

27.270

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

~~34857~~

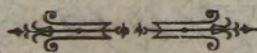
В. XLIII.



ПРИЧИНЫ ДЕФИЦИТОВЪ
РУССКОЙ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОЙ СѢТИ

въ первые годы XX-го вѣка.

Н. Петровъ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Невская Лито-Типографія. Троицкая ул., д. № 32.
1910.

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 предѣтельствомъ Генераль-Адъютанта Графа Э. Т. Баранова, Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. В. Саловъ	— 20
III. Нѣсколько соображеній полезныхъ при разсмотрѣніи смѣтъ путей сообщенія на 1908 г. Н. Петровъ.	1 —
IV. О числѣ служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Н. Петровъ.	1 50
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.	— 20
VII. О пользованіи 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	1 —
IX. Записка Н. К. Гофмана. О главныхъ мастерскихъ для починки подвижного состава; о главныхъ матеріальныхъ складахъ; объ испытательныхъ лабораторіяхъ и о техническихъ конторахъ при службѣ подвижного состава и тяги,—на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ	— 50
X. Министерство Путей Сообщенія и желѣзнодорожное дѣло. И. Рербергъ.	1 —
XI. Объ административной организаціи желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи. А. Фроловъ	3 —
XII. О хозяйственности управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ.	1 —
XIV. Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Планта на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г., перевелъ Н. Петровъ	3 —
XV. Таблицы результатовъ эксплуатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г.	3 —

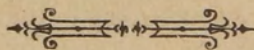
27270

В ы с о ч а й ш е учрежденная Особая Высшая Комиссія для
всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

В. ХІІІ. (43)

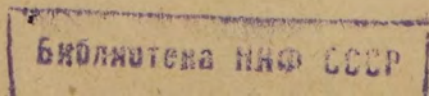
ПРИЧИНЫ ДЕФИЦИТОВЪ
РУССКОЙ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОЙ СѢТИ
въ первые годы ХХ-го вѣка.

Н. Петровъ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Невская Лито-Типографія. Троицкая ул., д. № 32.
1910.



к

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной особой высшей Комиссіи для
всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Невская Лито-Типографія, Троицкая ул., 32.

84482

Причины дефицитовъ русской желѣзнодорожной сѣти въ первые годы XX вѣка.

Среди недостатковъ нашего желѣзнодорожнаго хозяйства самое видное мѣсто принадлежитъ его дефицитности; а Государственный Контроль исчисляетъ и его убыточность. Что касается дефицитности, то она устанавливается самымъ простымъ расчетомъ: какъ только доходы оказываются недостаточными для оплаты долговыхъ обязательствъ по капиталамъ, вложеннымъ на сооруженіе, или, тѣмъ болѣе для оплаты эксплуатационныхъ расходовъ, то дефицитъ вполне опредѣляется, не возбуждая никакихъ сомнѣній ни въ его существованіи ни въ его величинѣ.

Дефициты и
убытки сѣти.
Различіе
между дефи-
цитами и
убытками.

Гораздо труднѣе установить, а тѣмъ болѣе исчислить дѣйствительную убыточность Государственнаго желѣзнодорожнаго хозяйства.

Государство строить желѣзныя дороги не всегда для выгоднаго помѣщенія капитала. Онѣ нужны для лучшей обороны его внѣшнихъ границъ; для объединенія его областей въ политическихъ или административныхъ цѣляхъ; для того, чтобы предоставить населенію способы болѣе выгоднаго примѣненія его умственныхъ и физическихъ силъ, въ областяхъ промышленности и торговли и, наконецъ, желѣзныя дороги строятъ и для увеличенія косвенныхъ выгодъ Государственнаго Казначейства.

Исчисленіе переименованныхъ выгодъ и выраженіе ихъ денежными суммами представляется обыкновенно чрезвычайно труднымъ дѣломъ; но приблизительный и очень осторожный расчетъ показываетъ, *) что съ государственной точки зрѣнія наше желѣзнодорожное хозяйство и въ худшіе его годы, не переставало приносить нѣкоторыя выгоды даже съ точки зрѣнія чисто

*) Н. Петровъ.—Экономическое значеніе Русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

фискальной. Благодаря исключительно желѣзнымъ дорогамъ представлялась возможность установленія новыхъ налоговъ, которые своею совокупностью (сахарный и нефтяной не говоря о другихъ) превышали самыя большія, исчисляемые Государственнымъ Контролемъ приплаты.

Однако какъ бы вѣрно не доказывалась безубыточность желѣзнодорожнаго хозяйства, нельзя спокойно допускать его дефицитности. Въ особыхъ, исключительныхъ случаяхъ приходится съ нимъ мириться, но всегда надо изучать причины ее вызывающія, чтобы ихъ уничтожать, или, *по крайней мѣрѣ*, ихъ ослаблять.

Дефицитъ
1901 года и
предполагае-
мая причины
появленія его.

Появленіе въ 1901 году дефицита, послѣ пяти доходныхъ лѣтъ, вызвало учрежденіе Особой Комиссіи, подъ предсѣдательствомъ покойнаго Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Иващенко, для выясненія причинъ дефицита. Съ того времени началось исканіе этихъ причинъ въ самыхъ разнообразныхъ областяхъ желѣзнодорожнаго хозяйства. Главными причинами признавали: нерасчетливый выборъ дорогъ подлежащихъ сооруженію; излишнія требованія при ихъ сооруженіи и оборудованіи, несогласованныя съ дѣйствительными потребностями; нерасчетливая, дорогая постройка; не хозяйственность въ доходахъ и расходахъ эксплоатаціи. Можно съ увѣренностью утверждать, что подобные недостатки, въ большей или меньшей мѣрѣ, найдутся на любой, наилучше построенной и эксплуатируемой дорогѣ. Но для сужденій практически полезныхъ, послѣ перечисленія вѣроятныхъ причинъ недостатковъ, надо еще привести оцѣнку вліянія каждаго изъ нихъ.

Необходи-
мость подра-
здѣлить раз-
смотрѣніе
причинъ на
два отдѣла.

Приступая къ оцѣнкѣ различныхъ неблагопріятныхъ вліяній надо прежде всего отмѣтить, что наша сѣть дорогъ Европейской Россіи съ Кавказомъ, самымъ существеннымъ образомъ отличается отъ сѣти казенныхъ дорогъ Сибири. Первая сѣть, и по мѣстнымъ условіямъ и по продолжительности существованія значительной ея части, можетъ считаться, какъ бы промышлен-

нымъ предпріятіемъ Государственнаго значенія, и потому должна бы быть бездефицитною.

Вторая—Азіатская сѣть, построенная съ цѣлями государственными, въ областяхъ еще очень мало населенныхъ, безъ значительной промышленности, при томъ, большею частью, пролегающая въ трудно проходимыхъ мѣстностяхъ, можетъ сдѣлаться бездефицитною только по истеченіи нѣкотораго времени, послѣ достаточнаго заселенія ея края и послѣ нѣкотораго развитія въ немъ промышленности.

Остановливаясь на болѣе подробномъ обсужденіи сѣти дорогъ Европейской Россіи съ Кавказомъ, рассмотримъ вліяніе каждаго изъ вышеупомянутыхъ обстоятельствъ, разбирая ихъ въ порядкѣ намѣченной выше послѣдовательности.

А. Отдѣлъ дорогъ Европейской Россіи.

1. Постройка дорогъ не расчетливо выбранныхъ, въ извѣстной степени, бывала, но для общей оцѣнки этого обстоятельства слѣдуетъ обратиться къ несомнѣннымъ фактамъ. Желательную оцѣнку сдѣлать нетрудно разсматривая числа, приходящихся на одну версту дороги, пассажиро и пудо-версть и исчисленные Государственнымъ Контролемъ валовые поверстные доходы дорогъ и измѣненія всѣхъ этихъ чиселъ и доходовъ, послѣ новыхъ сооруженій.

І. Вліяніе нерасчетливаго выбора дорогъ подлежащихъ сооруженію.

По причинѣ удлиненія дорогъ и постройки новыхъ, поверстные валовые доходы понизились всего только на двухъ дорогахъ изъ общаго числа двадцати семи дорогъ.

На Варшаво-Вѣнской дорогѣ, имѣвшей въ 1902 году длину 463 версты, послѣ присоединенія Калишской дороги, протяженіемъ въ 243 версты, общее протяженіе сдѣлалось 706 верстъ т. е. увеличилось почти въ $1\frac{1}{2}$ раза. При этомъ поверстный валовой доходъ съ 42 тысячъ упалъ до 33,6 тысячъ рублей.

На Николаевской дорогѣ, имѣвшей въ 1906 году протяженіе въ 970 верстъ, послѣ присоединенія сначала Обухово-Вологодской, замѣненной потомъ, въ 1907 году дорогою Бологое-Волковыскъ и Мосты-Гродно, длиною въ 837 верстъ, общая

длина удвоилась. По этому поверстный валовой доход упалъ. Въ 1905 году онъ былъ 41 тыс.; въ 1906 году 25,9 тыс. и въ 1907 г. всего 22,4 тыс.

На всѣхъ остальныхъ двадцати пяти дорогахъ Европейской Россіи поверстные валовые доходы, не смотря на удлиненіе ихъ, иногда очень большое, достигавшее нѣсколько разъ, почти непрерывно повышался *).

Постепенное повышеніе поверстнаго валового дохода вполне наглядно представляется въ таблицѣ 1.

Т А Б Л И Ц А 1.

Г О Д А.	Протяженіе версть.	На 1 версту дороги.		Поверстные валовые доходы на сѣти дорогъ Европ. Россіи. Р у б л и.
		Число пассажиро- версть.	Число 1000 пудо- версть.	
1892	27.814	192.491	34.729	10.093
1893	29.394	191.600	36.972	11.799
1894	31.177	189.376	39.255	12.094
1895	32.941	225.333	40.049	12.428
1896	35.066	243.003	43.077	12.681
1897	36.450	248.599	46.060	12.781
1898	37.058	259.538	47.535	12.888
1899	40.477	258.233	47.667	13.018
1900	43.260	268.972	51.392	13.412
1901	44.338	269.013	49.469	13.103
1902	45.490	252.410	47.998	13.029
1903	46.117	267.356	51.963	13.960
1904	46.724	292.582	53.123	13.817
1905	46.252	281.779	47.486	13.584
1906	47.026	282.900	52.637	15.095
1907	51.227	—	—	14.071

*) Н. Петровъ. Финансовое положеніе сѣти русскихъ жел. дор.

Небольшія уклоненія, въ перевозкахъ и доходахъ, относящіяся къ 1901 и 1902 г.г. зависели, какъ отъ значительнаго неурожая 1901 года, такъ и отъ перевозокъ по исключительно пониженнымъ тарифамъ для голодающихъ мѣстностей. Уклоненіе 1905 года зависило отъ происходившихъ волненій.

Таблица I указываетъ, что въ предметахъ для перевозокъ не было недостатка, и что даже увеличеніе перевозокъ шло не въ уровнѣ удлиненія сѣти, а значительно быстрѣе.

Въ количественномъ отношеніи къ численности населенія, перевозки въ 1892 году составляли въ среднемъ выводѣ на каждого жителя Европейской Россіи съ Кавказомъ (103 милл. жителей) по 65 пассажиро-верстѣ и по 9.250 пудо-верстѣ, а въ 1906 году (при числѣ жителей въ 133 милл.) приходилось среднимъ числомъ на жителя по 106 пассажиро-верстѣ и по 17.300 пудо-верстѣ, т. е. почти въ полтара раза по пассажирскому движенію и почти вдвое по товарному.

Въ денежномъ отношеніи въ 1906 году поверстный валовой доходъ превышалъ соотвѣтственный доходъ 1892 года болѣе чѣмъ на 4.000 руб. При протяженіи въ 1906 году, сѣти въ 47.026 верстѣ и при полученіи съ версты 10.993 рубля какъ было въ 1892 г., общая сумма валового дохода была бы 517 милл. руб. На самомъ же дѣлѣ въ 1906 году было получено 710 милл. руб. или болѣе 193 милл. руб.

Изъ этого слѣдуетъ, что общее удлиненіе сѣти дорогъ Европейской Россіи съ Кавказомъ, не только не опережало потребности въ перевозкахъ, а напротивъ едва успѣвало догонять эту потребность. Такимъ образомъ, оказывается неосновательнымъ упрекъ въ излишне-быстромъ строительствѣ. Это заключеніе тѣмъ болѣе вѣрно, что и плата за перевозки, приходившаяся среднимъ счетомъ на жителя составляла въ 1892 году 2 р. 97 коп., а въ 1906 г. 5 руб. 34 коп.

2. Вліяніе стратегическихъ линій на поперстную стоимость сѣти и на ея дефицитность.

2. Очень сильное оборудованіе дорогъ въ особенности замѣчаемое на стратегическихъ линіяхъ, вмѣстѣ съ развитіемъ многихъ станцій и постройкою вторыхъ путей, тоже со стратегическими цѣлями, безъ сомнѣнія вызывали многіе значительные расходы, но чтобы судить насколько вліяли усиленные требованія на среднюю поперстную стоимость всей сѣти дорогъ Европейской Россіи съ Кавказомъ, а затѣмъ и на дефицитность этой сѣти приводится таблица 2.

ТАБЛИЦА 2.

ГОДЫ.	Протяженія.		% отноше- ніе стратег. линій ко всей сѣти.	Поверстная	Поверстный	% отноше- ніе валового дохода къ строитель- ной стоимо- сти.
	Всей сѣти версты.	Стратеги- ческихъ линій версты.		стоимость сѣти.	валовой доходъ сѣти.	
				Рубли.	Рубли.	
1892 . . .	27.814	102	0,37	113.924	10.993	9,60
1893 . . .	29.394	140	0,48	92.754	11.799	12,93
1894 . . .	31.177	516	1,66	93.054	12.094	13,00
1895 . . .	32.941	555	1,66	92.571	12.428	13,42
1896 . . .	35.066	555	1,58	91.079	12.681	13,92
1897 . . .	36.450	679	1,86	92.734	12.781	13,78
1898 . . .	37.058	783	2,11	110.153	12.888	11,70
1899 . . .	40.477	1.251	3,09	105.411	13.018	12,35
1900 . . .	43.260	1.251	2,89	101.706	13.412	13,95
1901 . . .	44.338	1.251	2,82	103.531	13.103	12,66
1902 . . .	45.490	2.075	4,56	103.918	13.029	12,54
1903 . . .	46.117	2.075	4,50	106.160	13.960	13,15
1904 . . .	46.724	2.075	4,44	112.541	13.817	12,28
1905 . . .	46.252	2.075	4,49	113.616	13.584	11,96
1906 . . .	47.026	2.075	4,41	115.279	15.095	13,09
1907 . . .	49.550	3.177	6,41	110.025	14.071	12,79

Изъ этой таблицы видно, что средняя поперстная стоимость сѣти довольно замѣтно колебалась, но рѣзкой зависимости ея отъ $\frac{0}{0}$ отношенія стратегическихъ линій ко всей сѣти, указать нельзя. Въ 1898 году процентное отношеніе было 2,11 а въ 1907 году оно было уже 6,41 и, тѣмъ не менѣе, поперстныя стоимости, въ эти два года почти не различаются.

Чтобы нѣсколько оцѣнить вліяніе стратегическихъ линій сѣти дорогъ Европейской Россіи съ Кавказомъ, надо обратить вниманіе на приведенные въ таблицѣ 2 данныя, указывающія поперстныя строительныя стоимости, величины валовыхъ доходовъ и процентныя отношенія доходовъ къ строительнымъ капиталамъ. Эти послѣднія отношенія тоже не находятся въ какой-нибудь опредѣленной зависимости отъ процентнаго отношенія длины стратегическихъ линій къ длинѣ сѣти. Такъ въ 1898 году, когда стратегическія линіи состояли 2,11 $\frac{0}{0}$ длины сѣти, поперстный валовой доходъ составилъ 11,7 $\frac{0}{0}$ строительнаго капитала, а въ 1907 году стратегическія линіи составили уже 6,41 $\frac{0}{0}$ и, тѣмъ не менѣе, валовой доходъ составилъ уже 12,79 $\frac{0}{0}$ строительнаго капитала.

Несмотря на это различіе соотношеній между валовыми доходами и капиталами сооруженія, въ 1898 году казенныя дороги дали, сверхъ 4 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$ на капиталъ Государственнаго Казначейства, еще чистой прибыли 23,8 милл. руб. и частныя дороги дали еще 2,1 милл. руб. при чемъ Государственное Казначейство получило чистой прибыли 26 милл. руб., а въ 1907 году, при большемъ поперстномъ валовомъ доходѣ на 1.183 руб. и при большемъ процентномъ отношеніи къ строительному капиталу, казенныя дороги, на капиталъ изъ ресурсовъ Государственнаго Казначейства, составлявшій 1.263.083.275 руб., уплатили всего 12.722.328 руб. и слѣдовательно недовыручили до 4 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$ еще 44 милл. руб. и, сверхъ того, это Казначейство по гарантіямъ частныхъ дорогъ, за вычетомъ полученной отъ нѣкоторыхъ дорогъ прибыли, уплатило 22 милл. руб.

Все различіе результатовъ эксплуатаціи двухъ сравниваемыхъ годовъ составило, такимъ образомъ:

потерю прибыли въ	25.942 т. руб.
появленіе дефицитовъ на казен. дор. въ	44.116 „ „
„ „ „ частн. „ . . .	21.902 „ „

Вся же разница въ доходности въ . . . 91.960 т. руб.

Очевидно, что это различіе не можетъ быть приписано ни различію поверстныхъ доходовъ, уменьшаемыхъ слабою дѣятельностью стратегическихъ линій, ни различіемъ поверстныхъ платежей процентовъ на строительные капиталы.

Благодаря увеличенію поверстнаго валового дохода въ 1907 году на 1.183 руб. противъ очень выгоднаго 1898 года, и при протяженіи сѣти въ 49.550 вер. было получено избытка въ доходѣ на сумму болѣе 58 милл. руб. Протяженіе же стратегическихъ линій съ 1898 по 1907 годъ увеличилось на $3.177 - 783 = 2.394$. Излишніе расходы на эти 2.394 версты не могутъ идти ни въ какое сравненіе съ избыткомъ дохода болѣе 58 милл. руб. или болѣе 24 тысячъ рублей на версту добавленныхъ стратегическихъ линій. Это обстоятельство указываетъ, что появленіе въ послѣдніе годы громаднхъ дефицитовъ, не можетъ быть объясняемо увеличеніемъ протяженія стратегическихъ линій и большимъ оборудованіемъ ихъ, такъ какъ всѣ вызванные этими дорогами увеличенія расходовъ касаются лишь самыхъ незначительныхъ долей появившихся дефицитовъ. Причины же остающейся огромной, необъясненной доли дефицита и исчезновеніе бывшей въ прежніе годы крупной перевыручки, приходится искать въ неблагопріятныхъ обстоятельствахъ, сопровождавшихъ, въ послѣдніе годы, хозяйственную дѣятельность какъ при производствѣ расходовъ, такъ и при установленіи доходовъ.

Раскрытіе этихъ причинъ, изслѣдованіе ихъ и опредѣленіе мѣры ихъ вліянія на размѣры утратъ, составляетъ предметъ особаго, довольно большого моего изслѣдованія *). Здѣсь нельзя

*) Главныя причины чрезвычайнаго роста расходовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 г.

представить и наиболее важныхъ подробностей, но достаточно упомянуть, что въ теченіи одного только 1907 года, по сравненію съ 1903 годомъ, доставившемъ Государственному Казначейству прибыли отъ сѣти желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи, болѣе 6 милл. руб., подъ вліяніемъ особенно неблагоприятныхъ обстоятельствъ бывшихъ въ 1907 году было израсходовано на однихъ только дорогахъ Европейской Россіи, лишнихъ болѣе 66 милл. рублей.

Обращаясь къ казеннымъ дорогамъ Азіатской Россіи слѣдуетъ припомнить, что эти дороги сооружены и эксплуатируются съ цѣлями по преимуществу Государственными, что пролегаютъ онѣ въ областяхъ очень мало населенныхъ, съ крайне мало развитыми промышленностью и торговлею.

Б. Отдѣлъ до-
рогъ Азіатс-
кой Россіи.

Сверхъ того, онѣ находятся еще въ той стадіи своего развитія, когда онѣ должны привлекать въ прилегающія къ нимъ мѣста новыхъ жителей, безъ которыхъ невозможно ожидать сколько-нибудь скорого развитія потребностей въ перевозкахъ, достаточно большихъ—для безубыточной дѣятельности самихъ дорогъ.

Для увеличенія своей промышленной дѣятельности дороги должны перевозить большія количества переселенцевъ, съ ихъ громоздкой кладью, за крайне низкія платы, далеко не достаточныя чтобы окупать расходы дорогъ на эти перевозки, при самомъ расчетливомъ хозяйствѣ дорогъ. Этого рода движеніе, чѣмъ больше оно растетъ, чѣмъ больше приноситъ валового дохода, тѣмъ больше увеличиваетъ дефицитъ дороги.

Поверстныя стоимости этихъ дорогъ, ихъ такіе же валовые доходы и дефициты какъ эксплуатаціонные, такъ и со включеніемъ платежей процентовъ на строительные капиталы приведены въ таблицѣ 3.

Т А Б Л И Ц А 3.

Валовой доходъ.	Расходъ.	% на строи- тельные капи- талы.	Годы.	Общее протяженіе верстъ.	Поверст.	Поверст.	Поверст.	Полные поверст. дефиц.
					стоим.	валовые доходы.	дефиц. эксп.	
					Рубли.	Рубли.	Рубли.	Руб.
20.043.178	20.984.259	10.638.007	1898	4.269	52.025	3.695	221	2.712
24.218.797	26.112.195	12.570.129	1899	5.931	49.291	4.136	267	2.386
31.754.138	33.776.414	13.837.578	1900	7.117	52.050	4.462	284	2.228
40.616.417	45.412.920	17.935.864	1901	7.780	56.200	5.208	617	2.279
44.942.628	51.047.913	19.821.579	1902	7.787	58.658	5.771	784	3.329
48.897.534	54.997.214	20.005.274	1903	7.816	59.930	6.256	781	3.341
46.922.329	79.435.408	23.640.411	1904	7.868	68.488	5.963	4.132	7.737
86.422.945	122.699.111	27.897.311	1905	9.365	75.055	9.228	3.873	6.852
85.121.946	123.598.221	33.566.857	1906	10.160	76.466	8.378	3.787	7.091
82.998.761	104.085.149	32.272.465	1907	9.310	78.742	8.915	2.265	5.731

Таблица указываетъ, что протяженіе дорогъ съ 1898 года быстро возрастаетъ.

Передъ началомъ войны, въ 1903 году, оно уже было 7816 вер. или на 3.547 верстъ длиннѣе протяженія бывшаго въ 1898 году, при чемъ дороги проникли въ области съ еще меньшимъ населеніемъ и представляющія еще большія трудности эксплуатаціи, какъ по условіямъ мѣстности, такъ и по болѣе значительной дороговизнѣ жизни. Благодаря этимъ обстоятельствамъ поверст-ная стоимость возрастала, при чемъ возрастали и проценты на строительные капиталы, валовые доходы на версту увеличивались, но расходы эксплуатаціи возрастали быстрѣе доходовъ и потому эксплуатационные дефициты быстрѣе увеличивались. Вмѣстѣ съ тѣмъ, принимая въ расчетъ проценты на строительные капиталы, увеличивались и полные дефициты.

Съ 1904 года, съ наступленіемъ войны, потребовавшей громаднхъ перевозокъ при весьма низкихъ тарифахъ, валовые

доходы повысились, но еще гораздо больше повысились расходы эксплуатации и эксплуатационные дефициты дорог сразу увеличились болѣе чѣмъ въ пять разъ; въ 1906 году дефицитъ достигъ громадной суммы почти 72 милл. руб. эти дефициты, вызванные исключительными обстоятельствами, связанными съ войной и бывшими волненіями не должны быть относимы къ разряду расходовъ, вызываемыхъ стратегическими линіями.

Значительное превышеніе въ 1907 году дефицита сравнительно съ бывшимъ въ 1903 году, со всѣми необходимыми подробностями объясненъ въ изслѣдованіи моемъ о чрезвычайномъ ростѣ расходовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 г.г. Здѣсь достаточно сказать, что увеличеніе это вызвано было особыми исключительными обстоятельствами, неимѣвшими ничего общаго съ особенностями присущими стратегическимъ линіямъ въ Азіатской Россіи.

Обращаясь ко всей сѣти желѣзныхъ дорогъ, какъ казенныхъ, такъ и частныхъ, оказывается, что съ 1895 по 1898 г., включительно, чистыми доходами дороги оплачиваютъ, какъ эксплуатационные расходы, такъ и проценты на строительные капиталы. Сверхъ того, въ 1898 году казна получила чистой прибыли 9,5 милл. руб., при этомъ протяженіе стратегическихъ дорогъ всей сѣти (5.052 вер.) относительно протяженія ея (41.327 вер.) составляло 12 процентовъ.

Дефицитность всей сѣти дорогъ.

Въ 1900 году протяженіе стратегическихъ линій (8.368 вер.) при длинѣ всей сѣти (50.377 вер.) составляетъ почти 17% и въ полномъ доходѣ сѣти не достало для оплаты капитала стратегическихъ дорогъ Азіатскихъ, составлявшей сумму 13,8 милл. руб.; всего 2.650 тыс. руб., почему изъ доходовъ дорогъ и было уплачено по строительнымъ капиталамъ только 11,1 милл. руб. Другими словами при уплатѣ всѣхъ эксплуатационныхъ расходовъ и при полной уплатѣ капиталовъ дорогъ Европейской Россіи, капиталъ Азіатскихъ дорогъ въ 310 милл. руб., былъ оплаченъ не въ размѣрѣ 4,46 процента, а лишь въ 3,6 процента.

Этотъ результатъ позволяетъ считать, что въ 1900 году вся сѣть желѣзныхъ дорогъ Европейской и Азіатской Россіи, со всѣми ея стратегическими линіями, была бездефицитна.

Въ неблагопріятные по неурожаю годы 1901 и 1902 гг. дефициты сѣти достигали 39 и 47 милл. руб. Въ 1903 году общій дефицитъ падаетъ и исчисляется въ 20 милл. руб. Въ этомъ году Азіатскія дороги достигаютъ—7.816 верстъ, а со стратегическими линіями Европейской Россіи, всѣ стратегическія дороги составляютъ 9.891 вер. или 18,3% всей сѣти. Эксплоатаціонный дефицитъ Азіатскихъ дорогъ достигаетъ почти 6 милліоновъ и оплата строительныхъ капиталовъ ихъ равняется 20-ти милліонамъ. Весь ихъ дефицитъ 26 милліоновъ.

Сѣть дорогъ Европейской Россіи по уплатѣ всѣхъ своихъ расходовъ пришла на помощь Азіатскимъ дорогамъ, доставляя сумму 6 милл. руб. на покрытіе ихъ дефицита, при чемъ общій дефицитъ сѣти и составилъ 20 милліоновъ рублей.

Вліяніе на дефициты сѣти нехозяйственности въ доходахъ и расходахъ дорогъ.

Сумма 20 милліоновъ рублей заключаетъ въ себѣ не только послѣдствія невыгодной эксплуатаціи дорогъ политическаго и стратегическаго значенія, но вмѣстѣ съ тѣмъ и послѣдствія другихъ неблагопріятныхъ обстоятельствъ. Изъ нихъ пять обстоятельствъ заслуживаютъ особаго упоминанія:

а) не вполне удачныя, съ хозяйственной точки зрѣнія желѣзныхъ дорогъ, установленія нѣкоторыхъ тарифовъ;

б) недостаточное расчетливое, съ экономической точки зрѣнія, расходованіе капиталовъ на увеличеніе строительной стоимости желѣзныхъ дорогъ;

в) недостаточно искусное пользованіе подвижнымъ составомъ;

г) весьма неудовлетворительное состояніе многихъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ для ремонта подвижного состава;

д) неудовлетворительная организація хозяйственныхъ перевозокъ.

Кромѣ этихъ главныхъ неблагопріятныхъ обстоятельствъ есть очень много второстепенныхъ, частью относящихся

ко всѣмъ дорогамъ, а еще болѣе такихъ, которыя проявляются различно на разныхъ дорогахъ.

Дѣйствительное вліяніе тарифныхъ мѣропріятій на чистые доходы дорогъ можно опредѣлить непосредственно въ нѣкоторыхъ только случаяхъ. Такъ если при повышеніи тарифа перевозка растеть, то повышеніе очевидно увеличиваетъ чистый доходъ; если при пониженіи тарифа не увеличивается, то пониженіе тарифа понижаетъ и чистый доходъ. Но если повышеніе тарифа уменьшаетъ перевозку, или если пониженіе тарифа увеличиваетъ перевозку, то для опредѣленія того вліянія, которое оказываютъ эти измѣненія тарифа на чистые доходы, надо хорошо знать себѣ—стоимость перевозокъ, т. е. надо знать не только себѣ стоимость при обыкновенныхъ условіяхъ перевозокъ, но и при увеличеніи или при уменьшеніи ихъ.

Примѣры лучше объясняютъ смыслъ сказаннаго:

Положимъ, что перевозка какого-нибудь предмета обходится самой дорогѣ по 10 коп. съ пуда, что плата за перевозку установлена въ 15 коп. и что везуть 1.000.000 пуд., въ такомъ случаѣ чистый доходъ отъ этой перевозки 5.000.000 к.

Если при повышеніи платы до 20 коп. перевозка упадетъ и сдѣлается 800.000 пудовъ, то чистый доходъ будетъ 8.000.000 коп. Это повышеніе оказывается выгоднымъ. Если уменьшеніе перевозки дойдетъ до 500.000 пуд., то чистый доходъ сдѣлается—5.000.000 коп. или сдѣлается такимъ же какимъ былъ при перевозкѣ 1.000.000 пуд., при платѣ 15 коп. Очевидно, что повышеніе платы не принесло никакой выгоды.

Если перевозка будетъ еще болѣе уменьшаться, то повышеніе платы будетъ уже прямо убыточно.

Уменьшеніе перевозки иногда увеличиваетъ себѣ—стоимость и тогда моментъ убыточности отъ повышенія платъ наступаетъ еще раньше. Напримѣръ если бы при пониженіи перевозки до 600.000 пуд. себѣ стоимость повысилась до 12 коп. съ пуда, то чистый доходъ оказался бы 4.800.000 коп. Этотъ неблагопріятный результатъ наступилъ раньше чѣмъ перевозка уменьшилась до половины.

Чтобы уяснить вліяніе уменьшенія платъ положимъ, что вмѣсто 15 коп. назначена плата $12\frac{1}{2}$ коп. и положимъ, что перевозка возрасла съ одного до полутора милліоновъ пудовъ. Въ такомъ случаѣ чистый доходъ окажется въ 3.750.000 коп. Ясно, что чистый доходъ уменьшился; при увеличеніи перевозки до 2 милл. чистый доходъ дойдетъ опять до 5.000.000 к., какъ было до пониженія платы. Увеличеніе чистаго дохода наступитъ только послѣ увеличенія перевозокъ свыше 2.000.000 пуд.

Если при увеличеніи перевозокъ себѣ—стоимость будетъ понижаться, то моментъ улучшенія чистаго дохода наступитъ ранѣе удвоенія перевозимаго количества.

Случаи, подобные только что описаннымъ, двумъ послѣднимъ случаямъ, встрѣчаются гораздо чаще чѣмъ двумъ первымъ, поэтому, чтобы высказать вѣрныя сужденія о тарифныхъ мѣропріятіяхъ надо почти всегда знать себѣ—стоимость перевозокъ.

Къ сожалѣнію надо сказать, что опредѣленіе себѣ—стоимости перевозокъ представляется дѣломъ чрезвычайно труднымъ. Величины этихъ стоимостей опредѣляются столь различно, что въ то время когда при одномъ опредѣленіи исчисляются милліонныя выгоды, при другомъ еще болѣе крупныя потери.

При обсужденіи же тарифныхъ мѣропріятій, не поставленныхъ въ прямую связь со статистическими данными объ уменьшеніи перевозокъ и съ размѣрами себѣ—стоимости, приходится полагаться только на большую или меньшую освѣдомленность автора сужденій.

Относительно тарифовъ К. Я. Загорскій говоритъ, ¹⁾ что послѣ установленія у насъ въ концѣ 80 годовъ правительственныхъ тарифныхъ учрежденій выдвигаются на первый планъ не столько заботы объ интересахъ казны и повышеніи доходности желѣзныхъ дорогъ, сколько задачи воздѣйствія черезъ посредство желѣзныхъ дорогъ на ходъ развитія народнаго хозяйства въ тѣхъ направленіяхъ, которыя, по соображеніямъ правительства, представлялись въ то время наиболѣе желательными въ обще-

¹⁾ К. Я. Загорскій. Наша желѣзнодорожная политика.

государственныхъ интересахъ. „Очень скоро послѣ 1889 года въ области тарифной политики получаетъ преобладающее значеніе, точка зрѣнія на тарифъ, какъ на орудіе общей экономической политики государства и даже какъ на средство удовлетворенія самыхъ разнообразныхъ потребностей государственной и народной жизни. 1) Пониженіе хлѣбныхъ тарифовъ и дополнительныхъ сборовъ составили сумму, превышающую 12 милліоновъ рублей. Сумму эту въ значительной ея части, слѣдуетъ считать прямою уступкою изъ желѣзнодорожнаго дохода въ пользу сельскаго хозяйства, которая производится для оказанія ему поддержки по соображеніямъ общей экономической и отчасти соціальной политики. 2)

Предоставленныя тарифныя пониженія опредѣляются въ весьма значительной степени не условіями и требованіями какъ лучшаго и наиболѣе выгоднаго развитія желѣзнодорожной перевозки, а, во многихъ случаяхъ, являются замаскированными вывозными преміями, выдаваемыя черезъ посредство желѣзнодорожной кассы изъ выручки рельсовой сѣти. Таковы вывозные тарифы на сахаръ рафинадъ и сахарный песокъ, на перемолочные продукты, на керосинъ, спиртъ, мануфактуру и др. 3) Это авторитетное указаніе, одного изъ лучшихъ знатоковъ нашего тарифнаго дѣла, если и не даетъ точнаго опредѣленія потерь на тарифахъ, то во всякомъ случаѣ, даетъ поводъ приписывать имъ до половины дефицитъ 1903 года, такъ какъ выше упомянутая уступка въ 12 милліоновъ составляетъ болѣе половины 20-ти милліоннаго дефицита 1903 года.

О трудности находить вѣрныя заключенія относительно тарифныхъ мѣропріятій, принимая въ соображеніе статистическія данныя объ измѣненіи движенія и опредѣленія себѣ—стоимости перевозокъ, ясно указываютъ слѣдующія составленныя на основаніи таблицы 4, сопоставленія результатовъ оцѣнки выгодъ, полученныхъ нѣкоторыми дорогами Европейской Россіи, исчи-

1) К. Я. Загорскій Тамъ же стр. 14.

2) К. Я. Загорскій Тамъ же стр. 17.

3) К. Я. Загорскій. Наша желѣзнодорожная политика стр. 19.

сленныхъ Комиссіей Д. Т. С. Иващенко, принимавшей въ расчетъ себѣ—стоимости, согласно статистическому сборнику М. П. С., съ результатами, получавшими при исчисленіи себѣ—стоимости, на основаніи изслѣдованій В. В. Салова и затѣмъ исчисленій, тоже заслуживающихъ полнаго вниманія, сдѣланныхъ инженеромъ А. Фроловымъ.

Т А Б Л И Ц А 4.
Себѣ—стоимость по опредѣленіямъ.

	Статист. сборника.	В. В. Салова ¹⁾ .	А. Н. Фролова ²⁾ .
На пассажиро-версть коп.	0,40	0,69	0,96
Пудо-версть коп.	0,67	0.013,0	0.010,75

Одинъ взглядъ на эту таблицу уже указываетъ, какъ велико различіе опредѣленія себѣ—стоимости.

Результаты расчетовъ, сдѣланныхъ основываясь на этихъ данныхъ оказываются слѣдующими:

Измѣненіе доходности нѣкоторыхъ дорогъ, намѣченныхъ Комиссією Д. Т. С. Иващенко, въ зависимости отъ установленія пониженныхъ тарифовъ оказались:

Т А Б Л И Ц А 5.

	По даннымъ принятымъ Комиссією.	По исчисленія себѣ стоимости принятому.	
		В. В. Саловымъ.	А. П. Фроловымъ.
		Руб.	Руб.
По пассажирскому движенію	4.722	— 12.650	— 15.574
По товарному движенію	7.152	— 16.800	— 8.268
Итого прибыль (убытокъ) . .	11.874	— 29.450	— 23.842

¹⁾ Докладъ Предсѣдателя Инженернаго Совѣта М.-ва П. С. 23 Окт. 1907 года № 868, стр 233 и

²⁾ Тарифы и собственная стоимость желѣзнодорожныхъ перевозокъ стр. 22.

Послѣднія двѣ суммы даютъ поводъ къ заключенію, что даже весь выше упомянутый дефицитъ въ 20 милліоновъ руб. можно было бы приписывать однимъ тарифнымъ мѣропріятіемъ. Но самое разнообразіе приведенныхъ результатовъ указываетъ, что нельзя основывать на нихъ несомнѣнныхъ заключеній.

Такого заключенія нельзя дѣлать и потому, что всѣ расчеты В. В. Салова, также А. Н. Фролова, основаны на дѣйствительно бывшихъ расходахъ, безъ критическаго обсужденія насколько эти расходы были дѣйствительно хозяйственно необходимы и цѣлесообразны.

Всякое устраненіе почему-либо излишнихъ расходовъ повело бы къ уменьшенію себѣ—стоимости и къ уменьшенію убытковъ и, можетъ быть, къ полученію прибыли. Такъ какъ излишество нѣкоторыхъ расходовъ едва ли подлежитъ сомнѣнію, то и не возможно приписывать обнаружившейся дефицитъ не только исключительно одной неудовлетворительности тарифовъ, но нельзя въ тарифахъ видѣть и главнѣйшую причину бывшихъ дефицитовъ. По этому необходимо искать причины и въ нехозяйственности производившихся расходовъ.

По поводу тарифовъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что вліяніе ихъ на финансовыя результаты не ограничивается ихъ размѣрами, но довольно замѣтно зависитъ отъ условій примѣненія. Сложные способы исчисленія провозныхъ платъ и недостаточная опредѣлительность указаній, большая или меньшая ихъ перемѣнчивость влекутъ за собою ошибки въ опредѣленіи платежей и создаютъ поводы къ возбужденію исковъ со всѣми неблагоприятными ихъ послѣдствіями.

Для вѣрной оцѣнки хозяйственности дѣйствій по управленію желѣзными дорогами необходимо разсматривать множество обстоятельствъ иногда въ такой степени сложныхъ, что достиженіе цѣли становится невозможнымъ. Одной изъ точекъ опоры для оцѣнки хозяйственности можетъ служить обзоръ результа-

б. Недостаточно расчетливое съ экономической точки зрѣнія, расходование капиталовъ на

увеличение
строительной
стоимости
дорогъ.

товъ достигаемыхъ употребленіемъ суммъ на расширение сѣти, ея усиленіе и улучшеніе.

По отношенію къ сѣти дорогъ Европейской Рос- сїи съ Кавказомъ видно, что въ 1900 году про- тяженіе сѣти было	26.878	в.
и въ 1907 году	31.895	„
Удлиненіе сѣти	5.017	„
Стоимость въ 1900 г. было	2.932.903.711	р.
„ „ 1907 „ „	3.868.229.490	„
Увеличеніе стоимости	935.325.779	„
Средняя поверстная стоимость въ 1902 г.	109.119	„
„ „ „ „ 1907 „	121.280	„
Средній поверстный расходъ для уплаты про- центовъ на затраченный капиталъ:		
въ 1900 г.	4.485	р. или 4,11%
„ 1907 „	5.144	„ „ 4,24%
Увеличеніе же на версту	659	„ „ 0,13%
Полный доходъ 1900 года	377.568.326	р. или на вер. 14.048
„ „ 1907 „	509.853.966	„ „ „ 15.985
Увеличеніе полного валового дохода	132.275.640	„ „ „ „ 1.937
Коэффициенты эксплуатаціи были въ 1900 г.	63,8%	
„ „ „ „ 1907 „	76,5%	

Увеличеніе валового дохода нельзя однако считать чистымъ доходомъ и чтобы опредѣлить какая сумма изъ повышенія валового дохода составляетъ чистый доходъ слѣдуетъ принять въ расчетъ измѣненіе коэффициента эксплуатаціи. Безъ помощи математической формулы трудно съ ясностью изложить расчетъ необходимый для окончательнаго сужденія о выгодности помѣщенія вышеупомянутой суммы въ 935.325.779 руб. въ составъ строительнаго капитала дорогъ.

По этому обозначимъ:

д. доходъ и к. коэффициентъ эксплуатацій.

Д. доходъ другого года и К. соотвѣтственный коэффиц.

Увеличеніе дохода будетъ Д.—д.

При валовомъ доходѣ d , чистый доходъ опредѣлится въ $(1-k) d$.

При валовомъ доходѣ D , чистый доходъ оказывается $(1-K) D$.
Увеличеніе чистаго дохода будетъ:

$$\text{ч. } D = (1 - K) D - (1 - k) d = D - d - K \cdot D + k \cdot d = (D - d) - (1 - k) - (K - k) D.$$

Въ приведенномъ частномъ случаѣ ч. D , относящемся къ годамъ 1900 и 1907, чистый доходъ.

$$\text{Ч. } D = (15985 - 14048) 0,362 - (0,765 - 0,638) 15985 = 701,194 - 2030,095 = -1328,901.$$

Оказывается, что происшедшее увеличеніе поверстнаго дохода на 1.937 руб. при происшедшемъ увеличеніи коэффиціента эксплуатаціи не устранило поверстнаго дефицита въ суммѣ 1.328 р., а при протяженіи сѣти 31.895 верстъ дефицитъ долженъ быть:

$$1328,9 \times 31895 = 42.385.266.$$

Почти въ этой суммѣ онъ и опредѣленъ Государственнымъ Контролемъ (44 милл. руб.) въ свѣдѣніяхъ за 1907 годъ.

И такъ обстоятельства слѣдовавшія за 1900 годомъ привели къ тому, что произведенное увеличеніе строительнаго капитала не принесло денежной выгоды.

По поводу произведеннаго расчета слѣдуетъ однако замѣтить, что въ него входитъ величина чрезвычайно большого коэффиціента эксплуатаціи, явившагося при совершенно исключительныхъ обстоятельствахъ и что слѣдовательно полученный результатъ расчета не можетъ служить отвѣтомъ на вопросъ о хозяйственности распоряженій пришедшихъ къ затратѣ капитала почти въ 1 миллиардъ рублей.

Чтобы вѣрнѣе судить о хозяйственности затратъ, сдѣланныхъ въ теченіи времени съ 1900 до 1907 г., слѣдуетъ принять въ расчетъ не тотъ случайный и слишкомъ большой коэффиціентъ эксплуатаціи, какой оказался въ 1907 году, но надо остановится

на коэффициентъ болѣе нормальномъ, какой, на примѣръ, обнаружился въ 1901 и 1904 г.г.

Въ этомъ случаѣ надо принять $K=0,66$ и вставляя это число въ приведенную выше формулу нашли бы чистый доходъ ч. Д = $(15985 - 14048) 0,362 - (0,660 - 0,638) 15985 = 701,194 - 351,670 = 349,5$.

И такъ въ то время когда, благодаря сдѣланнымъ затратамъ, обязательные расходы на уплату процентовъ увеличились на 659 руб. на версту, изъ добавочнаго дохода, въ размѣрѣ 1.937 руб., въ чистый доходъ могло поступить всего 350 руб. т. е. долженъ былъ оказаться недостатокъ на версту $659 - 350 = 309$ руб., а полный недостатокъ, при длинѣ сѣти въ 31.895 верстъ надо исчислить въ 9.856 руб.

Этотъ результатъ указываетъ, что дѣлавшіеся затраты на расширеніе, усиленіе и улучшеніе сѣти были произведены безъ коммерческихъ соображеній о ихъ вѣроятной выгодности, что управленія руководствовались больше техническими соображеніями или соображеніями объ удобствѣ, чѣмъ соображеніями о коммерческой выгодности затраты капиталовъ.

Для болѣе вѣрнаго обоснованія этого заключенія представляются далѣе соображенія, касающіяся каждой отъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи, указывающія при какихъ обстоятельствахъ суммы вновь затрачиваемыя въ строительные капиталы могли бы окупаться повышавшимися доходами. Для сохраненія финансоваго положенія дороги необходимо чтобы расходы, вызываемые уплатами процентовъ на новыя суммы, покрывались добавочными доходами.

Въ слѣдующей таблицѣ 6 указано при какомъ коэффициентѣ эксплуатаціи каждой изъ дорогъ, при достигнутомъ на ней въ 1907 году увеличеніи дохода, могла бы уплатить процентъ на употребленный для этой дороги новый строительный капиталъ.

ТАБЛИЦА 6.

	1900 годъ.			1907 годъ.			
	Валовой доходъ.	Коэффициентъ экс- плуа- таци.	Сумма %/о на строи- тельный капиталъ.	Валовой доходъ.	Сумма % на строи- тельный капиталъ.	Повышеніе въ 1907 г. суммы %/о/о.	Наибольшій коэффициентъ экс- плуации при которомъ повыше- ная уплата можетъ быть про- изведена.
	РУБ.		РУБ.	РУБ.	РУБ.		
Баскунчакская	400.760	0,480	182.150	500.006	188.414	6.264	0,580
Екатерининск.	27.137.371	0,591	5.166.791	54.574.493	13.668.189	8.501.392	0,641
Закавказская .	26.621.302	0,520	7.451.692	29.517.668	10.120.551	2.648.859	0,477
Либ.-Роменская	17.375.215	0,651	4.268.316	20.978.590	5.329.582	1.061.266	0,665
Мос.-Брестская	16.316.386	0,717	4.919.486	17.330.374	5.935.470	1.015.984	0,676
Моск.-Курская	28.810.384	0,531	9.547.312	33.025.926	10.714.031	1.166.721	0,639
Николаевская	36.670.122	0,538	11.328.309	40.438.945	20.428.789	9.040.480	0,358
Пермская . .	11.091.559	0,692	6.079.092	16.990.055	6.943.381	864.283	0,748
Полѣвскія . .	14.307.613	0,560	2.611.822	13.293.254	3.778.555	1.166.733	0,431
Привислинскія	20.454.460	0,705	6.227.285	28.885.871	9.146.093	2.918.808	0,610
Риго-Орловская	18.821.773	0,613	6.629.299	23.637.395	8.420.099	1.790.800	0,616
Сам.-Златоуст.	16.670.093	0,682	4.662.692	25.130.714	5.263.239	600.547	0,766
Сызр.-Вяземск.	13.167.586	0,926	4.509.736	14.850.479	5.295.861	786.125	0,869
Сѣв. шир. кол.	13.763.590	0,602	5.338.303	24.744.878	9.838.250	4.500.947	0,597
Сѣв.-Западныя	30.788.156	0,759	12.973.789	34.765.532	14.864.616	1.890.827	0,722
Юго-Западныя	45.911.349	0,634	16.269.109	72.105.363	18.504.771	2.235.662	0,736
Южныя . . .	39.276.710	0,689	12.286.362	59.078.929	15.628.194	3.341.832	0,737
По всѣмъ до- рогамъ . .	377.578.326	0,638	120.541.551	509.353.966	164.078.087	43.536.536	0,666

Изъ таблицы 6 видно, что проценты на вложенныя съ 1900 по 1907 годъ суммы въ строительные капиталы, могли бы окупаться въ 1907 году, повысившимися доходами, не иначе какъ при условіи пониженія коэффициентовъ эксплуатаціи на слѣдующихъ семи дорогахъ:

	съ бывшею въ 1900 г.		
На Закавказской	0,520	до 0,477	на 0,043
„ Московско-Брестской	0,717	„ 0,676	„ 0,041
„ Николаевской	0,538	„ 0,358	„ 0,180
„ Полѣсскихъ	0,560	„ 0,431	„ 0,129
„ Привислинскихъ	0,705	„ 0,610	„ 0,095
„ Сызрано-Вяземской	0,926	„ 0,869	„ 0,057
„ Сѣверо-Западныхъ	0,754	„ 0,729	„ 0,025

Не только при замѣчавшемся обыкновенномъ повышеніи коэффициента эксплуатаціи, но и при неосуществленіи указанныхъ пониженій должны были образоваться недостатки для уплаты процентовъ на увеличенные строительные капиталы въ слѣдующихъ суммахъ:

На Закавказской	$0,043 \times 29.517.666 = 1.269.260$
„ Московско-Брестской	$0,041 \times 17.330.874 = 710.566$
„ Николаевской	$0,180 \times 40.438.945 = 7.279.010$
„ Полѣсскихъ	$0,129 \times 13.293.254 = 1.714.830$
„ Привислинскихъ	$0,095 \times 23.637.395 = 2.245.552$
„ Сызрано-Вяземской	$0,057 \times 14.850.479 = 846.476$
„ Сѣверо-Западныхъ	$0,025 \times 34.765.532 = 869.138$

Итого 14.934.832

Потеря почти въ 15 милліоновъ явилась исключительно вслѣдствіе нерасчетливаго, съ экономической точки зрѣнія, увеличенія капиталовъ на расширеніе, усиленіе и улучшеніе дорогъ.

Отличіе только что приведеннаго результата отъ исчисленнаго выше, опредѣлившагося въ 10 милліоновъ произошло отъ того, что теперь были приняты въ расчетъ только семь дорогъ доставившихъ убытки, а ранѣе были въ виду всѣ дороги изъ

которыхъ многіе, повышая свои коэффициенты, далеко не достигали предѣловъ приведенныхъ въ таблицѣ 6 и потому не только окупали сдѣланныя на нихъ затраты, но еще помогали окупать затраты сдѣланныя для другихъ дорогъ.

Обзоръ результатовъ употребленія въ 1903 г. товарнаго подвижнаго состава, подобно обзору тарифнаго вліянія на дефицитъ, приводитъ къ столь же мало поддающемуся точному учету, не смотря на несомнѣнно значительное вліяніе способовъ пользованія подвижнымъ составомъ.

в. Вліяніе
пользованія
подвижнымъ
составомъ
дорогъ.

На казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ Европейской Россіи съ Кавказомъ въ 1903 году былъ сдѣланъ пробѣгъ товарныхъ поѣздовъ въ 123.707.454 верстѣ.

На каждый товарный вагонъ въ 1903 году приходилась перевозка въ 7.003.000 пудо-верстѣ и на каждую движущую ось паровоза 48.020.000 пудо-верстѣ тогда какъ въ 1898 году на товарный вагонъ приходилась перевозка въ 8.277.000 пудо-верстѣ и на ведущую ось паровоза—55.194.000 пудо-верстѣ. Работа производившаяся въ 1903 году была меньше чѣмъ въ 1898 году почти на 15%. При упомянутомъ пробѣгѣ поѣздовъ, уменьшеніе работы на 15% могло вызвать лишніхъ расходовъ на весьма крупную сумму.

Яркій примѣръ, доказывающій возможность лучшаго использованія товарнаго подвижнаго состава представляютъ Американскія желѣзныя дороги. Въ 1897 и 1898 г.г. наши и Американскія дороги въ отношеніи средняго вѣса поѣздовъ стояли почти на одномъ уровнѣ, на тѣхъ и на другихъ средній вѣсъ поѣзда былъ около 12.000 пудовъ. Въ слѣдующіе за тѣмъ годы у насъ средняя нагрузка почти не измѣнилась, а американцы сильно подняли ее, доведя въ 1903 году до 16.000 пудовъ.

Этотъ результатъ часто приписываютъ большей грузоподъемности американскихъ товарныхъ вагоновъ и большей мощности ихъ паровозовъ. Мнѣніе это не основательно какъ было мною

доказано еще въ 1906 году *). Въ 1902 и 1903 годахъ на американскихъ дорогахъ средняя подъемная сила вагоновъ была 28 и 29,4 тонны средняя дѣйствительная нагрузка 11,8 и 12,2 тонны т. е. она составляло 42% отъ подъемной силы. Средній вѣсъ груженаго вагона былъ около 25,5 тонны при чемъ мертвый грузъ (13,5 т.) составлялъ 53% и полезный 47%.

На нашихъ дорогахъ средняя нагрузка вагона за 3 года 1900, 1901 и 1902 была 360 пуд. т. е. составляла 48% подъемной силы. Средній вѣсъ вагона и груза былъ 775 пуд. причемъ мертвый грузъ составлялъ 53,5% а полезный 46,5%. Это указываетъ, что пользованіе вагонами у насъ почти не отличаются отъ американскаго. Что касается вліянія мощности новыхъ американскихъ паровозовъ то надо замѣтить, что въ 1897 году на дорогахъ было 20.398 паровозовъ а въ 1903 году 25.444 т. е. число паровозовъ возрасло на 5046 паровозовъ или на 25% а перевозка на милю возрасла съ 519.079 до 793.356 тонно-милей т. е. на 53% изъ этого видно, что если бы было обращено вниманіе на большую мощность новыхъ паровозовъ, превосходящую мощность прежнихъ въ 1½ раза, то слѣдовало бы признать, что перевозочная способность паровозовъ возрасла до $20.398 \times 1.5 + 5.046 = 27.966$ или на 37% а перевозка, между тѣмъ, увеличилась на 53% слѣдовательно паровозы должны были увеличить свою полезную работу приблизительно на 12%.

Это улучшеніе получено потому, что постановкою новыхъ, болѣе мощныхъ, паровозовъ на трудныхъ участкахъ, была получена возможность лучше—полнѣе пользоваться силами прежнихъ паровозовъ на участкахъ не трудныхъ.

Если бы на столько же улучшили работу нашихъ паровозовъ, то средняя нагрузка нашихъ поѣздовъ должна была бы подняться до 14.000 пудовъ, не считая даже увеличеніе мощности вновь поступившихъ у насъ товарныхъ паровозовъ.

*) Н. Петровъ. Что можетъ улучшить финансовое положеніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Вѣстникъ финансовъ, промышленности и торговли 1906 г. № 25.

Образованію поѣздовъ такого средняго вѣса не препятствовала ни бывшая мощность паровозовъ, ни устройство станцій. Сокращеніе пробѣга въ 123 милл. поѣздо-верстъ на 12% составляло бы 14,7 милл. поѣздо-верстъ. По расчетамъ А. Н. Фролова товарная поѣздо-верста обходилась въ 1 р. 29 коп. слѣдовательно увеличеніе средняго вѣса поѣздовъ до 14.000 пуд. уменьшило бы расходъ почти на 20 милл. рублей.

Итакъ и этимъ обстоятельствомъ, помимо тарифовъ и нехозяйственности затратъ на увеличеніе строительныхъ капиталовъ, можно объяснить весь дефицитъ, всей сѣти, оказавшійся въ 1903 году.

Вмѣстѣ съ тѣмъ съ очевидностью обнаруживается необходимость принимать всѣ возможныя мѣры къ увеличенію средняго вѣса поѣздовъ.

Неудовлетворительное оборудованіе ремонтныхъ мастерскихъ, безъ сомнѣнія вызвало тоже большіе лишніе расходы, но нѣтъ никакой возможности представить какую-нибудь, хотя бы и приблизительную оцѣнку.

г. Вліяніе мастерскихъ для ремонта подвижного состава.

Хозяйственныя перевозки на казенныхъ дорогахъ производятся при такихъ условіяхъ, которыя совершенно недопускаютъ правильной ихъ оцѣнки не только достаточно вѣрной, но даже и приблизительной.

д. Неудовлетворительная организація хозяйственныхъ перевозокъ.

О ихъ разнообразіи можно судить, сличая нормы расходовъ на версту эксплуатационной длины или на 10.000 вагонныхъ осеверстъ, относящіяся къ разнымъ казеннымъ дорогамъ, взятыя изъ статистическаго сборника Министерства Путей Сообщенія за 1903 годъ.

Соотвѣтственныя данныя приведены въ таблицѣ 7.

ТАБЛИЦА 7.

	На 1 вер. эксплоатац. длины.	На 10.000 ваг. осе-вер.
	Рубли.	Рубли.
Балтійская	498	18,1
Екатерининская	633	12,5
Закавказская	535	11,5
Курско-Харьковско-Севастоп.	793	15,2
Либаво-Роменская	474	11,1
Московов-Брестская	732	18,3
Моск.-Курск. Моск.-Нижегор.	664	23,5
Моск.-Ярос.-Костр. Шуйск.-Иванов.	278	10,7
Николаевская	721	6,9
Пермская	347	24,9
Полѣсскія	220	7,3
Привислинскія	442	12,4
Риго-Орловская	622	17,2
Самара-Златоустовская	634	16,4
С.-Петербург.-Варшавская	364	8,9
Сызрано-Вяземская	500	18,1
Харьково-Николаевская	373	9,0
Юго-Западные	378	10,0
Среднее (на 28.914)	486	12,3
Забайкальская	425	71,2
Сибирская	1.023	33,7
Средне-Азиатская	681	34,9
Уссурійская	331	38,8
Среднее (на 7.766 вер.)	808	38,0

Не только полного, но и близкаго однообразія въ этихъ нормахъ ожидать нельзя вслѣдствіе различія дорогъ въ отношеніяхъ ихъ эксплуатаціонной длины къ общимъ протяженіямъ путей и вслѣдствіе различія въ густотѣ происходящаго на нихъ движенія.

Тѣмъ не менѣе нельзя ожидать существеннаго отличія среднихъ величинъ нормъ, относящихся къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ отъ соотвѣтственныхъ среднихъ величинъ нормъ, находящихся для частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Эти нормы приведены въ таблицѣ 8.

Т А Б Л И Ц А 8.

	На 1 версту эксплоатац. длины.	На 10.000 ваг. осе-вер.
	Рубли.	Рубли.
Бѣлгородъ-Сумская	21	2,4
Варшава-Рижская	454	6,9
Владикавказская	284	6,5
Рыбинскъ-Псковъ	134	5,0
Москва-Крейцбургъ	177	9,9
Москов.-Казанская	166	5,2
Москов.-Кіево-Воронеж	127	4,2
Рязанско-Уральская	364	12,7
Юго-Восточныя	318	10,7
Среднее (на 16.411)	255	8,2

Сравнивая среднія нормы дорогъ Европейской Россіи казенныхъ и частныхъ, относящіяся къ 1 верстѣ эксплуатаціонной длины находимъ $486 - 255 = 231$ р. При общей длинѣ казенныхъ

дорогъ Европейской Россіи въ 28.914 вер. онѣ расходовали сверхъ того, чѣмъ довольствовались частныя дороги 6.679 тысячъ верстѣ.

Сравненіе нормъ тѣхъ же дорогъ, но относящихся къ 10.000 осе-верстамъ, находимъ разницу 12,3—8,2=4,1 р. При общимъ ихъ числѣ 1.143.966 полная разница составляетъ 4.690 тысячъ рублей. Эти результаты наводятъ на мысль, что неудовлетворительная постановка хозяйственныхъ перевозокъ на казенныхъ дорогахъ привела къ довольно крупному лишнему расходу, примѣрно около 5 мил. р.

Другіе убытки отъ нехозяйственныхъ дѣйствій при эксплуатаціи.

Другія нехозяйственныя дѣйствія частію упомянуты въ изслѣдованіи главныхъ причинъ роста расходовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 годъ. Среди нихъ обращаетъ особое вниманіе расходъ на ремонтъ верхняго строенія на казенныхъ дорогахъ, оказавшійся въ 1903 году на 7.566 тысячъ рублей *) сверхъ той суммы какою довольствовались частныя дороги.

Трудно было бы привести сколько-нибудь вѣрную сумму, соответствующую не упоминаемымъ суммамъ, не столь крупнымъ какъ выше указанная, но тѣмъ не менѣе нехозяйственнымъ дѣйствіямъ дорогъ.

Общее впечатлѣніе, получаемое при изученіи желѣзнодорожнаго хозяйства, приводитъ къ мысли, что неупоминаемые подробно убытки нехозяйственности надо опредѣлять въ нѣсколько милліоновъ рублей.

Отсутствіе здѣсь попытки опредѣлить эту сумму объясняется и крайнею неуловимостью и измѣнчивостью такихъ нехозяйственныхъ дѣйствій.

Въ видѣ общаго вывода изъ всего сказаннаго о тарифахъ, объ увеличеніи строительныхъ капиталовъ, объ употребленіи подвижнаго состава въ 1903 году, о хозяйственныхъ перевозкахъ о ремонтѣ верхняго строенія пути и о другихъ нехозяйственныхъ дѣйствіяхъ, можно съ большою вѣроятностью заключить,

*) Стр. 42.

что образование въ этомъ году дефицита въ 20 милл. руб. отъ этихъ причинъ зависѣло больше, чѣмъ отъ невыгодной эксплуатаціи стратегическихъ дорогъ, составлявшихъ почти $\frac{1}{5}$ длины всей сѣти.

Въ 1907 году протяженіе всѣхъ стратегическихъ дорогъ было 12.487 вер. при полной длинѣ сѣти 60.537 вер. и составляетъ 20,6% т. е., едва болѣе $\frac{1}{5}$ части, а полный дефицитъ сѣти 120 милл. руб. или болѣе, чѣмъ впятеро превзошелъ дефицитъ въ 1903 году. Ясно, что это увеличеніе не можетъ быть приписано главнымъ образомъ вліянію стратегическихъ дорогъ.

Главныя причины дефицита въ 1907 году.

Причины этого явленія иныя.

Главнѣйшія изъ нихъ приведены въ моихъ изслѣдованіяхъ. Обзоръ ихъ указываетъ, что расходы казенныхъ дорогъ въ 1907 г. принимая во вниманіе поверстную въ этомъ году работу дорогъ превосходили соотвѣтственные расходы 1903 года на слѣдующія суммы.

	На казенныхъ дорогахъ	На частныхъ дорогахъ.
	мл. руб.	мл. руб.
1) Увеличеніе расходовъ вслѣдствіе увеличенія содержанія личнаго состава	20	6,7
2) Вслѣдствіе вздорожанія ремонта подвижного состава болѣе	20	5,2
3) Вслѣдствіе увеличенія расходовъ отопленіе паровозовъ болѣе	15	8,1
4) Вслѣдствіе увеличенія расходовъ отъ увеличенія процентовъ на строительный капиталъ, ухудшенія условій перевозки и т. д.	54	—
Итого	109	20
Всего	129	

Благодаря увеличенію движенія дефицитъ сократился до 120 милл. руб.

Заключеніе.

Обзоръ всего изложеннаго приводитъ къ заключенію, что дефициты первыхъ трехъ годовъ XX столѣтія зависѣли главнымъ образомъ отъ нехозяйственности, какъ при установленіи провозныхъ платъ, такъ еще болѣе при производствѣ расходовъ. Въ теченіи слѣдующихъ лѣтъ къ нехозяйственности присоединились еще совершенно исключительныя неблагопріятныя обстоятельства въ видѣ внѣшней войны и послѣдовавшихъ, затѣмъ народныхъ волненій.

Припоминая примѣрныя оцѣнки вліяній: тарифныхъ мѣропріятій, нехозяйственности затратъ на увеличеніе строительныхъ капиталовъ, неудовлетворительнаго пользованія подвижнымъ составомъ, неудовлетворительной организаціи хозяйственныхъ перевозокъ и присоединенія къ нимъ еще едва ли совершенно неотложный излишній, на казенныхъ сравнительно съ частными дорогами, расходъ на ремонтъ вѣрхняго строенія, исчисленный въ суммѣ около 7,5 мил. руб. *) надо думать, что въ 1903 году сумма недоборовъ вмѣстѣ съ суммою не вполне хозяйственныхъ расходовъ должна составлять общую сумму значительно болѣе всего исчисленнаго въ 1903 году дефицита всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ. По этому казалось бы возможнымъ и необходимымъ, на основаніи достаточно вѣрныхъ данныхъ, высказать слѣдующія соображенія относительно способовъ улучшенія финансоваго положенія нашей желѣзнодорожной сѣти.

1. Должно съ особою осмотрительностію увеличивать строительную стоимость желѣзныхъ дорогъ.

2. Должно быть обращено особое вниманіе на улучшеніе условій пользованія подвижнымъ составомъ и въ особенности паровозами съ тѣмъ, чтобы средній вѣсъ поѣздовъ на всей сѣти былъ поднять по малой мѣрѣ до 14.000 пудовъ или до 30.000 пудовъ вѣса съ тарой.

*) Н. Петровъ. Главныя причины чрезвычайнаго роста расходовъ. Таб. 4, стран. 41.

Достиженію этого предѣла, по видимому не препятствуютъ ни свойства товарныхъ вагоновъ, допускающихъ уже нагрузку 900 пудовъ, ни свойство паровозовъ товарнаго парка ни станціонныя устройства.

3. Необходимо возможно лучшее согласованіе провозныхъ платъ и вообще тарифовъ съ размѣрами себѣ-стоимости перевозокъ съ тѣмъ, чтобы получались наибольшіе чистые доходы дорогъ. Это согласованіе представляется въ особенности важнымъ на новыхъ дорогахъ, сооружаемыхъ въ мѣстностяхъ, гдѣ эксплуатація, въ первое время, при всемъ къ ней вниманіи, обходится дорого и гдѣ появленіе желѣзной дороги и при тарифахъ, сравнительно высокихъ, настолько удешевляетъ перевозки, что многія производства совершенно безцѣльныя при отсутствіи желѣзной дороги, становятся прибыльными послѣ сооруженія ея.

4. Въ виду сдѣланныхъ В. В. Саловымъ и А. Н. Фроловымъ расчетовъ, опредѣляющихъ себѣ-стоимость перевозки пудо-версты въ 0,0130 и 0,01075 коп., значительно превышающихъ $\frac{1}{125} = 0,008$ коп., принимаемую Комиссіею о новыхъ дорогахъ при всякихъ расчетахъ финансовыхъ результатовъ новыхъ дорогъ или вѣтвей, слѣдуетъ признать послѣднее опредѣленіе не достаточно обоснованнымъ.

Такъ какъ средняя стоимость изъ двухъ крайнихъ составляетъ $\frac{0,013+0,008}{2} = 0,0105$, т. е. почти не отличается отъ размѣра, опредѣленнаго инженеромъ Фроловымъ, то и слѣдовало бы принять его норму, или для округленія считать себѣ-стоимость пудо-версты въ 0,011 коп.

1) Паровозъ 8-ми колесный, нормальнаго типа, при скорости въ 14 верстъ въ часъ производитъ силу тяги въ 9.700 килограммъ. На подъемѣ въ 0.010, при вѣсѣ паровоза съ тендеромъ въ 80 тоннъ, для самаго парвоза съ тендеромъ нужна сила въ 1.340 килограммовъ, слѣдовательно для тяги поѣзда остается еще сила $9.700 - 1.340 = 8.360$ килогр. Товарный вагонъ съ нагрузкою въ 900 пуд. вѣситъ 22 тонны и на подъемѣ въ 0,010 требуетъ усилія тяги въ 260 килограммовъ. слѣдовательно поѣздъ можетъ состоять изъ 32 вагоновъ съ грузомъ 28.800 пудовъ, отсюда слѣдуетъ, что даже на дорогахъ съ уклонами въ 0,010 средней вѣсъ поѣзда можетъ быть въ 14.000 пудовъ.

Матеріаль по желѣзнодорожному вопросу № 17. Замѣтка Н. Петрова по поводу записки инженера-технолога Ф. А. Крюгера.

Эту величину и надлежало бы вводить въ будущіе расчеты финансовыхъ условій, проектируемыхъ дорогъ и вѣтвей.

5. Вопросы о вліяніи измѣненныхъ тарифовъ не могутъ быть разрѣшаемы по результатамъ одного года. Изъ таблицы 1 видно, что какъ пассажирское, такъ и товарное движеніе подвержены большимъ колебаніямъ независимо отъ тарифныхъ измѣненій.

Такъ въ 1902 году, пассажирское движеніе упало по сравненію съ 1901 годомъ на 16.603 пассажиро-верстъ на версту, или на 6%; а товарное въ 1902 г. оказалось меньше чѣмъ въ 1900 г. на 3.394.000 пудо-верстъ на 1 версту, или на 6,6%. Очевидно, что болѣе или менѣе надежныя заключенія о вліяніи тарифныхъ измѣненій можно дѣлать не раньше чѣмъ черезъ 2—3 года послѣ начала примѣненія новыхъ тарифовъ.

6. Вопросъ объ улучшеніи условій ремонта подвижного состава, связанный съ неизбѣжными крупными затратами, но обещающій и серьезныя выгоды, подлежитъ возможно безотлагательному и всестороннему сужденію.

7. Расходы на ремонтъ верхняго строенія необходимы производить съ большею осмотрительностью, по возможности на избытки чистыхъ доходовъ дорогъ.

8. Хозяйственные перевозки, явно неудовлетворительно организованныя, должны быть упорядочены въ возможно близкомъ будущемъ.

9. Результаты эксплуатаціи Сибирскихъ дорогъ, устроенныхъ съ цѣлями стратегической и государственно-экономической показали, что при устройствѣ и оборудованіи дорогъ, соотвѣтственнымъ потребностямъ стратегическимъ, доходы дорогъ не могутъ покрывать всѣ необходимые расходы. Не только ни одна дорога не оплачиваетъ свой строительный капиталъ въ размѣрѣ 4¹/₂%, но нѣкоторыя дороги не покрываютъ свои эксплуатационные расходы. Это обстоятельство указываетъ на необходимость соблюдать разумную экономію при сооруженіи Азіатскихъ дорогъ, не высокаго стратегическаго значенія. Ихъ устройство (за исключеніемъ землянаго полотна) и оборудованіе должны строго согласоваться съ ближайшими промышленными потребностями прорѣзываемыхъ областей.

Примѣръ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ показываетъ, что продажи земель, прилегающихъ къ дорогѣ, въ количествѣ до 1000 десятинъ на 1 версту протяженія дороги, еще далеко не обезпечивающихъ дорогѣ достаточнаго для перевозки количества грузовъ требуетъ весьма продолжительнаго времени въ 10—20 и болѣе лѣтъ. По этому при сооруженіи дорогъ и при эксплуатаціи въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ по открытіи движенія, должны быть допускаемы всевозможныя упрощенія. Точно также необходимо постепенное и осмотрительное объединеніе такихъ дорогъ съ остальною сѣтью въ отношеніи тарифовъ и взаимныхъ расчетовъ съ остальными дорогами сѣти. Для такихъ новыхъ дорогъ должны быть допускаемы такъ называемые ломанные тарифы подобно тому, какъ и теперь допускаются для вѣтвей.

Н. Петровъ.

- XVI. Краткое изложеніе заключеній сѣзда Начальниковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включеннымъ въ программу занятій сего сѣзда, состоявшагося 27 Января,—3 Февраля 1909 г. . . . — 40
- XVII. Краткія соображенія по вопросу объ организаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ . . . — 50
- XVIII. Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. С. Кульжинскій — 40
- XIX. Схематическая карта желѣзныхъ дорогъ съ указаніемъ тяговыхъ участковъ, коренныхъ и оборотныхъ депо для торговаго движенія и главныхъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ Не продается.
- XX. Описаніе существующаго порядка счетоводства и отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Приложение къ докладу И. И. фонъ-Рихтера, Помощника Начальника С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги о счетоводствѣ на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г. 1 50
- XXI. Должностныя лица въ Пруссіи. Г. Демарсіаль. Переводъ В. Ивановскаго. — 75
- XXII. Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. С. Кульжинскій. 2 —
- 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 Московско-Брестской жел. дор., произведенному въ Августъ мѣсяцъ 1909 года, по порученію г. Предсѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.
II. Реорганизація главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ по принципу для современнаго интенсивнаго механическаго производства. Инж.-Техн. П. П. Рицconi — 50
- XXV. Перевозка почты по желѣзнымъ дорогамъ. С. Кульжинскій — 50
- XXVI. Швейцарскій союзный желѣзнодорожный законъ 1 50
- XXVII. О государственномъ сборѣ съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ Россіи. — 75
- XXVIII. Экономическое значеніе русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ. — 50

№№ вы- пусковъ.	Цѣна Р. К.
XXIX. Правительственные источники образованія капиталовъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ.	— 20
XXX. О дѣятельности сѣздовъ желѣзныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованія 1869—1909 г.г.	— 20
XXXI. О наивыгоднѣйшемъ расположеніи мастерскихъ для ремонта подвижного состава. С. Кульжинскій.	— 75
XXXII. Матеріалы по вопросу о реорганизациі управленія русскихъ желѣзныхъ дорогъ	2 —
XXXIII. Свѣдѣнія и данныя о мастерскихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и о нѣкоторыхъ заграничныхъ. Н. Антошинъ.	1 50
XXXIV. Передача Государственныхъ земель желѣзнымъ дорогамъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки С. Кульжинскій.	— 75
XXXV. Къ вопросу о частномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ. Проф. П. П. Мигулинъ.	— 75
XXXVI. О развитіи русской желѣзнодорожной сѣти С. Кульжинскій.	— 75
XXXVIII. Матеріалы по обслѣдованію Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
XLIII. Причины дефицитовъ русской желѣзнодорожной сѣти въ первые годы XX вѣка. Н. Петровъ	— 50

Б) Печатаются:

XXXVII. Матеріалы по обслѣдованію Южныхъ желѣзныхъ дорогъ	— —
XXXIX. Матеріалы по обслѣдованію Екатерининской желѣзной дороги	— —
XL. Матеріалы по вопросу о реорганизациі отчетности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ	— —
XLI. Тоже	— —
XLII. Тоже	— —