полякова, *а потому и признаемъ большую степень вѣроятности за коэффициентомъ 67, чѣмъ 45*; тѣмъ болѣе, что къ нему близко подходятъ и результаты 1883 года по эксплуатаціи дорогъ, принадлежащихъ самому же г. Полякову; такъ, Козлово-Воронежская израсходовала болѣе 72⁰/₀ своей выручки; Орловско-Грязская 85,40⁰/₀ и Азовская 61,33⁰/₀. Наконецъ, и результаты самаго большаго Общества Юго-Западныхъ дорогъ, имѣющаго одну общую эксплуатацію на протяженіи 2297 верстъ, доказываютъ невозможность эксплуатировать ниже 60⁰/₀. А такъ какъ протяженію будущихъ группъ нельзя будетъ придать больше, чѣмъ 2500 верстъ длины, то разумѣется нельзя и ожидать возможности понизить расходы ниже 60⁰/₀.

Если г. Поляковъ выводитъ свое заключеніе о возможности эксплуатировать дорожную сѣть за 45⁰/₀ ея дохода изъ результатовъ дорогъ: Нижегородской, расходующей 38,87⁰/₀, Николаевской—39,68⁰/₀ и Московско-Рязанской 44,84⁰/₀, то онъ долженъ знать, что первая изъ нихъ имѣетъ почти 30 тысячъ поперстнаго сбора, вторая 40 тысячъ,

*) Въ большинствѣ, состоитъ изъ 3 директоровъ.

а третья болѣе 30 тысячъ; тогда какъ поперстный сборъ всей нашей сѣти едва достигъ только 10,845 рублей, а въ 1896 г. по его же расчету дойдетъ до 13,000 руб., т. е. до такой цифры, какую имѣла его же Орловско-Грязская дорога въ 1883 г. и не смотря на это, израсходовала 85,40% своей выручки. И не слѣдуетъ забывать, что выручка въ 1896 году можетъ достигнуть 13 тысячъ съ версты только при условіи новыхъ расходовъ по усиленію провозоспособности сѣти, т. е. при увеличеніи основнаго капитала ея. Г. Поляковъ, очевидно, упускаетъ, что приростъ валовой выручки не есть прямое слѣдствіе одного только увеличенія протяженія дорожной сѣти, но въ извѣстной степени и развитія торговой дѣятельности ея, для удовлетворенія которой, внѣ всякой связи съ протяженіемъ дорогъ, приходится дѣлать новые расходы на усиленіе ихъ провозоспособности, а слѣдовательно и отчислять изъ чистыхъ остатковъ суммы на оплату $\frac{0}{\%}$ и погашенія по дополнительному капиталу. Что эти расходы не малы, можно видѣть изъ того, что для этой только потребности пришлось въ одно десятилѣтіе прибавить до 1460 паровозовъ и 26000 товарныхъ вагоновъ, представляющихъ общую стоимость въ 75 милліоновъ руб., вызвавшую и новый расходъ на уплату $\frac{0}{\%}$ и погашенія около 4 милліоновъ въ годъ. Все сказанное нами доказываетъ полную невозможность довѣряться обѣщаніямъ Самуила Саломоновича на счетъ близкихъ барышей, а потому и перейдемъ къ разбору общаго значенія его проекта.

Оговоримся, что напечатанный имъ проектъ *) мы считаемъ скорѣе экстрактомъ будущаго договора, чѣмъ за документъ, предлагаемый сторонамъ къ подписи. Но тѣмъ не менѣе по внѣшней сторонѣ своей редакціи проектъ

*) Въ № 16 „Московскихъ Вѣдомостей“.

представляетъ уже значительную уступку современнымъ требованіямъ и духу времени; такъ, зная, что Правительство противъ оставленія тарифнаго вопроса въ рукахъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, и что оно озабочено вопросомъ устройства подъѣздныхъ путей, и составитель проекта соглашается первое оставить въ рукахъ Правительства, а второе принимаетъ на обязанность будущаго Общества. Неограничиваясь этимъ, онъ предлагаетъ передать тому же Обществу и устройство элеваторовъ, а въ цѣломъ рядѣ параграфовъ своего устава г. Поляковъ предоставляетъ Правительству и преобладающее значеніе въ дѣлахъ Управленія Общества и безобидный раздѣлъ между нимъ и акціонерами грядущихъ барышей отъ выгодъ по эксплуатаціи. Все это г. Поляковъ обязуется исполнить по кондиціямъ и цѣнамъ, угоднымъ Правительству, не опредѣляя даже обязательнаго протяженія будущихъ подъѣздныхъ путей, ни числа элеваторовъ. *Одно только жаль, что нигдѣ ясно не сказано, получаетъ ли Общество Государственныхъ дорогъ 5⁰/о гарантію Правительства на свой основной капиталъ или нѣтъ?* Хотя изъ словъ § 6 пункта г, что *Общество обязуется производить дальнѣйшій выпускъ процентныхъ бумагъ безъ спеціальной гарантіи Правительства*, является уже право предполагать, что бумаги, выпускаемыя при образованіи Общества, *какъ ближайшія по выпуску*, таковую получаютъ. Вообще же насколько по внѣшней формѣ своего изложенія уставъ предохраняетъ интересы и права Государства, на столько по дѣйствительному своему смыслу и угрожаетъ имъ. Такъ на примѣръ, по параграфу второму, Правительству предоставляется право выкупить дороги чрезъ 15 лѣтъ со дня образованія Общества съ уплатою акціонерамъ стоимости акцій съ прибавкою 10⁰/о биржевой ихъ стоимости.

Казалось бы, что, при желаніи дѣйствительнаго охраненія интересовъ Государства, послѣдняго уплачивать не слѣдовало. Что спрашивается потеряютъ гг. акціонеры, уплатившіе, примѣрно, по 100 руб. за акцію, ежели эти акціи чрезъ 15 лѣтъ достигнувъ биржевой цѣны въ 150 руб., по этой же цѣнѣ будутъ выкуплены Правительствомъ? Кажется, что при такой реализаціи кромѣ увеличенія на 50% начально затраченнаго ими капитала другихъ убытковъ для нихъ не произойдетъ? За что же г. Поляковъ желаетъ награждать ихъ еще 15 рублями на акцію. Вѣдь слѣдуетъ же помнить, что акцій по § 4 проекта предполагается выпустить на 400 милліоновъ металлическихъ рублей, а потому 10% премія потребуетъ приплаты за счетъ казны въ нѣсколько десятковъ, ежели не сотенъ, милліоновъ рублей. И въ такомъ случаѣ лучше сохранить уже редакцію этого параграфа большинства нынѣшнихъ концессій, въ которыхъ и право выкупа дорогъ и условія, опредѣляющія выкупную стоимость акцій, охраняютъ интересы казны гораздо лучше, чѣмъ ограждаетъ г. Поляковъ. За тѣмъ разбирая § 9 устава, въ которомъ говорится, *что если въ какой годъ остатка доходовъ окажется недостаточнымъ для уплаты % и погашенія по основному капиталу Общества, то Обществу предоставляется недостающія для сихъ платежей суммы заимствовать временно, при разрѣшеніи Правительства, изъ запаснаго или оборотнаго капитала, а при несогласіи на послѣднее дѣлать краткосрочные займы изъ Государственнаго Казначейства и т. д.*; мы должны, прежде всего этою редакціею констатировать фактъ признанія самимъ г. Поляковымъ возможности появленія дефицита. Что же послѣ этого выражаетъ собою обязательство принятое Обществомъ по § 6 пун. г: *платить % и погашеніе по бумагамъ, выпускаемымъ самимъ Обще-*

ствомъ безъ спеціальной гарантіи Правительства? Чѣмъ же реальнымъ гарантирована дѣйствительность уплаты принятой на себя Обществомъ гарантіи? Кромѣ словъ опять кажется ничѣмъ. А такъ какъ всякій заемъ, сдѣланный для уплаты гарантіи, вызываетъ только наростаніе 0/0 на всю сумму займа и на всю эту сумму уменьшаетъ и размеры послѣдующихъ чистыхъ доходовъ по эксплуатаціи, то слѣдовательно послѣ ряда убыточныхъ лѣтъ можетъ довести дѣла Общества до полного разоренія или же накопить такой долгъ Государственному Казначейству, что вызоветъ ликвидацію дѣла и переходъ дороги въ руки казны. Чѣмъ же такое положеніе лучше или разнствуетъ отъ теперешняго положенія большинства дорогъ? И теперь большинство ихъ состоитъ неоплатными должниками Государства! Наконецъ чѣмъ же уставъ г. Полякова гарантируетъ само Государственное Казначейство, что сдѣланный у него краткосрочный заемъ будетъ Обществомъ уплаченъ въ срокъ? Не опять ли тою же гарантіею Общества, которою оно гарантируетъ свои собственныя бумаги, т. е. правомъ новаго займа у того же Государственнаго Казначейства? Да и что разумѣетъ г. Поляковъ подъ словомъ краткосрочный заемъ: годовой или какой другой срокъ? Судя же по концу § 9, срокъ этотъ при извѣстныхъ обстоятельствахъ грозитъ быть безконечнымъ.

Поясимъ это примѣромъ. Допустимъ, что 3 смежныхъ года дали неблагопріятные результаты по эксплуатаціи дорогъ, и въ эти 3 года Общество заняло у Государственнаго Казначейства 600 тыс. руб. За тѣмъ въ четвертый годъ доходами эксплуатаціи будутъ покрыты всѣ срочные по бумагамъ Общества платежи съ чистымъ остаткомъ дохода въ 100 тыс. руб.; то по проекту г. Полякова 50 тыс. изъ нихъ поступятъ въ уплату позаймствованія у Госу-

дарственнаго Казначейства, а другія 50 тыс. поровну раздѣлятся между Правительствомъ и акціонерами. Но въ жизни обыденныхъ людей принято сперва уплачивать долги, а за тѣмъ уже дѣлить барыши, почему же въ примѣненіи къ желѣзнодорожному дѣлу требуется отступить отъ честныхъ правилъ общежитія?

Не потому ли, что г. Поляковъ считаетъ положеніе желѣзнодорожнаго хозяйства, находящимся въ полномъ разложеніи или смертной агоніи? А въ такомъ случаѣ кто же можетъ имѣть интересъ приближаться къ умирающему кромѣ близкихъ родныхъ для оказанія послѣдней помощи или чиновъ судебнаго медицинскаго слѣдствія для констатированія причинъ болѣзни, вызывающихъ смерть, или же лицъ, имѣющихъ виды на остающееся послѣ умирающаго имущество?

Съ какою же цѣлью приблизился г. Поляковъ къ желѣзнодорожному трупцу? Намъ кажется, что съ цѣлями послѣдняго рода. Видя, что Правительство *близко къ принятію мѣръ для уменьшенія монопольнаго вліянія*, оказываемаго теперь частными желѣзными дорогами, и нечувствуя силъ противопоставить этому что-либо серьезное, онъ и *выступилъ съ соблазнительнымъ компромиссомъ*. Въ немъ подъ видомъ заботъ объ интересахъ Государства онъ *въ сущности стремится на развалинахъ старой монополіи устроить еще большую*. Это ясно обнаруживается изъ его стремленія связать дѣло объединенія дорогъ съ правомъ будущаго Общества Государственныхъ дорогъ устраивать элеваторы и подъѣздные пути. Ему, конечно, хорошо извѣстно, что однимъ устройствомъ зерноподъемовъ элеваторное дѣло ограничиться не можетъ, и что *естественнымъ послѣдствіемъ такого права явится и право производства выдачи ссудъ подъ варранты, т. е. оказывать еще большее вліяніе желѣзныхъ дорогъ на всѣ отрасли Государственной*

торговли *). Надо еще удивляться, какъ не пожелалъ г. Поляковъ выговорить права устанавливать заодно и таможенные тарифы!.

Какъ же иначе могъ онъ ожидать возможности осуществленія своихъ мечтаній, какъ не дешевыми обѣщаніями на словахъ эксплуатировать дороги за 45⁰/₀ и довести нашъ курсъ, ежели не *al-pari*, то до 5 руб. 98 коп. за полуимперіаль. Только для этого и понадобилось увѣрять всѣхъ въ существованіи *не существующей* склонности расходовъ къ пониженію на 1⁰/₀ и въ возрастаніи выручки на 4,60⁰/₀ въ годъ!

Точно также не можетъ осуществиться и его обѣщаніе о преобладаніи Правительства въ дѣлѣ управленія дорогами, хотя бы будущее управленіе и оказалось состоящимъ изъ предсѣдателя и 7-ми членовъ отъ Правительства и 7-ми отъ акціонеровъ **), такъ какъ и теперь нетрудно предсказать, которымъ изъ этихъ 7-ми членовъ, придется разыграть роль семи тощихъ библейскихъ кравъ. Наконецъ, что же реальное можетъ побуждать Правительство *искать своего спасенія въ призывѣ къ управленію дорогами представителей нынѣшнихъ частныхъ дорогъ* не по личному выбору Правительства изъ числа талантливыхъ членовъ нынѣшнихъ Правленій, а путемъ ихъ выбора акціонерами? Нетрудно предсказать, что при такой постановкѣ вопроса туда попадутъ не люди достойные, а представители узкихъ интересовъ крупнѣйшихъ капиталистовъ. А для этого не стоитъ образовывать Управленіе *monstre*, которое противорѣчитъ даже понятію словъ „*Государственныя дороги*“, подъ которыми понимается полная и исключительная ихъ

*) Что будетъ тѣмъ легче достигнуть г. Поляковымъ имѣющимъ въ своихъ рукахъ торговый Рязанскій и Московскій земельный банки.

***) Такое устройство рекомендуется г. Поляковымъ—въ § 5 проекта его.

принадлежность одному Государству. Вопросъ же выкупа бездоходныхъ и задолжавшихъ Правительству желѣзныхъ дорогъ разрѣшится самъ собою, когда станутъ примѣняться правила, болѣе отвѣчающія обращенію съ имуществами несостоятельныхъ должниковъ, а незаигрываніе съ ними, примѣнявшееся до сихъ поръ. Тогда и владѣльцы такихъ дорогъ будутъ считать за счастье, — ежели имъ удастся выручить номинальную стоимость акціонернаго капитала и перестанутъ мечтать еще о преміяхъ на него.

Станемъ же надѣяться, что и отвѣтомъ на предложеніе г. Полякова будетъ не осуществленіе затѣй его, а лишь повтореніе словъ Англійской дипломатіи:

„Руки прочь“ !!

Инженеръ Н. Марковъ.

Москва.

28 Марта

1885 г.

22026

31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

Таблица № 1.

Валовыхъ доходовъ на версту дорогъ.

Года.	Валовые поверстные доходы.	Противъ прошлаго года.		Года.	Валовые поверстные доходы.	Противъ прошлаго года.	
		Болѣе +	Менѣе —			Болѣе +	Менѣе —
	въ РУБЛЯХЪ.	въ	%		въ РУБЛЯХЪ.	въ	%
1872	7916	—	8,63	1874	*)9007	3,56	—
1873	8780	10,91	—	1875	*)8166	—	9,34
1874	9019	2,72	—	1876	*)8300	1,64	—
1875	8184	—	9,26	1877	*)10117	21,89	—
1876	8308	1,51	—	1878	*)11171	10,52	—
1877	10123	21,85	—	1879	*)10261	—	8,14
1878	11162	10,26	—	1880	*)9174	—	10,59
1879	10287	—	7,84	1881	*)9439	2,89	—
1880	9101	—	11,53	1882	10075	5,68	—
1881	9442	3,74	—	1883	10542	4,63	—
СРЕДНЕЕ ЗА 10 ЛѢТЪ	9232	+1,37	—	СРЕДНЕЕ ЗА 10 ЛѢТЪ.	9625	+2,27	—

Среднее увеличеніе за 2 десятилѣтія $1,37 + 2,27 = 1,82\%$.

2.

*) Эти цифры нѣсколько разнятся съ цифрами соответствующихъ имъ лѣтъ по столбцу 2, но разница эта—невліяетъ на правильность вывода среднихъ величинъ.

Таблица № 2.

Валовыхъ расходовъ на версту дороги.

Года.	Валовые поверстные расходы.	Противъ прошлаго года.		Года.	Валовые поверстные расходы.	Противъ прошлаго года.	
		Болѣе +	Менѣе —			Болѣе +	Менѣе —
	ВЪ РУБЛЯХЪ.	ВЪ	%		ВЪ РУБЛЯХЪ	ВЪ	%
1872	5084	—	7,41	1874	*) 5656	10,81	—
1873	5113	0,57	—	1875	*) 5345	—	5,50
1874	5660	10,66	—	1876	*) 5636	5,44	—
1875	5340	—	5,65	1877	*) 6343	12,54	—
1876	5630	5,15	—	1878	*) 7268	14,58	—
1877	6340	12,64	—	1879	*) 7269	—	—
1878	7317	15,37	—	1880	*) 7210	—	0,81
1879	7275	—	1,94	1881	*) 6848	—	5,02
1880	7140	—	1,85	1882	6739	—	1,59
1881	6878	—	3,67	1883	6650	—	1,32
СРЕДНЕЕ ЗА 10 ЛѢТЪ	6178	+ 2,39	—	СРЕДНЕЕ ЗА 10 ЛѢТЪ.	6495	+ 2,91	—

Среднее *увеличение* расходовъ за 2 десятилѣтїя

$$\frac{2,39 + 2,91}{2} = 2,65\%$$

2.

*) Тоже оговорка, что въ таблицѣ № 1.

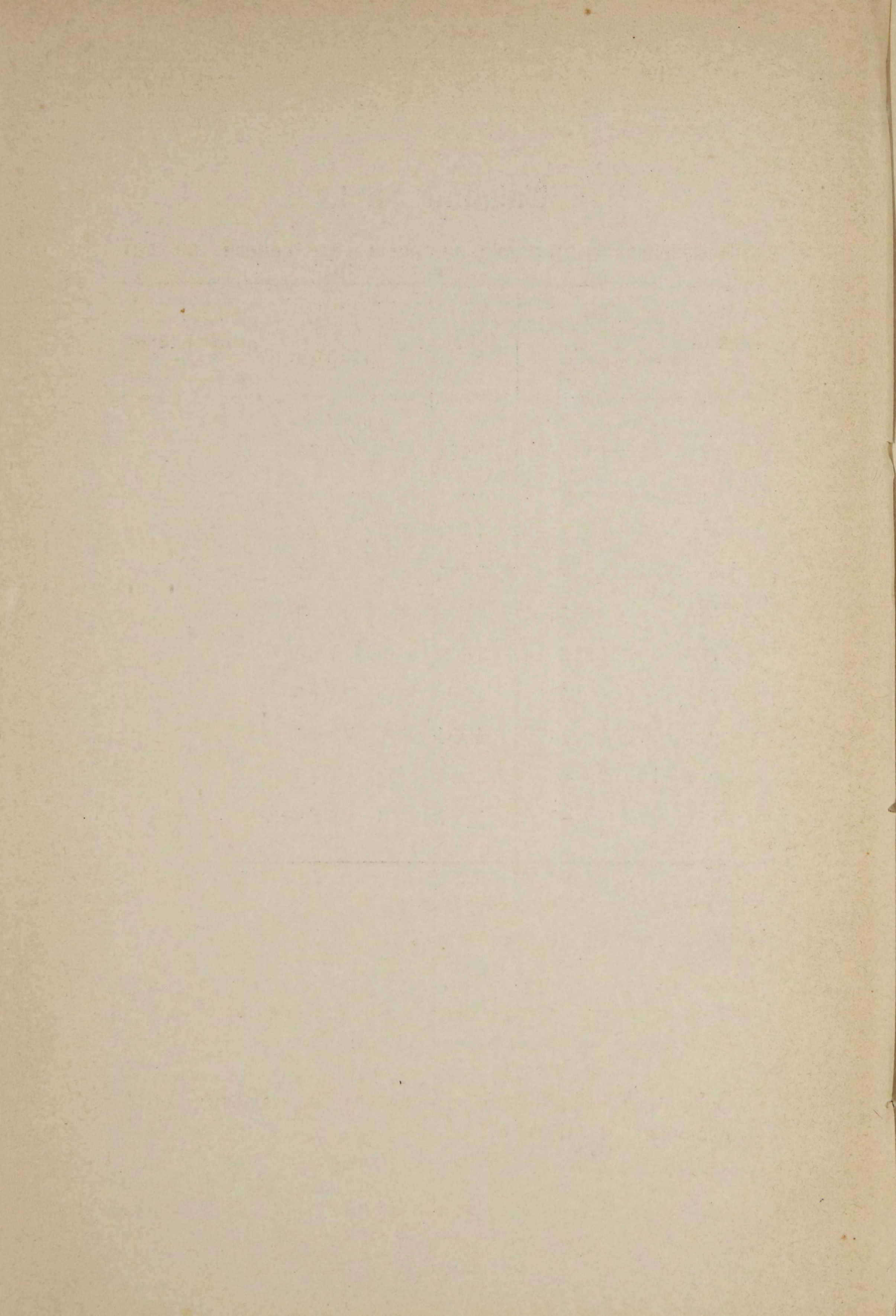


Таблица № 3.

Показывающія % отношеніе расходовъ къ валовому доходу

Года.	% отношеніе.	Года.	% отношеніе.	Примѣчаніе.
1872	64,23	1874	63,50	
1873	58,23	1875	65,45	
1874	62,75	1876	67,90	
1875	65,23	1877	62,69	
1876	67,77	1878	65,07	
1877	62,65	1879	70,84	
1878	65,55	1880	78,60	
1879	70,72	1881	72,55	
1880	78,45	1882	66,88	
1881	72,87	1883	63,20 *)	*) Г. Поляковъ принялъ равнымъ 65%.
Среднее за 10 лѣтъ.	66,80	Среднее за 10 лѣтъ.	67,67	

Среднее за 2 десятилѣтія $\frac{66,80 + 67,67}{2} = 67,23\%$.

2.

Таблицы №№ 1, 2 и 3—составлены по даннымъ, опубликованнымъ М. П. С.

