

27270

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

~~39584~~



В. LXXX.

РАЗМѢРЫ И ПОСТЕПЕННОСТЬ

необходимаго сооруженія желѣзныхъ дорогъ

и средства для осуществленія ихъ.

Н. Петровъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія т-ва „Общественная Польза“, Бол. Подъяческая, 39.
1912.

27870

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



84506

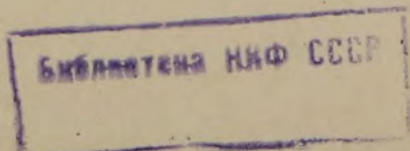
Слѣдующіе Труды Комиссіи

А) вышли изъ печати и продаются въ магазинѣ Риккера,
Невскій, 14.

№№ вы-
пусковъ.

Цѣна
Р. К.

- I. Краткій историческій обзоръ событій, предшествовавшихъ учрежденію Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи —75
- II. Историческій очеркъ учрежденія, подъ предсѣдательствомъ Генераль-Адъютанта Графа Э. Т. Баранова, Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. В. Саловъ —20
- III. Нѣсколько соображеній, полезныхъ при разсмотрѣннн смѣтъ путей сообщенія на 1908 г. Н. Петровъ. 1 —
- IV. О числѣ служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Н. Петровъ Искерпань
- V. Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы. Н. Петровъ 3 —
- VI. Обзоръ финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи казенныхъ жел. дор. въ различныхъ государствахъ за 1905 г. по даннымъ „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1907 и 1908 г. г. Искерпань.
- VII. О пользованнн товарнымъ подвижнымъ составомъ на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи 1894—1906 г. г. Н. Петровъ —75
- VIII. Объ учетѣ товарнаго вагоннаго парка. С. Н. Кульжинскій Искерпань.
- IX. Записка Н. К. Гофмана. О главныхъ мастерскихъ для починки подвижнаго состава; о главныхъ матеріальныхъ складахъ; объ испытательныхъ лабораторіяхъ и о техническихъ конторахъ при службѣ подвижнаго состава и тяги, — на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ —50



№№ вы- пусковъ.		Цѣна. Р. К.
X.	Министерство Путей Сообщенія и желѣзнодорож- ное дѣло. И. Рербергъ	Исчер- панъ.
XI.	Объ административной организаціи желѣзнодоро- жныхъ установленій въ Россіи. А. Фроловъ	3 —
XII.	О хозяйственности управленія казенныхъ желѣз- ныхъ дорогъ. Н. Петровъ	1 —
XIII.	Къ разсмотрѣнію смѣты желѣзныхъ дорогъ на 1909 г. Н. Петровъ	Исчер- панъ.
XIV.	Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Панта на международ- номъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашинг- тонѣ въ 1905 г. перевелъ Н. Петровъ.	3 —
XV.	Таблицы результатовъ эксплуатаціи русскихъ же- лѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г.г.	Исчер- панъ.
XVI.	Краткое изложеніе заключеній сѣзда начальни- ковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включен- нымъ въ программу занятій сего сѣзда, состо- явшаго 27 января—3 февраля 1909 г.	Исчер- панъ.
XVII.	Краткія соображенія по вопросу объ организаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ	Исчер- панъ.
XVIII.	Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. С. Кульжинскій.	Исчер- панъ.
XIX.	Схематическая карта желѣзныхъ дорогъ съ указа- ніемъ тяговыхъ участковъ, коренныхъ и оборот- ныхъ депо для торговаго движенія и главныхъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ	Исчер- панъ.
XX.	Описаніе существующаго порядка счетоводства и отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Приложеніе къ докладу И. И. фонъ-Рихтера, по- мощника начальника С.-Петербургско-Варшавской желѣзной дороги, о счетоводствѣ на международ- номъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашинг- тонѣ въ 1905 г.	1 50
XXI.	Должностныя лица въ Пруссіи. Г. Демарсіаль. Переводъ В. Ивановскаго	Исчер- панъ.
XXII.	Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. С. Кульжинскій	Исчер- панъ.
XXIII.	Главныя причины чрезвычайнаго роста расходовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 г.г. и мѣра вліянія этихъ причинъ. Н. Петровъ.	4 —
XXIV.	I. Отчетъ по осмотру Тульскихъ паровозныхъ и Московскихъ вагонныхъ мастерскихъ Московско- Курской жел. дор. и главныхъ мастерскихъ Мо- сковско-Брестской жел. дор., произведенному въ августъ мѣсяцѣ 1909 года, по порученію г. Пред-	

сѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей Комиссiи для всесторонняго изслѣдова- нiя желѣзнодорожнаго дѣла въ Россiи		
II. Реорганизациа главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ по принципу для современнаго ин- тенсивнаго механическаго производства. Инж.- Техн. П. П. Рицconi		Исчер- панъ.
XXV.	Перевозка почты по желѣзнымъ дорогамъ. С. Куль- жинскiй.	Исчер- панъ.
XXVI.	Швейцарскiе союзные желѣзнодорожные законы.	Исчер- панъ.
XXVII.	О государственномъ сборѣ съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ Россiи.	—75
XXVIII.	Экономическое значенiе русскихъ желѣзныхъ до- рогъ. Н. Петровъ	—50
XXIX.	Правительственные источники образованiя капи- таловъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	—20
XXX.	О дѣятельности сѣздовъ желѣзныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованiя 1869—1909 г.г.	Исчер- панъ.
XXXI.	О наивыгоднѣйшемъ расположенiи мастерскихъ для ремонта подвижнаго состава. С. Кульжинскiй.	—75
XXXII.	Материалы по вопросу о реорганизации управленiя русскихъ желѣзныхъ дорогъ.	Исчер- панъ.
XXXIII.	Свѣдѣнiя и данныя о мастерскихъ русскихъ же- лѣзныхъ дорогъ и о нѣкоторыхъ заграничныхъ. Н. Антошинъ	1 50
XXXIV.	Передача государственныхъ земель желѣзнымъ дорогамъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки. С. Кульжинскiй	—75
XXXV.	Къ вопросу о частномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ. Проф. П. П. Мигулинъ.	—75
XXXVI.	О развитiи русской желѣзнодорожной сѣти. С. Куль- жинскiй	—75
XXXVII.	Материалы по обслѣдованiю Южныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
XXXVIII.	Материалы по обслѣдованiю Юго-Западныхъ же- лѣзныхъ дорогъ	3 —
XXXIX.	Материалы по обслѣдованiю Екатерининской же- лѣзной дороги.	3 —
XL.	Материалы по вопросу о реорганизации отчетности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Часть I.	3 —
XLI.	Тоже. Часть II.	3 —
XLII.	Тоже. Часть III.	3 —
XLIII.	Причины дефицитовъ русской желѣзнодорожной сѣти въ первые годы XX вѣка. Н. Петровъ	50

- XLIV. Паровозный паркъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, мѣры къ его улучшенію въ связи съ сокращеніемъ эксплуатаціонныхъ расходовъ, проектъ расходовъ, проектъ распредѣленія мощныхъ паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ по сѣти казенныхъ жел. дор. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ 3 —
- XLV. Планъ района обращенія паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ на сѣти каз. ж. д. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ. Исчерпанъ.
- XLVI. Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Часть I. Уставы Обществъ, эксплуатирующихъ желѣзн. дороги общаго значенія 5 —
- XLVII. Тоже. Часть II. Уставы Обществъ, эксплуатирующихъ подъѣздные пути; условія сооруженія и эксплуатаціи подъѣздныхъ путей и вѣтвей 5 —
- XLVIII. Тоже. Часть III. Выдержки изъ уставовъ Обществъ, не получившихъ осуществленія. 2 —
- XLIX. Состоящая при Министерствѣ Финансовъ Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и ея дѣятельность. Часть I. 1896—1902 г. Н. Ермиловъ 3 —
- L. Изслѣдованіе разницъ въ показаніяхъ доходовъ казен. жел. дорогъ по исполненію росписи и по эксплуатаціоннымъ отчетамъ этихъ дорогъ 2 —
- LI. Выгоды, полученныя желѣзными дорогами въ 1909 г. отъ урожая и отъ улучшенія своего хозяйства съ 1907 г. Н. Петровъ —75
- LII. Матеріалы по обслѣдованію Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ 3 —
- LIII. Перевозка скоропортящихся продуктовъ и снабженіе ими городовъ въ Россіи и за границею М. П. Федорова. 1 —
- LIV. Мексиканскій законъ о желѣзныхъ дорогахъ, Аргентинскій законъ о желѣзнодорожныхъ обществахъ 1 —
- LV. Матеріалы по обслѣдованію Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ 3 —
- LVI. Матеріалы по обслѣдованію Николаевской желѣзной дороги 3 —
- LVII. Первое приближеніе къ опредѣленію наименьшаго пробѣга товарныхъ поѣздовъ на данной линіи. Н. Петровъ 1 25
- LVIII. О реорганизаціи Центральныхъ Установленій Министерства Путей Сообщенія по управленію желѣзными дорогами. С. Кульжинскій 1 —
- LIX. Отвѣтственность русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ цифрахъ. М. П. Федорова. 1 50

- LX. Критерій для желѣзныхъ дорогъ и его примѣненіе
Н. Петровъ. —50
- LXI. Вѣтви общаго пользованія, выстроенныя на сред-
ства частныхъ предпринимателей и переданныя
въ собственность казны. П. Соловьева подъ ред.
С. Кульжинскаго. 1 —
- LXII. Статья 683 ч. 1 т. X Свода законовъ, исторія и
анализъ ея въ связи съ данными для ея пере-
смотра. Г. Н. Каргановъ 1 50
- LXIII. Очерки финансовой организаціи Сѣверо-Амери-
канскихъ желѣзныхъ дорогъ. Стюартъ Даджетъ.
Перев. съ англ. М. С. Модель подъ ред. С. Н.
Кульжинскаго 3 —
- LXIV. О нормальныхъ размѣрахъ оборотныхъ капи-
ловъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. К. Хо-
доровскій. 1 50
- LXV. О скорости слѣдованія грузовъ по русскимъ жел.
дор. С. Кульжинскій 50
- LXVI. Матеріалы по обслѣдованію Сызрано-Вяземской
жел. дор. 3 —
- LXVII. Матеріалы по обслѣдованію Самаро-Златоустов-
ской жел. дор. 3 —
- LXVIII. Матеріалы по обслѣдованію Либаво-Роменской ж. д. 3 —
- LXIX. Матеріалы по обслѣдованію Сибирской жел. дор. 3 —
- LXX. Свѣдѣнія и данныя объ англійскихъ желѣзнодоро-
жныхъ мастерскихъ, о вопросахъ сл. тяги, связан-
ныхъ съ ними и сравненіе съ русскими. Н. Антошинъ —75
- LXXI. Желѣзныя дороги и бюджетъ. С. Кольсонъ. Пере-
водъ съ франц. В. Л. Лѣсковецъ, подъ ред. К. Я.
Загорскаго 1 50
- LXXII. О сооруженіи желѣзнодорожныхъ подъѣздныхъ
путей. С. Кульжинскій. 1 50
- LXXIII. Къ вопросу о реорганизаціи прусскихъ желѣзно-
дорожныхъ и государственныхъ финансовъ. Г. Кирх-
гоффъ. Переводъ съ нѣмецкаго Ю. Н. Куль-
жинскаго 1 —
- LXXIV. Матеріалы по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ къ
казеннымъ жел. дор. Часть I. Отвѣты порайонныхъ
комитетовъ на письмо г. управляющаго дѣлами
О. В. Комиссіи и перечень жел. дорогъ, вопросъ
о постройкѣ которыхъ возбуждался обществен-
ными учрежденіями за время съ 1895 г. 2 —
- LXXVI. Экономическое положеніе Сибирской магистрали. 1 —

№№ вы-
пусковъ.

Цѣна
Р. К.

- LXXVII. О перевозкѣ грузовъ по русскимъ жел. дорогамъ со скоростью пассаж. поѣздовъ И. Я. Мірославскій. 1 —
- LXXVIII. Матеріалы по обслѣдованію Головного участка Амурской ж. д. — 50
- LXXX. Размѣры и постепенность необходимаго сооруженія жел. дор. и средства для осуществленія ихъ. Н. Петровъ 1 —

Б) Печатаются:

- LXXV. Матеріалы по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ къ казеннымъ жел. дорогамъ. Часть II. Отвѣты начальниковъ казенныхъ жел. дорогъ на письмо управляющаго дѣлами О. В. Комиссіи. — —
- LXXIX. Матеріалы по обслѣдованію Пермской ж. д. — —
- LXXXI. Правительственная регламентація желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Опытъ сравнительнаго изслѣдованія тарифныхъ системъ, дѣйствующихъ въ Соединенныхъ Штатахъ, на континентѣ Европы и въ Австраліи. Гуго Мейеръ. Переводъ съ англійскаго М. С. Модель, подъ ред. С. Н. Кульжинскаго — —
- LXXXII. Протяженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ областяхъ Европейской Россіи. Н. Петровъ — —
- LXXXIII. Вѣчная мерзлота и сооруженія на ней. Н. С. Богдановъ — —

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

В. LXXX.

РАЗМѢРЫ И ПОСТЕПЕННОСТЬ

необходимаго сооруженія желѣзныхъ дорогъ
и средства для осуществленія ихъ.

Н. Петровъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія т-ва „Общественная Польза“, Бол. Подъячская, 39.
1912.

Размѣры и постепенность необходимаго сооруже- нія желѣзныхъ дорогъ и сред- ства для осуществленія ихъ.

Общія соображе-
нія.

Съ давняго времени существуетъ общее и справедливое убѣжденіе о крайней недостаточности у насъ желѣзныхъ дорогъ. Въ подтвержденіе этого убѣжденія не ограничиваются ссылками на государства Западной Европы, гдѣ протяженіе сѣти, приходящееся на 10.000 жителей, теперь болѣе чѣмъ въ $2\frac{1}{2}$ раза превосходитъ то, что мы имѣемъ; но, усматривая сходство съ С. А. С. Штатами, въ отношеніи густоты населенія къ пространству, думаютъ, что идеаломъ для насъ надо принимать именно С. А. С. Штаты, гдѣ дорогъ на 10.000 жителей въ 10 разъ болѣе чѣмъ у насъ. Не останавливаясь на этомъ послѣднемъ идеалѣ, требующемъ сооруже- ній многихъ сотенъ тысячъ верстъ, и ограничиваясь хотя бы тѣмъ, что достигнуто Великобританіей, Австро-Венгріей или Германіей, т. е. сооруже- ніемъ такой сѣти, при которой въ Европейской Россіи приходилось бы на 10.000 жителей по 9 верстъ, надо все же предвидѣть сооруже- ніе новыхъ дорогъ очень большого протяженія и стоимостью, при самой постройкѣ, едва ли менѣе 8—9 миллиардовъ рублей. Изысканія такихъ средствъ, одновременно со средствами на усиленіе и улучшеніе существующихъ дорогъ, хотя бы и въ теченіе 25—30 лѣтъ, по необходимости наводятъ на размышленіе, откуда и какимъ путемъ такіе капиталы могутъ быть привлечены.

Едва ли можно сомнѣваться, что такіа средства не

могутъ быть получены изъ обыкновенныхъ государственныхъ доходовъ и что, слѣдовательно, необходимо прибѣгать къ займамъ. Рѣшаясь строить на деньги, полученныя займами, надо дѣлать выборъ между реализаціей ихъ самимъ государствомъ непосредственно или при участіи частныхъ обществъ.

Въ отношеніи этихъ двухъ способовъ дѣйствія, съ давняго времени, существуетъ коренное разномысліе. Въ то время, какъ одни финансисты отдають рѣшительное предпочтеніе сооруженію экономически выгодныхъ дорогъ исключительно на займы; совершенные самимъ государствомъ; другіе, напротивъ, предвидяють въ совершеніи столь огромныхъ государственныхъ займовъ и въ заключеніи съ дефицитами государственной росписи, въ теченіе многихъ лѣтъ, крайнюю опасность для устойчивости нашего государственнаго кредита. Эти послѣдніе не допускають такого образа дѣйствій, а полагають необходимымъ привлекать къ сооруженію желѣзныхъ дорогъ экономическаго значенія капиталы частныхъ обществъ.

Для возможнаго разъясненія этого, въ высшей степени важнаго, въ государственномъ отношеніи, вопроса финансовая подкомиссія Высочайше учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи разсматриваетъ докладъ о частномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ.

Обсужденіе доклада о привлеченіи частныхъ капиталовъ къ желѣзнодорожному строительству возбуждаетъ, прежде всего, вопросъ, такъ ли велики средства, необходимыя для достаточно быстраго развитія сѣти экономически выгодныхъ дорогъ, чтобы государство должно было признать слишкомъ труднымъ для себя дѣломъ изысканіе этихъ средствъ своимъ распоряженіемъ, безъ посредства частныхъ обществъ.

Вѣроятные размѣры желательныхъ сооружений:
а) въ Азіатской Россіи.

Для основательнаго отвѣта на такой вопросъ слѣдуетъ установить вѣроятные размѣры желательныхъ сооружений. По всему вѣроятію государство должно будетъ

строить въ ближайшемъ будущемъ многія дороги стратегическаго и экономическаго значенія въ своихъ Азіатскихъ областяхъ. Трудно теперь предвидѣть общее протяженіе этихъ дорогъ, но весьма вѣроятно, что оно будетъ достигать нѣсколькихъ тысячъ верстъ.

На ближайшее пятилѣтіе уже и теперь намѣчаются нѣсколько дорогъ. Часть ихъ оказываются очень выгодными и въ экономическомъ и даже чисто въ финансовомъ отношеніи ¹⁾. Общее протяженіе ихъ 762 вер., стоимость 60 милл. руб. Другая часть по преимуществу стратегическаго ²⁾ и политическаго ³⁾ значенія. (Длина первыхъ 586 вер., при стоимости 48 милл. руб. и вторыхъ — 2019 вер., стоимостью приблизительно 153 милл. руб.)

Общее протяженіе около 3370 верстъ и общая стоимость до 280 милл. рублей.

б) въ Европейской Россіи.

Что касается дорогъ экономическаго значенія въ пре-

1) Семипалатинскъ—Барнауль	392	вер.		
Барнауль—Новониколаевскъ	222	„		
Барнауль—Бійскъ	148	„		
	<hr/>		762	вер. стоимостью 60 милл. руб.
2) Арысь—Аулиеата	366	вер.		
Аулиеата—Пишпекъ	170	„		
Пишпекъ—Вѣрный	50	„		
	<hr/>		586	вер. стоимостью 48 милл. руб.
3) Уральскъ—Илецкъ	264	вер.		
Мартукъ—Акмолинскъ	1100	„		
Акмолинскъ—Семипалатинскъ	655	„		
	<hr/>		2019	вер. стоимостью 153 милл. руб.
или Уральскъ—Оренбургъ	265	вер.		
Оренбургъ—Акмолинскъ	1238	„		
Акмолинскъ—Семипалатинскъ	655	„		
	<hr/>		2158	вер. стоимостью 165 милл. руб.
Оренбургъ—Орскъ	280	„	23	„ „
Троицкъ—Кустанай	167	„	11	„ „

*

дѣлахъ Европейской Россіи, то можно привести довольно отчетливыя соображенія, опредѣляющія то протяженіе желѣзныхъ дорогъ, сооруженія которыхъ слѣдуетъ желать, принимая въ расчетъ способность населенія развивать свою промышленную и торговую дѣятельность въ такихъ размѣрахъ, при которыхъ удлиненіе сѣти будетъ безотлагательно использовано населеніемъ съ выгодною для желѣзныхъ дорогъ,

Условіе выгоднаго расширенія.

чтобы оно соотвѣтствовало всему доступному для населенія развитію его экономической дѣятельности. Болѣе значительное расширеніе, за отсутствіемъ у населенія возможности пользоваться имъ въ мѣрѣ, необходимой для безубыточнаго существованія дорогъ, принесетъ вредъ дорогамъ, не принося выгоды населенію; а менѣе широкое развитіе сѣти задержитъ ростъ экономической жизни населенія, лишая вмѣстѣ съ тѣмъ дороги той работы, изъ которой онѣ могли бы извлекать для себя выгоду.

Размѣры наиболѣе полезнаго расширенія сѣти.

Размѣры наиболѣе напряженной способности населенія пользоваться желѣзными дорогами съ обоюдной выгодною находятся въ сложной зависимости отъ свойствъ населенія, почвы и климата. Они могутъ быть устанавливаемы только путемъ изученія продолжительной дѣятельности дорогъ, протекавшей въ такихъ условіяхъ, когда населеніе было поставлено въ возможность развивать свою экономическую производительность, пользуясь возрастающею сѣтью.

Для уразумѣнія происходившей дѣятельности дорогъ составлена прилагаемая таблица I и изображающій ее графикъ.

Въ таблицѣ этой приведены за 25 лѣтъ данныя о численности населенія, протяженіи ж. дорогъ и размѣрахъ валовыхъ доходовъ, и исчисленные по нимъ протяженія путей, приходящихся на 10 т. жителей, и средніе размѣры уплаты одного жителя за услуги жел. дорогъ. Между измѣненіями этихъ двухъ послѣднихъ величинъ представляется возможнымъ, какъ увидимъ ниже, установить опредѣленную зависимость.

ТАБЛИЦА № 1.

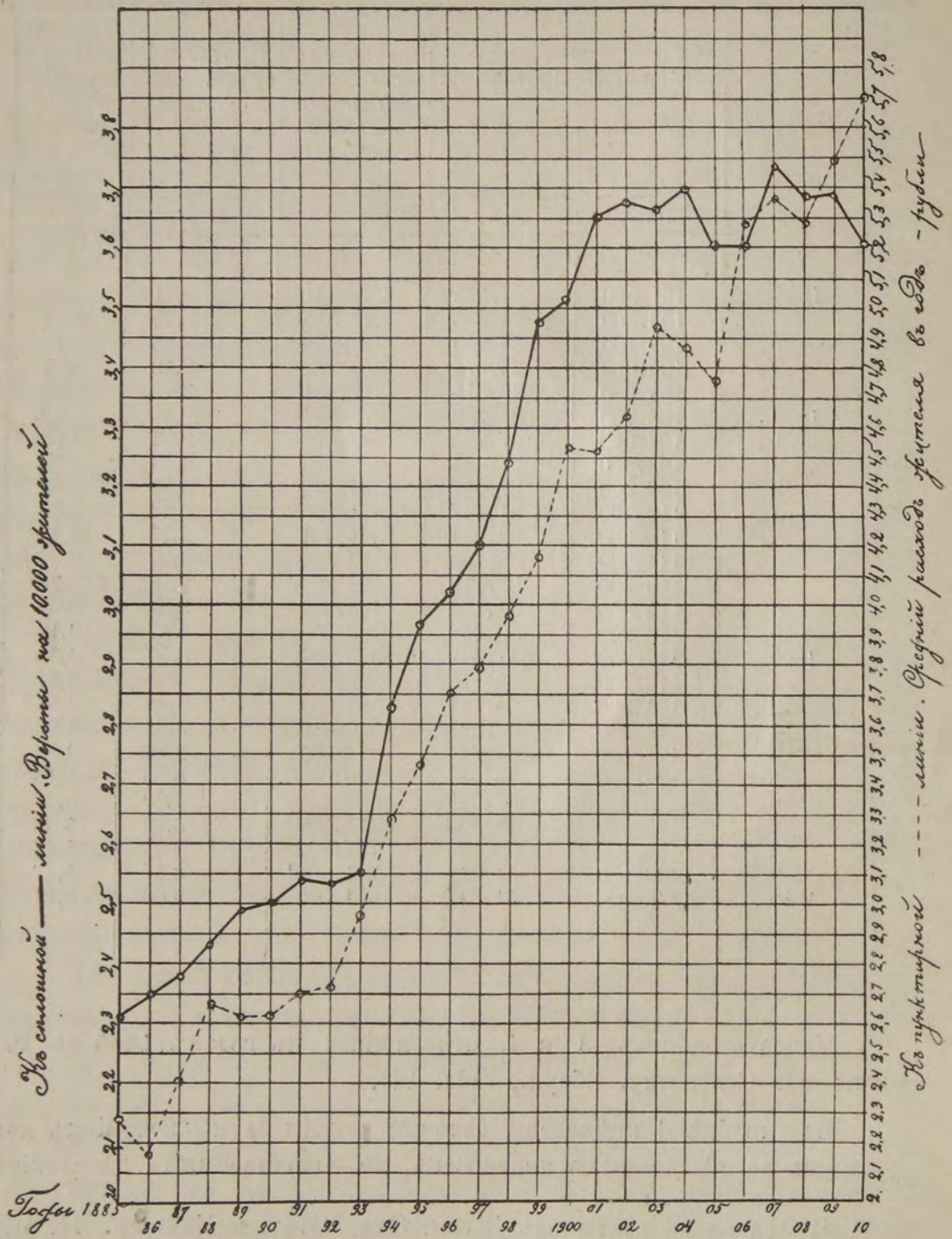
Г О Д Ы.	Численность населения.	Протяжение дорогъ.	Валовые доходы за вычетомъ дох. отъ хозяйст. перевозокъ.	Протяженіе путей, приходящихся на 10000 жителей.	Средній размѣръ уплаты одного жителя за услуги ж. д.
	1000.	Вер.	1000 руб.	Вер.	Руб.
1	2	3	4	5	6
1885 . .	101.500	23.505	231.641	2,31	2,28
6 . .	103.300	24.265	222.319	2,35	2,15
7 . .	104.100	23.750	250.220	2,38	2,40
8 . .	105.000	25.574	280.162	2,43	2,67
9 . .	105.900	26.314	277.461	2,49	2,62
1890 . .	106.700	26.769	279.151	2,50	2,62
1 . .	107.600	27.305	290.328	2,54	2,70
2 . .	108.500	27.444	295.662	2,53	2,72
3 . .	109.300	27.867	324.135	2,55	2,96
4 . .	110.100	31.147	361.580	2,83	3,28
5 . .	110.900	32.941	384.461	2,97	3,46
6 . .	111.800	33.736	412.667	3,02	3,69
7 . .	113.300	35.119	428.350	3,10	3,78
8 . .	114.800	37.189	455.860	3,24	3,97
9 . .	116.200	40.268	483.345	3,47	4,16
1900 . .	117.900	41.462	533.961	3,51	4,53
1 . .	119.700	43.714	539.809	3,65	4,51
2 . .	121.500	44.791	562.021	3,68	4,63
3 . .	123.900	45.325	610.920	3,66	4,93
4 . .	126.300	46.724	614.387	3,70	4,86
5 . .	128.700	46.252	610.020	3,60	4,74
6 . .	130.700	47.026	688.559	3,60	5,27
7 . .	133.070	49.503	716.806	3,72	5,38
8 . .	136.100	50.135	717.852	3,68	5,27
9 . .	139.100	51.012	761.000 ¹⁾	3,67	5,47
1910 . .	142.000	51.077	811.000 ¹⁾	3,60	5,71

Числа столбцовъ 3 и 4, относящіяся къ годамъ 1885 до 1908, взяты изъ Статистич. Сборн., табл. VII.

Въ столбцѣ 4 приведены валовые доходы за исключеніемъ доходовъ отъ хозяйственныхъ перевозокъ, не оплачиваемыхъ населеніемъ.

¹⁾ Эти числа взяты изъ Журн. Отд. Стат. и Картогр. М. П. С. № 111, 1911 г. за вычетомъ изъ нихъ суммы доходовъ отъ хозяйственныхъ перевозокъ, которая по даннымъ за 3 предшествующихъ года (1906—1908) опредѣлилась въ круглой суммѣ 20 милліоновъ рублей.

Графическое изображение таблицы 1.



Ординаты двух нанесенных на графикъ линий, сплошной и пунктирной, представляют протяженія желѣзныхъ дорогъ на 10.000 жителей по годамъ и соответственныя

среднія величины расходовъ жителя на оплату желѣзнодорожныхъ услугъ. Для опредѣленія этихъ расходовъ были приняты въ расчетъ валовые доходы сѣти, за исключеніемъ изъ нихъ доходовъ отъ хозяйственныхъ перевозокъ самихъ дорогъ. Приняты въ расчетъ валовые доходы сѣти составились изъ платежей населенія за всякія услуги желѣзныхъ дорогъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ были расходами населенія. Путемъ раздѣленія этихъ расходовъ на численность населенія получаютъ средніе размѣры уплатъ жителя за желѣзнодорожныя услуги. На графикѣ ординаты сплошной линіи указаны въ размѣрѣ только превышенія сверхъ 2 версты, а ординаты пунктирной линіи соотвѣтствуютъ превышеніямъ среднихъ расходовъ жителя надъ 2 рублями.

Обзоръ графика ясно указываетъ, что среднія протяженія дорогъ, приходящихся на 10.000 жителей, измѣнялись по годамъ очень разнообразно. Общее протяженіе сплошной линіи дѣлится на три довольно замѣтно различающіяся части. Съ 1885 по 1893 годъ протяженіе путей на 10.000 жителей (назовемъ это протяженіе нормою) ежегодно болѣе или менѣе увеличивается: съ 1893 по 1902 г. увеличеніе нормы значительно болѣе, и съ 1902 по 1910 г. норма то увеличивается, то уменьшается. Колебанія эти очень незначительны. Норма 1902 года составляетъ 3,68 версты, въ 1905, 1906 и 1910 гг. она 3,60 вер. или меньше всего на 2%, а въ 1907 году она 3,72 версты или болѣе на 3,3%.

Въ промежутокъ времени съ 1885 до 1893 г. ростъ нормы былъ съ 2,31 вер. до 2,55, т. е. норма увеличилась на 10%.

Средній годовой приростъ былъ 0,03 версты.

Съ 1893 по 1902 годъ норма увеличилась съ 2,55 до 3,68 вер.

Все увеличеніе достигло 42% и средній годичный приростъ составлялъ 0,13 версты.

Если остановиться на періодѣ очень благопріятныхъ финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, т. е. на времени съ 1893 до 1901 г., то въ теченіе этого

времени норма выросла на $3,65 - 2,55 = 1,10$ верстѣ, увеличиваясь ежегодно среднимъ счетомъ на 0,14 вер.

Въ этомъ промежуткѣ 8 лѣтъ были годы и съ большими и съ меньшими приростами. Съ 1893 по 1894 г. приростъ былъ 0,28 вер., съ 1898 по 1899 г. былъ 0,23 вер.; съ 1895 по 1896 г.—0,05 вер. и съ 1899 по 1900 г. 0,04 вер. Въ остальные 4 года: съ 1894 по 1898 г. и съ 1900 по 1901 г. приростъ былъ или равенъ, или почти равенъ 0,14 вер.

Такимъ образомъ 8-лѣтній опытъ, совпадающій съ годами вполне благопріятныхъ финансовыхъ результатовъ работы желѣзныхъ дорогъ, указалъ, что годичный приростъ нормы въ 0,14 вер. находится въ полномъ соотвѣтствіи съ способностью населенія развивать свою промышленную дѣятельность и требовать отъ дорогъ столько услугъ, сколько необходимо дорогамъ для безубыточной дѣятельности.

Отсутствіе прироста нормы, какъ было съ 1904 по 1910 г., или приростъ ея равный въ среднемъ 0,03 вер., какъ было съ 1885 по 1893 г., не соотвѣтствуетъ способности населенія къ развитію его торговопромышленной дѣятельности.

Такимъ образомъ разрѣшился вопросъ о возможномъ годовомъ увеличеніи протяженія сѣти въ долѣ, приходящейся на 10.000 жителей. Этотъ допустимый и выгодный для населенія и для дорогъ приростъ нормы опредѣлился въ 0,14 вер. въ годъ.

Въ виду крайней трудности поддерживать совершенно равномерное удлиненіе нормы можно, казалось бы, ограничиться требованіемъ, чтобы норма увеличивалась въ каждыя пять лѣтъ на $5 \times 0,14 = 0,7$ версты.

Вопросъ о точномъ опредѣленіи того вліянія, которое производитъ удлиненіе нормы на развитіе промышленной и торговой дѣятельности страны, представляется довольно сложнымъ.

Развитіе производительности населенія, благодаря рас-

Соотношеніе между удлиненіемъ нормы и расходами жителя:

а) въ Европейской Россіи.

ширенію рельсовой сѣти, увеличиваетъ потребности жителей въ услугахъ желѣзныхъ дорогъ. Размѣры этихъ услугъ лучше всего опредѣляются величиною расходовъ населенія, вносимыхъ въ кассы желѣзныхъ дорогъ, и еще болѣе опредѣляются среднею величиною расхода, приходящагося на каждаго жителя страны.

Соотношеніе между удлинненіемъ нормы и расходами жителя можно прослѣдить въ теченіе довольно продолжительнаго времени въ Европейской Россіи и во Франціи.

Графическое изображеніе табл. I показываетъ, что средній размѣръ расходовъ жителя на оплату желѣзнодорожныхъ услугъ почти постоянно растетъ. Задержки въ ростѣ, какъ было въ 1900 и 1901 г.г., или даже паденія роста, какъ въ 1886, 1889, 1890, 1904, 1905 и 1908 г.г., относятся къ годамъ завѣдомо особенно неблагополучнымъ. Съ другой стороны, были и годы особенно быстрого роста среднихъ расходовъ жителя, т. е. его требованій услугъ желѣзныхъ дорогъ, какъ то: 1887, 1888, 1906, 1907, 1909 и 1910 г.г. Это были годы или особенно благоприятные по урожаю, или подобные 1906 г., слѣдовавшему за крайнимъ паденіемъ дохода вслѣдствіе происходившихъ волненій и вслѣдствіе переноса нѣкоторыхъ доходовъ 1905 на 1906 г.

Доходы этихъ годовъ нельзя принимать въ расчетъ безъ особыхъ каждый разъ оговорокъ.

Имѣя въ виду опредѣлить вліяніе прироста нормы на величину средняго расхода жителя, удобнѣе всего остановиться на годахъ, когда прироста нормы или совсѣмъ не было, или онъ былъ особенно малъ. Такими годами являются годы 1903 до 1909 г.

Доходъ 1903 г. былъ довольно нормальный.

Доходъ 1909 года былъ особенно великъ благодаря сильному урожаю. Чтобы воспользоваться доходомъ этого года для дальнѣйшихъ соображеній, надо принять въ расчетъ вліяніе урожая.

Чистый доходъ 1909 года былъ выше чистаго дохода 1907 года, отчасти вслѣдствіе большого урожая. Часть

чистаго дохода 1909 года, зависѣвшая отъ этого благоприятнаго обстоятельства, можетъ быть опредѣлена для казенныхъ дорогъ Европейской Россіи въ 11,5 милл. руб. и для частныхъ въ 19,9 милл. руб. ¹⁾. Всего на сѣти получено, благодаря урожаю, чистаго дохода 31,4 милл. р. Валовой доходъ, благодаря этому обстоятельству, увеличился, по всему вѣроятію, не менѣе, чѣмъ на 45 милл. р. Естественный ростъ доходовъ долженъ былъ увеличить валовой доходъ помимо особенно обильнаго урожая. Съ точностью нельзя выдѣлать эту часть, но, вѣроятно, она составляетъ около половины или всего 22,5 милл. руб. Этотъ приростъ, вызванный богатымъ урожаемъ, составлялъ на жителя немного болѣе 16 коп. Слѣдовательно, расходъ жителя при протяженіи нормы въ 3,67 вер., не зависѣвшій отъ исключительныхъ обстоятельствъ, былъ $5,47 - 0,16 = 5,31$ р. При нормѣ почти такой же, а именно 3,66 версты, въ 1903 г. расходъ жителя былъ 4,93 руб. Въ теченіе 6 лѣтъ, безъ увеличенія нормы, населеніе приспособлялось къ болѣе значительному пользованію услугами желѣзныхъ дорогъ; оно увеличило ихъ всего на $5,31 - 4,93 = 0,38$ руб. или увеличивало въ годъ на 6 или 7 коп.

Въ годы съ 1888 по 1893 удлиненіе нормъ было очень незначительное—съ 2,43 до 2,55, всего на 0,02 вер. въ годъ.

Въ эти пять лѣтъ расходъ жителя повысился на $2,96 - 2,67 = 0,29$ р. или тоже почти на 6 коп. въ годъ.

Это совпаденіе годичныхъ приростовъ въ расходахъ жителя даетъ право предполагать, что и въ промежуточныхъ годахъ съ 1893 по 1903 расходы жителя возрастали, независимо отъ увеличенія длины нормы, ежегодно, среднимъ счетомъ, по 6 коп. и только избытокъ роста сверхъ 6 коп. получался благодаря увеличенію нормы. Объ этомъ избыточномъ ростѣ лучше всего можно судить, сравнивая

¹⁾ Н. П. Петровъ. «Выгоды, полученныя желѣзными дорогами въ 1909 г. отъ урожая и отъ улучшенія хозяйства съ 1907 г.», стр. 7.

расходы годовъ 1893 и 1900. Въ эти годы расходъ увеличился на $4,53 - 2,96 = 1,57$ р. Исключивъ изъ этой разности увеличеніе, не зависящее отъ удлиненія нормы, всего $7 \times 6 = 42$ коп., найдемъ: $1,57 - 0,42 = 1,15$ руб.

Длина нормы въ эти годы увеличилась на $3,51 - 2,55 = 0,96$ версты.

Слѣдовательно, на каждую версту удлиненія расходъ увеличивался на 1,20 р.

Почти тотъ же результатъ получается при сравненіи роста расходовъ съ ростомъ нормы съ 1893 по 1903 годы. Расходъ увеличился на $4,93 - 2,96 = 1,97$ руб., и такъ какъ въ теченіе 10 лѣтъ, независимо отъ удлиненія нормы, должно было явиться увеличеніе расхода на 0,60 р., то въ зависимости отъ удлиненія нормы увеличеніе расхода было $1,97 - 0,60 = 1,37$ руб.

Норма увеличилась въ это время на $3,66 - 2,55 = 1,11$ вер.

Слѣдовательно, на 1 версту удлиненія нормы расходъ увеличивался на 1,23 р.

Нѣсколько болѣе значительный результатъ доставляютъ годы съ 1885 по 1888.

Расходъ увеличился на $2,67 - 2,28 = 0,39$ р.

Если не зависящее отъ удлиненія нормы увеличеніе расхода въ 3 года составляло $3 \times 6 = 18$ к., то зависящая часть оказывается $39 - 18 = 21$ к.

Норма удлинилась на $2,43 - 2,31 = 0,12$ вер., а слѣдовательно, увеличеніе расхода жителя на 1 версту удлиненія нормы составляетъ 1,75 р. Этотъ результатъ заслуживаетъ однако гораздо менѣе довѣрія, потому что относится къ слишкомъ близко стоящимъ годамъ, при чемъ и незначительныя случайныя обстоятельства могли имѣть большое вліяніе. Напримѣръ, случайное увеличеніе расхода въ 1888 году всего на 2% могло привести къ величинѣ 2,67 вмѣсто нормальной 2,60. При такомъ расходѣ, частью его, зависящею отъ удлиненія сѣти, оказалась бы не 21 коп.,

а всего 14 коп., при чемъ на 1 версту удлиненія пришлось бы около 1,20 р.

Взявъ, однако, среднюю величину изъ трехъ приведенныхъ, имѣя въ виду число лѣтъ, къ нимъ относящихся, получимъ:

$$\frac{7 \times 1,20 + 10 \times 1,23 + 3 \times 1,75}{20} = 1,29$$

Такимъ образомъ оказалось, что населеніе, при удлиненіи нормы на 1 версту, увеличиваетъ свои требованія услугъ желѣзныхъ дорогъ на 1,29 р.

Тѣмъ не менѣе, ради осторожности въ дальнѣйшихъ расчетахъ, чтобы не преувеличивать пользы, ожидаемой отъ развитія сѣти желѣзныхъ дорогъ, остановимся на двухъ первыхъ, болѣе надежныхъ опредѣленіяхъ роста потребностей, соотвѣтственныхъ удлиненію нормы на 1 версту.

Средняя величина изъ этихъ двухъ опредѣленій будетъ

$$\frac{1,20 \times 7 + 1,23 \times 10}{17} = 1,217$$

или круглымъ числомъ 1,22 руб.

О степени удовлетворительности двухъ указанныхъ размѣровъ измѣненія потребностей населенія можно судить по слѣдующему сопоставленію дѣйствительныхъ расходовъ, указанныхъ въ таблицѣ I, съ расходами, опредѣленными по расчету.

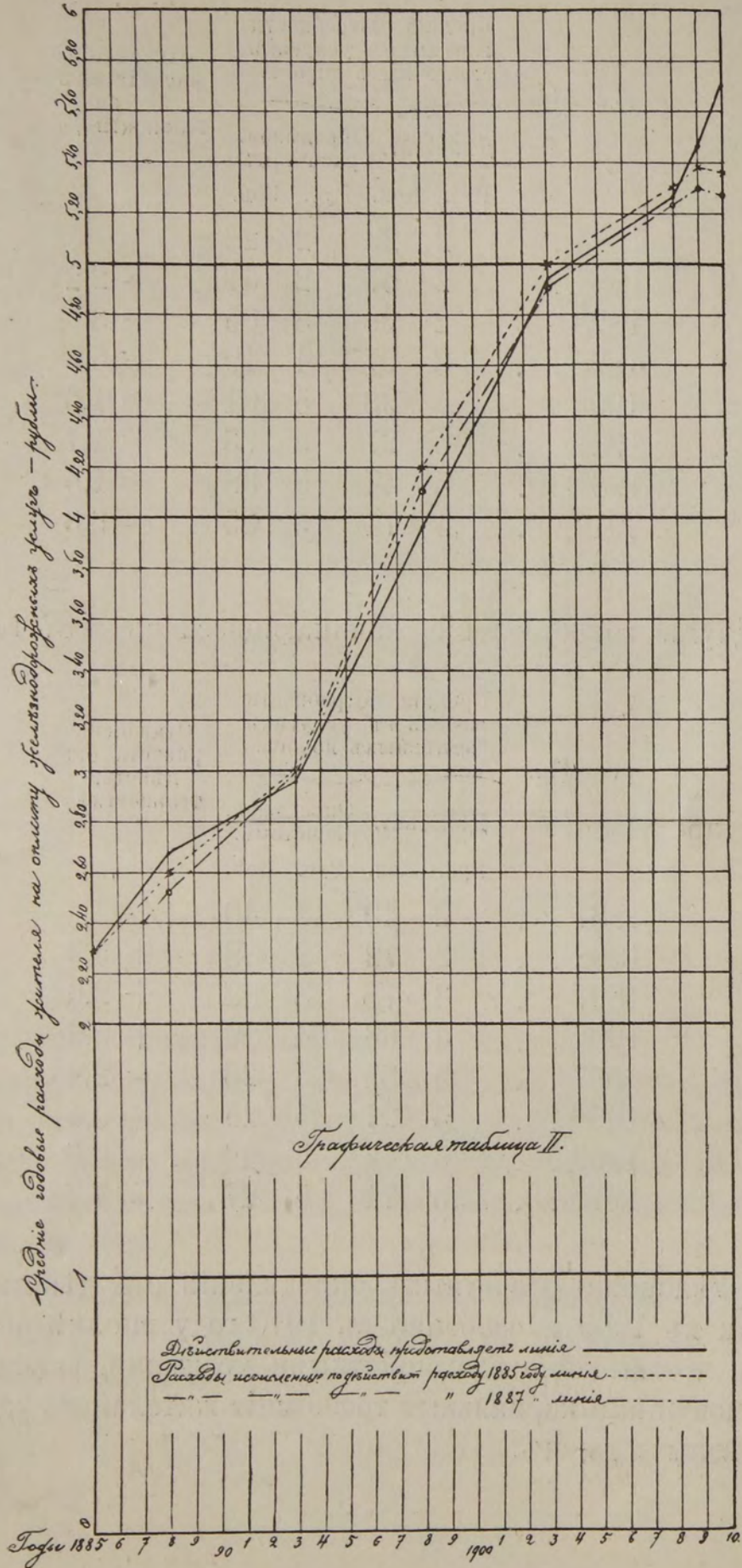
Сопоставленіе сдѣлано, принимая исходными годами 1885 и 1887. 1886 годъ не принять въ расчетъ въ виду явной его ненормальности.

ГО ДЫ.	Средня потребности жителя въ услугахъ желѣзныхъ дорогъ.				Отклоненіе расчета отъ дѣйстви- тельности 0/0
	Дѣйствит.		Опредѣлен. расчетомъ.		
	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	
1885 . .	2	28	2	28	
1888 . .	2	67	2	61	— 2,2
1893 . .	2	96	3	05	+ 3
1898 . .	3	97	4	19	+ 5,5
1903 . .	4	93	5	01	+ 1,6
1908 . .	5	27	5	33	+ 1,1
1909 . .	5	47	5	38	— 1,6
1910 . .	5	71	5	35	— 6,3

Другое сопоставленіе, начинающееся съ 1887 года.

ГО ДЫ.	Средня потребности жителя въ услугахъ желѣзныхъ дорогъ.				Отклоненіе расчета отъ дѣйстви- тельности 0/0
	Дѣйствит.		Опредѣлен. расчетомъ.		
	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	
1887 . .	2	40	2	40	
1892 . .	2	72	2	88	+ 5,9
1897 . .	3	78	3	88	+ 2,6
1902 . .	4	63	4	89	+ 5,6
1907 . .	5	38	5	23	— 2,8
1908 . .	5	27	5	25	— 0,4
1909 . .	5	47	5	29	— 3,3
1910 . .	5	71	5	27	— 7,7

Уклоненія расчетныхъ опредѣленій отъ дѣйствительности въ 1909 и особенно въ 1910 году вполнѣ объясняются чрезвычайно благоприятными урожаями, значительно повысившими нормальныя требованія жителей въ услугахъ желѣзныхъ дорогъ.



Расчетныя опредѣленія могутъ относиться только къ годамъ средняго нормальнаго свойства.

Близость расчетныхъ опредѣленій еще нагляднѣе представляетъ графическая таблица II.

Приведенныя опредѣленія размѣровъ явленія соціальнаго, оправдываемыя достаточною близостью къ дѣйствительности въ теченіе 25 лѣтъ, должны были вытекать изъ существенныхъ свойствъ населенія Европейской Россіи и свойствъ обитаемой этимъ населеніемъ страны.

Эти свойства если могутъ измѣняться, то во всякомъ случаѣ не иначе, какъ въ теченіе очень многихъ годовъ. На этомъ несомнѣнномъ замѣчаніи можетъ быть основано право примѣнять тѣ же опредѣленія и для довольно многихъ будущихъ годовъ.

б) во Франціи.

Приростъ потребностей населенія въ услугахъ желѣзныхъ дорогъ, зависящій отъ увеличенія на 1 версту того протяженія желѣзнодорожныхъ путей, (такъ называемой нормы), которое приходится въ среднемъ выводѣ на 10.000 жителей обоюго пола, можетъ быть опредѣленъ и для Франціи. Его величина заслуживаетъ тѣмъ большаго вниманія, что она оказывается очень близка къ величинѣ такого же прироста, обнаружившагося въ Россіи.

Въ сочиненіи Кольсона, „Желѣзныя дороги и бюджетъ“, изданномъ О. В. Комиссіей въ переводѣ (Вып. LXXI) помѣщена между прочимъ приводимая ниже таблица № 2. Въ ней для каждаго года, начиная съ 1872 и кончая 1894-ымъ, указаны протяженія средней эксплуатаціонной длины сѣти жел. дорогъ въ километрахъ и доходы сѣти въ милліонахъ франковъ.

ТАБЛИЦА № 2.

ГОДЫ.	Средняя эксплуатаціонная длина, километр.	П а с с а ж и р ы .				Грузы малой скорости.		
		Пассажиры-километры.	Доходы.		Средній тарифъ, сантимы.	Тонно-километры, (милліоны).	Доходы, (милліоны).	Средній тарифъ, (сантимы).
			Съ налогомъ.	Безъ налога.				
		М и л л и о н ы .						
1872 . . .	17.438	4.278	278	229	5,35	7.725	456	5,91
3 . . .	18.139	4.347	282	232	5,34	8.251	487	5,90
4 . . .	18.744	4.446	290	238	5,35	7.926	474	5,97
5 . . .	19.357	4.786	306	251	5,25	8.136	493	6,06
6 . . .	20.034	4.962	316	259	5,21	8.326	504	6,05
7 . . .	20.534	4.870	312	256	5,24	8.185	488	5,96
8 . . .	21.435	5.779	368	302	5,21	8.400	501	5,97
9 . . .	22.249	5.254	335	275	5,21	8.999	536	5,95
1880 . . .	23.089	5.863	364	299	5,09	10.350	616	5,95
1 . . .	24.249	6.323	387	318	5,03	10.753	632	5,88
2 . . .	25.576	6.761	404	332	4,90	10.836	638	5,89
3 . . .	26.692	7.040	413	339	4,81	11.065	634	5,73
4 . . .	28.722	6.883	398	327	4,76	10.478	619	5,90
5 . . .	29.839	7.025	399	328	4,67	9.791	581	5,94
6 . . .	30.696	7.137	402	331	4,64	9.314	553	5,94
7 . . .	31.446	7.212	403	331	4,59	9.917	575	5,80
8 . . .	32.128	7.345	405	333	4,54	10.409	589	5,66
9 . . .	32.914	8.628	468	384	4,46	11.052	614	5,55
1890 . . .	33.280	7.943	431	354	4,46	11.759	641	5,46
1 . . .	33.878	8.286	444	365	4,41	12.294	659	5,36
2 . . .	34.881	9.243	422	371	4,01	12.120	649	5,36
3 . . .	35.350	10.008	434	387	3,88	12.274	644	5,25
4 . . .	35.973	10.331	450	401	3,88	12.482	649	5,20

Если къ этой таблицѣ прибавить еще численность населенія, соотвѣтственно каждому году, то можно исчислить для каждаго года величину протяженія путей на 10.000 жителей и среднюю величину расходовъ каждаго жителя для оплаты желѣзнодорожныхъ услугъ.

Пополненная такими данными таблица 3 помѣщается вслѣдъ за симъ.

ТАБЛИЦА № 3.

Г О Д Ы.	Численность населения (1000).	Средняя эксплуатацион. длина (километры).	Протяженіе до-рогъ на 10.000 жителей (килом.).	Валовые доходы безъ налога (1.000.000 франк.).	Расходы жителя безъ налоговъ (франк.).	Валовые расходы съ налогами (1.000.000 франк.).	Расходы жителя съ налогами (франк.).
1872 . . .	36.470	17.438	4,78	685	18,78	734	20,12
3 . . .	36.470	18.139	4,97	719	19,71	769	21,08
4 . . .	36.470	18.744	5,14	712	19,52	764	20,94
5 . . .	36.103	19.357	5,36	744	20,61	799	22,13
6 . . .	36.300	20.034	5,52	763	21,01	820	22,58
7 . . .	36.500	20.534	5,62	744	20,39	800	21,92
8 . . .	36.700	21.435	5,84	803	21,88	869	23,67
9 . . .	36.906	22.249	6,03	811	21,97	871	23,60
1880 . . .	37.100	23.089	6,22	915	24,66	980	26,41
1 . . .	37.300	24.249	6,50	950	25,46	1.019	27,32
2 . . .	37.500	25.576	6,82	970	25,86	1.042	27,78
3 . . .	37.672	26.692	7,08	973	25,83	1.047	27,79
4 . . .	37.800	28.722	7,60	946	25,03	1.017	26,90
5 . . .	37.930	29.839	7,86	909	23,96	980	25,83
6 . . .	38.060	30.696	8,06	884	23,23	955	25,10
7 . . .	38.190	31.446	8,23	906	23,72	978	25,61
8 . . .	38.219	32.128	8,41	922	24,12	994	26,01
9 . . .	38.249	32.914	8,60	998	26,09	1.082	28,30
1890 . . .	38.279	33.280	8,69	995	25,99	1.072	28,00
1 . . .	38.309	33.878	8,84	1.024	26,73	1.103	28,79
2 . . .	38.339	34.881	9,10	1.020	26,60	1.071	27,93
3 . . .	38.343	35.350	9,22	1.031	26,89	1.078	28,11
4 . . .	38.343	35.973	9,38	1.050	27,38	1.099	28,66
			Средняя величина годового прироста 0,209.				

Сравнивая протяженія путей на 10.000 жителей слѣдующихъ другъ за другомъ лѣтъ, оказывается, что величина этого протяженія, въ теченіе всѣхъ разсматриваемыхъ лѣтъ, постоянно возрастала. Въ 1872 году оно было 4,78 километровъ, а въ 1894 году достигло 9,38 кил. Годичные приросты были неодинаковы, но въ среднемъ выводъ составляли 0,209 километра или 0,195 версты.

По мѣрѣ удлиненія желѣзнодорожныхъ путей, приходящихся на 10.000 жителей, увеличивались потребности жителей въ услугахъ желѣзныхъ дорогъ и вмѣстѣ съ тѣмъ расходы ихъ для оплаты этихъ услугъ. Исключеніе представляютъ только годы съ 1884 до 1887, когда югъ Франціи подвергся тяжелому бѣдствію отъ филлоксеры, уничтожившей громадное количество виноградниковъ.

Въ эти годы, при сильномъ сокращеніи перевозокъ на югъ Франціи, средняя величина расходовъ жителя на оплату желѣзнодорожныхъ услугъ, несмотря на удлиненіе нормы, не только не увеличивается, но замѣтно уменьшается. Послѣ бывшаго въ 1883 году расхода въ 25,86 фр., въ 1886 г. оказался расходъ въ 23,23 фр. т. е. уменьшился на 2,63 фр.

При изученіи зависимости между расходами жителя на оплату желѣзнодорожныхъ услугъ, эти бѣдственные годы должны быть исключены. Точно также не должно вводить въ расчетъ и исключительно благополучные годы, быстро, но временно увеличивающіе потребности жителя въ услугахъ желѣзныхъ дорогъ.

Годами исключительно благопріятными были 1880, 1881 и 1882 и годы 1889 и 1891.

Вполнѣ наглядно представляется изучаемая зависимость на прилагаемомъ графикѣ III.

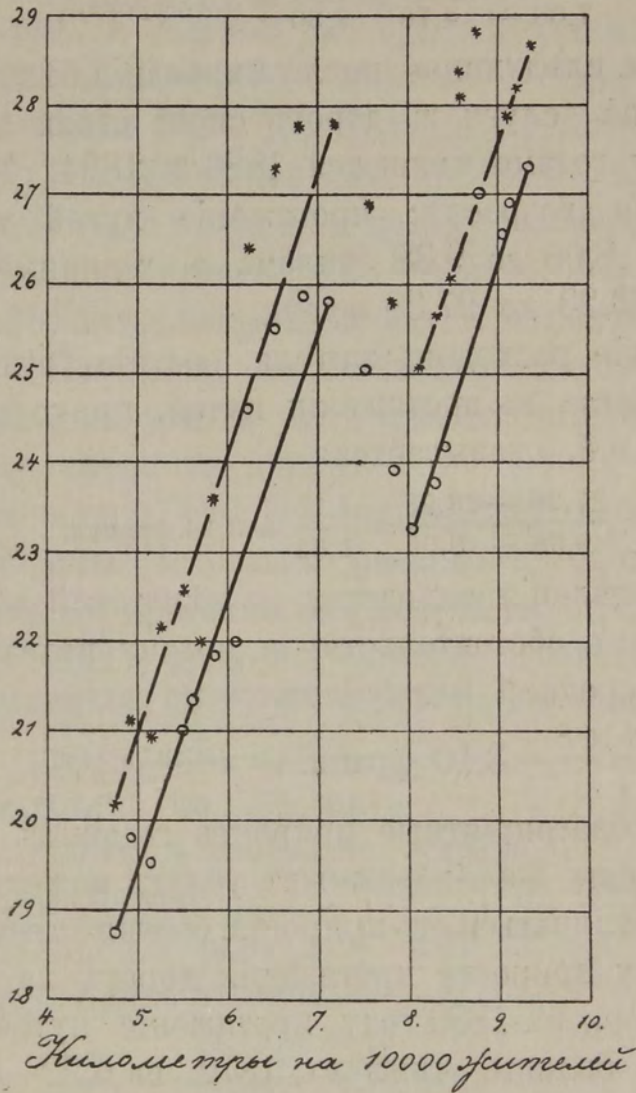
На немъ по одному направленію отложены протяженія путей, приходящихся на 10.000 жителей, а по направленію перпендикулярному соотвѣтственныя величины расходовъ жителя. Крестиками отмѣчены расходы безъ налога и крестиками расходы съ налогомъ.

Въ годы, не отличавшіеся ни особенно благопріятными обстоятельствами, ни какими-нибудь бѣдствіями, увеличеніе расходовъ жителей происходило почти пропорціонально удлиненію путей, приходившихся на 10.000 жителей.

Величины этихъ приростовъ опредѣляются слѣдующимъ образомъ.

Графическая таблица III

Средний годовой расход жителей за услуги ж. д. - франки



————— Расходы без налогов.

- - - - - Расходы с налогами.

Приростъ расходовъ безъ налога.

Для времени, предшествовавшего бѣдствію, судя по графической табл. III, съ 1872 по 1883 г. произошли увеличенія: въ протяженіи путей на 10.000 ж.—съ 4,78 до 7,08 килом. въ годовыхъ расходахъ жителей—съ 18,78 до 25,83 фр., отсюда увеличеніе годовыхъ расходовъ жителя, соотвѣт-

*

ствующее 1 километру прироста протяженія путей, приходящихся на 10 тыс. жителей:

$$\frac{25,83 - 18,78}{7,08 - 4,78} = \frac{7,05}{2,30} = 3,07 \text{ франка.}$$

Во время, слѣдующее послѣ минованія бѣдствія, когда потребности на услуги ж. дорогъ снова стали возрастать, характерными годами являются 1886 и 1894. Въ теченіе этого времени возрасли: протяженіе путей на 10.000 жителей—съ 8,06 до 9,38 килсм., а годовые расходы жителя—съ 23,23 до 27,38 франк.

Увеличеніе расходовъ жителя, соотвѣтствующее 1 километру прироста въ протяженіи путей, приходящихся на 10 тыс. жителей, оказывается:

$$\frac{27,38 - 23,23}{9,38 - 8,06} = \frac{4,15}{1,32} = 3,14 \text{ франка.}$$

Оба опредѣленія находятся въ нѣкоторой зависимости отъ случайныхъ обстоятельствъ и потому надежнѣе остановиться на средней между ними,—на величинѣ

$$\frac{3,07 \times 11 + 3,14 \times 8}{19} = 3,10 \text{ франк.}$$

Въ годы благопріятные приростъ годовыхъ расходовъ жителя на оплату жел.-дорожныхъ услугъ можетъ довольно значительно отличаться отъ прироста, соотвѣтственнаго среднему годовому приросту протяженія дорогъ на 10 т. жит.

Такъ, напр., въ 1880 году протяженіе путей на 10 т. жителей было больше, чѣмъ въ 1872, на $6,22 - 4,78 = 1,44$ килом., поэтому при среднихъ условіяхъ годовой расходъ жителя въ 1880 г. долженъ бы быть больше расхода 1872 г. на $1,44 + 3,10 = 4,46$ фр. и составлять величину $18,78 + 4,46 = 23,24$ фр., а на самомъ дѣлѣ онъ былъ 24,66 фр., больше расчетнаго на 6%.

Въ 1881 г. протяженіе путей на 10 тыс. жит. больше, чѣмъ въ 1872, на $6,50 - 4,78 = 1,72$ килом., и годовой расходъ по расчету долженъ бы быть $18,78 + 1,72 \times 3,10 = 24,11$ фр., а въ дѣйствительности былъ 25,46 фр., т. е. больше расчетнаго на 5%.

Въ годы по минованіи бѣдствія замѣчается то же явленіе; такъ, въ 1891 г. протяженіе путей на 10 тыс. жителей было больше, чѣмъ въ 1886 году, на $8,84 - 8,06 = 0,78$ килом., и годовой расходъ жителя по расчету долженъ бы быть $23,23 + 0,78 \times 3,10 = 25,65$ фр., а былъ въ дѣйствительности 26,99 фр., больше расчетнаго на 5%.

Въ 1889 г. протяженіе больше, чѣмъ въ 1886, на $8,60 - 8,06 = 0,54$ килом., и потому расходъ, опредѣленный расчетомъ, составляетъ $23,23 + 0,54 \times 3,1 = 24,90$ фр., а былъ въ дѣйствительности 26,09 фр., т. е. больше расчетнаго на 5%.

Подобныя отклоненія расходовъ жителя на оплату жел.-дор. услугъ въ очень благопріятные годы отъ расходовъ среднихъ вполнѣ естественны, и потому найденныя отклоненія скорѣе подтверждаютъ вѣрность опредѣленія прироста годовыхъ расходовъ, соотвѣтствующаго 1 километру прироста нормы, чѣмъ опорочиваютъ его.

Приростъ расходовъ
съ налогомъ.

Для времени, предшествовавшаго бѣдственнымъ годамъ, съ 1872 по 1883 произошли увеличенія:

въ протяженіи путей,

приходящ. на 10 т. жит., . . . съ 4,78 до 7,08 километр.

въ годовыхъ расходахъ жителя

(съ налогами) съ 20,12 до 27,79 франковъ.

Увеличеніе расходовъ жителя, соотвѣтствующее 1 километру прироста нормы:

$$\frac{27,79 - 20,12}{7,08 - 4,78} = \frac{7,67}{2,30} = 3,33 \text{ франка.}$$

Въ послѣднія 9 лѣтъ, съ 1886 до 1894 г., произошли увеличенія:

въ протяженіи путей,

приходящ. на 10 т. жит., . . . съ 8,06 до 9,38 километр.,

въ годовыхъ расходахъ

жителя съ 25,10 до 28,66 франковъ.

Увеличеніе расходовъ жителя, соотвѣтствующее 1 километру прироста нормы:

$$\frac{28,66 - 25,10}{9,38 - 8,06} = \frac{3,56}{1,32} = 2,70 \text{ франка.}$$

Средняя изъ двухъ опредѣленій:

$$\frac{3,33 \times 11 + 2,70 \times 8}{19} = 3,06 \text{ фр.}$$

Это число мало отличается отъ опредѣленнаго, не принимая въ расчетъ налога. Обращая вниманіе на допустимую степень точности расчета, было бы даже правильнѣе остановиться на первой десятичной цифрѣ, а тогда слѣдовало бы написать 3, 1.

Одно изъ важныхъ заключеній, вытекающихъ изъ приведеннаго изученія, состоитъ въ томъ, что зависимость прироста въ расходахъ жителя или, лучше сказать, увеличеніе потребностей жителя въ услугахъ желѣзныхъ дорогъ, при удлиненіи путей, приходящихся на 10.000 жителей, на одинъ километръ оказывается одинаковымъ, какъ при протяженіи этихъ путей въ 4,78, такъ и при протяженіи въ 9,38 километра.

Чтобы сравнить приростъ потребностей, опредѣленный для населенія и территоріи Франціи, съ приростомъ, найденнымъ для Европейской Россіи, надо припомнить, что одинъ километръ равенъ 0,932 версты и что франкъ въ теченіе годовъ 1872 до 1894 можно считать въ среднемъ=0,4 руб.

Поэтому, выражая приростъ потребностей жителя въ услугахъ жел. дорогъ для Франціи въ рубляхъ на версту, надо взять:

$$3,1 \times 0,932 \times 0,4 = 1,16 \text{ руб.};$$

для Россіи онъ опредѣлился въ 1,22 руб.

Во Франціи приростъ оказался немного меньше, чѣмъ въ Россіи, но разница между тѣмъ и другимъ составляетъ всего 5%.

Эта разница, сама по себѣ очень небольшая, еще находитъ себѣ объясненіе въ томъ, что годичное удлиненіе путей во Франціи было значительно больше, чѣмъ въ Россіи. Тамъ средній годичный приростъ протяженія путей на 10.000 жителей былъ 0,209 километр. или 0,195 вер., въ Россіи же онъ былъ всего 0,14 вер. Приноравли-

вать промышленную дѣятельность къ бѣльшимъ приростамъ путей труднѣе, чѣмъ къ меньшимъ приростамъ.

Французскій приростъ протяженія путей на 10 жителей былъ на 38% больше нашего. Поэтому можно сказать, что при бѣльшей близости условій прироста путей приростъ расходовъ жителя, соотвѣтствующій приросту нормы на 1 вер., оказалъ бы еще болѣе близкимъ и почти одинаковымъ.

Эта близость, доходящая до полнаго равенства приростовъ потребностей жителя въ услугахъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи и Франціи, даетъ право ожидать, что въ Россіи, какъ и во Франціи, размѣръ прироста потребностей, найденнаго у насъ при протяженіи путей въ 3,7 версты, останется и при достиженіи длины путей на 10.000 жителей до 9 верствъ.

Установленіе нормъ желательнаго удлиненія жел. дор. сѣти и опредѣленіе срока осуществленія ея.

Если бы начиная съ 1909 г. сѣть стала увеличиваться въ той же прогрессіи, въ какой она возростала съ 1892 по 1900 гг., вызывая постоянно ростъ потребленія желѣзнодорожныхъ услугъ, то число верствъ на каждыя 10.000 жит. возрастающаго населенія должно было бы, въ каждое пятилѣтіе, увеличиваться среднимъ счетомъ на 0,7 в.

Такъ какъ въ 1909 году число верствъ на 10.000 жителей было 3,67, то по истеченіи нѣкотораго числа n пятилѣтій протяженіе дорогъ, на 10.000 душъ должно быть больше и должно достигнуть $3,67 + 0,7 \times n$ верствъ.

При желаніи довести эту длину приблизительно до той же нормы, какая уже имѣется теперь въ Австро-Венгріи, т. е. почти до 9 верствъ, величина n опредѣлится въ 7,5 или, другими словами, потребуется 37 лѣтъ.

Срокъ этотъ, очевидно, нельзя назвать слишкомъ краткимъ и желаніе достигнуть Австро-Венгерской нормы, хотя бы въ теченіе предстоящихъ 37 лѣтъ, едва ли можно назвать чрезмѣрнымъ.

Удлиненіе сѣти по пятилѣтіямъ.

Численность населенія къ концу этого срока можно опредѣлить, основываясь на приростахъ съ 1888 по 1908 гг. Этотъ приростъ былъ съ 105.000 тыс. жителей до 136.111

тыс. жителей. Онъ указываетъ, что ежегодно прибавлялось по 1,306% *).

Приростъ протяженія желѣзнодорожной сѣти Европейской Россіи съ 1908 г., сверхъ 50.135 верстъ долженъ быть пропорціоналенъ какъ приросту населенія, такъ и приросту протяженія дорогъ, приходящагося на 10.000 жителей.

По первой причинѣ онъ долженъ возрасти пропорціонально 1,01306, а по второй—пропорціонально числу пятилѣтій.

Отсюда находимъ приростъ сѣти по пятилѣтіямъ, указанный въ слѣдующей таблицѣ для дорогъ Европейской Россіи:

ТАБЛИЦА № 4.

Г О Д Ы.	Численность населения обоого пола въ 1000.	Протяженіе путей на 10 т. жителей, версты.	Полная длина ж. д. сѣти Евр. Россіи, версты.	Удлиненіе въ 5 лѣтъ, версты.	Стоимость душевыхъ потребн. въ усл. ж. д., въ руб.	Полные валовые доходы сѣти дорогъ Европейской Россіи, въ 1000 руб.	Поверстные валовые дох., въ руб
1908	136.111	3,68	50.135	—	5,27	717.852	14.300
1913	145.230	4,38	63.600	13.465	6,42	932.377	14.700
1918	154.970	5,08	78.700	15.100	7,59	1.176.222	14.900
1923	165.360	5,78	95.600	16.900	8,73	1.443.593	15.100
1928	176.440	6,48	114.300	18.700	9,89	1.744.992	15.300
1933	188.270	7,18	135.200	20.900	11,04	2.078.501	15.400
1938	200.890	7,88	158.300	23.100	12,19	2.448.849	15.500
1943	214.354	8,58	183.900	25.600	13,35	2.861.626	15.600
1946	222.859	9,00	200.600	16.700	14,04	3.128.940	15.600

Найденная душевая потребность въ услугахъ желѣзныхъ дорогъ (14,04 р.) больше наблюдаемой въ Австро-Венгрии (9,80 р.), но значительно меньше встрѣчающейся

*) $105.000(1+n)^{20}=136.111$, отсюда $n=0,01306$, т. е. ежегодный приростъ 1,306%.

въ Германіи (20 р.). Это замѣчаніе должно служить нѣкоторымъ предохраненіемъ противъ слишкомъ оптимистическихъ надеждъ на возможность быстрого увеличенія сѣти дорогъ.

Опредѣленіе вѣроятныхъ потерь въ развитіи промышленности Европейской Россіи съ Кавказомъ при замедленіи расширенія сѣти.

Потребности населенія въ услугахъ желѣзныхъ дорогъ, какъ упомянуто, растутъ неодинаково при разныхъ приростахъ путей, приходящихся на 10.000 жителей. Всякое уменьшеніе потребности въ перевозкахъ грузовъ указываетъ уменьшеніе въ производствѣ ихъ. Среднюю стоимость перевозимыхъ у насъ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ можно считать разъ въ 8 болѣе средней стоимости перевозокъ *).

Пользуясь данными, приведенными въ таблицѣ 2, и указанными выше приростами потребности жителя, зависящими отъ времени и отъ удлиненія путей, приходящихся на 10.000 жителей, можно опредѣлить вѣроятныя потери производительности населенія Европейской Россіи, если желѣзнодорожное строительство будетъ ограничиваться поддержаніемъ нормы безъ перемѣнъ, вмѣсто ежегоднаго увеличенія ея на 0,14 вер.

Въ первомъ случаѣ потребности населенія будутъ увеличиваться ежегодно на 6 коп. на жителя, а во второмъ на $6 + 0,14 \times 122 = 23$ к.

Принимая въ расчетъ вѣроятную населенность Европейской Россіи съ Кавказомъ для слѣдующихъ за 1908 годомъ 15 лѣтъ, какъ показано въ табл. 4, составлена прилагаемая графическая таблица IV. (На стр. 26).

На ней ординаты линіи аб представляютъ протяженіе сѣти при поддержаніи нормы безъ перемѣнъ и ординаты линіи ас — протяженіе сѣти при ежегодномъ увеличеніи нормъ на 0,14 вер.

Ординаты линіи АВ указываютъ приростъ потребностей всего населенія въ услугахъ желѣзныхъ дорогъ при неизмѣняемости нормы и ординаты линіи АС при-

*) Н. П. Петровъ. «Экономическое значеніе русскихъ ж. д.», стр. 14 (Вып. XXVIII трудовъ О. В. К.).

Графическая таблица IV.

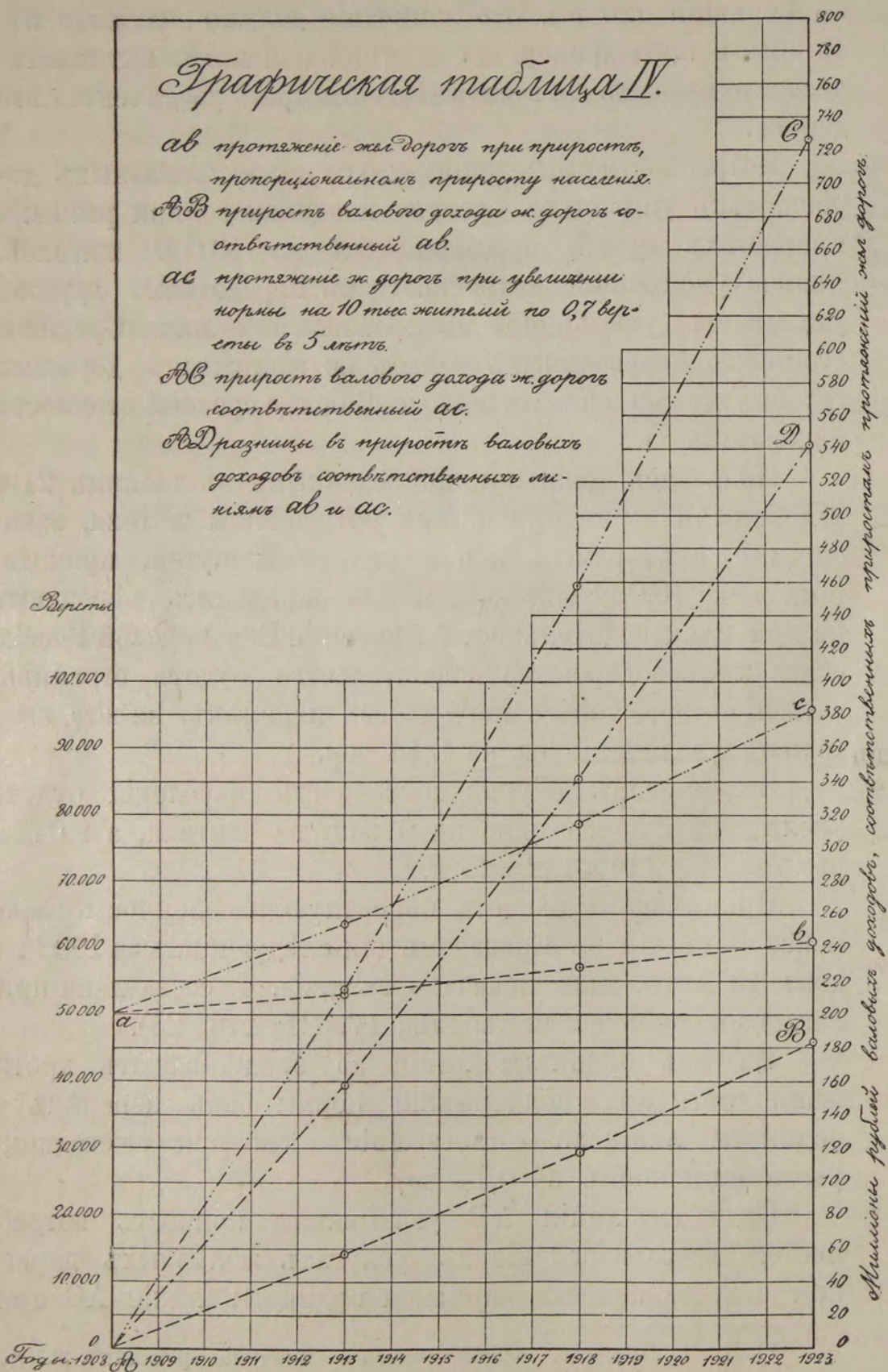
ав протяжение ж.д. дорог при приросте, пропорциональном приросту населения.

АВВ прирост валового дохода ж.д. дорог соответственный ав.

ас протяжение ж.д. дорог при увеличении нормы на 10 тыс. жителей по 0,7 версты в 5 лет.

АВВ прирост валового дохода ж.д. дорог соответственный ас.

АВД разницы во приросте валовых доходов соответственных линиям ав и ас.



Миллионы рублей валовых доходов, соответственных протяжению ж.д. дорог.

рость потребностей населенія при ежегодномъ увеличеніи нормы на 0,14 вер. Ординаты линіи AD опредѣляютъ разницу двухъ вышеопредѣленныхъ приростовъ. Другими словами, ординаты линіи AD указываютъ уменьшенія потребностей населенія, зависящія отъ уменьшенія производительности, затрудняемой недостаткомъ развитія желѣзныхъ дорогъ.

Графическая таблица IV показываетъ, что общая потеря въ валовыхъ доходахъ будетъ въ 1913 г. 158 милл., въ 1918 г. 341 милл. и въ 1923 г. 542 милл. руб.

Въ этихъ потеряхъ 0,8 составляетъ платежи по перевозкамъ грузовъ и, слѣдовательно, потери отъ сокращенія грузовыхъ перевозокъ надо ожидать: въ 1913 г. 126 милліона руб., въ 1918 г. 273 милл. и въ 1923 году 434 милліона рублей.

Сокращенія же производительности отъ недостаточнаго развитія сѣти, превосходящія въ 8 разъ стоимости перевозокъ, опредѣлятся: для 1913 г. болѣе 1 милліарда, въ 1918 болѣе 2,1 милліар. и въ 1923 г. болѣе 3,4 милліардовъ рублей.

Такимъ образомъ вполне выяснилось существенное вліяніе измѣненія роста нормы протяженія желѣзныхъ дорогъ, приходящихся на 10.000 жителей. Задержка въ увеличеніи этой нормы и въ приближеніи ея къ обще-европейской нормѣ грозитъ задержкой въ развитіи промышленной дѣятельности населенія. Оно такимъ замедленіемъ вынуждается къ бездѣйствію, зависящему не отъ его нежеланія или неспособности, а отъ невозможности использовать результаты своихъ трудовъ, по невозможности доставлять ихъ на рынки потребленія.

Излишне быстрое увеличеніе этой нормы приведетъ къ сооруженію дорогъ, не оправдываемыхъ дѣйствительными народными потребностями и способностью населенія настолько развивать свою промышленную дѣятельность, чтобы перевозкою повышеннаго производства товаровъ въ достаточной мѣрѣ окупать расходы; а слишкомъ медлен-

ное ведетъ къ разорительному застою, къ атрофированію живой промышленной дѣятельности населенія, къ задержкѣ въ удовлетвореніи многихъ культурныхъ и государственныхъ потребностей.

Изъ этой таблицы IV^o видно, что даже въ ближайшія 5 лѣтъ надо было бы строить въ Европейской Россіи, приблизительно по 2.700 вер., а въ слѣдующія 5 лѣтъ около 3.000 вер., далѣе по 3.400, далѣе по 3.800, по 4.200, по 4.600 и по 5.100 верствъ. Такъ какъ въ предстоящихъ сооруженіяхъ надо предвидѣть и магистрали, и подъѣздные пути, при чемъ стоимость версты едва ли можно исчислять ниже 60.000 руб., то надо расходовать на сооруженіе новыхъ дорогъ, въ одной Европейской Россіи, въ ближайшее пятилѣтіе, въ годъ примѣрно до 160 милл. руб., въ слѣдующее пятилѣтіе до 180 милл. руб. въ годъ, далѣе до 200 милл. руб., до 230 милл. руб., до 250 милл. руб., до 280 милл. руб. и, наконецъ, до 310 милліоновъ рублей.

Если бы для дорогъ Азиатской Россіи надо было предвидѣть, для ближайшаго времени, необходимость ежегодныхъ ассигнованій, около 60 милл. руб. и на усиленіе и улучшеніе дорогъ существующихъ, принимая въ расчетъ и новый подвижной составъ, хотя бы по 75 милл. руб., то общая сумма расходовъ на желѣзнодорожное строительство должна достигать въ ближайшее время до 295 милл. руб. въ годъ.

Слѣдующія пять лѣтъ годовое сооруженіе должно быть больше на 30 милл. руб., т. е. оно должно достигать слишкомъ 326 руб. и т. д.

Такія суммы, очевидно, государство не можетъ удѣлять изъ своихъ обыкновенныхъ доходовъ и должно будетъ привлекать капиталы другими способами, т. е. или заключая государственные займы, или обращаясь къ частной предпріимчивости.

Съ перваго взгляда суммы эти могутъ представляться такими значительными, что на реализацію ихъ, можетъ быть, нельзя и рассчитывать. Сравнивая, однако, ихъ величину

съ эмиссіонной дѣятельностью государствъ ¹⁾, оказывается, что онѣ составляютъ, сравнительно съ реализованными на міровыхъ рынкахъ суммами, очень небольшую долю. Дѣйствительно, въ первыя 10 лѣтъ намъ надо расходовать въ годъ отъ 600 до 800 милл. франковъ; а міровая эмиссіонная дѣятельность, не считая конверсій, была: въ милліонахъ франковъ:

Въ годы	1907	1908	1909	1910
Займы госуд., обществен. учрежд. и городовъ	5.500	7.244	8.514	9.046
Кредит. учреждений	1.526	1.374	2.287	2.710
Жел.-дорожн. и промышлен. обществъ	8.091	12.256	11.319	11.149
Итого	15.117	20.844	22.120	24.815

Потребность наша по сравненію съ суммами, реализованными только для желѣзнодорожныхъ и промышленныхъ предпріятій, въ послѣдніе годы (1908—1910) составляла всего отъ 5,4 до 7 процентовъ.

Суммы же всѣхъ выпущенныхъ Россіей займовъ составляли въ 1909 г. 2.059 милл., въ 1910 году 1.084 милл. Слѣдовательно, на долю Россіи пришлось въ 1909 году 9,3%, въ 1910 году 4,4%.

Способы изысканія
необходим. средствъ.
а) Государственные
займы.

Выяснивши, такимъ образомъ, приблизительные размѣры ежегодныхъ затратъ и вѣроятность ихъ полученія для цѣли, едва ли преувеличенной, возникаетъ вопросъ, какимъ путемъ государство можетъ изыскивать необходимые ему капиталы.

¹⁾ Вѣстникъ Финансовъ, Промышленности и Торговли 1911 г. № 21, стр. 367, 368.

Въ виду категорическаго мнѣнія нѣкоторыхъ экономистовъ о совершенной необходимости строить и эксплуатировать въ Россіи желѣзныя дороги, непременно, на средства казны, необходимо, по возможности, выяснить послѣдствія такого образа дѣйствія.

Главные доводы
въ пользу займовъ.

Приведенное мнѣніе вызывается соображеніемъ, что сооруженіе дорогъ, хотя и можетъ происходить безъ правительственной гарантіи строительныхъ капиталовъ, но такія дороги встрѣчаются въ видѣ исключенія, всякія же другія дороги, не только мало доходныя въ ближайшіе годы, но и сомнительныя по доходности, строятся частными предпринимателями не иначе какъ на капиталы, гарантированныя правительствомъ, и слѣдовательно какъ бы на счетъ казны.

Главными доводами, поддерживающими мысль о необходимости строить жел. дороги на средства казны, составляютъ два положенія:

Первое положеніе утверждаетъ, что государственный кредитъ обременяется одинаково, — будетъ ли выпущенъ государственный заемъ, или будутъ выпущены гарантированныя правительствомъ облигаціи частнаго желѣзнодорожнаго предпріятія.

Второе положеніе указываетъ, что при постройкѣ дорогъ частными предпринимателями, на гарантированныя правительствомъ капиталы, всѣ убытки падаютъ на государственное казначейство, а всѣ выгоды получаютъ частные предприниматели.

Если бы оба эти положенія были безспорно справедливы, то ихъ все же было бы недостаточно для окончательнаго утвержденія, что всѣ жел. дороги должны строиться на казенныя средства. Если для сооруженія дорогъ необходимо въ теченіе многихъ лѣтъ затрачивать такія огромныя суммы, которыя не могутъ быть получаемы изъ обыкновенныхъ государственныхъ доходовъ, и если потому надо допускать государственныя росписи съ дефицитами и заключать крупныя государственныя займы, то, въ виду

обремененія государственнаго казначейства новыми обязательными платежами % и погашенія, необходимо представлять законодательнымъ учрежденіямъ безспорныя доказательства, что ожидаемая отъ сооруженія намѣченныхъ дорогъ выгоды покроютъ вызванные ими обязательные платежи.

Кромѣ доказательствъ этого рода, необходимо еще представлять такіе же безспорные доводы, что именно намѣченныя дороги должны быть сооружены ранѣе всякихъ другихъ дорогъ.

При отсутствіи такой отчетности, которая давала бы возможность постоянно слѣдить за всѣми финансовыми результатами вновь построенныхъ дорогъ, принимая въ расчетъ вліяніе ихъ на доходность дорогъ существовавшихъ ранѣе, не будетъ никакой возможности документально подтвердить, что дѣятельностью и вліяніемъ новыхъ дорогъ покрываются всѣ производимыя для новыхъ дорогъ затраты, т. е. всѣ ихъ эксплуатационные расходы и всѣ платежи процентовъ на затраченные капиталы.

При единствѣ кассы, когда въ нее поступаютъ всѣ безъ исключенія доходы, какимъ бы путемъ они ни были получаемы, налогами или займами, при полной невозможности точнаго опредѣленія, дастъ ли желѣзнодорожная сѣть, увеличенная новыми дорогами, такіе добавочные доходы, которыми могутъ быть покрываемы платежи по вновь заключеннымъ желѣзнодорожнымъ займамъ, должны являться, при разсмотрѣніи государственной росписи доходовъ и расходовъ, большія сомнѣнія. Законодательныя учрежденія, призванныя къ обсужденію степени необходимости удовлетворенія многоразличнѣйшихъ народныхъ и государственныхъ нуждъ, среди которыхъ выступить требованіе на строительныя работы однѣхъ желѣзныхъ дорогъ въ суммѣ 275—300 милл. руб., будутъ поставлены въ крайне трудное положеніе. Затрудненіе особенно будетъ увеличено тѣмъ, что такое требованіе выступить безъ представленія ясныхъ доказательствъ, что входящая въ

смѣту этого требованія сумма въ 150—180 милл. руб. будетъ дѣйствительно обращена на сооруженіе такихъ дорогъ Европейской Россіи, которыя будутъ приносить только доходъ, или хотя бы, вообще говоря, такую пользу, которая оправдываетъ уплату процентовъ на капиталъ, пріобрѣтенный займомъ.

При такой постановкѣ дѣла законодательныя учрежденія, вѣроятно, будутъ считать себя не вправѣ выразить свое согласіе на заключеніе росписи съ большимъ дефицитомъ и на заключеніе столь существеннаго займа. По всему вѣроятію эти учрежденія, обсуждая потребности желѣзнодорожнаго строительства, ограничатся разрѣшеніемъ приступить къ постройкамъ линій стратегическаго или вообще политическаго значенія, устраняя дороги экономическаго значенія, о выгодности которыхъ можно говорить лишь гадательно, но не безспорно. Такимъ образомъ, для сооруженія экономически полезныхъ и даже необходимыхъ дорогъ Европейской Россіи въ государственной росписи не найдется и кредитовъ. Ихъ находить окажется тѣмъ болѣе трудно, что, при необходимости сооруженія дорогъ въ самыхъ различныхъ частяхъ Европейской Россіи, будетъ крайне трудно согласовать мнѣніе о преимущественной необходимости различныхъ намѣчаемыхъ линій¹⁾.

Различіе между
государственными
займами и капита-
лами, гарантирован-
ными правитель-
ствомъ.

Если бы для устраненія встрѣчаемыхъ въ законодательныхъ учрежденіяхъ затрудненій къ выпуску государственныхъ займовъ очень крупныхъ размѣровъ были найдены достаточно сильные доводы, то надо было бы остановиться на оцѣнкѣ первыхъ двухъ вышеупомянутыхъ положеній.

О полномъ отсутствіи разницы между кредитными бумагами государственныхъ займовъ и гарантированными правительствомъ облигаціями едва ли можно говорить, не забывая, что во Франціи по концессіямъ 1883 года расходы

¹⁾ Инженеръ С. Штольцманъ. «Гдѣ намъ нужно строить желѣзныя дороги». Извѣстія Собранія Инженеровъ П. С. Приложение къ №№ 47 и 47 и №№ 10 и 11 5 ноября 1910 г.

по сооруженію желѣзныхъ дорогъ дѣлятся на двѣ части: одну изъ нихъ компаніи берутъ на себя, другую даетъ государство въ видѣ безвозвратнаго пособія; но реализація капитала возлагается на компаніи, какъ для расхода, падающаго на государство, такъ и для части обязательной для нихъ ¹⁾.

а) Первое положе-
женіе.

Обращаясь къ первому доводу, утверждающему, что выпускъ государственнаго займа или гарантированныхъ правительствомъ облигацій частнаго общества одинаково вліяютъ на кредитъ государства, надо сказать, что займы государственные, обезпечиваемые всѣмъ достояніемъ государства, не обезпечиваются, однако, никакимъ опредѣленнымъ матеріальнымъ имуществомъ; гарантированныя же облигаціи частныхъ дорогъ, хотя и не въ полной мѣрѣ, но все же обезпечиваются нѣкоторымъ матеріальнымъ имуществомъ.

Суммы, выручаемыя реализаціею государственнаго долга, поступаютъ въ составъ чрезвычайныхъ доходовъ безъ всякаго опредѣленнаго назначенія и при распредѣленіи суммъ на разныя государственныя потребности принимаются въ расчетъ, совершенно не отличая ихъ отъ доходовъ обыкновенныхъ. Потому эти занятыя суммы не могутъ быть заранѣе предназначены на какой-нибудь опредѣленный предметъ. ²⁾ Суммы, получаемыя реализаціею га-

¹⁾ С. Кольсонъ. «Желѣзныя дороги и бюджетъ». стр. 26. (В. LXXI труд. О. В. К.)

²⁾ Къ сожалѣнію, возможность нѣкоторыхъ сомнѣній въ этомъ отношеніи вызывается нѣкоторыми внушительными примѣрами.

Въ Вѣстникѣ Финансовъ, Промышленности и Торговли 1909 г. № 46, въ статьѣ финансовыя итоги эксплуатаціи прусскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1908—1909 гг., П. Миллеръ указываетъ, что 27 марта 1882 г. былъ изданъ законъ, по которому остатки отъ желѣзнодорожныхъ доходовъ должны получать назначеніе, между прочимъ, на погашеніе займовъ. Законъ этотъ не оправдалъ ожиданій особенно въ отношеніи погашенія желѣзнодорожныхъ долговъ, которое производилось преимущественно на бумагѣ списываніемъ по долговой

рантированныхъ облигацій, имѣють совершенно определенное назначеніе.

Суммы, необходимыя на уплату процентовъ и погашенія по заключенному государственному займу, должны быть полностью включаемы въ роспись государственныхъ расходовъ, даже въ томъ случаѣ, если бы заемъ былъ заключенъ для несомнѣнно выгоднаго предпріятія, обѣщающаго чистый доходъ, превышающій уплату процентовъ и погашенія. По гарантированнымъ же облигаціямъ въ расходную роспись надо вносить только сумму, составляющую разницу между суммой для оплаты условленныхъ процентовъ съ погашеніемъ и дѣйствительнымъ чистымъ доходомъ. Такимъ образомъ расходная смѣта государственнаго казначейства, въ той ея части, которая составляется изъ суммъ, назначаемыхъ на уплату долговыхъ обязательствъ, при сооруженіи жел. дорогъ на государственные займы, обременяется болѣе, чѣмъ при сооруженіи на гарантированные правительствомъ частныя капиталы.

Разница между суммами обязательныхъ платежей по капиталамъ и дѣйствительными расходами на этотъ предметъ, въ годы даже неблагопріятные, какъ въ 1905 и 1906, была слѣдующая для казенныхъ дорогъ Европейской Россіи:

	1905 г.	1906 г.
Обязательные платежи . . .	148.398 тыс.	153.715 тыс.
Дѣйствительные расходы . .	15.737 »	21.575 »

т. е. дѣйствительные расходы были въ 7 и даже въ 10 разъ менѣе того, что надлежало записать въ расходной смѣтѣ государства, въ рубрикѣ обязательныхъ платежей по долгамъ.

книгѣ. Къ 31 марта 1896 г. желѣзнодорожный долгъ выросъ до 6.587.646.000 мар., съ этого долга списано (бухгалтерски) 1.305.835.000 марокъ, въ дѣйствительности погашено только 584.029.830 марокъ, остальная же сумма 701.825.000 марокъ употреблена на покрытіе расходовъ, не связанныхъ съ желѣзными дорогами.

При одинаковыхъ размѣрахъ нарицательныхъ капиталовъ, реализованныхъ въ видѣ государственнаго займа или гарантированнаго правительствомъ облигаціоннаго займа, дѣйствительные расходы государственнаго казначейства, при нѣкоторой недовыручкѣ на сооруженной дорогѣ, будутъ одинаковы, но при существующихъ условіяхъ счетоводства можно будетъ доказывать это равенство года черезъ 2 или черезъ 3 послѣ произведенной уплаты, а до того времени уплата по государственному долгу будетъ фигурировать въ полной своей величинѣ и будетъ производить впечатлѣніе невыгоднаго предпріятія.

Послѣ десятилѣтнихъ сооруженій, въ вышеприведенныхъ для будущаго размѣрахъ, когда было бы сооружено болѣе 28 тыс. вер. и израсходовано приблизительно 1,7 милліарда руб., въ сумму уплатъ по государственному долгу пришлось бы внести приблизительно 60—70 милл. руб. Когда, быть можетъ, не будетъ никакого расхода, или дѣйствительный расходъ будетъ въ 6—10 милл. руб., которые пришлось бы вписать при сооруженіи на частный гарантированный правительствомъ капиталъ. Внесеніе въ сумму расходовъ лишнихъ 70 милл. руб. только потому, что трудно доказывать возможность оплатить эти суммы доходами самихъ дорогъ, представляется дѣломъ, крайне стѣсняющимъ правильное удовлетвореніе государственныхъ потребностей, и потому дѣломъ нежелательнымъ.

Что касается неблагопріятнаго вліянія роста государственнаго долга на кредитъ государствъ, то наиболѣе осведомленные въ этомъ отношеніи лица высказываютъ такое мнѣніе:

Хотя государственный кредитъ нашъ, въ виду благопріятныхъ обстоятельствъ послѣдняго времени, началъ нынѣ приближаться къ той высотѣ, на которой онъ стоялъ до войны, но какъ теперь, такъ и прежде болѣе высокій уровень долга не соотвѣтствуетъ политическому и экономическому значенію Россіи. Изъ соотношенія биржевыхъ курсовъ видно, что кредитъ Россіи ниже кредита не только

Англии, Франціи, но даже Германіи и Италии и лишь немного выше Японіи ¹⁾. Поэтому первенствующей и неуклонной задачей должно быть признано возведеніе нашего кредита на подобающую Россіи высоту и неизбѣжнымъ условіемъ для сего является нераспространеніе его на новыя области, хотя бы и для производительныхъ вполнѣ надобностей. Необходимо помнить, что и въ сферѣ чистогосударственныхъ расходовъ тенденція послѣдняго времени къ возложенію на государство разрѣшенія все большихъ и большихъ соціальныхъ задачъ и непомѣрно растущіе расходы по оборонѣ страны грозятъ необходимостью постоянного сведенія бюджетовъ при помощи кредита. Независимо отъ сего и при отсутствіи въ тотъ или другой годъ займовъ на бюджетныя потребности, государственный кредитъ все продолжаетъ напрягаться у насъ вслѣдствіе выпуска гарантированныхъ правительствомъ бумагъ по желѣзнодорожному строительству и операціямъ дворянскаго и крестьянскаго банковъ, каковая дѣятельность, очевидно, не можетъ быть остановлена.

Приведенныя соображенія указываютъ недостаточную обоснованность перваго положенія, приводимаго въ подтвержденіе необходимости строить желѣзныя дороги на средства казны, и въ извѣстной степени оправдываютъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ на частныя капиталы, гарантированныя правительствомъ.

б) Второе положеніе.

Обращаясь ко второму положенію, утверждающему, что при сооруженіи дорогъ на капиталы, гарантированные

¹⁾ Согласно биржевымъ отмѣткамъ 2/15 марта 1911 г.: государственная 4⁰/₁₀₀ рента (безъ 5⁰/₁₀₀ налога) въ Петербургѣ, 3⁰/₁₀₀ французская рента въ Парижѣ, 3,5⁰/₁₀₀ итальянская рента, 4⁰/₁₀₀ японскій заемъ 1910 г., 4⁰/₁₀₀ германскій заемъ въ Берлинѣ, 2,5⁰/₁₀₀ англійскія консоли въ Лондонѣ, приведенныя къ однообразному типу 4⁰/₁₀₀ бумагъ, будутъ стоить: французскія 129,19, англійскія 128,84, итальянскія 117,30, германскія 102,30, русскія 99,74 и японскія 94,77. См. Комитетъ финансовъ, засѣданіе 7 марта 1911 г. Подписали: графъ Витте, Петръ Сабуровъ, Иванъ Голубевъ, В. Коковцовъ, Иванъ Шиповъ, П. Харитоновъ, П. Романовъ, М. Дмитріевъ.

правительствомъ, всѣ потери ложатся на государственное казначейство, а всѣ выгоды достаются частнымъ предпринимателямъ, надо сказать, что надлежаще выбранныя экономическія дороги, построенныя на средства казны, послѣ достаточнаго развитія ихъ дѣятельности, обѣщаютъ приносить не только чистый доходъ, но и чистую прибыль. Эта чистая прибыль будетъ поступать въ государственное казначейство полностью и будетъ покрывать прежніе недочеты. Чистая прибыль дорогъ, построенныхъ на капиталъ, гарантированный правительствомъ, до извѣстнаго размѣра (6% на акціонерный капиталъ) въ государственное казначейство не поступаетъ и не служитъ источникомъ для оплаты суммъ, выданныхъ по гарантіи. Эти оплаты начинаются послѣ полученія дорогой такого дохода, который превыситъ 6% на акціонерный капиталъ; но оплаты суммъ, выданныхъ по условіямъ гарантіи, зачитываются долгомъ за дорогою и долгъ, съ начисленіемъ на него процентовъ, взыскивается впослѣдствіи до полного погашенія его. Правильно выбранная экономически выгодная дорога, о какихъ теперь только идетъ рѣчь, всегда будетъ имѣть возможность уплатить свои долги по гарантіи. Слѣдовательно, прямыхъ потерь не будетъ. Участіе же казны въ чистыхъ прибыляхъ предпріятія начинается еще позже, на примѣръ, послѣ достиженія акціями дохода 8%.

Чтобы лучше уяснить себѣ условія развитія желѣзнодорожной дѣятельности, при которой начинается возвратъ долговъ по гарантіи и участіе правительства въ доходахъ гарантированнаго имъ предпріятія, допустимъ, что облигаціямъ гарантированъ доходъ $4\frac{1}{2}\%$, и что въ одномъ случаѣ акціонерный капиталъ составляетъ $\frac{1}{10}$ часть, а въ другомъ случаѣ $\frac{1}{20}$ строительнаго капитала. Для простоты разьясненія оставимъ безъ вниманія нѣкоторые обязательные платежи вродѣ 2% въ запасный капиталъ.

Въ случаѣ, если акціонерный капиталъ составляетъ $\frac{1}{10}$ всего строительнаго капитала, то доходъ на акціи будетъ больше 6%, когда доходъ на весь строительный ка-

питаль составить не $4\frac{1}{2}\%$, а $4,65\%$, т. е. больше гарантированного на $0,15\%$. Это значитъ, что при полномъ размѣрѣ строительнаго капитала въ 100 милл. руб. уплата бывшихъ недовыручекъ до гарантіи начнется не съ того времени, когда чистый доходъ достигаетъ 4,5 милл. руб., а когда онъ достигаетъ 4,65 милл. руб., т. е. суммы на 150.000 р. большей.

Участіе въ прибыляхъ начнется только послѣ такого развитія дѣятельности, при которомъ будутъ получены на весь строительный капиталъ 4,85 тыс. Получаемые сверхъ 4,5 милл. руб. еще 350 тысячъ рублей въ раздѣлъ не идутъ, а дѣлежъ начинается съ суммъ, превышающихъ 350 тыс. руб.

Въ случаѣ когда акціонерный капиталъ составитъ $\frac{1}{20}$ часть всего строительнаго капитала, уплата долговъ по гарантіи начнется послѣ того, какъ чистый доходъ превыситъ $4,575\%$ на весь строительный капиталъ, т. е. будетъ больше гарантированного на $0,075\%$; а участіе въ чистой прибыли начнется послѣ полученія на строительный капиталъ болѣе $4,675\%$ т. е. когда чистый доходъ будетъ болѣе гарантированного на $0,175\%$. При строительномъ капиталѣ въ 100 милл. руб. въ раздѣлъ не идутъ первые 175 тыс. руб.

Такимъ образомъ обнаруживается, что, при надлежащемъ выборѣ необходимыхъ для населенія дорогъ, государственное казначейство не должно нести никакихъ прямыхъ потерь, и что вовсе не уступаетъ всѣхъ своихъ выгодъ частнымъ предпріятіямъ, но, конечно, теряетъ часть своихъ выгодъ.

Приблизительное
опредѣленіе потерь
казны при сооруже-
ніи экономически
выгодныхъ дорогъ
частными предпри-
нимателями.

Размѣръ потерь отъ неполученія всей чистой прибыли, выручаемой дорогами сооруженными на гарантированные капиталы, предвидѣть съ точностью невозможно; но понятіе объ этихъ потеряхъ можно составить изъ нѣкоторыхъ довольно основательныхъ соображеній.

Дѣйствующій у насъ законъ, регулирующий установленіе тарифовъ, предписываетъ имѣть въ виду интересы населенія, промышленности и торговли и казны.

Поэтому тарифныя учрежденія не могутъ допускать большаго развитія доходности на строительные капиталы. Сверхъ того, требованія публики и служащихъ, при сколько-нибудь значительныхъ повышеніяхъ доходности желѣзныхъ дорогъ, будутъ, безъ сомнѣнія, сильно задерживать ростъ чистой прибыли; но о размѣрахъ возможной потери отъ неполученія всей чистой прибыли въ случаѣ сооруженія не на казенный счетъ, а на капиталъ частной предпріимчивости, гарантированныйъ правительствомъ, лучше всего можно судить, обратившись къ существующему факту. Извѣстно, что германскія дороги выручаютъ валовые доходы, достигающіе приблизительно 17,5% на строительный капиталъ,¹⁾ и даютъ при этомъ чистой прибыли болѣе 6%. Спрашивается, не могутъ ли и наши будущія дороги достигать валовыхъ доходовъ, близкихъ къ валовымъ доходамъ прусскихъ дорогъ. Для отвѣта надо припомнить, что среднія выручки по перевозкамъ пассажировъ и товаровъ въ Пруссіи почти на 30% больше нашихъ. При невозможности повышать наши тарифы до размѣровъ прусскихъ желѣзныхъ дорогъ, нашъ валовой доходъ будетъ примѣрно на 30% меньше прускаго и будетъ не больше $0,7 \times 17,5 = 12,25$ или, быть можетъ, 12,5%.²⁾

Средняя величина полученнаго поверстнаго валового дохода за годы 1892, 1898—1908 была—13.515 р.

Средняя поверстная стоимость дорогъ за тѣ же годы 108.713. Валовой доходъ составляетъ 12,43% отъ стоимости.

При такомъ процентномъ отношеніи валового дохода къ строительному капиталу возможно выручить чистый доходъ, превышающій $4\frac{1}{2}\%$ (допуская, что таковъ будетъ обязательный платежъ по займу), а слѣдовательно, получать

¹⁾ „Критерій для жел. дорогъ“. Н. Петровъ. Стр. 9, табл. 6 (В. LX Трудовъ О. В. К.)

²⁾ „Выгоды, полученныя жел. дор. въ 1909 г.“ Н. Петровъ. Стр. 14. (В. LI Трудовъ О. В. К.)

чистую прибыль, но при условии, что коэффициентъ эксплуатаціи будетъ менѣе $\frac{12,5 - 4,5}{12,5} = 0,64$.

Дѣйствительные коэффициенты эксплуатаціи, въ довольно благоприятный 1909 г., были на небольшомъ только числѣ казенныхъ дорогъ ниже этой нормы.

Они оказались: на Риго-Орловской 0,5798, на Южныхъ 0,5811, на Либаво-Роменской 0,6049, на Екатерининской 0,6086, а на остальныхъ казенныхъ дорогахъ Европейской Россіи были настолько больше, что средняя величина коэффициента эксплуатаціи для всей казенной сѣти Европейской Россіи оказалась 0,6868 (отчетъ за 1909 г. стр. 196).

Чтобы оцѣнить степень вѣроятности осуществленія въ будущемъ не на какой-либо отдѣльной дорогѣ, а на ожидаемой большой сѣти, въ которой будутъ, безъ сомнѣнія, и очень выгодныя дороги, и вмѣстѣ съ тѣмъ дороги мало выгодныя, можно обратиться къ результатамъ, достигаемымъ германскими дорогами.

На этихъ дорогахъ, при всѣхъ высокихъ качествахъ ихъ хозяйства и при томъ, что средняя выручка ихъ выше нашихъ выручекъ при товарныхъ перевозкахъ на 27%, а при пассажирскихъ перевозкахъ на 32%, коэффициенты эксплуатаціи были ¹⁾:

въ годы	1904/1905	1905/1906	1906/1907
коэффициентъ эксплуатаціи	0,64	0,63	0,65

Средняя величина коэффициента эксплуатаціи за три года 0,64, при обстоятельствахъ значительно болѣе благоприятныхъ, чѣмъ мы можемъ ожидать. Допуская, однако, что дороги наши будутъ кореннымъ образомъ улучшены: смягченіемъ уклоновъ, постановкой усовершенствованнаго подвижного состава и оборудованія и т. п.; что при развитіи сѣти и особенно при развитіи промышленности,

¹⁾ Bulletin de l'Association du Congrès Internat. des chem. de fer. Vol. XXII, № 8, p. 897. C. Colson — Revue des questions de transport.

когда образуется больше центровъ производства и центровъ распредѣленія грузовъ, уменьшатся средніе пробѣги грузовъ и пассажировъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ увеличатся среднія выручки съ пассажиро и пудо-версты; что такимъ образомъ будутъ достигаемы результаты лучше нынѣшнихъ,—все же трудно надѣяться на извлеченіе сколько-нибудь значительной, чисто финансовой, выгоды отъ затратъ казенныхъ средствъ на сооруженіе не только желательной, но и крайне необходимой, огромной сѣти желѣзныхъ дорогъ,—такой сѣти, безъ которой немислимо развитіе промышленной дѣятельности многомилліоннаго народа и недостижимо существенное повышеніе государственныхъ доходовъ, всегда возрастающихъ при развитіи промышленности.

Итакъ, при несомнѣнныхъ недостаткахъ, связанныхъ съ совершеніемъ огромныхъ государственныхъ займовъ, и при отсутствіи серьезной надежды на значительные, чисто финансовые результаты помѣщенія этихъ займовъ въ желѣзнодорожное предпріятіе, необходимо изыскивать способы и средства къ привлеченію и частной предпримчивости на путь сооруженія желѣзныхъ дорогъ экономическаго значенія. Идя такимъ путемъ, можно будетъ доставить государству и населенію тѣ удобства и выгоды, которыя могутъ быть достигаемы развитіемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ. Умѣлое развитіе сѣти усилитъ оборону страны, улучшитъ положеніе промышленности и торговли и поведетъ къ повышенію государственныхъ доходовъ.

Вѣроятность привлеченія частной предпримчивости къ сооруженію желѣзныхъ дорогъ.

Все изложенное выше, приводящее къ заключенію объ очень малой надеждѣ на полученіе значительныхъ финансовыхъ выгодъ съ капиталовъ, приобрѣтаемыхъ государственными займами, въ случаѣ помѣщенія ихъ въ сооруженіе экономически выгодныхъ желѣзныхъ дорогъ, приводитъ вмѣстѣ съ тѣмъ, повидимому, къ заключенію, что если русское государство не можетъ ждать значительныхъ чисто финансовыхъ выгодъ отъ своихъ капиталовъ, вложенныхъ въ желѣзнодорожныя предпріятія, то не болѣе того могутъ получать и частные предприниматели отъ предоста-

вляемыхъ имъ желѣзнодорожныхъ концессій. Если бы такое заключеніе было вѣрно, то надо было бы придти къ очень прискорбному выводу: къ признанію, что намъ не подь силу развитіе сѣти, даже и столь небыстрое, при которомъ черезъ 37 только лѣтъ населеніе Европейской Россіи могло бы получить такія же удобства желѣзнодорожнаго сообщенія, какими уже теперь пользуются жители Австро-Венгріи.

Такого заключенія однако дѣлать не придется, если обратимъ вниманіе на то различіе между капиталами, получаемыми выпускомъ государственныхъ займовъ и капиталами, вкладываемыми частными предпринимателями, о которомъ выше не было еще упомянуто, и если, сверхъ того, не упустимъ различія между приемами эксплуатаціи, свойственными казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ.

Въ хозяйствѣ казенныхъ дорогъ никакой рискъ не допускается, на частной дорогѣ искусный руководитель можетъ рисковать, не опасаясь ошибокъ въ маловажныхъ обстоятельствахъ, лишь бы достигались благопріятные результаты въ крупныхъ вопросахъ. Это даетъ ему возможность гораздо лучше обдумывать крупные вопросы, не тратя времени на мелочи.

На казенныхъ дорогахъ искусный руководитель, если и можетъ достигать крупныхъ экономическихъ результатовъ, то съ гораздо бѣльшимъ трудомъ, чѣмъ на частныхъ, и притомъ съ гораздо бѣльшимъ, лично для себя, рискомъ.

Труда требуется больше потому, что множество обстоятельствъ, маловажныхъ по существу, имѣютъ большое значеніе по формѣ. Соблюденіе этой формы, требуя много вниманія и труда, отвлекаетъ распорядителя отъ существа дѣла большого экономического значенія.

Что касается чисто финансовыхъ выгодъ отъ помѣщенія казенныхъ или частныхъ капиталовъ въ желѣзнодорожныя предпріятія, то различіе ихъ можно предвидѣть изъ слѣдующихъ соображеній. При сооруженіи дороги на

средства заняты государством, оно обязывается уплачивать проценты и погашение на всю сумму занятого капитала, и чистая прибыль получается в случае выручки чистого дохода, превышающего обязательные платежи.

В случае небольшой разницы между чистым доходом и обязательными платежами, что обыкновенно и бывает, полученная чистая прибыль составит небольшой процент и, чаще, только небольшую долю процента на весь занятый капитал.

При постройке частным обществом только облигации гарантируются подобно правительственным займам; акции же или совсем не гарантируются, или получают гарантию менее значительную; но чистая прибыль эксплуатации не повышает доходов по облигациям и полностью поступает на повышение доходности акций.

Так как акционерный капитал, вкладываемый предпринимателями, составляет небольшую долю всего капитала предприятия, то чистая прибыль, составляя и небольшую долю процента на весь капитал предприятия, может составить несколько процентов на акционерный капитал и, таким образом, значительно повышать действительную стоимость акций, составляющих достояние предпринимателей. Чтобы лучше уяснить этот предмет, достаточно остановиться на двух частных примѣрах. Допустим, что облигациям гарантированы проценты и погашение в 4,1%; что в одном предприятии акционерный капитал составляет 0,1 всего капитала, а в другом случае 0,05, при полной сумме капитала 100 миллионов руб. В первом случае акционерный капитал составит 10 миллионов, а во втором 5 милл. рублей.

Если сверх обязательных платежей будет получена чистая прибыль в 0,3% на весь капитал, то она составит сумму в 300.000 руб.

Эти 300 тысяч, поступаая в дивиденд акционерам, дадут на акционерные капиталы добавочные доходы, сверх

4,1%, въ первомъ случаѣ 3%, т. е. всего 7,1% на акціонерный капиталъ, а во второмъ 6%, т. е. всего 10,1%.

При сооружеіи дорогъ такого протяженія, которое потребовало бы затратъ капитала въ 1 миллиардъ рублей, и при рѣшимости строить на казенный счетъ, государство должно было бы выпустить заемъ, который заставитъ заключать роспись съ крупными дефицитами въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ.

Платежи по государственнымъ займамъ возрастуть на 41 миллионъ рублей и будетъ получена надежда, но безъ увѣренности, что сами дороги оплатятъ увеличенные расходы по займамъ, а, сверхъ того, дадутъ еще добавочныхъ 3 миллионъ. Подобная перспектива съ дефицитными росписями, способными понизить стоимость множества государственныхъ бумагъ, едва ли можетъ быть заманчивою для государства.

Въ другомъ видѣ представится дѣло сооружеіи тѣхъ же дорогъ частными предпринимателями. Въ первомъ случаѣ они затратятъ капиталъ въ 100 миллионъ, а во второмъ въ 50 миллионъ рублей. Если акціонеры могутъ надѣяться получить на свои 100 и, тѣмъ болѣе, на 50 милл. въ добавочный дивидендъ 3 милл. руб., то дѣло можетъ представиться очень заманчивымъ и вызоветъ достаточно побужденій къ помѣщенію капиталовъ въ такое предпріятіе. Эти побужденія могутъ еще усилиться, — принимая въ расчетъ большую гибкость приемовъ эксплуатаціи, доступныхъ частнымъ предпріятіямъ.

Различіе приемовъ
эксплуатаціи казен-
ныхъ и частныхъ
желѣзныхъ дорогъ.

По поводу различія между приемами эксплуатаціи казенныхъ и частныхъ дорогъ, извѣстный французскій экономистъ Кольсонъ пишетъ, между прочимъ, слѣдующее ¹⁾:

„Много разъ уже я отмѣчалъ, что постоянно замѣчаемое крупное различіе между коэффициентами эксплуатаціи государственныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ нельзя объяснить иначе, какъ различіемъ свойственныхъ имъ ме-

¹⁾ Bullet. de l'Associat. du Congrès Internat. des chemins de fer. 1909. Vol. XXIII, № 7, pag. 713.

тодовъ дѣйствія. Всѣ условія, имѣющія возможность удешевлять эксплуатацію, встрѣчаются въ Германіи въ большей мѣрѣ, чѣмъ во Франціи. Въ Германіи профиль линій лучше; стоимость угля и стали ниже; движеніе грузовъ гуще и позволяетъ лучше утилизировать поѣзда; обязанности, возлагаемыя на дороги, и ихъ отвѣтственность менѣе обременительны. Если, несмотря на все это, казенныя германскія дороги расходуютъ на перевозки больше, чѣмъ расходуютъ дороги, принадлежащія во Франціи частнымъ обществамъ, то нельзя найти другой причины ихъ различія, кромѣ неспособности казенныхъ учрежденій, даже наилучше комплектуемыхъ и наиболѣе дисциплинированныхъ, находить способы къ уменьшенію расходовъ“.

Мысль эту можно еще подтвердить и слѣдующими соображеніями, основанными на приводимыхъ ниже фактахъ.

Себѣ стоимость перевозокъ на французскихъ дорогахъ значительно ниже, чѣмъ на германскихъ.

Дѣйствительно ¹⁾, средняя выручка въ 1907 году была съ пассажиро-версты:

на французскихъ дорогахъ	3,62	сант.
на германскихъ „	3,03	„

т. е. на французскихъ дорогахъ на 19% больше, чѣмъ на германскихъ;

съ тонно-километра:

на французскихъ дорогахъ	4,37	сант.
на германскихъ „	4,23	„

т. е. на французскихъ на 3,2% больше, чѣмъ на германскихъ.

При перевозкахъ со средними выручками германскихъ дорогъ, французскія получили бы менѣе.

¹⁾ Bullet. de l'Associat. du Congrès Internat. des chemins de fer. 1909. Vol. XXIII, № 7, pag. 712.

Вмѣсто дохода отъ пассажировъ въ 554 милл. фр. было бы выручено менѣе на $0,19 \times 554$ милл. или всего на 105 милл. фр.

Перевозка малой скорости дала бы доходъ менѣе 915 милл. фр. на $0,032 \times 915$ милл., всего на 29 милл.

Общій доходъ былъ бы уменьшенъ на 134 милл. и оказался бы $1702 - 134 = 1568$ милл. фр.

При полномъ расходѣ 956 милл. коэффициентъ эксплуатаціи опредѣлился бы въ 0,61.

Въ то же время на германскихъ дорогахъ коэффициентъ эксплуатаціи былъ 0,69 или болѣе 0,61 на 13%.

Наконецъ можно отмѣтить, что различіе между казенными и частными предпріятіями хорошо сознается въ Германіи. Въ обсужденіи вопроса о реорганизаціи прусскихъ желѣзнодорожныхъ и государственныхъ финансовъ Г. Кирхгоффъ говоритъ ¹⁾: „Казенному хозяйству трудно сообщить коммерческій духъ, и еще труднѣе не давать угаснуть этому духу. Частное предпріятіе провѣряется и управляется само собою, благодаря тому, что представляетъ частные интересы, о которыхъ всѣ освѣдомлены, читая отчеты о дивидендахъ и т. д.; казенному предпріятію, растворяющемуся, такъ сказать, въ остальной массѣ государственнаго хозяйства, недостаетъ такихъ элементовъ, которые обусловливаютъ и гласность и извѣстнаго рода инициативу, характеризующія частную коммерческую дѣятельность“.

Такимъ образомъ оказывается, что условія дѣятельности экономически выгодныхъ дорогъ легко могутъ слагаться такъ, что сооруженіе ихъ на суммы, получаемыя государственными займами, не будетъ обѣщать государству сколько-нибудь значительныхъ, чисто финансовыхъ выгодъ, дѣйствуя, однако, неблагоприятно на государственный кредитъ, вызывая дефицитныя росписи; въ то же время со-

¹⁾ Г. Кирхгоффъ. „Къ вопросу о реорганизаціи прусскихъ желѣзнодорожныхъ и государственныхъ финансовъ“. В. LXXIII, стр. 38.

оруженіе этихъ дорогъ частными предпринимателями можетъ оказаться дѣломъ настолько выгоднымъ, что привлечетъ необходимые капиталы, знаніе и искусство.

Ежегодныя дефицитныя росписи и выпуски такихъ крупныхъ займовъ, которые въ теченіе ближайшихъ только 5-ти лѣтъ увеличили бы задолженность государства на 750 милліоновъ и даже болѣе (а въ послѣднее пятилѣтіе и на 1.566 милл. рублей) при томъ условіи, что государство можетъ употреблять занятыя суммы на какое угодно назначеніе, едва ли не будетъ причиною ослабленія государственнаго кредита.

Хотя процентныя желѣзнодорожныя бумаги, гарантированныя правительствомъ, принимаются капиталистами, главнымъ образомъ, потому, что правительство принимаетъ на себя обязанность уплаты по нимъ процентовъ и погашенія; но въ то же время, съ одной стороны, цѣль, для которой назначаются эти займы, не вызываетъ сомнѣнія, а съ другой стороны держатели такихъ бумагъ знаютъ, что онѣ обезпечены нѣкоторымъ матеріальнымъ имуществомъ.

Расходы государственнаго казначейства по гарантіямъ или совершенно ненужные, или не превосходящіе примѣрно 0,1 кредитовъ, подлежащихъ включенію въ роспись при заключеніи государственнаго займа, для сооруженія тѣхъ же дорогъ, не могутъ замѣтно вліять на устойчивость кредита государства.

Опасенія неблаго-
приятныхъ послѣд-
ствій отъ переда-
чи желѣзныхъ до-
рогъ частнымъ об-
ществамъ.

Хотя въ послѣднее время на казенный счетъ строятся только дороги стратегическаго или политическаго значенія, а всѣ дороги экономическія предоставляются частнымъ предпринимателямъ и отъ этого не обнаруживается никакихъ вредныхъ послѣдствій, но мысль, что развитіе сѣти рельсовыхъ путей должно быть передано въ руки частныхъ обществъ, съ крупными капиталами, гарантированными правительствомъ, тотчасъ же напоминаетъ то время, пятидесятихъ и шестидесятихъ годовъ, когда этотъ образъ дѣйствій широко примѣнялся и создалъ такъ называемыхъ желѣзнодорожныхъ королей. Многіе и теперь помнятъ,

какъ они, эти короли, въ самое короткое время создавали себѣ громадныя состоянія и какъ умѣли получать для дорогъ изъ казны многомилліонныя ссуды, такъ потомъ и пропавшія. Памятны, вмѣстѣ съ тѣмъ, и другія неудобства.

Эти воспоминанія приводятъ въ смущеніе тѣхъ, кто, не видя разницы между бывшимъ и теперешнемъ временемъ, думаетъ, что есть намѣреніе повторить старыя, недоброй памяти, порядоки. Повтореніе вовсе не предвидится. Старые уроки не прошли безслѣдно. Многія темныя стороны дѣла, благодаря дорого купленному опыту, достаточно освѣщены и многія, неизбѣжныя въ прежнее время, неблагопріятныя обстоятельства не могутъ повториться.

Главныя причины неблагопріятныхъ финансовыхъ условій жел. дорогъ въ пятидесятихъ и шестидесятихъ годахъ.

Главными причинами неблагопріятныхъ финансовыхъ условій нашихъ рельсовыхъ путей, предоставленныхъ правительствомъ въ пятидесятихъ и шестидесятихъ годахъ въ распоряженіе частныхъ обществъ, были: крайне неблагопріятное положеніе финансовъ государства; возможность выгодно спекулировать и сооружать дороги въ Америкѣ; отсутствіе сколько-нибудь вѣрныхъ и достаточныхъ свѣдѣній о потребностяхъ страны въ желѣзнодорожныхъ перевозкахъ, въ такихъ размѣрахъ, которые соотвѣтствовали бы силамъ желѣзныхъ дорогъ; недовѣріе иностранныхъ капиталистовъ, безъ которыхъ нельзя было обходиться, въ возможности выгодно эксплуатировать русскія желѣзныя дороги, вынужденныя возить почти исключительно сырые, дешевые матеріалы на большія, притомъ, разстоянія; недостатокъ опыта какъ въ сооруженіи, такъ и въ эксплуатациіи желѣзныхъ дорогъ; недостатокъ опыта въ такомъ изложеніи уставовъ, которое давало бы правительству право контролировать доходы и расходы общества для огражденія казны отъ излишнихъ переплатъ по гарантіямъ и отъ излишнихъ расходовъ при разныхъ расчетахъ съ дорогами; недостаточное опредѣленіе правъ, предоставляемыхъ обществамъ въ области тарифовъ.

Характеристика
вліяній перечислен-
ныхъ причинъ.

Приступая къ характеристикѣ вліяній упомянутыхъ причинъ, надо имѣть въ виду одно общее замѣчаніе, относящееся къ привлеченію капитала къ какому-нибудь промышленному предпріятію. Всегда, чѣмъ менѣе поддается предпріятіе вѣрному учету ожидаемыхъ отъ него выгодъ, тѣмъ больше становится рискъ помѣщенія капитала въ такое предпріятіе, и чѣмъ больше рискъ, тѣмъ ниже оцѣниваются бумаги, предлагаемыя кредитору, и тѣмъ труднѣе выгодно эксплуатировать такое предпріятіе.

Въ пятидесятихъ годахъ, вслѣдствіе громадныхъ расходовъ, вызванныхъ крымскою войною, а въ началѣ шестидесятихъ годовъ, подъ вліяніемъ расходовъ, вынужденныхъ польскимъ возстаніемъ, государственные бюджеты, изъ года въ годъ, заключались съ большими дефицитами ¹⁾. Приходилось заключать крупныя заграничныя займы ²⁾, кромѣ внутреннихъ займовъ. Все это крайне подрывало у заграничныхъ банкировъ кредитъ Россіи и обезцѣнивало бумаги, гарантированныя правительствомъ.

По всему вѣроятію, на пониженіе стоимости акцій и облигацій нашихъ дорогъ у англійскихъ банкировъ, къ которымъ приходилось по преимуществу обращаться, не мало вліяли и обстоятельства, сопровождавшія сооруженіе и эксплуатацію желѣзныхъ дорогъ въ С. Америкѣ.

Въ 1862 г. образовалось общество Union Pacific Railroad, съ капиталомъ въ 100 милл. долларовъ, получившее отъ правительства безвозмездно землю, необходимую для сооруженія дороги, и по 5 добавочныхъ секцій на каждую милю по обѣ стороны дороги. Сверхъ того, правительство выдало обществу облигаціи подъ обезпеченіе желѣзнодорожныхъ имуществъ въ видѣ первой ипотеки; возна-

¹⁾ Суммы дефицитовъ были: въ 1853 — 108.829.000 } Блюхъ. Фи-
„ 4 — 146.932.000 } нансы Россіи
„ 5 — 282.635.000 } т. II, стр. 20—
„ 6 — 288.374.000 } 280.

²⁾ Наша жел.-дорожная политика. Т. I., стр. 99 и 100. Госуд. долги были: въ 1853 г. — 401.552.111 руб. и въ 1858 г. — 1.759.100.000 руб

гражденіе за услуги, которыя желѣзная дорога должна была оказывать правительству, обращалось на уплату долга и процентовъ правительству по облигаціямъ. Льготы эти оказались, однако, недостаточными и въ 1864 г. былъ изданъ законъ, по которому обществу предоставлялось по 10 добавочныхъ секцій на каждую милю. Долгъ правительству обезпечивался уже не въ видѣ первой, а второй ипотеки.

Подобныя же льготы дарованы другому обществу Central Pacific, при сооружеіи которой предприниматели, благодаря финансовымъ льготамъ, получили выгоду въ размѣрѣ 40% основного капитала, всего болѣе 23 милл. долларовъ. Этотъ же законъ примѣненъ къ дорогѣ Kansas Pacific; а при постройкѣ Northern Pacific былъ разрѣшенъ выпускъ 7,3% облигацій, реализованныхъ по 88 за 100, при чемъ большинство акцій шло въ видѣ премій¹⁾.

Какъ велико было несоотвѣтствіе состоянія промышленности нашей съ работою даже самонужнѣйшихъ дорогъ, въ числѣ которыхъ были и очень дорого обошедшіяся дороги Главнаго Общества, видно изъ заявленія министра финансовъ Рейтерна, что въ 1862 году приплаты по гарантіи частныхъ желѣзныхъ дорогъ достигли 5 милл. руб.²⁾, при протяженіи дорогъ менѣе 1.500 верстъ.

Недовѣріе англійскихъ банкировъ къ состоятельности не только русскихъ дорогъ, но и русскаго правительства въ уплатѣ гарантированныхъ процентовъ доходило до того, что лондонскіе банкиры братья Берингъ отклонили реализацію облигацій Орловско-Витебской дороги даже послѣ дарованія этимъ бумагамъ абсолютной гарантіи при очень выгодныхъ комиссіонныхъ условіяхъ³⁾. Еще рельефнѣе это недовѣріе обнаруживается изъ факта невозможности составить въ

1) „Очерки финансовой организаціи Сѣв. Амер. жел. дор.“ Стюартъ Даджетъ. (Выс. учр. Особ. Выс. Ком. Вып. LXIII), стр. 164, 166, 215, 242.

2) Наша жел.-дор. политика. Т. I, стр. 139.

3) Тамъ же стр. 214.

Англии капиталъ для дороги Москва-Севастополь ¹⁾, несмотря на то, что концессія на постройку ея давалась на весьма льготныхъ условіяхъ. (Срокъ концессіи 99 лѣтъ съ дня открытія и 105 лѣтъ съ начала работъ; досрочный выкупъ допускался послѣ 36 лѣтъ со времени учрежденія общества; поверстная стоимость опредѣлена въ 97 тыс. р. метл., 121 тыс. руб. кред., гарантія 5% и погашеніе $\frac{1}{24}$; безплатная уступка участка казенной земли въ Донецкомъ бассейнѣ для добычи каменнаго угля, уступка у Севастопольской бухты мѣста для товарной станціи, при распространеніи упомянутой выше гарантіи и на капиталы, израсходованные на эти два предпріятія и, наконецъ, при обѣщаніи обратить Севастополь въ *Porto franco*).

Недостатокъ опыта въ опредѣленіи стоимости сооруженій дороги, дававшій концессіонерамъ возможность разными темными путями преувеличивать расцѣнки, обнаруживается вполне достаточно примѣромъ ходатайствъ о разрѣшеніи концессіи на дорогу Курско-Таганрогскую. Поверстная стоимость опредѣлялась концессіонерами въ 120 тыс. руб. м., а по правительственнымъ изысканіямъ опредѣлялась въ 84.037 руб. м., на что учредители и согласились.

Другимъ примѣромъ неясности соображеній, опредѣляющихъ стоимость дороги, можетъ служить концессія, выданная Державину на сооруженіе дороги Курско-Кіевской. Опредѣляя поверстную стоимость (440 вер.) въ 54.316 р. м. = 67.794 руб. кр. и гарантію въ 5%, она испрашивалась на сумму 4,50 мил. вмѣсто 3,83 мил. фунт. стерл., соответствующихъ поверстной расцѣнкѣ. Гарантируемая сумма увеличена на 670.000 фунтовъ = 5,2 мил. руб., при томъ, что по правительственнымъ изысканіямъ поверстная стоимость опредѣлялась въ 50.118 руб. *безъ расходовъ на реализацію* ²⁾.

¹⁾ Наша жел. дор. политика. Т. I, стр. 131 и 132.

²⁾ Тамъ же стр. 208.

Недостатки въ свѣдѣніяхъ объ эксплуатаціи обнаруживаются, между прочимъ, договоромъ съ американцемъ Уайненсомъ на ремонтъ подвижного состава казенной Николаевской желѣзной дороги, заключеннымъ такимъ осторожнымъ, высокаго государственнаго ума, челоѣкомъ, какимъ былъ главноуправляющій путями сообщенія генераль-адъютантъ Чевкинъ. Контрактъ оказался настолько убыточнымъ для казны, что было признано впоследствии болѣе выгоднымъ для казны уплатить Уайненсу нѣсколько милліоновъ рублей за расторженіе договора.

Права общества по установленію тарифовъ въ уставахъ были опредѣлены такъ широко, что привели нѣкоторыя дороги къ ничѣмъ не оправдываемому обогащенію, а другія дороги къ крайнимъ убыткамъ, противъ которыхъ эти дороги, обезпеченныя гарантіями, не находили надобности бороться ради соблюденія интересовъ государственнаго казначейства.

Всѣ эти недостатки въ свѣдѣніяхъ и опытѣ сообщали желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ значительную степень риска, подъ прикрытіемъ котораго и творились многія темныя дѣла. Брались за эти предпріятія только люди или неясно видѣвшіе рискъ, вродѣ Саратовскаго земства, принявшаго на себя гарантію Тамбово-Саратовской дороги, выхлопотавшаго потомъ передачу убыточнаго дѣла въ казну, или люди, умѣвшіе надѣть на себя личину готовности принять рискъ и, въ то же время, умѣвшіе такъ пользоваться всѣми неясными сторонами дѣла, чтобы потомъ сваливать весь рискъ на казну.

Достигнутыя улучшения въ оцѣнкѣ дѣятельности дорогъ.

Съ теченіемъ времени и благодаря накоплявшемуся опыту, многіе изъ перечисленныхъ недостатковъ въ свѣдѣніяхъ, необходимыхъ для правильнаго рѣшенія вопроса о разрѣшеніи частному обществу правъ на сооруженіе и послѣдующую затѣмъ эксплуатацію желѣзной дороги, въ значительной степени устранены. Приемы для предварительной оцѣнки и ожидаемой экономической дѣятельности дороги улучшились. Исчисленіе строительныхъ капиталовъ опи-

рается теперь на гораздо большее, сравнительно съ прежнимъ, число подходящихъ примѣровъ дѣйствительныхъ стоимостей дорогъ. Эксплоатаціонное хозяйство болѣе опредѣлилось и, благодаря опыту многихъ дорогъ, выработались многіе разумные приемы. Бывшій значительный произволь въ установленіи тарифовъ, ограничивавшійся только установленными высшими нормами ставокъ, не только ослабленъ, но и совсѣмъ уничтоженъ установленіемъ правительственнаго руководства. Въ этомъ послѣднемъ отношеніи практика тарифныхъ учрежденій пошла, повидимому, даже дальше дѣйствительной необходимости, какъ будетъ указано далѣе. Даже въ области экономическихъ вопросовъ сдѣланы нѣкоторые шаги впередъ. Такъ, при разрѣшеніи вопроса, сколько намъ слѣдуетъ строить желѣзныхъ дорогъ, удалось найти, какъ выше объяснено, нѣкоторую закономерность между ростомъ сѣти и ростомъ численности населенія при условіи неубыточнаго расширенія сѣти. Наконецъ, финансовое положеніе Россіи теперь нельзя и сравнивать съ тѣмъ, что было въ пятидесятыхъ и шестидесятыхъ годахъ, а потому эмиссіонная стоимость гарантированныхъ облигацій повысилась приблизительно на 30%.

Остающіеся и теперь риски желѣзнодорожныхъ предприятий.

Но всѣ экономическіе вопросы, касающіеся частныхъ обстоятельствъ предполагаемой дороги и относящіеся къ опредѣленнымъ мѣстностямъ, сохраняютъ еще значительную долю риска. Тщательными экономическими изслѣдованіями можно очень уменьшать и эти риски; но при необходимости соорудить еще много новыхъ дорогъ чрезвычайно трудно предвидѣть очень важное вліяніе будущихъ дорогъ на доходность дорогъ существующихъ; новыя дороги, какъ уже извѣстно, могутъ при благопріятныхъ обстоятельствахъ сильно улучшать финансовое положеніе дорогъ существующихъ, а при неблагопріятныхъ могутъ очень подрывать его. Донынѣ вопросъ о возможномъ вліяніи будущихъ дорогъ остается еще не разрѣшеннымъ и не указывается еще никакихъ вѣрныхъ средствъ, чтобы

парализовать вредное ихъ вліяніе. Помимо этого послѣд-
няго вліянія теперь уже представляется возможность уста-
навливать довольно благоразумныя условія для привлеченія
частныхъ капиталовъ къ сооруженію и эксплуатаціи же-
лѣзныхъ дорогъ, не рискуя подвергать государство и насе-
леніе особенно ощутительнымъ вреднымъ вліяніямъ ихъ.

Въ числѣ этихъ условій должны быть такія, которыя,
не обременяя излишне населеніе, обѣщали бы предпри-
нимателямъ возможность съ выгодною для себя трудиться
при прохожденіи всѣхъ стадій желѣзнодорожнаго предпрі-
ятія: при образованіи капитала, предварительныхъ обслѣ-
дованіяхъ экономическихъ и техническихъ, при сооруженіи
и, наконецъ, при эксплуатаціи.

Строительные ка-
питалы акціонерные
и облигаціонные.

Теперь обыкновенно придерживаются правила, требу-
ющаго, чтобы акціонерный капиталъ составлялъ $\frac{1}{10}$ всего
строительнаго капитала, съ тѣмъ, чтобы при большомъ
расширеніи предпріятія акціонерный капиталъ составлялъ
не менѣе $\frac{1}{20}$ всего строительнаго капитала. Этотъ второй
предѣлъ, повидимому, слишкомъ малъ и, можетъ быть,
было бы достаточно остановиться на $\frac{1}{15}$. Остальныя ча-
сти строительныхъ капиталовъ образуются выпускомъ
облигацій. Не слѣдуетъ, однако, предполагать, что акціо-
неры, какъ было исчислено въ приведенныхъ выше при-
мѣрахъ, такъ и получаютъ по 15 или даже по 20% диви-
денда. Это, если и случается, то лишь въ крайне рѣдкихъ
случаяхъ. Обыкновенно теперь въ уставахъ оговаривается,
что, въ случаѣ полученія обществомъ такого чистаго до-
хода, при которомъ акціонерамъ причиталось бы получить
болѣе 8%, — изъ излишка сверхъ 8% значительная доля
(большею частью $\frac{3}{4}$) поступаетъ въ пользу казны и лишь
 $\frac{1}{4}$ излишка идетъ въ пользу акціонеровъ. Если бы, на-
примѣръ, акціонерамъ причиталось по 16%, то 8% полу-
чаютъ акціонеры, а изъ другихъ 8% отдается $\frac{3}{4}$ или 6%
казнѣ, и только 2% акціонерамъ. Такимъ образомъ акціо-
неры получаютъ 10%, вмѣсто 16%.

Съ другой стороны, принимается во вниманіе, что въ первые годы существованія (нерѣдко 5 и даже 10 лѣтъ) дороги едва, едва вырабатываютъ суммы, покрывающія только расходы эксплуатаціи и часть обязательныхъ платежей по облигаціямъ. Въ такихъ случаяхъ, на долю акціонеровъ не причиталось бы никакого дивиденда. Грозящая акціонерамъ опасность не получать никакого дохода на ихъ капиталъ въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ сильно роняетъ цѣну акцій, и такъ какъ для образованія акціонернаго общества требуется, чтобы весь акціонерный капиталъ былъ внесенъ рубль за рубль, то искусственными мѣрами понижается курсъ реализаціи облигацій и при посредствѣ этого пониженія возмѣщаются акціонерамъ всѣ ихъ переплаты за акціи. При невозможности устранить такіе обходы закона теперь предпочитаютъ допускать раздѣлъ остатка чистаго дохода дороги (послѣ отчисленій, предусмотрѣнныхъ уставомъ) пропорціонально номинальнымъ суммамъ облигаціонныхъ и акціонерныхъ капиталовъ. Если при этомъ окажется недостатокъ для оплаты гарантированнаго по облигаціямъ дохода, то недостатокъ выплачивается правительствомъ и записывается долгомъ за обществомъ. Такимъ образомъ акціонеры ставятся въ значительно лучшія условія, тѣмъ не менѣе и при этомъ еще стоимость акцій чаще остается ниже номинальной и по отношенію къ нимъ примѣняются вышеупомянутыя мѣры пониженія реализаціоннаго курса облигацій.

Новый видъ гарантіи акціонерныхъ капиталовъ самостоятельныхъ до-
рогъ.

Въ виду этого предлагается теперь новая мѣра, состоящая въ томъ, чтобы акціонерамъ гарантировать получение не всей разности между причитающимся по дѣлежу доходомъ и доходомъ гарантированнымъ по облигаціямъ, а нѣкоторую долю этой разницы. Такая гарантія предлагается для того, чтобы у акціонеровъ оставалось побужденіе улучшать хозяйство и стараться уменьшить не поступающую имъ часть разницы. Выдаваемая по гарантіи суммы записываютъ долгомъ за обществомъ такъ же, какъ записывается долгомъ сумма, уплачиваемая казною по га-

рантіи облигацій. Долги потомъ выплачиваются изъ доходовъ общества. Тѣмъ не менѣе, въ видѣ нѣкоторой компенсаціи за предлагаемую гарантію доходности акціонеровъ, предлагается изъ избытковъ чистаго дохода, причитающихся акціонерамъ свыше $\%$ гарантированнаго по облигаціямъ, выдавать акціонерамъ только вышеупомянутую долю а остальную сумму перечислять въ доходъ казны.

Уплата гарантій-
ныхъ долговъ.

Для уплаты долговъ по гарантіямъ предполагается удерживать изъ вышеупомянутой доли, причитающейся казнѣ, соответствующую часть и изъ суммы, причитающейся акціонерамъ, удерживать остальное.

При такомъ способѣ дѣйствія, повидимому, устраняется поводъ къ искусственному пониженію курса реализаціи облигацій.

Другіе способы
привлеченія част-
ныхъ капиталовъ.

Кромѣ двухъ главнѣйшихъ описанныхъ способовъ привлеченія частныхъ капиталовъ къ эксплуатаціи рельсовыхъ путей, въ виду малой доходности дорогъ въ первые годы ихъ эксплуатаціи вынуждающихъ пользоваться гарантіею, съ обязательствомъ уплатить эти долги изъ доходовъ слѣдующихъ лѣтъ, обезпечивается предпринимателямъ извѣстный срокъ владѣнія предпріятіемъ, въ теченіе котораго правительство не можетъ выкупить линію. Обыкновенно этотъ срокъ опредѣляется въ 25 лѣтъ со дня открытія правильнаго движенія на всемъ протяженіи новой дороги.

Сверхъ этихъ способовъ предоставляются еще совершенно незначительныя льготы вродѣ безвозмездной уступки казенныхъ бездоходныхъ земель, освобожденія отъ содержанія инспекціи, содержанія жандармской полиціи, бесплатной, на извѣстный срокъ, перевозки почты т. п.

Достаточная обез-
печенность интере-
совъ государства
при предоставленіи
желѣзнодорожнаго
строительства част-
нымъ обществамъ.

Обзоръ способовъ привлеченія частныхъ капиталовъ къ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ показываетъ, что при теперешнихъ способахъ изученія экономическихъ условій дѣятельности дорогъ и при знаніи желѣзнодорожнаго дѣла, основанномъ на продолжительномъ опытѣ, при сохраненіи, сверхъ того, за правительствомъ двухъ чрезвы-

чайно важныхъ правъ: 1) относительно руководства тарифами и 2) относительно разрѣшенія постройки новыхъ дорогъ, не входя для этого ни въ какія соглашенія съ существующими дорогами, при постоянномъ надзорѣ Министерства Путей Сообщенія за технической частью, Министерства Финансовъ за финансовыми предпріятіями и Государственнаго Контроля за законностью, правильностію и хозяйственностію веденія дѣла, не можетъ оставаться серьезныхъ опасеній на счетъ повторенія тѣхъ неблагоприятныхъ послѣдствій частнаго хозяйства на рельсовыхъ путяхъ, которыя были уже испытаны. Нѣкотораго объясненія еще требуетъ предполагаемое участіе правительства въ уплатѣ долговъ по гарантіи облигацій и акцій. Предполагается изъ дохода, причитающагося на акціи сверхъ гарантированнаго процента по облигаціямъ, выдѣлять часть въ пользу казны и только остатокъ отдавать акціонерамъ. Такимъ образомъ казна, не затрачивая ничего изъ своихъ средствъ на сооруженіе дороги, получаетъ преимущественное право на доходъ сверхъ гарантированнаго процента на капиталъ сооруженія. Это право она получаетъ благодаря только тому, что она принимала на себя рискъ уплачивать въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ доходы по облигаціямъ и части дохода по акціямъ, записывая эти платы долгомъ за обществомъ и взыскивая потомъ ихъ изъ доходовъ. Значительное участіе казны въ чистыхъ прибыляхъ предпріятія возлагаетъ на нее же участіе въ нѣкоторыхъ убыткахъ, предшествовавшихъ доходамъ.

При крайней необходимости сооружать, не упуская времени, очень большое количество желѣзныхъ дорогъ и, какъ было указано выше, не имѣя возможности удовлетворять всѣ потребности изъ бюджетныхъ средствъ, не исключая изъ нихъ и государственные займы, представляется неизбѣжнымъ привлекать къ строительству и эксплоатаціи капиталы частныхъ лицъ. Мѣра эта, какъ объяснено, не представляетъ теперь никакихъ серьезныхъ неудобствъ.

Вѣроятныя послѣд-
ствія требованій со-
оруженія желѣзныхъ
дорогъ на не гаран-
тированныя капита-
лы.

Тѣмъ не менѣе высказываются желанія о допущеніи частной предпримчивости въ тѣхъ лишь случаяхъ, когда найдутся лица, желающія строить и эксплуатировать рельсовый путь, не требуя никакой гарантіи. Желаніе это, за исключеніемъ какихъ-нибудь совершенно особыхъ рѣдкихъ случаевъ, не можетъ осуществляться, пока правительство будетъ сохранять два принадлежащихъ ему теперь чрезвычайно важныхъ права: право руководства тарифами и право разрѣшать сооруженіе новыхъ дорогъ, не входя для этого разрѣшенія ни въ какія соглашенія съ существующими дорогами. Оба эти права создаютъ для каждой вновь возникающей дороги очень большіе риски. Ослабить эти риски и поставить желѣзнодорожное предпріятіе въ положеніе, позволяющее предпринимателямъ помѣщать свои капиталы съ полнымъ сознаніемъ того, на что они идутъ, можно не иначе какъ подъ условіемъ гарантіи наименьшаго дохода, создавая въ то же время такія условія эксплуатаціи, при которыхъ у распорядителей дѣла всегда оставалось бы побужденіе къ возможному улучшенію хозяйства изъ-за личныхъ интересовъ. Такимъ побужденіемъ и является оставленіе на заботахъ распорядителей уменьшенія недовыручки при невыработкѣ всего гарантированнаго дохода и объ увеличеніи доли, причитающейся акціонерамъ изъ чистой прибыли, превышающей гарантированный доходъ.

Тарифныя мѣры
для привлеченія
частныхъ капита-
ловъ..

Улучшеніе финансовой стороны желѣзнодорожнаго дѣла зависитъ не только отъ искусства въ сферѣ пользованія всѣми средствами дороги и отъ искусства въ удешевленіи перевозокъ, но столько же, если иногда не болѣе, отъ такого сочетанія разницы между доходами и расходами съ количествомъ перевозокъ, при которомъ чистый доходъ увеличивается. Такой способъ дѣйствія дорогъ болѣе всего соотвѣтствуетъ народной экономіи. При немъ всѣ виды труда сочетаются въ самыхъ выгодныхъ отношеніяхъ. Производство цѣнностей совершается не въ ущербъ ихъ перевозкамъ и стоимость перевозокъ не задерживаетъ

развитія въ производствахъ, а напротивъ поощряетъ увеличеніе ихъ. Такое сочетаніе стоимости перевозокъ съ ихъ количествомъ достигается цѣлесообразнымъ установленіемъ тарифовъ и постояннымъ приспособленіемъ ихъ къ потребностямъ населенія въ услугахъ желѣзныхъ дорогъ.

Рѣшеніе тарифныхъ вопросовъ образуетъ дѣло большой важности, дѣло чрезвычайно сложное и трудное. Оно важно, потому что касается самыхъ разнообразныхъ интересовъ государства и населенія; оно сложно, потому что касается, можно сказать, всѣхъ видовъ промышленности и торговли, сильно мѣняющихся въ зависимости отъ условій мѣста и времени; оно трудно, потому что требуетъ множества самыхъ разнообразныхъ знаній и политико экономическихъ вообще, съ ихъ видоизмѣненіями въ зависимости отъ торговой и промышленной политики государства, и знаній, касающихся условій производства всякихъ цѣнностей, и, наконецъ, знанія потребностей въ нихъ въ разныхъ частяхъ страны и въ разное время.

Примѣненіе тарифовъ въ случаяхъ исчисляемыхъ сотнями милліоновъ разъ, при расчетахъ на сотни верстъ, ведетъ къ тому, что самая ничтожная измѣненія тарифныхъ нормъ могутъ измѣнять доходы дорогъ на милліоны рублей; чтобы своевременно улавливать возможность этихъ измѣненій, хотя и ничтожныхъ по величинѣ, но существенныхъ въ виду ихъ многочисленности, необходимо непрестанное наблюденіе за всѣми измѣненіями потребностей населенія въ услугахъ желѣзныхъ дорогъ.

Тарифное дѣло, подобно всякому большому и сложному дѣлу, нуждается въ разработкѣ двоякаго рода. Для него нужно уясненіе и установленіе главныхъ основныхъ началъ и затѣмъ изученіе множества частныхъ, совершенно неуловимыхъ съ общихъ точекъ зрѣнія.

Въ нашемъ тарифномъ дѣлѣ, благодаря работамъ правительственныхъ тарифныхъ органовъ, разрѣшены уже многія главныя основы. Но остаются и постоянно будутъ нарождаться неисчислимыя частныя вопросы подѣ

вліяніемъ развивающейся экономической жизни страны и расширяющейся сѣти. Каждая новая дорога сразу открываетъ новыя области производства, создавая для нихъ новыя чрезвычайно благопріятныя условія сбыта. Искусное установленіе для такихъ случаевъ тарифовъ дѣло чрезвычайно полезное и необходимое. Тарифы, съ одной стороны, должны способствовать тому, чтобы производительность новой области испытывала побужденіе къ усиленію своей дѣятельности, и съ другой,—чтобы желѣзная дорога могла работать по возможности безубыточно и при недостаточныхъ для ея средствъ размѣрахъ перевозокъ. Такое направленіе тарифнаго дѣла лучше многихъ другихъ способовъ поможетъ болѣе быстрому расширенію сѣти желѣзныхъ дорогъ. Разрѣшеніе всякихъ частныхъ вопросовъ относится къ области разработки подробностей. Справедливость этого замѣчанія съ полною ясностію обнаружилась при объѣздѣ, лѣтомъ 1911 года, Сибирской дороги, какъ подробно объяснено въ докладѣ обслѣдовавшей эту дорогу подкомиссіи. Не столь рѣзко, но вполне замѣтно обнаружилось то же явленіе при обслѣдованіи Привислинскихъ дорогъ. Вся подобнаго рода дѣятельность на нашихъ дорогахъ въ теченіе послѣднихъ 20-ти лѣтъ не только была ослаблена, но почти вовсе не проявлялась, прежде всего потому, что тарифныя учрежденія, съ самаго начала, имѣли цѣлью осуществленіе правительственнаго руководства тарифами желѣзныхъ дорогъ, а не разработку тарифовъ во всѣхъ частныхъ случаяхъ, почему они не получили на казенныхъ дорогахъ никакихъ мѣстныхъ органовъ, предназначенныхъ для выработки тарифовъ сообразно съ мѣстными нуждами и потребностями. Затѣмъ, тарифныя учрежденія были заняты въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ государственными дѣлами, связанными съ мѣрами, направляемыми къ насажденію новыхъ видовъ промышленности и къ поддержанію существовавшихъ, для чего они должны были заниматься не столько руководствомъ тарифной дѣятельности желѣзныхъ дорогъ, сколько выработкою новыхъ тарифовъ.

Во время учрежденія тарифныхъ органовъ Министерства Финансовъ и впослѣдствіи, до учрежденія Министерства Промышленности и Торговли, попеченіе о нуждахъ промышленности и торговли и способахъ къ ихъ развитію лежало на Министерствѣ Финансовъ. Его дѣятельность, въ это время, заставляетъ сказать, что оно использовало предоставленные ему права для насажденія многихъ отраслей промышленности и для поддержанія нашей главной промышленности — сельскаго хозяйства, не останавливаясь для этого передъ установленіемъ такихъ тарифовъ, которые наносили желѣзнымъ дорогамъ явный ущербъ. Если бывшая дѣятельность Министерства Финансовъ, съ подчиненными ему тарифными органами, была съ государственной точки зрѣнія вполне цѣлесообразна, то въ настоящее время, при учрежденіи Министерства Промышленности и Торговли, тарифнымъ учрежденіямъ слѣдуетъ встать на иной путь. Имъ слѣдуетъ занять положеніе непристрастнаго судьи; оставаясь на стражѣ принадлежащаго правительству права руководства тарифами, имъ должно требовать, чтобы дороги заботились о составленіи своихъ тарифовъ, представляли объ установленіи новыхъ, объ измѣненіи или отмѣнѣ существующихъ. Всѣ такія предположенія должны подвергаться обсужденію съ участіемъ лицъ, охраняющихъ интересы населенія, промышленности, торговли и казны, и всѣ тарифы, не направленные во вредъ этимъ органамъ, должны быть утверждаемы безотлагательно, чтобы не потерять то время, когда эта мѣра можетъ быть полезною. Только тарифы, вредные съ упомянутыхъ точекъ зрѣнія или направленные въ цѣляхъ вредной между дорогами конкуренціи, должны быть отвергаемы. Объ отмѣнѣ или объ измѣненіи тарифовъ, признаваемыхъ вредными съ какой-нибудь изъ упомянутыхъ точекъ зрѣнія, тарифныя учрежденія должны увѣдомлять дороги, требуя отмѣны или измѣненія и, по выслушаніи соображеній дорогъ и по разсмотрѣніи соотвѣтствующихъ предположеній объ отмѣнѣ или измѣненіи, утверждать или отказывать въ утвержденіи. Только въ

случаѣ отказа желѣзныхъ дорогъ въ устраненіи вреда, правительственнымъ органамъ должно принадлежать право отмѣнять существующій тарифъ или видоизмѣнять его по своему усмотрѣнію.

По отношенію къ частнымъ желѣзнымъ дорогамъ достаточно установить только практику въ указанномъ смыслѣ, но на дорогахъ казенныхъ слѣдовало бы возложить на ихъ коммерческіе отдѣлы разработку тарифныхъ вопросовъ. По одобреніи этихъ тарифовъ въ Управленіи жел. дорогъ, проекты ихъ должны поступать въ тарифныя учрежденія на случай отклоненія такихъ тарифовъ, которые оказались бы вредными съ одной изъ вышеупомянутыхъ точекъ зрѣнія.

Отстающую нынѣ болѣе, чѣмъ на три года, и довольно неполную статистику перевозокъ слѣдуетъ реорганизовать на такихъ началахъ, чтобы этою статистикою желѣзныя дороги могли пользоваться для выясненія выгоды или убыточности своихъ крупныхъ перевозокъ. Такимъ образомъ, доходность желѣзныхъ дорогъ могла бы быть болѣе обезпечена и стала бы привлекать капиталистовъ къ помѣщенію своихъ средствъ въ предпріятія этого рода.

Привлеченіе средствъ
для экономическихъ
ислѣдованій.

Все до настоящаго времени изложенное относится, главнымъ образомъ, къ средствамъ для привлеченія частныхъ капиталовъ къ осуществленію вполнѣ намѣченныхъ къ постройкѣ и эксплуатаціи рельсовыхъ путей. Но сооруженію и эксплуатаціи должны предшествовать другія формы дѣятельности, требующія тоже затраты средствъ и притомъ иногда довольно большихъ какъ умственныхъ, такъ и матеріальныхъ.

Прежде всего должны быть произведены изысканія экономическія и техническія, чтобы на основаніи техническихъ изысканій былъ сдѣланъ проектъ и расцѣнка и опредѣленъ строительный капиталъ. Затѣмъ должно быть сдѣлано все необходимое по приисканію денежныхъ средствъ для возможно выгодной и обезпеченной реализаціи капиталовъ предпріятія и, наконецъ, для организаціи всей

дѣтельности по исходатайствованію въ правительственныхъ учрежденіяхъ концессіи и связанныхъ съ нею правъ.

Изысканія экономическія.

Изысканія экономическія могутъ быть произведены или на государственныя, или на мѣстныя средства, или за счетъ предполагаемой дороги. Въ первыхъ двухъ случаяхъ ими могутъ пользоваться какъ органы государственнаго управленія, такъ и мѣстныя организаціи при разрѣшеніи многихъ важныхъ вопросовъ государственной и мѣстной жизни. Безполезными такія изысканія остаться не могутъ; но если обслѣдованіе будетъ сдѣлано исключительно для разьясненія вопроса о выгодности сооруженія въ данной мѣстности рельсовыхъ путей, то оно будетъ полезно только при дѣйствительномъ разрѣшеніи строить дорогу. Въ противномъ случаѣ, обслѣдованіе, оставаясь въ рукахъ частныхъ лицъ, не получитъ извѣстности, обратится въ безполезный трудъ. Чтобы избѣжать всего безполезнаго, и надо было бы производить экономическія изысканія по заранѣе обдуманному плану, постоянно пополняемому, чтобы на основаніи такихъ изысканій намѣчалась послѣдовательная постройка желѣзныхъ дорогъ. Безъ предварительнаго производства такихъ изысканій не можетъ быть намѣчаемъ и планъ послѣдовательнаго сооруженія рельсовыхъ путей. Расходы на такія изысканія едва ли можно считать непроизводительными и слишкомъ большими. При невозможности заранѣе точно опредѣлить мѣстности, гдѣ такія изысканія должны быть исполнены для необходимыхъ желѣзныхъ дорогъ, придется ихъ дѣлать на протяженіяхъ болѣе значительныхъ. Еслибы пришлось дѣлать экономическія изысканія на протяженіи даже вдвое бѣльшемъ, чѣмъ протяженіе дорогъ, намѣченныхъ по плану къ постройкѣ, то въ ближайшее 5-лѣтіе оказалось бы необходимымъ дѣлать изысканія ежегодно на протяженіи 5—6 тысячъ верстъ, въ слѣдующее 5-лѣтіе—на протяженіи нѣсколько бѣльшемъ 6 тысячъ верстъ и т. д. Считаая расходы на версту около 25 руб., весь расходъ на изысканія соста-

вить въ первые годы 125—150 тыс. р. Эти расходы, въ сравненіи со стоимостью сооруженія соответственныхъ дорогъ, составятъ менѣе 0,1%, и если эти расходы будутъ производиться изъ средствъ государственнаго казначейства, то ихъ можно будетъ возмѣщать изъ строительныхъ капиталовъ разрѣшаемыхъ дорогъ. Но необходимо, чтобы эти суммы вносились ежегодно Министерствомъ Путей Сообщенія въ государственную роспись, если своевременное сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, по заранѣе намѣченнымъ главнымъ основаніямъ, признается дѣломъ большой государственной важности.

Техническія изысканія.

Расходы на производство техническихъ изысканій и составленіе проектовъ и даже расцѣпочныхъ вѣдомостей для дорогъ, намѣченныхъ на основаніи экономическихъ изслѣдованій, можно дѣлать почти безъ риска, въ полномъ убѣжденіи о возвратѣ съ необходимыми процентами, потому что только въ крайне рѣдкихъ случаяхъ техническія трудности могутъ заставить отказаться отъ сооруженія дороги, признаваемой выгодною съ экономической стороны. Если техническія изысканія будутъ производиться подѣ правительственнымъ надзоромъ, то стоимость ихъ будетъ вполне вѣрно опредѣлена и безъ затрудненій можетъ быть отнесена на строительный капиталъ дороги. Если возвратъ расходовъ, съ начисленіемъ надлежащихъ процентовъ на затраченный капиталъ, будетъ обезпеченъ, то всегда можно надѣяться, что найдутся предприниматели, готовые предоставить на это дѣло свои средства съ условіемъ возврата ихъ.

Строительные капиталы.

Пріисканіе капиталовъ, необходимыхъ для сооруженія дороги и для ходатайства о предоставленіи гарантіи, сопряжено съ немалыми трудностями, а потому и съ расходами. Опредѣленіе вознагражденія за всѣ эти труды и расходы должно быть предоставлено первому общему собранію акціонеровъ.

Суммы, необходимыя на сооруженіе, обыкновенно весьма крупныя, составляющіяся частью изъ акціонерныхъ взносовъ, привлекать труднѣе въ виду довольно продолжитель-

наго времени, необходимаго на сооруженіе, и вслѣдствіе того, что акціонерные капиталы или не гарантируются, или оплачиваются во время сооруженія довольно низкимъ процентомъ, обыкновенно теперь 3%, относимыми на строительный капиталъ. Чтобы сооруженіе дороги сдѣлалось для капиталистовъ предпріятіемъ болѣе заманчивымъ, а также въ цѣляхъ привлеченія къ сооруженію дорогъ людей талантливыхъ, предлагается установить преміи за сбереженіе въ постройкѣ, если сооруженіе вполнѣ удовлетворяетъ техническимъ требованіямъ, установленнымъ при самомъ разрѣшеніи приступить къ постройкѣ. Условія, предоставляющія право на полученіе преміи, опредѣляются различно. Одни предлагаютъ вознаграждать распорядителей (не строителей) за уменьшеніе сдѣльныхъ цѣнъ и за сокращеніе времени постройки, другіе считаютъ болѣе цѣлесообразнымъ вознаграждать за всякое сокращеніе расходовъ по сооруженію, лишь бы сооруженіе было исполнено согласно всѣмъ техническимъ требованіямъ, установленнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія при разрѣшеніи приступить къ постройкѣ. Самыя крупныя сбереженія достигаются обыкновенно на сокращеніи работъ. При повторныхъ и окончательныхъ изысканіяхъ искусные изыскатели достигаютъ очень крупныхъ сокращеній въ расходахъ. вмѣстѣ съ тѣмъ имъ удается сокращать протяженіе путей, смягчать уклоны и увеличивать радіусы кривизны. Эти послѣднія усовершенствованія самымъ чувствительнымъ образомъ улучшаютъ условія эксплуатаціи. Чтобы улучшить путь въ этихъ отношеніяхъ во время эксплуатаціи, не останавливаются передъ затратами въ 20—30 тыс. руб. на версту, лишь бы увеличить составъ поѣздовъ на 20—25%. Если на дорогахъ, уже работающихъ, выгодно производить такія крупныя затраты, то дать въ награду $\frac{1}{2}$ отъ сбереженія хотя бы 10% или всего 5% отъ 70 тыс. руб., другими словами, до 3—4 тыс. съ версты, еще гораздо выгоднѣе. Поэтому слѣдовало бы допускать премію за все сбереженіе. Предполагать сбереженіе въ 10% строительнаго

капитала хотя и можно, но оно едва ли часто может случаться. Болѣе вѣроятное сбереженіе въ 5%; при этомъ премія составитъ 2—3%, но такъ какъ вся премія выдается акціонерамъ, т. е. по 0,1 всего строительнаго капитала, то она составитъ 20—30% на акціонерный капиталъ. При продолжительности сооруженія около 3-хъ лѣтъ и при необходимости еще нѣкотораго времени (около 1 года) для составленія полнаго отчета, эти 20—30% распредѣляясь на годы, составятъ отъ 5 до 10% въ годъ. Полная сумма процентовъ на акціонерный капиталъ, оплачиваемый 3%, составитъ, такимъ образомъ, отъ 8—13 процентовъ; такой процентъ можетъ привлекать частные капиталы на сооруженіе новыхъ линій. Благодаря этому способу воздѣйствія, предпріятіе сберегаегь на всемъ строительномъ капиталѣ 2—3%. Почти въ такомъ же процентномъ отношеніи уменьшаются и ежегодные обязательные платежи. Но это сокращеніе въ расходахъ будетъ составлять только малую часть тѣхъ сокращеній въ расходахъ эксплуатаціи, которыя должны явиться благодаря улучшенію пути. Эти послѣднія соображенія еще болѣе убѣждаютъ въ необходимости премировать полныя суммы сбереженій при постройкѣ и особенно вознаграждать за всякія улучшенія пути.

Заключеніе.

Это преимущество частнаго строительства можетъ быть поглощено уплатами предпринимателямъ за ихъ труды при исходатайствованіи разрѣшенія концессіи. Поэтому въ заключеніе всего обязательные платежи на строительные капиталы какъ при казенной, такъ и при частной постройкѣ можно считать одинаковыми. Одинаковыми будутъ и всѣ выгоды, извлекаемая государствомъ и населеніемъ отъ осуществленія желѣзной дороги тѣмъ или другимъ способомъ.

Н. Петровъ.

