

24600.

24600

(Museum of the University of Toronto)
1906

4

(Hogon. Allen. Wagon. Co. 1882)

1-1

2

3

4

5

6

7

8

К

(Журн. Мин. Пут. Сообщ.
1906, I)

24600

Е. Г.

Х Р О Н И К А.

Сравнительное финансовое положение желѣзныхъ дорогъ Англіи и Соединенныхъ штатовъ. (Изъ ст. В. П. Дилби въ the Engineer отъ 11 августа 1905, № 2589, извлечено инженеромъ Е. Г.).—
Правильное сравненіе статистическихъ отчетовъ, составленныхъ на различныхъ основаніяхъ, представляетъ далеко не легкую задачу. Несмотря на это различіе, помощью помѣщаемыхъ ниже таблицъ, приведенныхъ къ сравнимому виду, авторъ попытается возможно яснѣе показать, каковы отношенія доходности желѣзныхъ дорогъ и вложеннаго въ нихъ капитала къ численности населенія и внѣшней торговли Соединенныхъ штатовъ и Соединеннаго королевства (Великобританіи и Ирландіи).

81418

Было-бы слишкомъ затруднительно, да и не входитъ въ нашу задачу, прослѣдить развитіе желѣзнодорожнаго дѣла въ указанныхъ странахъ съ самаго возникновенія. Мы ограничимся сравненіемъ финансоваго положенія желѣзныхъ дорогъ за десятилѣтіе, начиная съ 1894 по 1903 годъ (данныя для Соед. штатовъ обнимаютъ періодъ съ 1894 по 1902 годъ). Прежде всего необходимо привести данныя о капиталѣ, вложенномъ въ желѣзнодорожныя предпріятія.

Таблицы I и II показываютъ возрастаніе желѣзнодорожнаго капитала въ обѣихъ странахъ. За 9 лѣтъ въ Соединенныхъ штатахъ капиталъ этотъ увеличился на 389.000.000 фунт. стерл. или на 19 процентовъ, а въ Соед. королевствѣ за 10 лѣтъ почти на ту же сумму, а именно на 386.000.000 ф. с., т. е. болѣе чѣмъ на 39 процентовъ. Разница станетъ еще нагляднѣе, когда обратимся къ помилльнымъ цифрамъ: такъ, въ Соед. штатахъ за тотъ же промежутокъ времени стоимость 1 мили сѣти возросла на 576 ф. с., т. е. едва на 5%, а въ Соед. королевствѣ—на 8,360 ф. ст., т. е.

39

Библиотека ИИФ СССР

Таблицы 1 и 2.

Г О Д Ы.	Соединенные штаты.				А н г л и я.			
	Капиталь, вложенный въ желѣзныя дороги.	Тоже на одного жителя.	Тоже на 1 милію сѣти.	Длина сѣти въ миляхъ.	Капиталь, вложенный въ желѣзныя дороги.	Тоже на одного жителя.	Тоже на 1 милію сѣти.	Длина сѣти въ миляхъ.
	въ фунтахъ стерлинговъ.				въ фунтахъ стерлингахъ.			
	милліоновъ				милліоновъ			
1894	2.038	30,15	11.884	176.602	985	25,07	47.130	20.908
1895	2.069	30,03	11.930	179.175	1.001	25,46	47.280	21.174
1896	2.113	30,07	11.922	181.153	1.029	25,96	48.384	21.277
1897	2.127	29,71	11.924	182.919	1.090	27,25	50.845	21.433
1898	2.164	29,66	12.069	185.370	1.134	28,04	52.378	21.659
1899	2.207	29,70	12.111	188.277	1.152	28,82	53.097	21.700
1900	2.298	30,12	12.298	192.940	1.176	28,32	53.789	21.863
1901	2.338	30,13	12.306	196.075	1.196	28,78	54.197	22.078
1902	2.427	30,72	12.460	201.672	1.217	29,01	54.934	22.152
1903	—	—	—	—	1.371	32,35	55.490	22.435

почти на 18%. Приведенныя цифры иллюстрируют характерное различіе между развитіемъ американской и англійской желѣзнодорожной сѣти: въ Америкѣ большая часть капитала идетъ на постройку новыхъ, легкихъ дорогъ въ мало населенныхъ штатахъ, а въ Англии вмѣсто дальнѣйшаго увеличенія сѣти, капиталъ идетъ на увеличеніе подвижнаго состава, расширеніе и улучшеніе станцій и постройку вторыхъ и третьихъ путей по очень дорогой землѣ въ городахъ и ихъ окрестностяхъ. Соотвѣтственно этому, въ Америкѣ сѣть увеличилась на 25.112 миль, или на 14,2%, а въ Великобританіи и Ирландіи всего на 1.527 миль, т. е. 7,2%.

Контрасты эти нѣсколько сглаживаются, если разсматривать не длину сѣти, а полную длину всѣхъ путей, включая развѣзды, вторые и третьи пути, т. е. длину всей сѣти, приведенную къ длинѣ одиночнаго пути. Взявъ цифры за послѣдній отчетный годъ, получимъ:

Г о д ы.	С т р а н а.	Длина сѣти, приведенная къ длинѣ одиночнаго пути въ миляхъ.	Капиталъ, затраченный на 1 милю одиночнаго пути.
1903	Англія	50.624	27.103 ф. с.
1902	Соединен. штаты	274.195	8.843 ф. с.

Какъ видно, капиталъ, затраченный на 1 милю одиночнаго пути, по сравненію съ капиталомъ, затраченнымъ на 1 милю сѣти, въ Англии уменьшается болѣе чѣмъ на половину, тогда какъ въ Америкѣ уменьшеніе это не составляетъ и одной трети. Замѣтимъ кстати, что въ различныхъ штатахъ помильная стоимость далеко не одинакова; цифры таблицы I являются средними для всей страны. Междуштатная желѣзнодорожная комиссія подраздѣляетъ всю страну на 10 раіоновъ. Во II раіонѣ съ густымъ движеніемъ, гдѣ желѣзныя дороги наиболѣе роскошны и благоустроены (Нью-Йоркъ, Нью-Джерсей, Делаверъ, Мэрилэндъ, часть Пенсильваніи), средняя стоимость мили доходила до 23.392 ф. с., а въ IV раіонѣ (Техасъ, Луизіана и часть Новой Мексики)—всего до 8.304 ф. с.

Цифры I-ой таблицы, дающія величину капитала, вложеннаго въ желѣзнодорожныя предпріятія, на 1 жителя, наглядно показы-

ваютъ, насколько желѣзныя дороги способствуютъ увеличенію благосостоянія населенія.

Разница въ доходахъ желѣзныхъ дорогъ этихъ двухъ странъ можетъ быть представлена различными путями: сравненіемъ валовыхъ доходовъ, чистыхъ доходовъ или выплачиваемаго дивиденда. Разсмотримъ сперва валовой доходъ:

Т а б л и ц а III.

Г О Д Ы.	Соединенные штаты.			А н г л і я.		
	Валовой доходъ. Милліоны фунтовъ стерл.	Валовой доходъ на 1 милію.	Валовой доходъ на 1 жителя.	Валовой доходъ. Милліоны фунтовъ стерл.	Валовой доходъ на 1 милію.	Валовой доходъ на 1 жителя.
		£	£		£	£
1894	214,6	1.202	3,17	84,3	3.820	2,42
1895	215,0	1.210	3,12	85,9	3.844	2,18
1896	230,0	1.264	3,27	90,1	4.009	2,27
1897	224,4	1.224	3,13	93,8	4.123	2,34
1898	209,5	1.351	2,87	96,3	4.205	2,35
1899	262,7	1.401	3,53	101,7	4.417	2,49
1900	297,4	1.544	3,83	104,8	4.523	2,47
1901	317,7	1.624	4,02	106,6	4.511	2,50
1902	345,2	1.725	4,29	109,5	4.607	2,55
1903	—	—		110,9	4.594	2,52

Валовой доходъ получается съ пассажирскаго и грузового движенія. Въ Соединенныхъ штатахъ въ 1901 году пассажирское движеніе дало 27,57% всего валового дохода, а грузовое—70,21%; въ 1902 году—соотвѣтственно 25,02% и 70,67%. Но большій интересъ представляютъ данныя о доходѣ съ пассажиро-мили, съ тонно-мили и съ поѣздо-мили, какъ для пассажирскихъ, такъ и для товарныхъ поѣздовъ. Эти данныя приводятся въ таблицѣ IV.

Къ сожалѣнію, въ Соединенномъ королевствѣ отчеты даютъ данныя лишь о доходѣ съ поѣздо-мили (пассажирской и товарной), но никакихъ данныхъ о доходѣ съ пассажиро- или тонно-мили.

Таблица IV.

Г О Д Ы.	Соединенные штаты.				А н г л і я *).	
	Доходъ съ пасса- жиро- мили.	Доходъ съ тонно- мили.	Доходъ съ пасса- жирской поѣздо- мили.	Доходъ съ товар- ной поѣздо- мили.	Доходъ съ пасса- жирской поѣздо- мили.	Доходъ съ товар- ной поѣздо- мили.
	в ъ п е н с а х ъ.				в ъ п е н с а х ъ.	
1894	0,953	0,413	50,35	74,76	48,24	69,27
1895	0,979	0,403	46,98	77,37	48,20	69,81
1896	0,969	0,387	47,32	78,40	48,40	70,12
1897	0,971	0,383	45,08	79,37	48,00	70,04
1898	0,947	0,361	46,76	83,09	48,00	69,68
1899	0,924	0,348	48,78	85,94	48,34	70,29
1900	0,961	0,350	48,52	96,02	49,08	71,06
1901	0,966	0,360	49,31	102,34	49,61	73,25
1902	0,953	0,363	52,09	109,00	49,50	77,08
1903	—	—	—	—	49,21	82,55

Разсматривая данныя этой таблицы для Америки, видимъ, что доходъ съ пассажиро-мили почти не измѣнился. Если бы тѣ-же данныя могли быть приведены для Англїи, то мы увидѣли бы замѣтное пониженіе за послѣдніе годы. Увеличеніе числа пассажировъ 3-го класса, введеніе въ обращеніе большаго числа сезонныхъ билетовъ, возрастающія льготы для дешевыхъ экскурсій (субботнія и полудневныя поѣздки)—всѣ эти обстоятельства естественно вызвали пониженіе дохода съ пассажиро-мили. Въ Соединенныхъ штатахъ наблюдается постоянное паденіе дохода съ тонно-мили грузового движенія. Доходъ этотъ съ 1894 по 1902 годъ уменьшился на 12⁰/₀. Доходъ съ поѣздо-мили (пассажирской) упалъ было на 11⁰/₀, но затѣмъ поднялся на 3%. Но доходъ съ поѣздо-мили грузовой колоссально поднялся и въ 1902 г. превысилъ на 50⁰/₀ соответственныя цифры 1894 года.

По даннымъ таблицы IV для Англїи видно, что въ Соединенномъ королевствѣ, также какъ и въ Америкѣ, доходъ съ пасса-

*) За вычетомъ доходовъ со смѣшанныхъ поѣздовъ.

жирской поѣздо-мили почти не подвергается измѣненію. Замѣтимъ, что эти цифры въ обѣихъ странахъ почти совпадаютъ: въ 1902 г. разница между ними была только 4,71 пенса. Гораздо значительнѣе разница въ доходахъ съ товарной поѣздо-мили: въ 1894 году она равнялась 8,6 пенса, а въ 1902—26,12 пенса, неизмѣнно въ пользу Америки. Въ Англіи доходъ съ товарной поѣздо-мили за 10 лѣтъ увеличился всего на 13,28 пенса, т. е. почти на 20%.

Весьма цѣнныя свѣдѣнія о доходѣ съ тонно-мили, имѣющіяся въ американской статистикѣ, ясно показываютъ, что громадное увеличеніе дохода съ товарной поѣздо-мили не можетъ быть приписано повышенію тарифовъ; напротивъ, оно является слѣдствіемъ увеличенія состава поѣздовъ и уменьшенія числа порожнихъ вагоновъ. Въ отчетѣ за 1902 г. Междущтатная комиссія включила также свѣдѣнія о пробѣгѣ порожнихъ и груженыхъ товарныхъ вагоновъ. Пробѣгъ груженыхъ вагоновъ превышаетъ 9.296 милліоновъ миль, а порожнихъ—нѣсколько больше 4030 милліоновъ.

Прежде, чѣмъ перейти къ чистому доходу, приведемъ нѣкоторыя данныя объ эксплуатаціонныхъ расходахъ:

Т а б л и ц а V.

Г О Д Ы.	Соединенные штаты.			А н г л і я.		
	Экспло- таціон. расходы въ мил- ліонахъ фунтовъ стерл.	На	На	Экспло- таціон. расходы въ мил- ліонахъ фунтовъ стерл.	На	На
		1 милію сѣти.	1 поѣздо- милію.		1 милію сѣти.	1 поѣздо- милію.
		£	пенсы.		£	пенсы.
1894	146,3	837	44,87	47,2	2.150	32,40
1895	145,1	817	44,08	45,6	2.155	32,32
1896	154,6	850	45,04	47,7	2.243	32,41
1897	150,5	821	44,60	50,4	2.352	32,89
1898	163,6	886	45,91	53,3	2.460	33,63
1899	171,4	914	47,20	57,2	2.634	34,62
1900	192,3	999	51,50	61,7	2.824	36,84
1901	206,1	1.054	53,90	64,4	2.918	38,76
1902	225,2	1.115	56,62	64,7	2.919	38,81
1903	—	—	—	65,4	2.913	39,81

Таблица эта не такъ поучительна данными объ общей суммѣ эксплуатаціонныхъ расходовъ, какъ о поименованной суммѣ. Вслѣдствіе большей густоты движенія стоимость эксплуатаціи на милю въ Англіи гораздо выше, чѣмъ въ Америкѣ. Въ обѣихъ странахъ эксплуатаціонные расходы быстро возрастаютъ; въ Соединенныхъ штатахъ они возросли на 33,2% съ 1894 по 1902 г., а въ Соединенномъ королевствѣ на 35,5% съ 1894 по 1903 г. Обращаясь къ пробѣгу поѣздовъ, увидимъ, что стоимость поѣздо-мили въ Англіи, гдѣ поѣзда легче американскихъ, значительно ниже. Въ обоихъ государствахъ стоимость поѣздо-мили возрастаетъ; за разсматриваемый періодъ въ Америкѣ она увеличилась на 26%, а въ Англіи на 22%.

Что касается чистаго дохода съ желѣзныхъ дорогъ, то онъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Т а б л и ц а VI.

Г О Д Ы.	Соединенные штаты.			А н г л і я.		
	Чистый доходъ въ милліонахъ фун. ст.	Чистый доходъ на 1 милю сѣти фун. ст.	Чистый доходъ на 1 жителя фун. ст.	Чистый доходъ въ милліонахъ фун. ст.	Чистый доходъ на 1 милю сѣти фун. ст.	Чистый доходъ на 1 жителя фун. ст.
1894	68,3	365	1,01	37,1	1.670	0,96
1895	69,9	393	1,01	38,0	1.689	0,96
1896	75,4	414	1,07	39,9	1.666	1,01
1897	73,9	403	1,03	40,7	1.771	1,02
1898	45,9	265	0,62	40,3	1.735	0,99
1899	91,3	487	1,22	41,6	1.773	1,02
1900	105,1	545	1,35	40,0	1.701	0,97
1901	111,0	570	1,43	39,1	1.593	0,94
1902	120,0	610	1,52	41,6	1.688	0,99
1903	—	—	—	42,3	1.670	1,00

Несмотря на постоянное возрастаніе эксплуатаціонныхъ расходовъ въ Америкѣ, таблица показываетъ необычайное возрастаніе и

чистаго дохода—а именно 80⁰/. Тѣ-же доходы, отнесенные на милю, возросли на 60%, а на жителя—на 50%. Съ другой стороны, въ Англіи чистый доходъ увеличился на 14%, помилый доходъ поднимался до 1898 г., а теперь спустился до прежняго уровня. Чистый доходъ на 1 жителя увеличился лишь на 4%.

По англійской классификаціи эксплуатаціонныхъ расходовъ, таковыя подраздѣляются на 9 статей, а въ Соединенныхъ штатахъ на 4 главныхъ отдѣла съ 53-мя подраздѣленіями. Такая детальная классификація имѣетъ весьма важное значеніе. Напр. съ 1896 г. указывается расходъ на пріобрѣтеніе рельсовъ; далѣе, отдѣльно поименованы расходы по ремонту и возобновленію паровозовъ, пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, по очисткѣ пути и уборкѣ слѣдовъ несчастныхъ случаевъ, расходы на топливо для паровозовъ, телеграфныя, станціонныя и типографскіе. Не разсматривая всѣхъ отдѣльныхъ статей расхода, не поддающихся сравненію вслѣдствіе разнородности статистики въ обѣихъ странахъ, ограничимся сравненіемъ тѣхъ изъ нихъ, данныя для которыхъ вполне сравнимы. Начнемъ съ расходовъ на отопленіе паровозовъ:

Т а б л и ц а VII.

Г О Д Ы.	Расходы на уголь и коксъ въ Англіи въ фун. стерл.	Процентное отношеніе къ общей суммѣ расходовъ.	Расходы на топливо въ Соединенныхъ штатахъ въ фун. стерл.	Процентное отношеніе къ общей суммѣ расходовъ.
1893	3.199.000	6,77	не указывалось.	
1894	3.059.000	6,48		
1895	2.932.000	6,12		
1896	2.839.000	5,65		
1897	3.031.000	5,72	14.949.000	9,67
1898	3.493.000	6,24	14.130.000	9,39
1899	4.278.000	7,12	15.476.000	9,46
1900	5.987.000	9,24	16.248.000	9,48
1901	5.989.000	8,87	18.863.000	9,81
1902	5.042.000	7,43	21.844.000	10,60
1903	4.845.000	7,07	24.015.000	10,78

Повышеніе цѣнъ на уголь въ Англіи имѣло серьезное вліяніе на эксплуатаціонныя расходы. Въ процентномъ отношеніи къ общей суммѣ расходовъ въ Америкѣ на топливо идетъ больше, чѣмъ въ Англіи—отсюда, конечно, еще нельзя заключить, что американскіе паровозы потребляютъ больше угля, чѣмъ англійскіе.

Точное изслѣдованіе вопроса о потребленіи топлива можно было бы произвести, имѣя цифры потребленія отдѣльно для экспрессовъ, обыкновенныхъ пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ и вычисливъ затѣмъ среднія на 1000 пассажиро-миль и 1000 тонно-миль; однако, при настоящемъ положеніи статистики это невозможно. За послѣднія 6 лѣтъ можно привести данныя о затратахъ на ремонтъ и возобновленіе подвижного состава.

Таблицы VIII.

Г О Д Ы.	Ремонтъ и возобновленіе паровозовъ въ Англіи, работа и матеріалъ въ фун. стерл.*)	Процентное отношеніе къ суммѣ эксплуатаціонныхъ расходовъ.	Ремонтъ и возобновленіе паровозовъ въ Соединенныхъ штатахъ въ фун. стерл.	Процентное отношеніе къ суммѣ эксплуатаціонныхъ расходовъ.
1898	3.463.000	6,19	9.635.000	5,89
1899	3.768.000	6,27	10.647.000	6,21
1900	4.057.000	6,29	12.941.000	6,73
1901	4.198.000	6,22	13.786.000	6,69
1902	4.370.000	6,45	16.148.000	7,26
1903	4.418.000	6,44	—	—

Изъ таблицы этой видно, что въ Англіи на ремонтъ и возобновленіе подвижного состава идетъ приблизительно одна и та же доля всѣхъ, вообще, расходовъ, тогда какъ въ Америкѣ доля, приходящаяся на ремонтъ и возобновленіе вагоновъ остается примѣрно постоянною, а для паровозовъ постепенно возрастаетъ.

Расходы по содержанію пути и зданій придется оставить безъ

*) У 15 главнѣйшихъ обществъ.

ГОДЫ.	Ремонтъ и возобновленіе вагоновъ въ Англіи, работа и матеріаль въ фун. ст. *)	Процентное отношеніе къ суммѣ эксплуатаціонныхъ расходовъ.	Ремонтъ и возобновленіе пассажирскихъ вагоновъ въ Соединенныхъ штатахъ въ фун. стерл.	Ремонтъ и возобновленіе товарныхъ вагоновъ въ Соединенныхъ штатахъ въ фун. стерл.	Процентное отношеніе расходовъ на ремонтъ и возобновленіе пассажир. и товарныхъ вагоновъ къ суммѣ экспл. расходовъ.
1898	3.827.000	6,84	3.463.000	11.796.000	9,40
1899	4.068.000	6,77	3.702.000	12.062.000	9,20
1900	4.311.000	6,66	4.346.000	14.786.000	9,95
1901	4.457.000	6,60	4.697.000	15.306.000	9,71
1902	4.571.000	6,74	4.806.000	16.562.000	9,59
1903	4.650.000	6,78	—	—	—

разсмотрѣнія, такъ какъ въ Англіи строго различается стоимость матеріаловъ и стоимость работы, а въ Америкѣ, хотя подраздѣленіе болѣе расчлененное, но стоимость матеріаловъ и работы показывается общая.

Непомѣрное возрастаніе мѣстнаго обложенія ложится тяжелымъ бременемъ на акціонеровъ различныхъ англійскихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Вліяніе его является одною изъ причинъ, способствующихъ пониженію дивиденда и косвенно противодѣйствующихъ удешевленію перевозокъ.

Какъ видно, въ Англіи за послѣднія 10 лѣтъ желѣзнодорожные налоги сильно возросли. Возросли и эксплуатаціонные расходы, но увеличеніе мѣстнаго обложенія (государственные налоги сюда не включены) шло гораздо быстрѣе, чѣмъ увеличеніе всего вложеннаго капитала, общаго пробѣга поѣздовъ и длины сѣти. Въ Америкѣ до 1900 г. не имѣлось подробной статистики, а по отчету Междугштанной комиссіи за 1900 г. желѣзными дорогами было выплачено

*) У 15 главнѣйшихъ обществъ.

Таблица IX.

Вліяніе налоговъ на эксплуатацію желѣзныхъ дорогъ въ Великобританіи и Ирландіи.

Г О Д Ы.	Налоги (мѣстные) въ фун. ст.	Процент- ное отно- шеніе къ суммѣ экспл. расхо- довъ.	На 100 ф. ст. капитала, вложеннаго въ жел. до- роги, при- ходится налоговъ.	Налоги на 1 поѣздо- милю въ пен- сахъ.	Налоги на 1 милю сѣти. ф. ст.
1894	2.816.000	5,96	0,0029	2,02	134
1895	3.011.000	6,29	0,0030	2,13	142
1896	3.149.000	6,27	0,0030	2,13	148
1897	2.294.000	6,20	0,0030	2,14	153
1898	3.425.000	6,11	0,0030	2,16	158
1899	3.582.000	5,97	0,0032	2,17	165
1900	3.757.000	5,80	0,0034	2,24	172
1901	3.980.000	5,90	0,0034	2,39	180
1902	4.227.000	6,23	0,0035	2,53	190
1903	4.493.000	6,55	0,0036	2,73	200

9.483.000 фун. стер. налоговъ — правительственныхъ и мѣстныхъ. Въ 1901 г.—9.545.000 ф. с. (а съ 1 іюля 1901 по 1 іюля 1902 было выплачено 10.564.153 ф. ст.). По отношенію къ общей суммѣ эксплуатаціонныхъ расходовъ (въ которую не включены эти налоги) приведенныя суммы составляютъ 4,74%, а по отношенію къ капиталу, вложенному въ желѣзныя дороги—0,0043%, что значительно больше, чѣмъ мѣстное обложеніе въ Англіи. На 1 поѣздо-милю приходится 2,92 пенса—нѣсколько болѣе, чѣмъ въ Англіи, гдѣ поѣзда значительно легче. На 1 милю всей сѣти приходится въ среднемъ 25 ф. ст., а въ Англіи, какъ видно изъ таблицы—200 ф. с. Естественно, что цифры обложенія мѣняются въ разныхъ частяхъ государства. Такъ, въ Англіи и Валлисѣ оно равно 262 ф. ст. на милю, въ Шотландіи—82 ф. ст. и въ Ирландіи—39 ф. ст. Въ Соединенныхъ штатахъ: въ Аризонѣ немного болѣе 18 ф. ст., въ Дакотѣ—19 ф. ст., въ Массачузетсѣ — 280 ф. ст., въ Коннекти-

Таблицы X и XI.

Годы.	Валовая выручка съ грузового движенія въ фунт. стерл.		Ввозъ въ фунт. стерл.		Вывозъ въ фунт. стерл.		Цѣнность внѣшней торговли въ фунт. стерл.		На 100 фун. стерл. валовой выручки приходится цѣн- ности внѣшней торговли въ фунт. стерл.	
	Соед. шт.	Англія.	Соед. шт.	Англія.	Соед. шт.	Англія.	Соед. шт.	Англія.	Соед. шт.	Англія.
1894	139.989.000	43.379.000	136.457.000	408.345.000	181.084.000	273.786.000	317.541.000	682.131.000	226	1.572
1895	145.999.000	44.035.000	152.494.000	416.690.000	165.290.000	285.832.000	317.786.000	702.522.000	217	1.598
1896	157.325.000	46.175.000	162.443.000	441.809.000	179.833.000	296.379.000	342.276.000	738.188.000	218	1.595
1897	154.570.000	47.857.000	159.319.000	451.029.000	215.002.000	294.174.000	374.321.000	745.203.000	242	1.598
1898	175.346.000	49.219.000	128.344.000	470.545.000	252.144.000	294.014.000	380.488.000	764.559.000	217	1.553
1899	192.747.000	52.117.000	145.239.000	485.036.000	250.819.000	329.535.000	396.058.000	814.570.000	205	1.563
1900	209.851.000	53.471.000	177.071.000	523.075.000	285.576.000	354.374.000	462.647.000	877.449.000	220	1.641
1901	223.709.000	52.966.000	171.494.000	521.990.000	304.263.000	347.864.000	475.757.000	869.864.000	212	1.642
1902	241.446.000	54.669.000	188.192.000	528.391.000	282.392.000	349.239.000	470.584.000	877.630.000	194	1.605
1903	—	55.111.000	—	542.600.000	—	360.374.000	—	902.974.000	—	1.638

жутъ—201 ф. ст. и въ штатъ Нью-Йоркъ—121 ф. ст. Но еще большія колебанія существуютъ въ Англіи между разными городами, а также между городомъ и деревнею.

Переходя къ значенію желѣзныхъ дорогъ для торговли страны, замѣтимъ, что, къ сожалѣнію, не имѣется возможности сравнить цѣнность перевезеннаго дорогами груза съ общею суммою внѣшней торговли, такъ какъ стоимость перевозимыхъ грузовъ обозначается лишь въ статистикѣ международной торговли. Поэтому приходится ограничиться сравненіемъ валовой выручки за перевозку грузовъ съ официальными данными о цѣнности ввоза и вывоза.

Отсюда видно, что за 9 лѣтъ въ Соединенныхъ штатахъ выручка съ грузового движенія увеличилась на 72,5⁰/₀, ввозъ почти на 38⁰/₀, вывозъ почти на 56⁰/₀, а вся внѣшняя торговля на 48%. Процентное отношеніе внѣшней торговли къ валовой выручкѣ ясно показываетъ, насколько, повидимому, внѣшняя торговля Соед. штатовъ незначительна по сравненію съ внутреннею. Если принять такое толкованіе приведенныхъ цифръ, то можно сказать, что внутреннее развитіе страны идетъ впередъ гораздо быстрее, чѣмъ внѣшняя торговля, несмотря на всѣ усилія просвѣщенныхъ консуловъ и прочія мѣры, принимаемая для ея расширенія.

Въ Англіи за 10 лѣтъ выручка съ товарнаго движенія возрасла на 27⁰/₀, ввозъ на 30⁰/₀, вывозъ на 31%. Процентное отношеніе внѣшней торговли къ валовой выручкѣ почти въ 8 разъ превосходитъ соотвѣтственныя цифры для Соед. штатовъ. Великобританская внѣшняя торговля постоянно возрастаетъ, и возрастаніе это обгоняетъ внутреннюю торговлю.

Таковы главнѣйшіе выводы изъ приведенныхъ таблицъ. При болѣе совершенной и подробной статистикѣ можно было-бы, конечно, сдѣлать еще разные выводы, представляющіе не только интересъ, но и реальное значеніе для сужденія о прогрессѣ или упадкѣ желѣзнодорожнаго хозяйства за каждый годъ въ обѣихъ странахъ. Однако, и на основаніи приведенныхъ таблицъ можно позволить себѣ нѣкоторыя предсказанія: весьма вѣроятно, что въ Соед. штатахъ желѣзнодорожный капиталъ будетъ продолжать быстро возрастать, и даже быстрее, чѣмъ населеніе. Въ Соед. королевствѣ нельзя ожидать значительнаго увеличенія сѣти, и затрачиваемый капиталъ будетъ итти на расширеніе станцій, улучшеніе линій, увеличеніе подвижнаго состава. Трудно предсказать, будетъ-ли продолжаться такое увеличеніе валового дохода съ 1 мили американской сѣти; въ Англіи этотъ доходъ за послѣдніе 4 года не измѣ-

няется. Во всякомъ случаѣ, въ обѣихъ странахъ доходъ съ товарной поѣздо-мили будетъ сильно возрастать, равно какъ и стоимость пробѣга 1 мили товарнымъ поѣздомъ вслѣдствіе постояннаго увеличенія вѣса поѣздовъ. Что касается чистой прибыли, то нѣтъ основанія ожидать замѣтнаго увеличенія ея въ Англіи, и въ Америкѣ возрастаніе ея также, вѣроятно, прекратится. Слѣдуетъ отмѣтить, что такого рѣзкаго паденія чистой прибыли, какъ въ Америкѣ въ 1898 году, въ Англіи за послѣднія 20 лѣтъ не наблюдалось.

Несчастные случаи на московскихъ городскихъ желѣзныхъ дорогахъ и сравнительная безопасность движенія по электрическимъ и конно-желѣзнымъ дорогамъ. (*По свѣдѣніямъ, разработаннымъ управленіемъ московскихъ городскихъ желѣзныхъ дорогъ*).—На всѣхъ линіяхъ московскихъ электрическихъ трамваевъ, съ сентября 1904 г. по 1-е сентября 1905 г., зарегистрировано 326 несчастныхъ случаевъ разнаго рода, начиная съ совершенно ничтожныхъ, не имѣвшихъ рѣшительно никакихъ неприятныхъ послѣдствій для пассажировъ *), и кончая смертными случаями. Послѣднихъ было два: на Марьинской линіи убита женщина, пытавшаяся сѣсть въ вагонъ на ходу и попавшая подъ прицепной вагонъ, и сбита моторомъ дѣвочка на Вокзальной линіи. Тяжкихъ несчастныхъ случаевъ, когда пострадавшіе получили болѣе или менѣе серьезныя раны и были отправлены въ больницу или въ пріемный покой въ каретахъ скорой медицинской помощи, было за тотъ же періодъ времени 58 изъ общаго числа 280 пострадавшихъ, что составляетъ 20%, считая въ томъ числѣ и 2 убитыхъ на мѣстѣ.

Всѣ эти тяжелые несчастные случаи распределяются по мѣсяцамъ такъ:

Въ сентябрѣ	—	Въ мартѣ	3
„ октябрѣ	2	„ апрѣлѣ	8
„ ноябрѣ	2	„ маѣ	5
„ декабрѣ	—	„ іюнѣ	15
„ январѣ	1	„ іюлѣ	10
„ февралѣ	5	„ августѣ	7
		Всего	58

*) Такихъ случаевъ на всѣхъ линіяхъ было 46; въ дальнѣйшемъ они въ расчетъ входить не будутъ.



