

Д. 1880203

М. М. Шмуккеръ.

ФИНАНСЫ

казенной сѣти желѣзныхъ дорогъ Россіи

въ связи

съ бюджетомъ

(1890—1913 г.)

съ двумя діаграммами и таблицами.



ВОЛЬСКЪ
тип. Кооперативнаго издательства
1918.

141
26
~~41257~~
385 (10)

М. М. Шмуккеръ.

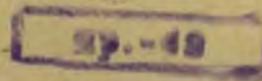
Работа удостоена золотой медали на конкурсъ студенческихъ работъ въ Петроградскомъ Университетѣ въ 1914—1915 годахъ.

ФИНАНСЫ

казенной сѣти желѣзныхъ дорогъ Россіи

ВЪ СВЯЗИ

СЪ БЮДЖЕТОМЪ.



Проверено 1986 г.

Вольскъ,
Тип. Кооперативнаго издательства.

1918.

338.Т1 (Р)

Пр. 1940

Уральский Индустриальный Ин-т
И. В. КИРОВА
ФУНДАМЕНТАЛЬНАЯ
БИБЛИОТЕКА

1880203

СОУНЬ ИМ. В. Г. БЕЛИНСКОГО

Государственная
публичная библиотека
им. В. Г. Белинского
г. Свердловск



ВСТУПЛЕНІЕ.

Въ русскомъ обществѣ всегда былъ широко распространень взглядъ, что желѣзныя дороги въ рукахъ казны работаютъ плохо и приносятъ государству одинъ убытокъ и что только въ частныхъ рукахъ онѣ въ состояніи приносить доходъ и обслуживать всѣ экономическія и культурныя потребности страны. Такой взглядъ значительной части русскаго общества породилъ и соотвѣтствующее требованіе: казенное ж.-дорожное хозяйство необходимо ликвидировать и передать желѣзныя дороги въ вѣдѣніе частной инициативы, по своей организаци и задачамъ больше отвѣчающей потребностямъ торговопромышленнаго оборота, чѣмъ далекая отъ условій рынка и знаній нуждъ промышленности казна. Указанный взглядъ не вѣренъ въ самомъ существѣ своемъ. На государство и въ особенности на государство русское у насъ при-выкли смотрѣть какъ на организацию пропитанную духомъ формализма и канцелярщины и съ этой точки зрѣнія смотрятъ и на хозяйство желѣзныхъ дорогъ. Подобный взглядъ вѣрный можетъ быть относительно другихъ отраслей государственнаго хозяйства до революціоннаго періода оказывается не вѣрнымъ въ отношеніи постройки и эксплуатаціи жел. дорогъ казной. Въ этомъ живомъ дѣлѣ не можетъ имѣть мѣста формализмъ, который изгнанъ изъ него самой практикой и сущностью производимой работы. Если же въ исторіи казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства наблюдались моменты, когда формализмъ этотъ проявлялся, то принятыми мѣрами онъ удалялся и казенное хозяйство продолжало нормально развиваться. Такъ было въ казенномъ хозяйствѣ за границей, такъ было и у насъ (1900—1908 г.), когда растлѣвающій духъ формализма пробовалъ проникнуть въ казенное хозяй-

ство, но не удержался тамъ и покинулъ его, усгупивъ мѣсто живой творческой работѣ. Это происходило потому что бюджетъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отдѣленъ отъ общегосударственнаго бюджета, и хозяйство ихъ ведется совершенно независимо и обособленно отъ финансоваго хозяйства государства, отъ котораго зависитъ только постройка казенныхъ ж. дорогъ, производимая за счетъ его результатовъ: превышеній доходовъ надъ расходами. Такимъ образомъ и могло существовать въ бюрократическомъ государствѣ, наряду съ малоподвижными и не способными къ дальнѣйшему развитію отраслями государственнаго хозяйства, живое, подерженному быстрому развитію и улучшенію хозяйство казенныхъ ж. дорогъ. Но если бюрократическое государство могло свободно развивать и улучшать свое желѣзнодорожное хозяйство, то тѣмъ болѣе можетъ сдѣлать это государство демократическое, обслуживающее интересы народа и содѣйствующее развитію всѣхъ отраслей его труда.

Что касается спора о преимуществахъ казеннаго и частнаго хозяйствъ ж. дорогъ (или какъ говорятъ казенной или частной системы), то онъ возникъ едва ли не съ самаго момента возникновенія ж. дорогъ. Еще первыя ихъ постройки возбудили вопросъ о томъ, кто долженъ строить и эксплуатировать ихъ. Когда же во главѣ русскаго государства станетъ истинная демократія труда и знанія, она все вниманіе свое перенесетъ на созданіе новыхъ условій и формъ жизни, и на разумную, наиболѣе выгодную для всего государства, организацію народнаго хозяйства. Тогда торжество идеи казенной системы ж. дорогъ будетъ обезпечено и споръ о преимуществахъ той или иной системы отпадетъ. Но пока этотъ споръ существуетъ мы и должны познакомиться съ нимъ и разобрать основательность доходовъ за ту или иную систему.

Постановка вопроса о преимуществахъ этихъ двухъ системъ измѣнилась за время существованія желѣзнодорожнаго хозяйства. Уже не частныя лица и даже не частныя компаніи существуютъ въ настоящее время, а частныя компаніи находящіяся подъ контролемъ со стороны государства въ своей дѣятельности и отчетности, возникающія и производящія постройку ж. дорогъ подъ его наблюденіемъ и принимающія установленные имъ тарифы. Имъ противопоставляется государство ведущее постройку и эксплуатацию своихъ ж. дорогъ не только за счетъ собственныхъ средствъ, но и за счетъ производимыхъ у частныхъ лицъ облигаціонныхъ займовъ.

Вотъ какова можетъ быть теперь постановка вопроса о преимуществахъ той или иной системы: исчезло безконтрольное частное хозяйство ж. дорогъ и на мѣсто его стало хозяйство почти не менѣе самого казеннаго подверженное воздѣйствию надзора и финансово-экономической политики государства. Въ такой только постановкѣ вопросъ этотъ и можетъ быть разбираемъ.

Укажемъ на нѣкоторыя преимущества казеннаго хозяйства. Менѣе чѣмъ частное общество завися отъ состоянія рынка и биржи, государство имѣетъ неограниченный источникъ средствъ, а именно займы, на которые охотно идутъ какъ сосѣднія государства, такъ и частныя лица, ибо займы эти обезпечиваются не только строящимися линиями но и всеѣмъ достояніемъ государства. Въ то время какъ частное общество въ заботѣ о полученіи возможно большаго барыша строить только дороги суляція ему большія выгоды, государство свободное отъ цѣлей наживы строить и малодоходныя и даже убыточныя ж. дороги, поскольку только ихъ необходимость оправдывается болѣе отдаленными можетъ быть, но болѣе важными для государства задачами—обороной, цѣлями развитія промышленности или сельскаго хозяйства, колонизаціей окраинъ и т. д. Являясь какъ бы единымъ крупнымъ акціонернымъ обществомъ (при сопоставленіи съ отдѣльными частными обществами), государство можетъ строить и дѣйствительно строить ж. дороги съ большей экономіей чѣмъ отдѣльныя, иногда весьма многочисленныя общества и пользуется при своей постройкѣ и эксплуатаціи наибольшей концентраціей капитала, труда и техники.

Громадныя лѣса государства, дающіе ему дешевые строительные матеріалы, нефтеносныя земли и залежи каменнаго угля, находящіяся въ его распоряженіи, говорятъ за то, что эксплуатация казной ж. дорогъ можетъ быть и должна быть болѣе выгодна чѣмъ эксплуатация частной компаніей. Возможность путемъ установленія дифференціальнаго тарифовъ, повышенія и пониженія послѣднихъ, производить громадныя революціи во всемъ социальномъ строѣ государства, содѣйствовать раздробленію крупныхъ капиталовъ и росту мелкихъ, подавлять монополію стальныхъ и каменноугольныхъ трестовъ; возможность смягчать уничтоженіе цѣлыхъ областей мелкой промышленности и помогать освободившимся капиталамъ и рабочимъ рукамъ какой либо гибнущей отрасли перейти къ новымъ видамъ и способамъ производства;

вліяніе на торговую, таможенную политику и на развитіе международных отношеній и т. д. все это указывает на необходимость сосредоточенія ж. дорогъ въ рукахъ государства, наиболѣе способнаго по своему назначенію преслѣдовать интересы промышленности и страны. Государство можетъ развивать ж.-дорожную сѣть гораздо планомѣрнѣе и въ большемъ соотвѣтствіи съ потребностями промышленности, населенія обороны, колонизаціи и т. д. и съ гораздо большей экономіей можетъ вести постройку и эксплуатацію ж. дорогъ чѣмъ частная компанія, зависящая отъ состоянія рынка и биржи.

Постройка частныхъ дорогъ гораздо болѣе постройки казенныхъ зависитъ отъ положенія денежнаго рынка и періодически, во время промышленныхъ подъемовъ, а еще чаще во время спекуляціи, достигаетъ громадныхъ размѣровъ¹⁾ (1643—1847 г. въ Англии, 1852—1856 г. во Франціи, 1852—1856 г. въ Германіи, 1854—1856 г. и въ 1871—1872 г. въ Австріи, 1857—1862 г. въ Россіи, въ 1867—1870 г. въ Швейцаріи²⁾, 1860—1864 г. въ Италіи и т. д.), чтобы затѣмъ по окончаніи подъема снова придти въ застой (1863—1870 г. въ Россіи, 1873—1876 г. въ Австро-Венгріи, 1865—1875 г. въ Италіи, 1870—1871 г. въ Германіи, 1875—1876 г. въ Швейцаріи, 1847 и послѣдующіе годы въ Англии³⁾). Неоднократно наблюдавшіеся въ исторіи ж. дорожные кризисы, выражаясь въ отказѣ частныхъ обществъ отъ испрошенныхъ раньше концессій, въ приостановкѣ постройки желѣзныхъ дорогъ и въ отсутствіи ходатайствъ о концессіяхъ, объясняются исключительно зависимостью частной инициативы отъ положенія денежнаго рынка.

Исторія созданія русскаго казеннаго ж.-дорожнаго хозяйства поскольку она изложена въ трудахъ П. П. Мигулина (Русскій Государственный Кредитъ) и поскольку намъ удалось ознакомиться съ ней непосредственно по первоисточникамъ, позволяетъ намъ утверждать, что постройка ж. дорогъ распоряженіемъ и средствами казны дѣйствительно обходилась дешевле въ нѣкоторыхъ случаяхъ, а вообще же не дороже постройки распоряженіемъ и средствами частной инициативы⁴⁾.

Къ преимуществамъ казенной системы надо отнести и большую отвѣтственность служащихъ и большій порядокъ въ хозяйствѣ отмѣчающіеся во всѣхъ государственныхъ предпріятіяхъ.

¹⁾ Archiv für Eisenbahnwesen 1887 г. стр. 689 и Wagner. Finanzwissenschaft. bd. I стр. 673-674

²⁾ Röll. Encyclopedie des gesamten Eisenbahnwesens bd. III sdte 1217.

³⁾ Kaizl. Die verstaatlichung der Eisenbahnen in Oesterreich. стр. 20-30 и Konrad. Handb. 1900 г. bd. III стр. 544 и Röll. bd. III стр. 1268-1271.

⁴⁾ До 1892 г. постройка ж. дорогъ средствами и распоряженіемъ казны обходилась на версту много дешевле постройки частными компаніями; но послѣ этого года, хотя немного дороже, но много основательнѣе и капитальнѣе чѣмъ съ усердіемъ покрывались излишніе расходы.

Настоящая работа, содержа въ себѣ фактическій матеріалъ, скрѣпленный соответствующими выводами, идетъ противъ указаннаго выше взгляда общества, что казенное хозяйство убыточно для Государства и доказываетъ обратное, т. е. что оно было для государства даже доходной операцией или иными словами тѣмъ, чѣмъ оно не должно бы быть. Параллельное разсмотрѣніе финансовыхъ результатовъ казенныхъ ж. дорогъ и финансовыхъ результатовъ государственнаго хозяйства (бюджета) дастъ намъ рядъ весьма интересныхъ открытій въ области ихъ взаимныхъ отношеній. Мы замѣтимъ, что финансы ж. дорогъ развиваются, возрастаютъ, падаютъ въ тѣсной связи съ финансами государства: такъ повышение поступленій обыкновенныхъ государственныхъ доходовъ наблюдается въ годы улучшенія казеннаго ж.-дорожнаго хозяйства, а пониженіе въ годы ухудшенія или даже исчезновенія этого хозяйства; процентное отношеніе остатка чистаго дохода ж. дорогъ, за покрытіемъ обязательныхъ платежей по займамъ (облигаціоннымъ капиталамъ), къ обыкновеннымъ государственнымъ доходамъ подтверждаетъ наше дѣленіе развитія финансовыхъ результатовъ на періоды и т. д. Раньше чѣмъ приступить къ разсмотрѣнію финансовыхъ результатовъ русскихъ казенныхъ ж. дорогъ позволимъ себѣ отклониться въ сторону и посмотримъ какое хозяйство—частное или казенное—существуетъ въ другихъ странахъ, какъ создалось въ нихъ казенное хозяйство и насколько эти хозяйства доходнѣе или убыточнѣе казеннаго русскаго. Для удобства разсмотрѣнія классифицируемъ все эти государства по системамъ ж.-дорожнаго хозяйства. Кромѣ двухъ основныхъ системъ его—казенной и частной—существуютъ еще системы, представляющія изъ себя смѣшеніе двухъ первыхъ изъ которыхъ то одна то другая является преобладающей то въ отношеніи капитала, то въ отношеніи протяженія, кромѣ того казна можетъ сдавать свои линіи въ аренду частнымъ компаніямъ или наоборотъ частная компанія можетъ сдавать свои линіи казнѣ. Отсюда вытекаетъ слѣдующая классификація системъ ж.-дорожнаго хозяйства (данныя взяты изъ Archiv'a für Eisenbahnwesens за разные годы).

1. 1) Частныя дороги подъ управленіемъ частныхъ компаній (собственниковъ или арендаторовъ): Англія, С. А. С. Штаты и т. д.

2) Частныя дороги подъ управленіемъ казны за счетъ ихъ собственниковъ.

3) Частныя дороги подь управленіемъ казны и за ея счетъ.

II. 1) Казенныя дороги подь управленіемъ казны (собственника или арендатора): Пруссія, Саксонія, Италія, Швейцарія, Данія, Румынія, Норвегія, Н. Ю. Вались, Квинслендъ, Викторія, Южная Австралія, Западная Австралія, Тасманія, Новая Зеландія, Оранжевая Республика, Трансвааль, Капколлонія, Наталь, Мысь Доброй Надежды, Британская и Голландская Индіи, Сіамъ и т. д. и т. д.¹⁾. Всѣ перечисленныя государства имѣють подь собственнымъ управленіемъ и въ своей собственности свыше $\frac{2}{3}$ всей сѣти страны.

2) Казенныя дороги подь частнымъ управленіемъ за счетъ казны: Никарагуа, и Бразилія, Болгарія и т. д. 9—10 лѣтъ раньше въ Никарагуа и Бразиліи сдавалась вся сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, но въ 1913 году въ Бразиліи изъ 24.823 км. сдавалось только 17.949 км.

3) Казенныя дороги подь частнымъ управленіемъ за счетъ частнаго же лица. Въ Нью-Фаундлендѣ отдана въ аренду вся сѣть съ 1901 на 50 л. частной компаніи за ея рискъ.

III. Смѣшанная система дорогъ представляетъ соединеніе частныхъ дорогъ съ казенными: Франція, Россія, Австро-Венгерія и т. д.

Казенная система вводится путемъ постройки и эксплуатаціи государствомъ за его счетъ и его распоряженіемъ собственныхъ, ему принадлежащихъ, линій и путемъ покупки ж. дорогъ у частныхъ обществъ на условіяхъ введенныхъ государствомъ предусмотрительно въ концессіи при образованіи общества въ видѣ права государства на выкупъ или же на условіяхъ установленныхъ путемъ добровольнаго соглашенія. Эти условія выкупа вводятся даже и тѣми государствами, которыя имѣють исключительно частную систему въ надеждѣ на то, что въ болѣе или менѣе недалекомъ будущемъ можно будетъ осуществить этотъ выкупъ и создать преимущественно или исключительно казенную систему. Уставы или концессіи, въ которые вводятся эти условія, суть ничто-иное, какъ разрѣшенія строить и эксплуатировать ж. дороги на означенныхъ въ этихъ разрѣшеніяхъ условіяхъ, касающихся прежде всего: 1) срока эксплуатаціи дороги частнымъ обществомъ, который различенъ въ разныхъ странахъ, но колеблется приблизительно отъ 80 до 100 лѣтъ, по истеченіи какового дорога переходитъ безвозмездно въ руки государства со всѣмъ своимъ имуществомъ, рельсовой сѣтью, подвижнымъ составомъ, зданіями,

запаснымъ и оборотнымъ капиталами и т. д. Основной акціонерный и облигаціонный капиталъ предполагается уже погашеннымъ къ этому времени, почему общество отъ этой передачи не должно терпѣть никакого убытка: 2) дальѣ срока наступления для государства права выкупа дороги на определенныхъ въ концессіи условіяхъ, который бываетъ различенъ, смотря по результатамъ переговоровъ, отъ 15 до 30 лѣтъ; 3) досрочнаго права выкупа, т. е. выкупа раньше означеннаго срока 15-30 лѣтъ; 4) порядка отчужденія земли, способа образованія капиталовъ, отчисленій въ пользу казны и т. д. и т. д.

У насъ условія выкупа представляютъ копию съ французской тетради ограниченій. Государство правомъ выкупа можетъ воспользоваться только по истеченіи 15 лѣтъ со времени выдачи концессіи. Выкупная сумма опредѣляется годовой рентой въ размѣрѣ средняго чистаго дохода пяти наиболѣе доходныхъ лѣтъ изъ семи предшествующихъ выкупу, уплачиваемой до окончанія срока концессіи, причемъ этотъ средний чистый доходъ, составляющій основаніе выкупной суммы, не можетъ быть ниже прибыли послѣдняго изъ семи лѣтъ или размѣра гарантіи. Эта годовая рента можетъ быть и капитализирована изъ 5%.

Кромѣ выкупа на основаніи правилъ концессіи государству представляется, какъ мы отмѣтили выше, еще и другой путь пріобрѣтенія частныхъ ж. дорожныхъ линій, особенно часто практиковавшійся у насъ въ Россіи—это путь свободнаго соглашенія, имѣвшій у насъ мѣсто главнымъ образомъ при выкупѣ малопродуктивныхъ дорогъ съ негарантированными акціонерными капиталами, когда акціонеры готовы были получить за свои бездивидентныя или малодивидентныя акціи какую угодно сумму.

Переходъ отъ частной къ казенной системѣ, главнымъ образомъ путемъ осуществленія государствомъ права выкупа, рѣзко обозначился на западѣ въ періодъ 1880—1890 года. Пруссія законами 20 декабря 1879 года, 14 и 25 января 1880 года скупила 5 тыс. километровъ, законами 28 марта и 13 мая 1883 года—3.145 км., въ 1884 г.—3.765 км., въ 1885—3 т. км. или за 6-лѣтіе 1879—1885 г. 15 т. км. Съ имѣвшимися ранѣе 6 тысячами км. длина всей казенной сѣти Пруссіи дошла въ 1885 г. до 21 т. км. или захватила почти всю сѣть ж. дорогъ государства. Въ 1890 г. казѣ принадлежало въ Пруссіи 24.792 км. изъ общей длины сѣти въ 25.464 км. Въ Австріи законами 24 декабря и 28 января 1881 г. пріобрѣтено

было 945 км. Въ ближайшіе годы приобрѣтены дороги: Франца-Иосифа (716 км.), Кронпринца Рудольфа (797 км.), Пильзенъ-Призенъ (256 км.) и т. д. вмѣстѣ съ отстроеными самой казной дорогами длина казенной сѣти достигла къ 1884 году 4.700 км., а въ 1890 году 6.660 км. или 43.5% всей сѣти въ 15.308 км. Во Франціи 2-го января 1878 года былъ представленъ президенту республики министромъ публичныхъ работъ Фрейсине проектъ, содержащій въ себѣ рекомендацію постройки правительствомъ 10 тысячъ дополнительныхъ линій (второстепенныхъ) и 5.751 км. новыхъ ж. дорогъ, а всего 16 тысячъ км. Законами 18 мая и 11 іюня 1878 года казна, у которой собственная сѣть совершенно отсутствовала въ это время, выкупила 2.615 км. Въ 1880 году въ рукахъ казны оказалось уже 4.928 км. или 18.8% всей сѣти въ 25.190 км. Швейцарія также намѣревалась въ этотъ періодъ приступить къ созданію у себя казенной системы, но обнаружившееся фиктивное преувеличеніе основного капитала ж. дорогъ, значительно превышавшее дѣйствительно собранныя и израсходованныя суммы, заставило швейцарское правительство отложить вопросъ о выкупѣ и издать „законъ о счетоводствѣ“ 21 декабря 1883 года, которымъ устанавливались способы, прекращавшіе это преувеличеніе капитала и опредѣлявшіе основные капиталы ближе къ дѣйствительности. Усиленный выкупъ на западѣ не могъ не отозваться и въ Россіи. Первой была выкуплена Харьковско-Николаевская дорога (1881 г.) затѣмъ Тамбово-Саратовская дальше Ряжско-Моршанская и т. д. Одновременно казна построила рядъ новыхъ ж. дорогъ.

Въ Англіи въ 1888 году членъ палаты Общинъ Watt безуспѣшно возбуждалъ въ палатѣ вопросъ о переходѣ ж. дорогъ государству, указывая, что казенная система введена даже и въ англійскихъ колоніяхъ: Австраліи, Наталѣ, Ост-Индіи, Капколони и т. д. Начавшись во многихъ государствахъ въ означенный періодъ, выкупъ продолжался и въ послѣдующіе годы, причемъ въ Россіи онъ наиболѣе широкое примѣненіе получилъ въ 1894—1895 годахъ, послѣ которыхъ въ рукахъ государства сосредоточились уже двѣ трети всѣхъ ж. дорогъ государства. Швейцарія перешла къ казенной системѣ закономъ 25 февраля 1898 года, которымъ была совершена покупка 5-ти ж. дорогъ, а съ 1-го мая 1909 г. была назначена покупка Санъ-Готтардской дороги, съ переходомъ которой въ руки Швейцарскаго правительства въ Швейцаріи установилась чистая казенная система. Въ Австріи въ

1904—6 г. были выкуплены Сѣверныя дороги (1.314 км.), а въ 1908—9 г. еще 2.800 км., съ которыми казенная сѣтъ въ 1910 году составила 18.762 км. или 83.26%, всей сѣти государства ¹⁾).

На континентѣ Европы въ 1912 году изъ 304.946 километровъ длины всей желѣзнодорожной сѣти 180.234 км., т. е. $\frac{2}{3}$ ея, приходилось на казенную сѣтъ. Въ другихъ странахъ свѣта отношеніе казенной сѣти къ общей длинѣ всей сѣти было еще благоприятнѣе. Въ Азій изъ 107.230 км. на казенную падало 70.627 км. или $\frac{2}{3}$, въ Африкѣ изъ 42.707 км. казенныхъ 25.522 км. или $\frac{4}{7}$, въ Австраліи изъ 34.803 км. казенныхъ 30.518 км. или $\frac{9}{10}$. Только въ Америкѣ мы находимъ преобладаніе частной сѣти. Изъ 554.124 км. на казенную сѣтъ падало всего лишь 35.512 км. или едва $\frac{1}{15}$ часть.

Непосредственно передъ войной началась почти во всѣхъ государствахъ со смѣшанной системой ж. дорогъ усиленная агитація въ пользу казенной системы. Къ этому времени казенная система зарекомендовала уже себя успѣшными финансовыми результатами, т. е. разбила главное возраженіе противъ себя со стороны частной инициативы. Агитація велась какъ въ литературѣ такъ и въ ученыхъ обществахъ и парламентахъ. Можно было ожидать, что недалеко полное торжество казенной системы въ этихъ государствахъ. Даже въ страны частнаго хозяйства проникла эта агитація и вербовала себѣ все большее число сторонниковъ. Въ Англіи Asworth считалъ что, хотя выкупъ государствомъ ж. дорогъ принесъ бы въ настоящее время больше потерь чѣмъ выгоды, выкупъ этотъ неизбеженъ для государства и, если его совершать сейчасъ, то по возможности потери эти надо уменьшить, а выгоды постараться достигъ большія. Въ Америкѣ Dewspur считаетъ, что приобрѣтеніе государствомъ частныхъ ж. дорогъ гораздо важнѣе и предпочтительнѣе государственнаго вмѣшательства въ ихъ хозяйство.

Во Франціи до войны былъ произведенъ выкупъ нѣкоторыхъ рельсовыхъ путей и на очереди стоялъ выкупъ ж. дорогъ въ Россіи. Для казны къ 1914 году наступило и къ 1916-1917 г. должно-бы наступить право выкупа цѣлаго ряда ж. дорогъ: Московско—Виндаво—Рыбинской, Московско—Кіево—Воронежскій, Рязано-Уральской, Юго-Восточныхъ, Лодзинской и т. д. П. Л. Баркъ, вступившій на постъ мѣни-

¹⁾ Archiv für Eisenbahnwesen 1911 г. стр. 620, Archiv 1909 г. стр. 201 и Archiv за остальные годы.

стра финансовъ весной 1914 года, объявилъ себя широкоувѣщательно сторонникомъ казенной системы, но на дѣлѣ себя таковымъ не показалъ. При немъ была дана отсрочка выкупа цѣлому ряду ж. дорогъ подъ условіемъ сооруженія дополнительныхъ линій. Начавшаяся война Россіи съ Германіей, Австріей, Турціей и Болгаріей отвлекла отъ Россіи всё средства и все вниманіе общества и направила ихъ на вооруженіе Россіи. Съ другой стороны отказъ отъ винной монополіи лишилъ государство крупнаго источника средствъ, на который можно было рассчитывать при выкупѣ частныхъ линій. Война потребовала сокращенія кредитовъ на культурныя потребности населенія, пріостановила постройку сооружаемыхъ и на нѣсколько лѣтъ задержала приступъ къ сооруженію намѣченныхъ ж. дорогъ. При такомъ положеніи дѣла надѣяться на скорое осуществленіе государствомъ права выкупа не представляется возможнымъ. Достать необходимыя суммы для выкупа или для сооруженія новыхъ ж. дорогъ неоткуда будетъ вскорѣ послѣ войны не только въ Россіи, но и за границей, которая сама принимаетъ участіе въ войнѣ и сама потерпѣла отъ нея значительный ущербъ, упадокъ сельскаго хозяйства, сокращеніе торговли и пріостановку промышленности, вызванную невозможностью доставки топлива, ископаемыхъ, сырья и т. д., а также потерей всякой связи съ прежними рынками сбыта фабрикатовъ, полуфабрикатовъ и сырья.

Но какъ до войны заграница была, такъ и послѣ войны она останется нашимъ кредиторомъ, такъ какъ экономическое раззореніе не коснулось ее такъ сильно какъ насъ и возможность скоро возстановить разрушенное народное хозяйство для нея гораздо сильнѣе и исполнимѣе чѣмъ для насъ. Едва-ли возможно сжидать поэтому въ Россіи выкупа частныхъ ж. дорогъ ранѣе десятилѣтія, а при продолженіи внутренней политической и экономической разрухъ и черезъ еще большей срокъ.

Что касается финансовыхъ результатовъ казенной системы въ различныхъ государствахъ, то они оказались весьма удовлетворительными, а для Пруссіи и Россіи даже блестящими.

Въ Австр.-Венгерской монархіи находятся двѣ сѣти; одна въ Австріи, другая въ Венгріи, каждая съ самостоятельнымъ счетоводствомъ.

Въ Венгріи финансовые результаты были въ 1906—1911 годахъ слѣдующіе:

годы	длина	чист. дох.	основ. кап.	% ч. д. на осн. кап.
1906	7.772 км.	104.771.000 кр.	2.402.775.239 кр.	4.37
1907		88.998.000 ..	2.450.929.272 ..	3.63
1908		70.699.000 ..	2.527.862.703 ..	2.80
1909		65.722.000 ..	2.672.475.691 ..	2.46
1910	8.120 км.	93.235.000 ..	1.787.074.548 ..	3.34
1911	8.123 км.	109.284.000 ..	2.885.336.457 ..	3.78

Главной причиной уменьшения чистаго дохода съ 1906 г. по 1909 годъ явилось сильное возрастание валовыхъ расходовъ, (подобно тому, что было въ Россіи и другихъ странахъ), которые поднялись за этотъ промежутокъ на 88 мил., въ то время какъ валовые доходы поднялись всего лишь на 49 мил.¹⁾ Несмотря на усиленный ростъ расходовъ, чистаго дохода получалось достаточно чтобы приносить свыше 2 проц. на основной капиталъ.

Въ Австріи финансовыя результаты эксплуатаціи казенной сѣти были:

годы	длина, ч. д. въ кронахъ	основ. кап.	% ч. д. на осн. кап.
1905	83.378.379	2.816.133.722	2.35
1906	134.725.202	3.666.042.420	3.14
1907	123.732.937	3.824.096.701	2.77
1908	107.913.197	4.015.519.533	2.30
1909	112.900.851	5.254.650.073	1.83
1910	154.064.568	5.402.968.789	2.85
1911	186.520.806	5.657.838.645	3.30
1912	201.742.629	5.722.557.121	3.53

Здѣсь мы также замѣчаемъ усиленный ростъ валовыхъ расходовъ съ 1906 по 1909 годъ за счетъ чистаго дохода. Принося въ среднемъ за указанное 7-ми лѣтіе выше 2.5% чистаго дохода, казенныя дороги Австріи принесли въ 1911-12 году выше 3%²⁾

Въ Швейцаріи казенная сѣть давала чистаго дохода:

годы	ч. д.	осн. кап.	% ч. д. на осн. кап.
1905 г.	40.520.400 фр.	1.440.498.000 фр.	2.81%
1908	41.170.400	1.619.924.500	2.54%
1909	53.990.451	1.674.511.600	3.23%
1910	70.473.483	1.613.418.500	4.36%
1911	71.864.100	1.652.641.900	4.35%
1912	75.189.892	1.687.246.791	4.46%

Съ 1905 по 1908 годъ % чистаго дохода на основной капиталъ понижился, что объясняется тѣми же причинами,

1) см. Archiv für Eisenbahnwesen за 1909 г. стр. 1246 и 1911 стр. 1493, 1912 стр. 1483.

2) Archiv 1909 стр. 215, 1912. стр. 226; 1914. стр. 195.

что въ другихъ государствахъ—болѣе сильнымъ ростомъ валовыхъ расходовъ чѣмъ доходовъ. Въ 1910, 1911 и 1912 годахъ сѣтъ дала чистаго дохода свыше 4 %.

Образцовой по своимъ финансовымъ результатамъ на Западѣ является казенная сѣтъ Пруссіи, которая приносила:

годы	длина	ч. д. въ маркахъ	осн. капит.	% ч. дох.
1907	35.747 км.	634.174.737	мар. 9.709.639.464	6.53
1908	36.374	529.067.532	10.133.261.310	5.22
1909	37.162	629.321.670	10.592.922.359	5.94
1910	37.757	710.717.263	10.975.318.619	6.48
1911	38.314	816.273.214	11.339.857.135	7.20
1912	38.984	843.102.155	11.756.095.743	7.17

Казенная сѣтъ Пруссіи приноситъ свыше 6—7 процентовъ на основной капиталъ, являясь самой доходной казенной сѣтью Европы. Паденіе чистаго дохода 1908—1909 годы замѣчалось и на ней.

Если мы обратимся къ ж. дорожнымъ сѣтямъ трехъ странъ—Англии, Германіи и Франціи, мы увидимъ, что финансовые результаты ихъ были (% чистаго дохода на основной капиталъ)

	Англии.	Германіи.	Франціи.
1850	3.33%	—	3.73%
1860	4.19%	—	4.88%
1870	4.41%	—	3.93%
1880	4.38%	4.54%	4.73%
1890	4.10%	4.86%	3.75%
1900	3.40%	5.91%	4.13%
1905	3.43%	6.22%	4.26%
1906	3.47%	6.27%	4.35%
1907	3.48%	5.55%	4.17%
1908	3.34%	4.45%	3.93%
1909	3.44%	4.99%	3.87%
1910	—	—	—
1911	—	—	—
1912	—	6.43%	—

(на основаніи данныхъ Archivha für Eisenbahnwesen).

Разсматривая валовые доходы и расходы сѣтей этихъ странъ ¹⁾ мы замѣчаемъ, что расходы ихъ въ періодъ 1917—

¹⁾ Archiv 1910 стр. 1498—1513 Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands u. Frankreichs и предыдущіе годы, а также Konrad u Röll.

1909 годы росли значительно быстрее роста доходовъ, что уменьшая чистый доходъ, вело къ паденію его $\frac{1}{10}$ -та на основной капиталъ. Поражаетъ, несмотря на это, все же, сравнительно незначительное уменьшеніе чистаго дохода, который кажется даже неподвижнымъ у всѣхъ трехъ государствъ. Неподвижность $\frac{1}{10}$ -та чистаго дохода особенно характерна для Англии. Подобное явленіе объясняется мѣропріятіями англійскаго правительства, которое не желаетъ дать прибыли возможность подняться сверхъ обычнаго въ странѣ $\frac{1}{10}$ -та. Высокій $\frac{1}{10}$ прибыли въ Германіи сбъясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что Пруссія, дороги которой составляютъ почти двѣ трети протяженія всѣхъ германскихъ дорогъ (38 т. в. изъ 62 т. в.), намѣренно держитъ его на извѣстной высотѣ, употребляя его на погашеніе ж. дорожнаго долга. Погашеніе этого долга началось съ момента изданія спеціальнаго закона 17 марта 1882 года, которымъ годовая прибыль ж. дорожной сѣти обращалась на уплату $\frac{1}{10}$ по долгу, выравниваніе дефицита въ государственномъ бюджетѣ, на планомѣрную амортизацію государственнаго ж. дорожнаго долга и т. д. Благодаря такой мѣрѣ Пруссія добилаь того, что въ 1903 году ж. дорожнаго долга вмѣсто 8.269 мил. марокъ оставалось всего на 3.656 м. м. Въ то время какъ въ 1882 году отношеніе ж. дорожнаго долга къ общему долгу государства было 60.4%, въ 1883 году, вслѣдствіе усиленнаго выкупа, оно поднялось до 82.3%, а въ 1913 году оно уже только 75.4% (или 7,811 мил. марокъ изъ общаго долга въ 10.355 мил. марокъ) ¹⁾.

Обращаясь къ Россіи, мы замѣчаемъ поразительное явленіе.

Казенная сѣтъ Европейской Россіи начиная съ 1893 года стала приносить на свой основной (облигационный и суммы затраченные изъ государственнаго казначейства) капиталъ свыше 4-хъ $\frac{1}{10}$ -овъ и, постепенно повышая ихъ вплоть до 1898 года, получила въ этотъ годъ 5.57 $\frac{1}{10}$ -та послѣ чего почти непрерывно (за исключеніемъ 1903 г.) понижала его до 1908 года, въ который ею получено только 3.23 $\frac{1}{10}$. Въ послѣдующіе годы финансовые результаты сѣти представлялись въ слѣдующемъ видѣ: (нами къ предшествующимъ годамъ, какъ и къ указаннымъ ниже прибавленъ къ чистому доходу

¹⁾ Eberberg Finanzwissenschaft 1909 г. стр. 472-3 и Новый экономистъ 1914 г. № 3 стр. 11 статьи Бюджетъ Пруссіи.

Государственный сборъ съ пассажировъ и грузовъ и сборъ въ $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда)¹⁾:

годы	основной капиталъ	чистый доходъ	% ч. д. къ осн. кап.
1908	3.820.529.000	123.204.000	3.23
1909	3.814.819.000	169.711.000	4.45
1910	3.958.007.000	213.231.000	5.39
1911	4.091.322.402	272.061.071	6.65
1912	4.488.373.239	308.604.081	6.90
1913	4.584.184.399	314.319.210	6.86

Мы видимъ, что, начиная съ 1911 года, сѣтъ стала приносить около 7-ми %-овъ прибыли, т. е. оставила за собой далеко позади финансовыя результаты сѣтей другихъ государствъ кромѣ Пруссіи, хотя ни министерство финансовъ въ конституціонный періодъ, ни Государственная Дума и Государственный Совѣтъ, совершенно не задавались цѣлью погашенія чистымъ доходомъ сѣти, подобно Пруссіи, ж. дорожнаго долга государства. Этотъ быстрый ростъ доходовъ (валовыхъ и чистыхъ) указывалъ, что казенная сѣтъ Европейской Россіи начинала уже неудовлетворять потребностямъ развивающейся промышленности, вслѣдствіе чего по окончаніи войны съ Германіей и Австріей и по приведеніи въ порядокъ нашихъ финансовъ необходимо начать самое усиленное жел. дорожное строительство за счетъ казны, долженъ быть совершенъ пересмотръ тарифовъ главнымъ образомъ грузовыхъ и произведено ихъ пониженіе въ интересахъ русской промышленности. Можетъ быть такимъ пониженіемъ Россіи удастся выдержать на западно европейскомъ рынкѣ конкуренцію американскаго хлѣба и усиленнымъ вывозомъ сырья возстановить нарушенный торговый балансъ. Последнее, конечно, только въ томъ случаѣ можетъ произойти, если для русскаго хлѣба и сырья будутъ открыты пути на этотъ рынокъ и мы въ міровой торговлѣ будемъ играть по крайней мѣрѣ не меньшую роль чѣмъ до войны.

Можно однако услышать возраженія противъ пониженія тарифовъ. Укажутъ на Азіатскую сѣтъ и ея убыточность и

¹⁾ Государственный сборъ съ пассажировъ и грузовъ это особый налогъ взимаемый государствомъ за право проѣзда и провоза и поступающій въ казну наравнѣ съ другими ея доходами. Сборъ въ $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда взимается за провозъ каждаго пуда грузовъ и имѣетъ специальное назначеніе—оборуженіе складовъ и наклаузовъ для сохраненія грузовъ во время нахождения на станціяхъ. Представляя доходъ государства отъ казеннаго хозяйства ж. дорогъ, сборы эти, увеличивая финансы государства и его матеріальное богатство, не могутъ быть оставлены въ сторонѣ и должны быть причислены къ доходамъ ж. дорожной сѣти, которые тогда только и будутъ числены нами безопибно.

вѣдствіе этого необходимость держать высоко тарифы Европейской Россіи и получать съ ея сѣти высокіе чистые доходы для покрытія этихъ убытковъ, но подобное возраженіе при ближайшемъ разсмотрѣніи окажется несостоятельнымъ. Азіатская сѣть уже не приноситъ убытковъ и не нуждается въ приплатахъ со стороны государственнаго казначейства. Ея финансовыя результаты съ 1910 года, съ котораго сѣть вышла изъ дефицитовъ, представляются въ слѣдующемъ видѣ:

годы	основн. капит.	чистый доходъ	% кь осн.капит.	% кь зат. ч. к.
1910	883.540.009 р	6.194.524	0.70	0.35
1911	921.103.093	18.309.100	1.99	1.79
1912	973.107.956	27.329.891	2.81	2.71
1913	1.071.000.000	20.520.885	1.91	1.75

Съ 1911 года чистый доходъ Азіатской сѣти былъ около 2-хъ процентовъ на основной капиталъ, т. е. сталъ догонять доходъ Англии и Австріи. Такимъ образомъ указанія на убыточность Азіатской сѣти жел. дорогъ невѣрны въ настоящее время. Если и можно говорить объ убыточности этихъ дорогъ, то не о всѣхъ, а лишь объ одной Забайкальской, но и ея дефициты не могли значительно понизить чистый доходъ Азіатской сѣти. Доходность же отдѣльныхъ азіатскихъ дорогъ значительно выше доходности всей сѣти. Въ послѣдніе три года (1911-1912-1913) Ташкентская дорога приносила свыше 5%, Средне-Азіатская около 3%, Сибирская отъ 3 до 4%, Уссурийская около 2% и это безъ прибавленія къ чистому доходу дорогъ государственнаго сбора и сбора въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда. Приведенныя данныя говорятъ за то, что вопросъ о пониженіи тарифовъ назрѣлъ для Европейской сѣти и скоро назрѣетъ для Азіатской.

Обозрѣніе финансовыхъ результатовъ казенныхъ сѣтей различныхъ странъ показало намъ, что казенное хозяйство было поставлено до войны на надлежащую высоту, что оно успѣло зарекомендовать себя успѣшной эксплуатаціей и что оно подлежитъ послѣ войны дальнѣйшему развитію.

Что касается казеннаго хозяйства Россіи, то необходимо прежде всего возстановленіе его. Неудачная война съ центральными имперіями не только нарушила естественное развитіе русскаго ж. дорожнаго хозяйства, но и привела желѣзнодорожное движеніе въ полное разстройство и упадокъ. Какъ казенная такъ и частная сѣти въ настоящее время почти совершенно лишены подвижнаго состава, который день до такого состоянія, что пользованіе имъ производится

съ громаднымъ рискомъ для населенія. Рельсы, шпалы и насыпь полотна доведены до ужаснаго состоянія. Только рядомъ героическихъ мѣръ удавалось до сихъ поръ поддерживать на дорогахъ движеніе и обслуживать самыя необходимыя и неотложныя нужды государства. Эти же мѣры вмѣстѣ съ соотвѣтствующими затратами государства должны и возстановить жел.-дорожное хозяйство страны и въ частности создать для казеннаго хозяйства необходимыя условія для продолженія того развитія, блестящее состояніе котораго было достигнуто передъ войной.

Авторъ настоящей работы является безусловнымъ сторонникомъ казеннаго хозяйства, особенно для Россіи, въ которой частныя дороги строились при самомъ непосредственномъ участіи правительства: казна брала на себя реализацію за границей займовъ, необходимыхъ для сооруженія ж. дорогъ, обезпечивала по нимъ уплату % и погашеніе, вслѣдствіе чего они мало чѣмъ отличались отъ государственныхъ займовъ, заключаемыхъ также казной, записываемыхъ въ государственную долговую книгу, но поступавшихъ на различныя государственныя потребности, а не специально на постройку ж. д., казна гарантировала акціонер. и уплату 4.5% дивиденда, казна наблюдала и за ходомъ постройки и эксплуатаціи частныхъ линій. Такимъ образомъ казна свободно могла бы строить всѣ разрѣшаемыя частныя линіи за свой счетъ и своимъ распоряженіемъ, получая въ свои доходы всѣ тѣ избытки отъ эксплуатации частныхъ линій, которые идутъ въ настоящее время въ видѣ дивиденда, иногда неимоверно большого (Владикавказская ж. дорога), на акціи собственниковъ ихъ, нерѣдко иностранныхъ капиталистовъ. Однако въ виду недостаточности и скудности въ Россіи рельсовыхъ путей и необходимости скорѣйшаго проложенія ихъ, а также невозможности почему либо производить постройку всѣхъ необходимыхъ линій за счетъ и непосредственнымъ распоряженіемъ казны, авторъ не отрицаетъ пользы и необходимости параллельной постройки ж. дорогъ и частной инициативой, подъ строжайшимъ контролемъ со стороны государства. При наличности же у казны достаточныхъ средствъ для сооруженія необходимыхъ магистралей или мѣстныхъ путей широкой колеи, ни установленіе самого строжайшаго контроля со стороны государства, ни особенно льготное для казны распределеніе прибыли частныхъ обществъ и никакое распределеніе постройки необходимыхъ линій между казной и частной иници-

ціативой, не устранивъ неизбежности и необходимости государственнаго частныхъ дорогъ въ будущемъ. Частной инициативѣ въ этомъ случаѣ можетъ быть предоставлена только постройка подъѣздныхъ путей къ казеннымъ линиямъ, узкоколейныхъ и незначительнаго протяженія поды надлежащимъ контролемъ со стороны государства.

ЕВРОПЕЙСКАЯ РОССИЯ.

Глава 1-ая.

Быстрый ростъ валовыхъ доходовъ (вмѣстѣ съ причисленіемъ къ нему Государственнаго сбора съ пассажировъ и грузовъ и сбора въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда на основаніи соображеній высказанныхъ нами на стр. 16 примѣчаніе 1) казенныхъ ж. дорогъ и громадная роль ихъ въ государственномъ бюджетѣ весьма понятно поднимаетъ вопросъ объ отношеніи ихъ къ этому бюджету. Съ 200 тысячъ рублей вал. доходовъ въ 1880 г. казенныя дороги перешли въ 1890 г. къ 57.5 милліонамъ руб. въ 1900 г. къ 266.4 милліонамъ и въ 1913 г. къ 859 милліонамъ. Одновременно участие валовыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ въ процентахъ въ доходномъ обыкновенномъ бюджетѣ государства возрастало за эти годы слѣдующимъ образомъ: 0.03%, 5.63%, 23.07% и 25.14%. Такимъ образомъ $\frac{1}{4}$ обыкновенныхъ доходовъ государства поступала до войны отъ каз. ж. дорогъ и свыше $\frac{1}{6}$ государственныхъ расходовъ шло на эксплуатацію ихъ (въ 1912 г. обик. госуд. расх. 1.721.8 мил., а расх. казенной сѣти 467.3 мил.). Какъ валовой такъ и чистый доходъ казенныхъ ж. дорогъ стоялъ до 1914 года въ бюджетѣ на второмъ мѣстѣ (первое занималъ доходъ отъ винной монополіи). Во время войны и послѣ нея эти доходы будутъ въ бюджетѣ уже на первомъ мѣстѣ. Въ виду столь важнаго значенія казенныхъ ж. дорогъ для бюджета, мы и приступимъ къ выясненію тѣхъ причинъ, на основаніи которыхъ измѣнялось и колебалось отношеніе финансовыхъ результатовъ (валового и чистаго дохода) эксплуатаціи казенной сѣти ж. дорогъ къ финансовымъ результатамъ всего государственнаго хозяйства Россіи, т. е. къ бюджету. Такая постановка вопроса требуетъ: выясненія причинъ уменьшавшихъ, увеличивавшихъ и задерживавшихъ развитіе нашего обыкновеннаго бюджета съ одной стороны и вы-

ясненія причинъ роста, уменьшенія и остановки роста валовыхъ и чистыхъ доходовъ казенной сѣти съ другой. Отказываясь отъ рѣшенія первой задачи—выясненія причинъ измѣненія бюджета, мы тѣмъ не менѣе принуждены будемъ указывать на измѣненіе размѣра этого бюджета дабы уменьшеніе или увеличеніе отношенія къ нему финансовыхъ результатовъ казенныхъ ж. дорогъ не приписывалось ошибочно, только измѣненію этихъ результатовъ—что собственно и достаточно для нашей работы.

Что же касается выясненія причинъ роста и уменьшенія валовыхъ и чистыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ, то здѣсь, въ виду существеннаго отличія Европейской сѣти отъ Азіатской, мы должны разсматривать ихъ порознь. Европейская сѣть, вслѣдствіе почти полнаго отсутствія въ ней чисто стратегическихъ ж. дорогъ, (т. е. дорогъ строившихся завѣдомо дефицитными) является государственнымъ промышленнымъ предпріятіемъ и создавалась въ надеждѣ на получение чистаго дохода, достаточнаго для покрытія $\%$ -овъ по своему основному капиталу и поэтому уже по своей идѣ должна быть и дѣйствительно является бездефицитной и приносящей за покрытіемъ обязательныхъ платежей по облигаціоннымъ капиталамъ даже крупный $\%$ на суммы затраченная изъ Государственнаго казначейства. Азіатская же сѣть, будучи построена въ цѣляхъ обороны нашихъ дальне-восточныхъ окраинъ, оживленія, заселенія и развитія промышленности Сибири, должна была быть и была въ дѣйствительности дефицитна и только въ 1910—1913 годахъ стала приносить, правда пока еще незначительный $\%$ на затраты государственнаго казначейства. Съ окончаніемъ постройки Амурской дороги, Азіатская сѣть стала снова дефицитной и должна бы еще больше отличаться по своему характеру отъ Европейской сѣти казенныхъ ж. дорогъ, но война пожалуй нѣсколько измѣнила и смягчила это различіе, такъ какъ промышленность Сибири почти не пострадала отъ войны, а хорошие урожаи ея могли дать Азіатской сѣти только лишніе грузы и поднять ея доходность.

Переходя къ разсмотрѣнію бюджета и финансовыхъ результатовъ казенной сѣти ж. дор. Европейской Россіи, мы не можемъ не отмѣтить ихъ строгій параллелизмъ. Представленная ниже діаграмма изображаетъ ростъ обыкновенныхъ государственныхъ доходовъ (вмѣстѣ съ остатками отъ прежнихъ лѣтъ (пунктиръ) и ростъ валовыхъ доходовъ (вмѣстѣ съ

государ. сбор. и сбор. въ $\frac{1}{3}$ к. съ пуда) каз. ж. дорогъ Европейской Россіи (линія), причемъ ростъ послѣднихъ представленъ въ размѣрѣ увеличенномъ въ 5 разъ для большей наглядности. Вплоть до 1891 года ростъ бюджета обыкновенныхъ доходовъ весьма мало поднимался, но съ 1891 года одновременно съ возрастаніемъ валовыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ и до 1900 года онъ сталъ подниматься подъ угломъ въ 45° , т. е. также, какъ поднимались съ 1894 и до 1908 г. доходы казенныхъ ж. дорогъ. Послѣ 1908 года валовые доходы казенныхъ ж. дорогъ стали возрастать еще въ большей степени, а съ 1909 и 1910 года столь же быстро—почти не отставая отъ роста валовыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ—стали возрастать и обыкновенные государственные доходы. Въ столь строгомъ параллелизмѣ роста бюджета обыкновенныхъ доходовъ и валовыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ, замѣчающемся съ 1894 года по 1913 годъ, весьма трудно подмѣтить и отдѣлать другъ отъ друга какіе либо періоды. Какъ урожайность какого либо года одинаково отзывалась на бюджетѣ и доходахъ ж. дорогъ, такъ и русско-японская война (съ волненіями 1904—5 г.), сопровождалась, съ одной стороны, усиленнымъ сокращеніемъ поступленийъ государственныхъ доходовъ и, съ другой, массовой перевозкой войскъ и воинскихъ грузовъ по уменьшенному тарифу, сокращавшему валовые и чистые доходы ж. дорогъ. Необычайный ростъ валовыхъ доходовъ каз. ж. дор. въ 1906 году (вслѣдствіе усиленія движенія, исчезновенія забастовочнаго движенія, сокращенія воинскихъ перевозокъ и причисленія къ валовымъ доходамъ значительныхъ суммъ отъ воинскаго движенія въ 1905 году и состоявшихъ въ депозитахъ¹⁾), т. е. послѣ войны уже, сопровождался усиленнымъ же ростомъ бюджета въ томъ же году (вслѣдствіе возрастанія поступленийъ съ поземельнаго налога на 15.2, госуд. промысловаго налога на 20.4 м., таможеннаго дохода на 28.5 м., сахарнаго на 30.1 м., табачнаго на 13.3 м., съ цитей 9.6 м., спичечнаго на 4.2 м., отъ винной монополіи на 89.1 м., отъ казенныхъ ж. дорогъ на 51.4 м.²⁾), что можетъ быть объяснено задержкой развитія промышленности въ предшествующіе годы (1904—1905) и стремительнымъ проявленіемъ въ 1906 г. тѣхъ силъ ея, которыя были задержаны въ 1904—5 г. (Государственный промысловый налогъ увеличился за одинъ годъ на 33%, или $\frac{1}{3}$ полнявшись съ 62.0 до 82,5 мил.).

¹⁾ Об. З. къ От. Г. К. за 1906 г. стр. 19.

²⁾ Об. З. къ От. Г. К. за 1906 г. стр. 8—9.

Строгий параллелизмъ роста бюджета и вал. доходовъ казенныхъ ж. дорогъ можетъ быть объясненъ зависимою ихъ въ болѣе или менѣе равной степени отъ одного общаго фактора ихъ развитія—промышленности и торговли. Зависимость же каждаго изъ нихъ отъ этого фактора иная. Совершенствование бюджета, отмѣна негодныхъ налоговъ и пошлинъ и замѣна ихъ болѣе справедливыми, дающими полную свободу развитія промышленности и торговли—можетъ содѣйствовать росту богатства и торгово-промышленнаго оборота страны, но въ Россіи значительныхъ реформъ налоговъ не наблюдалось и нашъ бюджетъ наряду съ новыми формами обложенія (промысловымъ, поземельнымъ налогами, сборомъ съ денежныхъ капиталовъ и т. д.) хранилъ такіе пережитки старины, какъ поголовные сборы (душевые сборы ст. 7 § 1, сборы съ инородцевъ за скотъ ст. 6, кибиточная подать ст. 5, сборъ съ туземнаго населенія Кавказа и Закавказья за неотбываніе ими воинской повинности ст. 9, § 1, ясачный сборъ и т. д.) и въ дѣлѣ развитія торговли и промышленности страны, едва-ли могъ вліять въ благопріятную если только не въ дурную сторону. Но если бюджетъ не вліялъ на развитіе промышленности, то онъ самъ испытывалъ на себѣ ея вліяніе, поскольку оно выражалось въ увеличеніи поступленийъ налоговъ, сборовъ и пошлинъ съ торговли и промышленности страны, доходовъ казенныхъ ж. дорогъ и т. д.

Итакъ у насъ въ Россіи до 1914 года не промышленность зависѣла отъ бюджета, а бюджетъ отъ промышленности, т. е. зависимость была не обоюдная.

Иное дѣло мы видимъ въ зависимости отъ промышленности ж. дорогъ, которыя не только получаютъ грузы отъ промышленности, но будучи созданы ради ея развитія, непосредственно увеличиваютъ рынки сбыта ея продуктовъ, увеличиваютъ потребности населенія въ этихъ продуктахъ и содѣйствуютъ возникновенію производства ихъ тамъ, гдѣ безъ ж. дорогъ, немыслима никакая торговля и никакая промышленность. Какъ промышленность страны не можетъ въ настоящее время существовать безъ ж. дорогъ и погибла бы вслѣдствіе прекращенія ж. дорожнаго хозяйства, такъ и ж. дороги, создавая и, развивая промышленность, безъ нея не имѣли бы никакого смысла (за исключеніемъ развѣ только чисто стратегическихъ ж. дорогъ, какъ на примѣръ: Амурская, Забайкальская и т. д.). Зависимость здѣсь обоюдная.

Кромѣ того ж. дороги существуютъ ради развитія про-

мышленности, бюджетъ же, составляясь подъ дѣйствіемъ ихъ обоихъ (развитіе промышленности и ж. дорогъ ведетъ къ увеличенію поступленій отъ нихъ въ казну доходовъ) имѣетъ своей цѣлью не только развитіе промышленности, но еще больше исполненіе такихъ функцій, которыя не выполнимы въ настоящее время для самого населенія—оборону, судъ, установленіе тишины и спокойствія внутри государства и т. д.

Отсюда выводы: 1) поскольку ж. дороги содѣйствуютъ росту промышленности, торговли и сельскаго хозяйства—постольку онѣ увеличиваютъ поступленіе государственныхъ доходовъ отъ обложенія этихъ отраслей народнаго труда и увеличивая потребности и денежные средства населенія увеличиваютъ поступленіе прямыхъ и косвенныхъ налоговъ; 2) испытывая возрастаніе своихъ доходовъ отъ развитія промышленности онѣ увеличиваютъ свою долю въ бюджетѣ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и самый бюджетъ. Строгий параллелизмъ между ростомъ бюджета и доходовъ казенныхъ ж. дорогъ и зависимость бюджета отъ развитія ж. дорогъ позволяютъ оправдать себя въ дѣйствительности. Обратимся къ цифрамъ. Съ 1866 г. по 1871 годъ, годъ ликвидаціи каз. хозяйства, въ которомъ доходы каз. ж. дорогъ были всего лишь 0.97 мил., государственные доходы поднялись съ 352.7 мил. до 508.2 мил. или возрасли на 155.5 мил., въ среднемъ за годъ по 31.1 м. Къ 1883 г. гос. доходы возрасли еще на 202. 4 мил. или въ среднемъ уже только (за 12 л.) по 16.7 м. р. въ годъ (Казенное хозяйство ж. дорогъ за этотъ періодъ почти не существовало). Къ 1893 г. (10 лѣтъ) государственные доходы возросли еще на 344.7 мил. или (при существованіи уже казеннаго хозяйства ж. дорогъ, поднявшаго свои валовые доходы съ 9.3 до 121.9 м. или на 112.6 мил.,) по 34.5 м. р. въ годъ, а за вычетомъ возрастанія валовыхъ доходовъ каз. ж. дорогъ на 112.6 мил. доходы изъ другихъ источниковъ возрастили въ среднемъ за годъ на 22.3 мил. руб. Къ 1898 г. обыкнов. госуд. дох. возрасли еще (за 5 лѣтъ) на 541.3 мил. или, за вычетомъ возрастанія доходовъ казенной сѣти на 229.9 мил. получимъ возрастаніе доходовъ изъ другихъ источниковъ на 311.5 мил. или по 62.3 м. въ годъ. Къ 1903 г. госуд. доходы возрасли лишь на 471.5 мил., а за вычетомъ роста дох. каз. ж. дорогъ на 141.5, получимъ возрастаніе доходовъ изъ другихъ источниковъ по 62 мил. въ годъ при общемъ ухудшеніи каз. ж. дор. хозяйства. Къ 1908 году обыкн. госуд. доходы возрасли только на 375 м. руб.,

доходы каз. ж. дорогъ на 109.5 мил., а всего доходы изъ другихъ источниковъ возрасли на 247 мил. или въ годъ на 49.2 мил. при прогрессирувавшемъ ухудшеніи хозяйства каз. ж. дорогъ. Къ 1912 г. государственные доходы возрасли уже на 681.6 мил. руб., доходы каз. ж. дорогъ на 205 мил., а доходы изъ другихъ источниковъ на 477 мил. или по 95.3 мил. руб. въ годъ. И это при общемъ улучшеніи хозяйства казенныхъ ж. дорогъ. Приведенныя цифры подтвердили высказанное нами положеніе о томъ, что ростъ бюджета зависитъ отъ развитія ж. дорогъ, которыя какъ своими доходами такъ и развитіемъ промышленности и торговли участвуютъ въ этомъ ростѣ. Мы увидѣли также, что нашъ бюджетъ находится въ прямой зависимости отъ улучшенія и ухудшенія хозяйства казенныхъ ж. дорогъ и что увеличенію доходовъ этихъ дорогъ сопутствуетъ и увеличеніе поступленій всѣхъ другихъ источниковъ бюджета: налоговъ, пошлинъ, сборовъ и т. д. Параллелизмъ бюджета и валовыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ, представленный нами выше на діаграммѣ, не даетъ намъ никакихъ данныхъ для подраздѣленія взаимоотношеній бюджета и доходовъ ж. дорогъ на періоды, что намъ необходимо для удобства разсмотрѣнія этихъ взаимоотношеній и финансовыхъ результатовъ казенныхъ ж. дорогъ. Не даетъ такихъ періодовъ и изображеніе на діаграммѣ кривыми развитія обыкновенныхъ расходовъ и расходовъ казенныхъ ж. дорогъ. Попробуемъ изобразить кривыми при помощи опять же діаграммы роста обыкновенныхъ государственныхъ доходовъ и роста чистыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ Европейской Россіи. Моментомъ, съ котораго начнемъ разсмотрѣніе взаимоотношеній бюджета и чистыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ, возьмемъ годъ появленія на этихъ дорогахъ чистаго дохода. Такимъ годомъ будетъ 1890 годъ, когда казенныя дороги дали этотъ доходъ вмѣстѣ съ прибавленіемъ Государственнаго сбора и сбора въ одну пятую копѣйки съ пуда, покрывъ платежи по облигаціоннымъ капиталамъ и, выйдя изъ дефицита. Съ этого года онѣ сдѣлались доходнымъ предпріятіемъ Государственнаго казначейства, почему съ него именно и удобнѣе всего начинать разсмотрѣніе ихъ финансовыхъ результатовъ и отношенія послѣднихъ къ бюджету. Въ предшествовавшіе годы казенная сѣть приносила казнѣ убытки, требуя приплатъ на платежи по облигаціоннымъ капиталамъ, что могло быть объяснено съ одной стороны наличностью у казны такихъ дорогъ, которыя

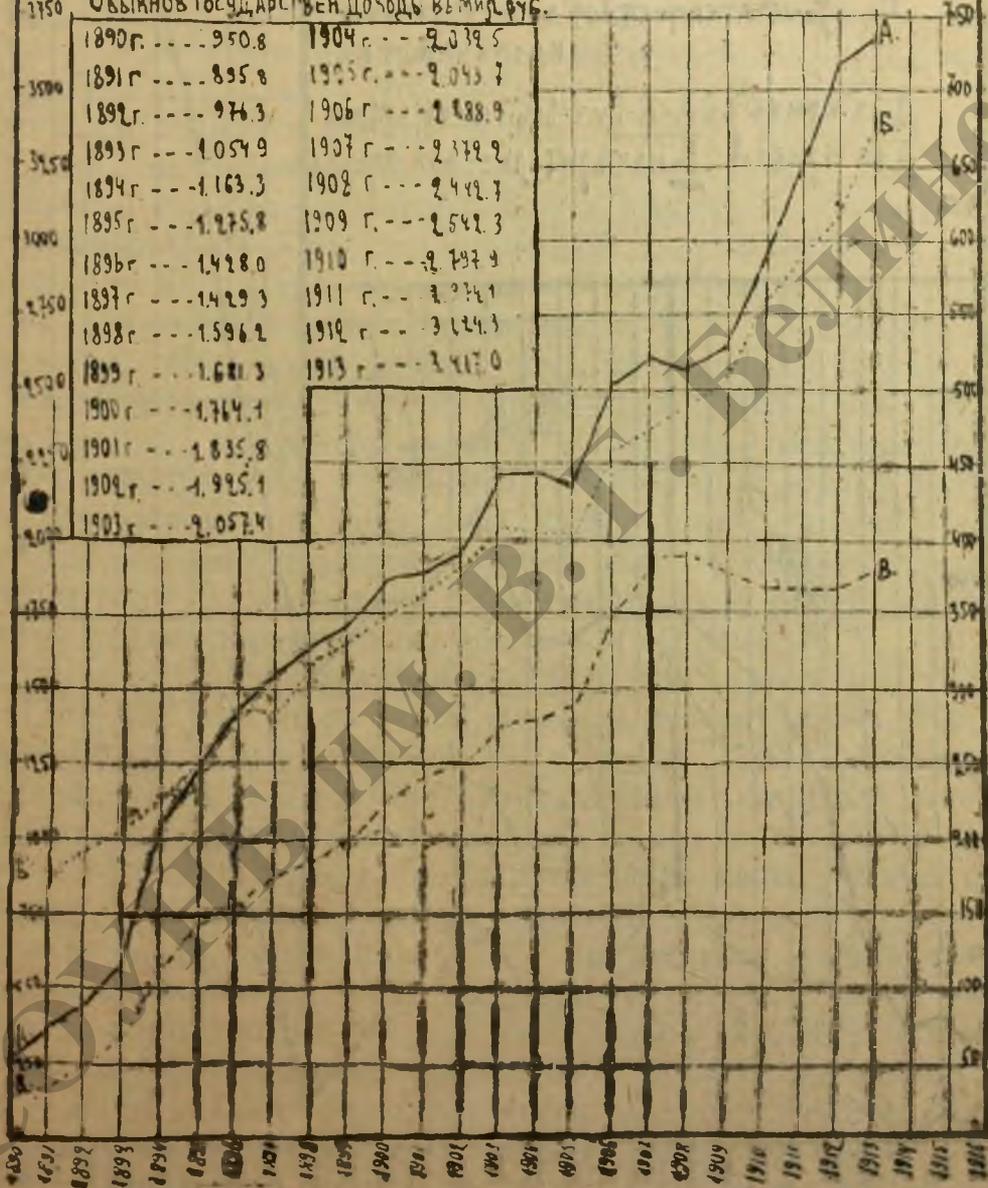
4250 ДИАГРАММА №1

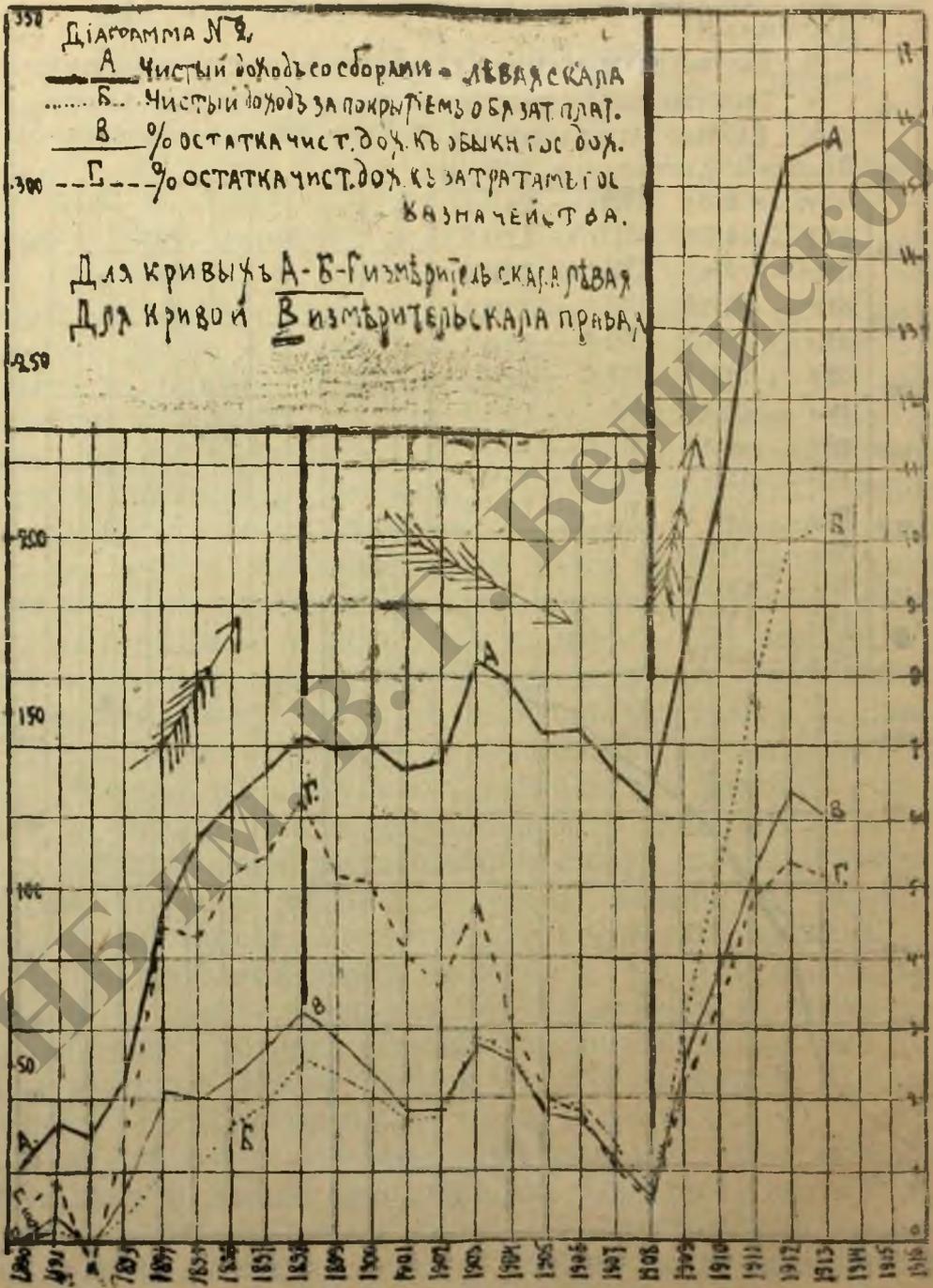
А. Валовые доходы казенной сети Европ. России — шкала левая в млрд. р.

4000 Б. Обыкновенные государственные доходы — шкала левая в млрд. руб.

3750 В. Валовые расходы казенной сети Европ. России — шкала правая в млрд. р.

1890 г. 950.8	1904 г. 2.039.5
1891 г. 895.8	1905 г. 2.043.7
1892 г. 974.3	1906 г. 2.188.9
1893 г. 1.054.9	1907 г. 2.379.2
1894 г. 1.163.3	1908 г. 2.442.7
1895 г. 1.275.8	1909 г. 2.542.3
1896 г. 1.428.0	1910 г. 2.797.9
1897 г. 1.429.3	1911 г. 3.074.1
1898 г. 1.596.2	1912 г. 3.124.3
1899 г. 1.681.3	1913 г. 3.417.0
1900 г. 1.764.1	
1901 г. 1.835.8	
1902 г. 1.925.1	
1903 г. 2.057.4	





были разрознены (при Бунге 1886—88 г. напр. въ рукахъ казны находились дороги не соприкасавшіяся и находившіяся въ разныхъ частяхъ страны напр.: Харьковско-Николаевская, Тамбово-Саратовская, Муромская, Путиловская, Полтвская, Баскунчакская, Екатеринбургско-Тюменская и т. д.) или составомъ изъ такихъ выкупленныхъ дорогъ, финансовое положеніе которыхъ представлялось весьма неблагопріятнымъ и въ казенномъ управленіи могло въ первые годы лишь улучшиться, но не стать вполне удовлетворительнымъ. Мѣропріятія правительства, какъ то: соединеніе соприкасающихся построенныхъ казной или выкупленныхъ дорогъ въ одну (Уральской Горнозаводской съ Екатеринбургско-Тюменской, Моршано-Сызранской съ Ряжско-Моршанской и Ряжско-Вяземской, Самаро-Уфимской съ Уфа-Златоустовской, Ромны-Кременчугской съ Харьковско-Николаевской), увеличеніе протяженія отдѣльныхъ дорогъ (Екатерининской, Закавказской, и т. д.), выкупъ Закавказской (обѣщавшей давать громадныя доходы сверхъ своихъ обязательныхъ платежей, но не приносившей ихъ въ то время въ виду злоупотребленій и отсутствія заинтересованности акціонеровъ въ улучшеніи эксплуатаціи дороги, вслѣдствіе гарантіи казной основныхъ капиталовъ), усиленіе надзора, упорядоченіе тарифовъ и счетоводства сдѣлали то, что въ 1890 году казенныя ж. дороги принесли чистый доходъ (вмѣстѣ съ Государственнымъ сборомъ и сборомъ въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда) на затраты Государствен. казначейства въ размѣрѣ 0.608% или 1.000.500 руб. и съ этого года (за исключеніемъ 1892 г.) перестали требовать приплатъ со стороны Государственнаго казначейства на платежи по облигаціонному капиталу и стали давать все возрастающіе чистые доходы, достигшіе въ 1898 году 12.64% на затраты Государственнаго казначейства или 52.1 мил. руб. затѣмъ быстро упавшіе и въ 1908 г. составившіе всего 15.4 мил. или 1.13% на затраты Государственнаго казначейства. Въ 1912 году чистые доходы снова поднялись и дали уже на затр. г. казн. свыше 10.74%. Отношеніе чистаго дохода къ обыкновенному бюджету составило въ 1890 г. 0.09%. Постепенно возрастая (за исключеніемъ 1892 г.) это отношеніе достигло въ 1898 г. 3.27% послѣ чего стало падать и падало вплоть до 1908 г., когда составило всего 0.63%, а затѣмъ, въ виду болѣе быстрого роста чистаго дохода казенныхъ ж. дорогъ сравнительно съ ростомъ самого бюджета, стало быстро увеличиваться, составивъ въ 1912 г. 6%. Нижеслѣдующая діаграмма наглядно представляетъ

ростъ чистаго дохода казенныхъ ж. дорогъ, его остатка за покрытіемъ обязательныхъ платежей по облигаціоннымъ капиталамъ и процентнаго отношенія всего чистаго дохода и его остатка къ обыкновеннымъ государственнымъ доходамъ и къ суммамъ затраченнымъ изъ государственнаго казначейства.

Подобные переломы въ чистыхъ доходахъ каз. ж. дор. и въ отношеніяхъ ихъ къ бюджету въ 1898 и 1908 годахъ, какіе мы видимъ на діаграммъ (направленія стрѣлокъ), позволяютъ раздѣлить разсматриваемое время 1890—1914 г. на 4 періода: 1890—1898, 1898—1908, 1908—1912 и 1912—до 1918 года. Въ представленной выше діаграммѣ кривыя подтверждаютъ указанное дѣленіе. Весь чистый доходъ (съ Гос. сбор. и сбор. въ $\frac{1}{2}$ к. съ пуда) безъ уплаты платежей по облигаціямъ претерпѣваетъ слѣдующія измѣненія. Съ 1890 г. онъ быстро растетъ (поднимаясь до 143 м.) съ 1898 г. по 1908 г. онъ не испытываетъ никакого роста, то незначительно падая, то незначительно поднимаясь (и падая къ 1908 году до 124 мил. руб.), а съ этого года начинаетъ быстро расти вплоть до 1912 г. (308 мил. руб.) Что же касается остатка чистаго дохода (за покрытіемъ обязательныхъ платежей) и $\%$ его къ суммамъ затраченнымъ изъ Государственнаго казначейства, то ихъ переломы выражаются гораздо полнѣе, что представлено снова на той же діаграммѣ. Приступимъ къ разсмотрѣнію финансовыхъ результатовъ перваго періода.

Глава 2-ая.

Періодъ 1890—1898 г.

По сравненію съ 1889 годомъ чистый доходъ казенной сѣти въ 1890 году поднялся съ 16.61 мил. до 19.46 мил. или на 2.85 милліона (17.17 $\%$), что въ связи съ уменьшеніемъ обязательныхъ платежей на 1.4 м. (съ 21.940.147 р. до 20.547.041 р.) дало чистаго дохода на 4.2 милліона больше противъ 1889 г., почему и чистаго дохода не достало до покрытія всѣхъ обязательныхъ платежей всего только на 1.087.560 руб. вмѣсто 5.329.835 р. предшествовавшаго года. Прибавляя къ этой суммѣ 1.287.048 руб. Государственнаго сбора съ пассажировъ и грузовъ и 800.000 руб. сбора въ $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда—получимъ за покрытіемъ обязательныхъ платежей по облигаціоннымъ капиталамъ остатокъ чистаго дохода въ 1.000.488 р. Ниже слѣдующая таблица показываетъ, какъ измѣнялись: чистый доходъ каз. ж. дорогъ и его отношеніе къ доходному бюджету.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1918	валов. дох.	валов. дох.	чистый дох.	обязат. пл.	дефицит - остаток ч. д. покр. об. пл.	государ. сборъ в 1/3 к. с. п.	остаток ч. д. въ гос. с. и сб. в 1/3 к. с. п.	к. в. в. в. к. в. в. в.	облнк. гос. дох. съ остат.	въ гос. ост.	затраты гос. казн.
1889	47,393,027	30,782,050	16,610,977	21,940,147	-5,329,170	---	---	---	944,380	---	148,545,963
1890	52,176,646	32,716,165	19,460,481	20,547,041	-1,086,560	2,087,048	1,000,488	0,608	950,819	0,09	164,611,269
1891	71,079,623	40,162,662	30,916,961	30,200,439	716,522	2,731,784	3,448,306	1,914	895,781	0,38	180,188,018
1892	85,694,608	58,210,276	27,484,332	31,981,333	-4,497,001	2,898,107	-1,598,885	деф.	976,333	деф.	194,563,237
1893	117,965,191	73,276,476	44,688,615	41,933,501	2,755,024	3,987,184	6,742,208	3,36	1,054,868	0,66	206,025,106
1894	207,288,339	120,069,064	87,219,275	69,492,700	17,726,575	6,583,917	24,310,492	8,93	1,163,296	2,09	280,135,339
1895	251,547,742	147,708,616	106,839,126	88,256,005	18,583,121	7,081,767	25,664,888	8,74	1,275,774	2,01	293,716,996
1896	279,904,910	161,855,671	118,049,239	91,891,296	26,157,943	7,698,126	33,856,069	10,45	1,427,997	2,37	324,036,563
1897	305,356,344	179,622,772	125,733,572	93,863,209	31,870,363	8,176,541	40,046,907	11,09	1,429,333	2,79	360,996,180
1898	322,356,627	188,160,687	134,195,940	91,950,650	42,245,290	8,857,820	51,103,110	12,64	1,596,160	3,27	410,064,702
1899	335,253,943	205,218,102	130,035,841	91,813,773	38,222,068	9,931,244	48,153,312	10,41	1,681,267	2,86	462,641,186

Съ 1.0 мил. въ 1890 г. остатокъ чистаго дохода поднялся до 3.4 мил. въ 1891 г., т. е. больше чѣмъ утроился, несмотря на то, что 1891 г. былъ годомъ неурожайнымъ, который въ свою послѣднюю треть долженъ былъ испытать значительное сокращеніе перевозки хлѣбныхъ грузовъ на казенныхъ ж. дорогахъ, а слѣдовательно и уменьшеніе валового и чистаго дохода на послѣднихъ, % остатка на затраты Государственнаго казначейства возросъ къ этому году съ 0.61 до 1.91 (т. е. больше чѣмъ въ три раза), а % къ обыкновенному доходному бюджету возросъ съ 0.09 до 0.38 %, т. е. больше чѣмъ въ 4 раза, что произошло вслѣдствіе уменьшенія бюджета (уменьшенія лѣтомъ и осенью 1891 г. поступленийъ госуд. сборовъ и податей вслѣдствіе неурожая). Послѣдовавшій за неурожайнымъ 1892 годъ былъ отмѣченъ сильнымъ паденіемъ валовыхъ доходовъ и остатковъ чистыхъ доходовъ, которые упали: первые съ 30.9 мил. до 27.5 мил., а вторые съ 3.45 и до 1.6 мил. (при возрастаніи на 1.8 мил. руб. обязательныхъ платежей). Насколько сильно отразился неурожай на перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ, составлявшихъ значительный предметъ перевозки многихъ каз. ж. дорогъ, показываетъ уменьшеніе чистаго дохода у вывозныхъ дорогъ: Курско-Харьково-Севастопольской, Псково-Рижской, Харьковско-Николаевской, а также Сызрано-Вяземской, Екатерининской, Самаро-Златоустовской, Баскунчакской и Ливенской.

	1890 г.	1891 г.	1892 г.
Курско-Харьково-Севастопольскій	+5.038.087 р.	+4.670.300	
Псково-Рижской	+57.527 р.	+174.480 р.	деф. 7.064
Харьково-Николаевск.	+3.115.825 р.	+3.427.434 р.	+2.371.784
Екатерининской	+2.686.578 р.	+2.568.086	
Сызрано-Вяземской	+1.551.182 р.	+2.017.729 р.	+232.860
Самаро-Златоустовской	+372.933 р.	+54.704	
Ливенской	+117.744 р.	+101.944 р.	+54.262
Баскунчакской	+189.380 р.	+311.885 р.	+282.760
Итого около	14.120.000 р.	9.750.000 р.	

Чистый доходъ указанныхъ дорогъ упалъ противъ предшествовавшаго года (1891 г.) на 4.370.000 руб., изъ которыхъ 1.61. м. р. приходилось на 3 вывозныя дороги: Курско-Харьково-Севастопольскую, Псково-Рижскую и Харьковско-Николаевскую.

Прибытіе хлѣбныхъ грузовъ въ Николаевъ по Харьковско-Николаевской дорогѣ выражалось: въ 1890 г.—въ 22.2 м. пуд.; въ 1891 г.—21.0 м. п.; въ 1892 г. лишь въ 10.1 м. п., т. е.

сократилось, какъ въ неурожайный 1891 г. на 1.2 м. п., такъ и въ 1892 г. еще на 10.9 м. п. Паденія чистаго дохода въ 1891 году не произошло, въ виду слабаго уменьшенія хлѣбныхъ грузовъ (на 1.2 м. п.) и быстраго роста перевозки другихъ грузовъ, но уменьшеніе хлѣбныхъ перевозокъ въ 1892 г. на 10.9 мил. пуд. уже не могло быть замѣнено столь же значительнымъ (на 11 мил. п.) возрастаніемъ перевозки иныхъ грузовъ и выразилось въ паденіи чистаго дохода дороги на 1.055.650 руб.

Прибытіе грузовъ въ порты и гавани (Таганрогъ, Гниловская и т. д.) Курско-Харьково-Севастопольской ж. дороги было: въ 1889 г. 6.82 мил. пуд. 1890 г. 8.91 мил. пуд. 1891 г. 9.88 мил. пуд. 1892 г. 6.49 мил. пуд., въ 1892 г. меньше каждаго изъ трехъ предшествующихъ лѣтъ и меньше 1891 г. на 3.38 мил. пуд. Въ результатъ уменьшеніе чистаго дохода дороги на 357.787 руб.

Подобное же уменьшеніе произошло и въ прибытіи хлѣбныхъ грузовъ въ Ригу по открытой во второй половинѣ 1889 г. для правильнаго пассажирскаго движенія Псково-Рижской дорогѣ:

Въ 1889 г.	279.382 п.	1891 г.	224.800 п.
1890 г.	204.947 п.	1892 г.	152.600 п.

Вмѣсто чистаго дохода въ 174.480 руб. въ 1891 г. дорога получила въ 1892 г. дефицитъ въ—7.064 руб. или на 181.544 руб. меньше 1891 г. (Данныя взяты изъ изданія Статистическаго отдѣла при Об. Сѣздѣ Предст. Русс. ж. дор. за 1889, 1890 и 1891 г. „Статистика прибытія хлѣбныхъ грузовъ“ стр. I—IV, а за 1892 г. изъ „сводной статистики перевозокъ по русс. ж. дорогамъ“ изданія Депар. ж. дор. Дѣль стр. I—IV.).

Въ виду несовершенства статистики и отсутствія общихъ итоговъ перевозки хлѣбныхъ грузовъ за 1889—90—91 годы по отдѣльнымъ дорогамъ, мы не можемъ привести данныя о перевозкѣ по другимъ дорогамъ, но скажемъ нѣсколько словъ о причинахъ паденія чистаго дохода Сызрано-Вяземской ж. дороги, которыя были нѣсколько иныя на этой дорогѣ. Пропускная способность этой дороги увеличивалась къ западу съ востока. Сама дорога была предназначена для доставленія грузовъ на вывозныя дороги: Московско-Виндаво-Рыбинскую (при посредствѣ Ржево-Вяземской ж. дор.) и Риги-Орловскую (при посредствѣ участка Вязьма-Смоленскъ Московско-Брестской ж. дороги). Въ 1892 г., влѣдствіе неурожая централь-

ныхъ и, главнымъ образомъ, восточныхъ губерній, на ея долю выпала работа перевозки хлѣба въ восточныя губерніи: Самарск., Симбирск., Оренбургскую и т. д. Дорога должна была увеличить свою пропускную способность по направленію къ востоку по крайней мѣрѣ въ равной степени пропускной способности на западъ, и, конечно, въ виду своей неприспособленности для этого, не справилась вполнѣ со своей работой. Всего по ней было отправлено въ 1889 г. 34.7 мил. пуд. хлѣбныхъ грузовъ, а въ 1892 г. всего 27.2 м. пудовъ¹⁾. Хлѣбъ на дорогу поступалъ въ Тулѣ (съ Московско-Курской ж. дор.) и шель черезъ Ряжскъ, въ которомъ поступали новые грузы хлѣба съ Козлово-Воронежской и Рязанско-Уральской ж. дорогъ, вслѣдствіе чего въ Ряжскѣ происходила задержка грузовъ, вызывавшая массу непроезжихъ расходовъ, что впрочемъ происходило и на многихъ другихъ станціяхъ этой дороги. Со станцій не успѣвали вывозить хлѣбъ за недостаткомъ подвижного состава и вагоны, груженные хлѣбомъ и оставшіеся на станціяхъ, мѣшали сквозному движенію поѣздовъ²⁾. Если къ этому прибавить недостатки водоснабженія на дорогѣ, особенно сильно сказавшіеся въ суровую зиму 1892 г., а также вольныя и невольныя ошибки Управленія и недостаточность служебнаго персонала нѣсколько яснѣе станетъ причина паденія чистой доходности дороги на 2.250.000 руб. противъ 1891 г.

Но минулъ неурожайный и слѣдующій за нимъ годъ, дороги попали въ нормальное состояніе и стали быстро поднимать свой чистый доходъ, отвоевывавшій себѣ все большее мѣсто въ бюджетѣ. Въ 1890 году валовые доходы (вмѣстѣ съ Государственнымъ сборомъ и сборомъ въ $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда) составляли всего 5.6% обыкновенныхъ Государственныхъ доходовъ, въ 1892 г. 9.08; 1894 г. 18.4 и 1898 г. — 20.75%.

Распредѣленіе дорогъ на группы даетъ весьма любопытную картину полученія ими чистаго дохода. Въ 1-ую группу включимъ дороги, покрывающія платежи по своимъ облигаціоннымъ капиталамъ и дающія свыше 4% на затраты Государственнаго казначейства; 2-ую — дороги покрывающія обязательные платежи, но приносяще на затраты Государственнаго казначейства чистаго дохода меньше 4%; 3-ью — не покры-

¹⁾ Отпр. хлѣб. груз. Над. Ст. Об. Съездъ Пр. Р. ж. дор. 1889 г. и Статистика сводная перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ 1892 г.

²⁾ Истор. очеркъ ж. дор. дѣла въ Россіи, составл. надъ редак. Верховскаго 1901 г. Истор. очеркъ провозоспособности русск. ж. д. стр. 89-91.

вающія обязательные платежи; 4-ую приносящія дефицитъ.

Въ теченіе всего разсматриваемаго періода (1890—1898 г.) 1-ая группа является господствующей. Изъ нея не выходили дороги: Закавказская, Московско-Курская и М-Нижегородская, Николаевская, Юго-Западная, Московско-Брестская и Екатериненская (за исключеніемъ 1892 г.), т. е. самыя крупныя дороги. Изъ 2-ой группы въ нее перешли и уже не выходили до конца періода дороги: Харьковско-Николаевская и Полѣвскія (съ 1894 г.). Изъ общей суммы основного (облигаціоннаго и затратъ Государственнаго казначейства) капитала всей сѣти въ:

1890 г. въ	648.952 т. р.	она имѣла капит.	171.829 т. р.	или	26.5%
1894	1.949.157		992.769		50.9
1895	2.396.590		1.262.134		52.7
1898	2.581.118		1.726.229		66.9

Начиная съ 1894 года, 1-ая группа ж. дорогъ стала обнимать больше половины (50.9%) всего основного капитала, а въ 1898 году уже около 70%. Но увеличеніемъ количества капитала не ограничивалась ея дѣятельность. Въ годы 1896, 1897, 1898 г. она своимъ чистымъ доходомъ (88.5 м. р., 92.7 м. р., 106.4 м. р.) (съ причисленіемъ причитающейся части Государственнаго сбора и сбора въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда, въ суммахъ не меньше какъ въ: 5.8 м. р., 6.1 м. р., 7.1 м. р.) покрывала обязательные платежи по облигаціоннымъ капиталамъ (Европейской Россіи конечно) всѣхъ казенныхъ ж. дорогъ. (91.9 мил. р., 93.9 мил., 92.0 мил.), причемъ въ послѣдній 1898 годъ она дала даже, за покрытіемъ обязательныхъ платежей избытокъ въ 21 мил. руб. (вмѣстѣ съ причитающимся ей Государственнымъ сборомъ и сборомъ въ $\frac{1}{3}$ к. съ пуда), или 5.1% на затраты Государственнаго казначейства въ 410 мил. руб.

Подобный успѣхъ казеннаго же дорожнаго хозяйства, въ которомъ въ послѣдніе 5 лѣтъ періода дефицитныя дороги совсѣмъ исчезли (дефицитъ принесли въ 1892 г. Псково-Рижская—7.064 руб., Сызрано-Вяземская—232.860 руб. и въ 1893 году Псково-Рижская въ 77.474 руб.), число же ж. дорогъ не покрывавшихъ своихъ обязательныхъ платежей (3-я группа) дошло до 3 въ 1898 г. (вмѣсто 8, наблюдавшихся въ 1893 и 9 ти въ 1894 г.), не могъ не говорить за то, что казенное хозяйство велось успѣшно и обѣщало въ ближайшемъ будущемъ еще большіе доходы.

Увеличенію чистаго дохода съ 1890 года по 1898 годъ

не помѣшали (а скорѣе даже способствовали) пониженіе тарифовъ на многіе продукты нашей сельско-хозяйственной промышленности въ вывозномъ направленіи; постройка новыхъ ж. дорогъ выразившаяся за весь періодъ въ 2.927 верстъ, и выкупъ мало доходныхъ дорогъ (Балтійской, Оренбургской, Донецкой, Митавской и т. д.), быстро поднимавшихъ свои доходы въ казенной эксплуатаціи. Объ этомъ свидѣтельствуесть ростъ поверстнаго валового дохода бывшаго въ 1890—6.84 т. р., въ 1894 г.—12.64 т. р., 1898—14.24 т., а въ $\%$ къ стоимости ж. дорогъ въ 1890 г.—8.87 $\%$ (стоимость версты 81.7 т. р.); въ 1894—10.97 $\%$ (ст. версты—115.2 тыс. руб.) и въ 1898—12.83 $\%$ (ст. версты 111 т. р.).

Постройка означенныхъ выше 2.927 верстъ,—вопреки соображеніямъ комиссія А. П. Иващенко, находившей, что одной изъ главныхъ причинъ убытка ж.-дорожнаго хозяйства является усиленное ж.-дорожное строительство послѣднихъ лѣтъ, ¹⁾ не оказалось такимъ образомъ лишней для русской промышленности, что подтверждается возрастаніемъ поверстныхъ валовыхъ доходовъ, а скорѣе была даже недостаточной т. к. казенныя ж. дороги дали на затраты госуд. казначейства въ 1890 году 0.6 $\%$, въ 1894 году 8.93 $\%$ и въ 1898 году уже 12.64 $\%$, цифры, которыя могутъ получиться только вслѣдствіе неимовѣрной работы казенной сѣти, уже неудовлетворявшей потребностямъ страны.

Роль чистыхъ доходовъ въ бюджетъ поднялась за указанные годы съ 0.1 $\%$, въ 1890 г. и 2.1 $\%$, въ 1894 до 3.3 $\%$ въ 1898 г., т. е. увеличилась въ 33 раза, роль же валовыхъ доходовъ поднялась съ 5.6 и 11.5 $\%$ до 20.7 $\%$ или увеличилась въ теченіи періода почти въ 4 раза.

Неурожайный 1898 годъ, главныя послѣдствія котораго должны были сказаться въ 1899 г., оказался примѣрнымъ по своимъ доходамъ въ продолженіи 13—14 послѣдующ. лѣтъ.

Упалъ въ этотъ годъ (1898) доходъ только на ж. дорогахъ Закавказской (съ 12.300 тысячъ р. до 9,650 тыс.) и Сызрано-Вяземской (съ 4.297 т. р. до 4.157 т.). На послѣдней чистый доходъ понизился вслѣдствіе уменьшенія перевозки хлѣбныхъ грузовъ. Отправленіе хлѣба ея станціями противъ 1896 и 1897 г. (37.3 и 26.1 мил. пуд. и въ 1898 г. 24 мил.) уменьшилось на 13.3 мил. и 2.0 м.; прибытіе хотя и увеличилось, но незначительно, съ 13.1 и 15.0 мил. (въ

¹⁾ Н. П. Петровъ. Финансовое положеніе рус. ж. дорож. сѣти Спб. 1910 стр. 90.

1896 г.) до 18.3 мил. (въ 1898 г.) ¹⁾ и главнымъ образомъ за счетъ прибытія продовольственныхъ хлѣбовъ, отправляемыхъ по болѣе дешевому тарифу.

Неурожай этотъ уменьшивъ перевозку хлѣбовъ Харьковско-Николаевской ж. дороги, не понизилъ однако ея доходовъ, вслѣдствіе ничтожности самого уменьшенія съ одной стороны и увеличенія перевозки другихъ грузовъ съ другой. Такъ отправленіе хлѣба при 39 мил. пуд. упало всего на 427 т. пудовъ, назначеніе при 36,6 мил. на 2.8 мил., а мѣстное движеніе при 26.1 мил. на 1.7 мил. ²⁾

Нужно сказать, что неурожай 1898 года имѣлъ слабое вліяніе на доходъ казенныхъ ж. дорогъ, какъ въ этотъ годъ такъ и въ слѣдующій за нимъ (1899 г.).

Чистый доходъ казенной сѣти достигъ въ 1898 г. 134.2 мил., его остатокъ (за покрытіемъ обязательныхъ платежей плюсъ государственный сборъ и сборъ въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда) 51.1 мил. вмѣсто 1 мил. въ 1890 г., а $\frac{0}{100}$ этого остатка къ затратамъ Государственнаго казначейства на казенныя ж. дороги 12.64% и къ обыкновеннымъ государственнымъ доходамъ (вмѣстѣ съ остатками обыкн. государственныхъ доходовъ прежнихъ лѣтъ) 3.27%.

Въ послѣдующій, второй, періодъ 1898—1908 г. картина хозяйства казенныхъ ж. дорогъ рѣзко измѣняется. Прогрессирующее улучшение хозяйства смѣняется прогрессирующимъ ухудшеніемъ, обратившимъ на себя вниманіе общества и правительства и потребовавшимъ своего изслѣдованія и ряда мѣръ для своего устраненія.

Глава 3-я.

Періодъ 1898—1908 г.

Этотъ періодъ характеризуется паденіемъ участія, какъ всего чистаго дохода въ обыкн. госуд. доходномъ бюджетѣ съ 8.94% въ 1898 г. до 5.62% и 5.07% (43.3%) въ 1907 и 1908 годахъ, такъ и остатка чистаго дохода: въ 1898 году онъ былъ 3.27%; въ 1899 г. 2.86%; а въ 1908 году достигъ минимальной цифры въ 0.63%. (уменьшился въ 5 разъ). Что касается всего чистаго дохода, то онъ (съ Госуд. сборомъ и сбор. въ

^{1) 2)} Сводная статист. перевозокъ по русск. ж. дор. Изданіе Дон-ж. дор. 1908 г. Статистика прибытія и отправл. хлѣб. гр. стр. I—IV.

$\frac{1}{3}$ коп. съ пуда) значительно упала за второй періодъ. Съ 143.1 мил. въ 1898 г. онъ повысился до 164.9 мил. въ 1903 году (или на 14.6%), чтобы въ 1908 году упасть до 123.8 мил. или на 19.3 мил. р. противъ 1898 года (т. е. на 27.5%). Но въ то же время средній чистый доходъ за десятилѣтіе почти не измѣнился. Весь чистый доходъ за десятилѣтіе составилъ 1.426.6 мил. руб. или въ среднемъ за годъ 142.7 милліона или меньше чѣмъ въ 1898 году—143.1 мил. на 0.4 мил. увеличеніе, которое испыталъ весь чистый доходъ въ 1903 году, не задержало уменьшенія его отношенія къ бюджету, вследствие болѣе быстрого роста послѣдняго: вмѣсто 8.94% въ 1898 году онъ составилъ въ 1903 году уже 8.01%. Нужно сказать, что уменьшеніе отношенія чистаго дохода къ бюджету за весь періодъ, а также и уменьшеніе отношенія остатка его (за покрытіемъ обязательныхъ платежей вмѣстѣ съ Госуд. сборомъ и сбор. въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда) въ этому же бюджету обыкновенныхъ Государствен. доходовъ объясняются не только сокращеніемъ чистаго дохода и его остатка, но еще въ болѣе степени ростомъ бюджета (съ остатками отъ прежнихъ лѣтъ) съ 1596.2 мил. до 2.442.7 мил. Чистый доходъ сократился на 18.4%, а обыкновенные доходы возросли на 52.2%.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
млн. руб.	налоговой доходью	налоговый расход	чистый доход	обязател. платежи	без покр. за покр. обяза. на сборь в 1% к.	госуд. сб. с наса. и груз. и т. со	остаток ч. л. со сборами	затраты гос. капи.	на ост. на затр.	обычнов. гос. дох. сь остатк. вь тыс. р.	% остатк. ч. д. со сборами вь об. гос. дох.	% всего чист. дох. со сб. вь об. гос. дох.
1898	322.356,627	188.100,087	134.105,940	91.950,650	42.245,280	8.857,820	51.103,110	410.094,702	12,64	1.596,161	3,27	8,94
1899	335.253,943	205.218,102	130.035,841	91.813,733	38.222,068	9.931,244	48.153,312	462.641,186	10,41	1.681,267	2,86	—
1900	363.814,746	232.014,987	131.199,759	100,023,640	23.176,119	10.702,020	41.878,139	408.898,068	10,22	1.764,120	2,38	—
1901	368.284,646	244.640,545	123,644,101	100,842,863	22,801,268	11,273,307	34,074,575	413,641,346	8,23	1,834,808	1,66	—
1902	381.811,314	256,340,192	125,471,122	101,150,519	24,920,093	11,438,210	35,778,813	493,380,397	7,25	1,925,116	1,86	—
1903	430,009,228	278,187,384	152,421,844	106,080,721	46,341,123	12,519,956	58,863,079	611,465,030	9,66	2,057,351	2,86	8,01
1904	492,700,254	284,093,623	148,606,631	107,337,328	41,469,303	12,343,511	58,123,952	883,790,720	6,09	2,092,455	2,04	—
1905	425,995,900	293,335,206	132,660,694	106,581,591	26,079,103	11,844,849	37,423,952	933,977,579	4,04	2,043,661	1,63	—
1906	492,395,673	359,935,293	132,460,469	106,886,185	25,574,224	13,491,195	39,065,419	1030,097,714	3,72	2,288,880	1,71	—
1907	500,863,969	389,784,193	120,679,767	107,239,359	12,840,417	13,340,220	26,180,687	1269,083,275	2,97	2,372,195	1,10	5,62
1908	501,492,551	392,124,372	169,368,179	108,478,467	880,712	14,475,574	15,365,284	1360,704,297	1,13	2,442,686	0,69	5,07
1909	537,813,060	383,915,989	153,897,073	107,144,065	46,747,098	15,814,049	62,561,057	1423,640,977	4,39	2,542,288	2,46	5,68

СОУДЪ ИМ. В. Г. БЕЛИНСКАГО

Что касается процента на затраты Государственного казначейства, то онъ также испыталъ соответствующія измѣненія, упавъ съ 12.64% въ 1898 году до 7.2% въ 1902 году, въ 1903 году повысился до 9.6%, а затѣмъ постепенно падая онъ дошелъ уже до 1.13% въ 1908 году. (1903 годъ, поднявшій свой чистый доходъ, а затѣмъ годы войны 1904 и 1905 г., годы волненій 1905—06—07 г., должны бы быть исключены изъ нашего разсмотрѣнія т. к. являются годами исключительными.

Неурожайный 1898 годъ отразился на доходности каз. ж. дорогъ въ 1899 году. Въ этомъ году понизили свой чистый доходъ цѣлый рядъ дорогъ, какъ то: Курско-Харьково-Азовская, Московско-Курская, Московско-Нижегородская, Самаро-Златоустовская, Юго-Западная, Сызрано-Вяземская, а также С. П.-Варшавская, Полѣвскія, Баскунчакская и Самаро-Златоустовская. Неурожай отразился особенно сильно на первыхъ 4-хъ. На паденіе же дохода другихъ дорогъ имѣли больше вліянія другія причины, вліявшія также и на паденіе дохода первыхъ четырехъ. Причины эти будемъ разбирать ниже. Чистый доходъ и перевозка хлѣба на четырехъ первыхъ дорогахъ были:

Кур.-Хар.-Азовская.		М.-Курская съ М.-Нижегородск.	
годы	ч. доходъ перевез. хлѣба	годы	ч. доходъ перевез. хлѣба
	въ тыс. р.		въ тысяч. р.
1897	7.879 т. р.	1897	15.435 т. р.
1898	8.262	1898	17.721
1899	7.349	1899	16.228
	въ тыс. пуд.		въ тысяч. п.
	76.676 т. п.		65.861 т. п.
	88.134		71.968
	74.206		70.444
Самаро-Злат.		Юго-Западная.	
1897	3.336 т. р.	1897	17.515 т. р.
1898	3.886	1898	21.826
1899	3.805	1899	20.139
	66.688 т. п.		244.447 т. п.
	71.360		317.089
	77.192		243.930

(Здѣсь взята общая перевозка хлѣба. прибытіе и отправленіе). Мы видимъ прямую зависимость чистаго дохода отъ перевозки хлѣба. Увеличивается перевозка хлѣба въ 1898 году (по сравненію 1897 г.) на всѣхъ четырехъ дорогахъ—растетъ и ихъ чистый доходъ, падаетъ перевозка хлѣба въ 1899 году—падаетъ чистый доходъ Кур.-Хар.-Азовской, Москов. Кур. въ М.-Нижегородской и Юго-Западныхъ. Сводная статистика перевозки хлѣбныхъ грузовъ показываетъ даже, что перевозка хлѣба направлялась въ мѣстности пораженныя недородомъ. Такъ Самаро-Златоустовская ж. дорога понизила въ 1899 г.

отправление своихъ грузовъ противъ 1898 года на 4.7 м. пуд. и повысила прибытіе на 6.4 мил. (а всего до 25.4 мил.). Возрасла съ 14.4 до 18.5 мил. пуд. и мѣстная перевозка хлѣба. Паденіе чистаго дохода при увеличеніи перевозки объясняется на этой дорогѣ тѣмъ, что 1) перевозка хлѣба для голодающихъ мѣстностей производилась по удешевленному тарифу и тѣмъ, что 2) усилилась его мѣстная перевозка. Сызрано-Вяземская дорога показала увеличеніе перевозки хлѣба на 7.3 м. (съ 50.4 до 57.7 мил.) и въ то же время уменьшеніе чистаго дохода съ 4.157 тыс. до 650 т. р. Правда здѣсь главной причиной уменьшенія явилось проведеніе частной конкурирующей линіи Рузаевка-Сызрань Московско-Казанской ж. дор. (о чемъ ниже), но также имѣла значеніе, хотя и очень незначительное, перевозка въ голодающія мѣстности хлѣба по удешевленному тарифу

Какъ мы говорили уже неурожаемъ 1898 года имѣлъ слабое вліяніе на уменьшеніе доходности каз. ж. дор. въ 1899 г. Чистый доходъ европейской сѣти палъ на 4.2 мил., т. е. на ту же сумму, что палъ доходъ на Курско-Харьково-Азовской, Московско-Курской съ М.-Нижегородской и Юго-Западныхъ—4.2 мил. Пониженіе дохода другихъ дорогъ выравнивалось повышеніемъ дохода дорогъ: Николаевской, Харьковско-Николаевской, Привисляндской, Московско-Брестской, Уральской, Екатеринбургской, Закавказской, Либаво-Роменской и Балтійской съ Псково-Рижской. Такимъ образомъ пониженія чистаго дохода каз. сѣти въ 1899 г. отъ неурожая 1898 года въ силу естественнаго роста страны и роста другихъ перевозокъ не произошло, но тѣмъ не менѣе чистый доходъ сѣти палъ на 4.160.099 р. (безъ Гос. сб. и сб. въ 1^ю к. съ п.). Этому пониженія чистаго дохода сѣти не покрыло и повышеніе поступленій сборовъ, которое достигло всего лишь 1.073.576 р. Пониженіе чистаго дохода можетъ быть объяснено съ одной стороны—довольно значительнымъ, по сравненію съ предыдущими годами, уменьшеніемъ прироста валовыхъ доходовъ—онъ былъ по сравненію съ 1898 г. всего 12.9 мил., (а въ предыдущіе 3 года 25.4, 25.5 и 17.0) т. е. меньше средняго за послѣднее трехлѣтіе (22.6 мил.) на 9.7 мил., а съ другой—значительнымъ приростомъ валовыхъ расходовъ, который былъ въ 1896 году—14.2 м., 1897 г.—17.8, въ 1898 г.—8.6 мил., а въ 1899 г.—17.1 мил., т. е. больше средняго за послѣднее трехлѣтіе (13.5) на 3.6 мил. Такимъ образомъ около $(9.7 + 3.6 \text{ мил.} = 13.3 \text{ мил. р.})$ и минусъ 4.2 мил. р. вслѣдствіе неуро-

рожая==) 9.1 мил. руб. казенныя ж. дороги недополучили въ 1899 году не по винѣ неурожая.

Вліяніе неурожая 1901 года замѣчается въ 1901 и 1902 году. Изъ группы (1-ой) ж. дорогъ, покрывавшихъ обязательныя платежи и дававшихъ свыше 4% на затраты Государственнаго казначейства, понизили свой чистый доходъ въ 1901 году противъ 1900 г. ж. дороги: Баскунчакская, (на 61 т. р.), Закавказская (на 112 т.), Екатериненская (на 603 т.), Либаво-Роменская (954 т.), Московско-Курская на (819 т.), Николаевская (1.962 т.), Пелъсская (909 т. р.), Привислянскія (315 т.), Харьково-Николаевская (155 т.), Риго-Орловская, понизивъ свой доходъ (на 2.389 т. р.), перешла даже въ группу дорогъ, недовырабатывавшихъ чистаго дохода до покрытия своихъ обязательныхъ платежей. Повысили свой доходъ Самаро-Златоустовская (на 702 т.) и Юго-Западная на (2.152 тыс. руб.). Изъ группы (2-ой), дорогъ покрывавшихъ обязательныя платежи и приносившей до 4% чистаго дохода на затраты Государственнаго казначейства, понизили свой чистый доходъ ж. д.: Балтійская (на 841 т. р.), не покрывшая въ слѣдующій годъ даже своихъ платежей, но за то въ группу вошла изъ 3-ей группы Курско Харьково-Азовская ж. дорога, подымавшая свой чистый доходъ на 270 тысячъ. Изъ группы (3-ей) ж. дорогъ, не покрывавшихъ обязательныхъ платежей, Сызрано-Вяземская ж. дорога (3ья группа), не покрывавшая въ 1899 и 1900 году своихъ обязательныхъ платежей, перешла въ 4-ую, принесла въ 1901 году дефицитъ въ 75.3 т. или меньше чистаго дохода 1900 года на 1.242 т. р. Московско-Врестская принесла чистаго дохода меньше на 377 тыс. и не покрывала, какъ и въ 1900 году своихъ платежей по облигаціямъ; Пермская также дала чист. дохода меньше на 197 т. Однако многія ж. дороги понизившія свой чистый доходъ, совершенно не испытали уменьшенія перевозки хлѣбныхъ грузовъ и на такія дороги неурожай могъ вліять лишь косвенно. Къ числу такихъ дорогъ отнесемъ Екатериненскую (увеличеніе перевозки хлѣба на 1 мил. пуд.), Закавказскую (увел. пер. хлѣбныхъ грузовъ на 1 мил. пуд.), Пермскую (не испытала измѣненій), Привислянскую (увел. на 16 мил.), Харьково-Николаевскую (увел. на 30 мил. пуд.), Юго-Западная (увел. на 120 мил. пудовъ).

Пониженіе чистаго дохода на нѣкоторыхъ дорогахъ объясняется отчасти и повышеніемъ расходовъ:

	Ростъ расх. +	умен. чис. дох.	умен. чис. д. от.
	Уменш. расх. —		неур. и др. прич.
Либаво-Роменская . . .	+236 т.	954 т.	718 т.
Московско-Курская . . .	+448 т.	819 т.	371 т.
Николаевская	—73 т.	1.962	1.889
Риго-Орловская	+414	2.389	2.275
Московско-Брестская +800		377
Самаро-Златоустовск. +982		702
Сызрано-Вяземская . . .	+33	1.242	1.209

Изъ нихъ Московско-Брестская и Самаро-Златоустовская дороги понизили свой чист. доходъ исключительно вслѣдствіе роста расходовъ. Обращаясь къ количеству перевезенныхъ ими хлѣбныхъ грузовъ, видимъ, что оно упало очень незначительно: на Самаро-Златоустовской съ 74.7 мил. п. до 71.4 мил., а на Московско-Брестской повысились даже съ 11.1 до 11.2 мил. п. Отъ неурожая пострадали дороги: Либаво-Роменская, испытывавшая уменьшеніе перевозки хлѣба съ 71.9 мил. до 54.9 мил. или на 17 мил. пуд. и уменьшеніе чистаго дохода на 718 т. р. отъ прямого и косвеннаго воздѣйствія неурожая (см. выше); Московско-Курская уменьшеніе перевозки съ 37 мил. пуд. до 30 мил. или на 7 мил. пуд. и уменьшеніе чистаго дохода отъ воздѣйствія неурожая на 371 т. р.; Николаевская уменьшеніе перевозки хлѣба съ 85.3 до 61.8 мил. п. или на 23.5 мил. п. и уменьшеніе чистаго дохода на 1.889 т. руб.; Риго-Орловская уменьшеніе перевозки съ 42.3 до 36.7 мил. или на 5.6 мил. п. и уменьшеніе чистаго дохода на 2.275 т. р.; Сызрано-Вяземская ж. дор. уменьшеніе перевозки съ 58.8 мил. до 48.6 мил. или на 10.2 мил. пуд. и уменьшеніе чистаго дохода на 1.209 т. р.

А всего отъ дѣйствія неурожая 1901 года въ 1901 году дороги потеряли не меньше 6.462.000 руб. Эти 6.5 мил. руб. могли бы въ случаѣ своего поступленія въ доходъ казенныхъ дорогъ нѣсколько ослабить дѣйствіе чрезмѣрнаго роста расходовъ на чистый доходъ сѣти.

Чистый доходъ всѣхъ каз. ж. дорогъ палъ на 7.555.000 руб., причѣмъ валовые доходы повысились на 4.470 т., а валовые расходы на 12.025 тыс. Вслѣдствіе дѣйствія неурожая и чрезмѣрнаго роста расходовъ чистый дох. каз. сѣти Европейской Россіи уменьшился не меньше чѣмъ на (6.462.000 + 7.555.000 руб.) 14.017.000 руб.

Чрезвычайный ростъ расходовъ, начиная съ 1898 года, обратилъ на себя вниманія общества и правительства.

При разсмотрѣннн въ общемъ собраннн Государственнаго Совѣта 30-го декабря 1902 года Государственной Росписи на 1903 годъ Министеромъ Финансовъ С. Ю. Витте было сдѣлано заявленнє о неблагопрнятномъ влннн на общнй Государственный бюджетъ ж. дорожнаго хозяйства.

По поводу этого заявленнн Государственный Совѣтъ замѣтилъ, что „упадокъ чнстый доходности правнтельственной сѣти ж. дорогъ уже былъ отмѣченъ Департаментомъ Государственной экономнн Государственнаго Совѣта въ журналѣ его отъ 12-го декабря 1902 года за № 303, по смѣтѣ управленнн ж. дор. на 1903 годъ, причемъ въ означенномъ журналѣ были приведены результаты ж. дорожнаго хозяйства изъ коихъ усматрнвалось, что хозяйство это дѣйствнтельно оказывалось, начиная съ 1901 года, убыточнымъ для казны. Причины этого явленнн остались однако невыясненными, а сдѣланное по этому предмету объясненнє Мннистра Финансовъ, что дефицитность обусловливается главнымъ образомъ постройкой въ теченнн послѣднихъ лѣтъ новыхъ лннн военно-полнтическогога и стратегнческогога значеннн и проложеннємъ съ той же цѣлью вторыхъ путей на существующихъ дорогахъ ¹⁾, встрѣтнло со стороны Государственнаго Совѣта указаннє на то, что кромѣ построекъ многихъ бездоходныхъ лннн, причинами упадка чистой выручки является между прочимъ поглощеннє эксплоатацннными расходами все большей и большей части валового дохода и поннженнє ж. дорожныхъ тарифовъ въ прямомъ сообщеннн съ отдаленными окраинами, а во внутреннемъ сообщеннн поннженнє тарифовъ для нуждъ сельско-хозяйственной промышленности. По мнѣнню Государственнаго Совѣта ближайшее общее выясненнє причинъ упадка ж. дор. хозяйства, и опасность его для Государственныхъ доходовъ и всего равновѣснн Государственнаго бюджета, заставляютъ обратить на этотъ предметъ особое вниманнє всѣхъ заинтересованныхъ вѣдомствъ. Поэтому, съ цѣлью возможнаго ограниченнн въ будущемъ непроизводительныхъ затратъ общегосударственныхъ средствъ на ж. дорожное дѣло, Государственный Совѣтъ призналъ необходимымъ возложить на Мннистра Финансовъ по соглашенню съ Мннистромъ Путей Сообщеннн и Государственнымъ Контролеромъ разсмотрѣннє вопроса о причинахъ обнаружившейся въ послѣдннє годы убыточности ж. дорожнаго хозяйства ²⁾. Мнѣннє Государственнаго

1) Саловъ. Кроткнй истор. очеркъ предшеств. учр. Ос. В. К. стр. 15.

2) Ibid стр. 16.

Совѣта удостоилось 13-го января 1903 года Высоч. утвержденія, а 31-го января 1903 года была учреждена для успѣшнаго разсмотрѣнія означеннаго вопроса Особая Комиссія подъ предсѣдательствомъ члена Государственнаго совѣта. А. П. Иващенко изъ представителей Министерствъ Путей Сообщенія, Военнаго, а также Государственнаго Контроля съ представлениемъ предсѣдателю права приглашать на засѣданія комиссіи компетентныхъ въ ж. дорожномъ дѣлѣ лицъ ¹⁾.

Комиссія по разсмотрѣнїи вопроса указала на главнѣйшія 4 причины убыточности ж.-дорожнаго хозяйства:

1) Усиленіе ж.-дорожнаго строительства съ преобладаніемъ дорогъ стратегическаго и общегосударственнаго значенія, въ связи съ дороговизной ихъ постройки и разрѣшеніемъ постройки конкурирующихъ линій.

II) Пониженіе средней выручки съ пассажировъ и грузовъ.

III) Удорожаніе стоимости эксплуатаціи. ²⁾

IV) Значительный ростъ на казенныхъ ж. дор. сверхсметныхъ эксплуатаціонныхъ расходовъ, неоправдываемыхъ соответствующимъ возрастаніемъ доходовъ.

Результаты работъ комиссіи, вмѣствъ съ перечисленіемъ ряда мѣропрїятій для поднятія доходности и улучшенія ж.-дорожнаго хозяйства, а также мѣръ, не ставившихся въ задачу комиссіи—по реорганизаціи центрального и мѣстнаго управленія ж. дорогъ, были представлены комиссіей въ Государственный Совѣтъ 10-го апрѣля 1905 года, но были возвращены изъ Государственнаго Совѣта обратно и дальнѣйшаго движенія не получили, ³⁾ т. к. коснулись вопросовъ не входившихъ въ задачи комиссіи (а именно реорганизаціи управленія ж. дорогъ.).

Никакого улучшенія ж.-дорожнаго хозяйства учрежденіе Комиссіи Иващенко—не принесло, что, въ виду дальнѣйшаго ухудшенія ж.-дорожнаго хозяйства, потребовало появленія новой комиссіи, учрежденіе которой относится уже къ новому и послѣднему періоду финансоваго хозяйства казен. ж. дорогъ 1908—1912 года, къ разсмотрѣнію котораго мы перейдемъ послѣ разсмотрѣнія причинъ, вызвавшихъ ухудшеніе и упадокъ финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи каз. ж. дорогъ.

¹⁾ Саловъ. Краткій историческій очеркъ событій стр. 17.

²⁾ *ibid* стр. 15.

³⁾ Саловъ. Крат. истор. очеркъ соб. стр. 23.

Если за первое 5-тилѣтіе 2-го періода (1898—1908 г.) валовой доходъ (безъ Государственного сбора и сбора въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда) каз. сѣти Европейской Россіи повысился на 108.252.601 руб., а валовой расходъ на 90.126.697 руб., при пониженіи средняго чистаго дохода (безъ Государ. сбора и сбора въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда) за это пятилѣтіе до 132.554.533 р. противъ 134.195.940 руб. 1898 г., то во второе пятилѣтіе валовой доходъ повысился на 70.883.323 руб., а валовые расходы уже на 113 936.988 руб. (или на 43.053.565 р. больше доходовъ), средній же чистый доходъ (безъ Государственного сбора и сбора въ $\frac{1}{3}$ к. съ пуда) понизился до 128.707.265 р. или на 3.847.268 руб. противъ предшествовавшаго пятилѣтія и на 23.714.589 руб. противъ 1903 года. Посмотримъ же, что за причины вызвали ухудшеніе финансовыхъ результатовъ хозяйства казенныхъ ж. дорогъ.

Глава 4-ая.

Главная причина ухудшенія казеннаго хозяйства ж. дор. въ періодъ 1898 и 1908 г.—Чрезмѣрный ростъ расходовъ.

(На основаніи данныхъ Свѣдѣній Государственного Контроля о ж. дорогахъ за 1898, 1908, 1910 и 1911 г.г.).

Переходя къ разсмотрѣнію причинъ, вліявшихъ въ сторону уменьшенія чистаго дохода казенной сѣти, начиная съ 1898 по 1908 годъ, мы не можемъ не замѣтить что это уменьшеніе шло за счетъ увеличенія главнымъ образомъ расходовъ, которое съ 188.2 мил. въ 1898 г. поднялись до 392.1 мил. въ 1908 г. или возрасли на 203.9 мил. руб. (или на 108 %), въ то время какъ доходы увеличились едва на 179.1 мил. (съ 322.4 мил. до 501.5 мил. или на 55.6%). Расходы возрасли почти въ два раза быстрѣе доходовъ. На версту доходы возрасли за указанный періодъ на 10.7% (съ 14.151 руб. до 15.672 р. или на 1.521 руб.), расходы же на 49.2% (съ 8.217 руб. до 12.260 руб. или на 4.043 руб.), т. е. быстрѣе въ $4\frac{1}{2}$ раза. Основной причиной уменьшенія чистаго дохода явилось такимъ образомъ, быстрое возрастаніе расходовъ, обогнавшихъ и поглотившихъ ростъ валовыхъ доходовъ, что заставляетъ насъ для выясненія причинъ быстрого роста расходовъ обратиться къ ихъ предметному разсмотрѣнію. Этотъ ростъ расходовъ изображенъ нами на діаграммѣ № 1.

Расходы дѣлятся на 9 отдѣловъ.

I). Расходы Центрального Управленія, Коммерческаго Отдѣла, Контроля сборовъ и Общія расходы. II). Управленіе до-

рогою. Врачебная и матеріальная части. III). Надзоръ за путемъ и зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ. IV). Движеніе, Телеграфъ и Телефонъ. V). Тяга поѣздовъ, содержаніе и ремонтъ подвижного состава. VI). Особые обязательные расходы. VII). Расходы вызываемыя чрезвычайными обстоятельствами. VIII). Расходы по финансовымъ дополнительнымъ оборотамъ и предприятиямъ, IX). Расходы по таксировкѣ служебныхъ перевозокъ.

Наибольшая доля расходовъ относится къ отдѣламъ III, IV и V. Общая сумма расходовъ по этимъ отдѣламъ составила въ 1898 году 80.6%, а въ 1908 году 80.2% всѣхъ расходовъ. (2-я группа). Слѣдующее мѣсто займутъ 1 и 2 отдѣлы, расходы по которымъ составили въ 1898 г. 13.0%, а въ 1908 г. только 10.8% (1-ая группа) Третье и послѣднее мѣсто займутъ расходы VI, VII, VIII, отдѣловъ, представляющіе въ общей сложности 6.4—7% (3-ья группа).

А. Первая группа.

I. Расходы Центральнаго управленія. II. Расходы мѣстнаго управленія.

Переходя къ разсмотрѣнію расходовъ первой группы мы не можемъ не отмѣтить ихъ малое возрастаніе, а слѣдственно и незначительный перерасходъ.

Расходы по центральному управленію поднялись съ 14.780 тыс. р. до 26.467 т. р., а на версту съ 649 до 827 р. или на 27.4%, т. е. больше чѣмъ поднялись доходы на версту всей сѣти (10.7%), но меньше чѣмъ на ту же единицу съ расходы (49.2%).

Содержаніе собственно Правленія или Совѣта Управленія возрасло на 32.0%, но при расчетѣ на версту оно пало съ 163 руб. до 153 р., почему оно и не могло содержать въ себѣ перерасхода.

Содержаніе контроля сборовъ возрасло всего лишь на 8.5%, а при расчетѣ на версту пало съ 170 до 131 р., что конечно въ виду важной роли ревизіи станціоннаго счетоводства и кассъ, а также ревизіи билетовъ не могло не отражаться дурно на общемъ финансовомъ положеніи ж. дорогъ. Нельзя не сомнѣваться, что казна сильно страдала отъ дурной постановки контроля сборовъ, но учесъ происходящую отсюда потерю казны не представляется возможнымъ.

Весьма значительно возрасли общіе расходы центральнаго управленія, поднявшись съ 358 р. на версту до 542 р., но

это возрастание оправдывалось тѣмъ, что шло за счетъ роста пособій служащимъ (на 1.124 тыс. р.), наградныхъ (на 1.507 т. р.), расходовъ по вознагражденію за вредъ, ущербъ и убытки (на 6.385 т. р.), т. е. за счетъ расходовъ клонящихся къ лучшему обезпеченію служащаго персонала во время службы и при полученіи вреда и убытковъ.

Расходы по мѣстному управленію дорогами поднялись съ 8.699.1 т. р. до 15.994.6 т. р., а на версту съ 382 р. до 499.8 р. или на 30.8%.

Обращаетъ на себя вниманіе расходъ матеріальной части (склады, храненіе, обмундированіе), который поднялся съ 2.38 р. на 10.000 осе-верстѣ до 3.09 р. или на 29.8%. При начисленіи на 2.38 р. 15.5% получимъ необходимый расходъ на 10 000 осе-верстѣ 2.75 р., а перерасходъ въ 0.34 р. или 330.338 р.

Расходы производимые для всѣхъ частей мѣстнаго управленія возрасли съ 924.3 тыс. р. до 2.037.5 т. р. или на версту съ 40.6 р. до 63.7 р. Увеличеніе объясняется ростомъ на 740 т. р. подъемныхъ и разѣздныхъ, выдаваемыхъ почти исключительно старшимъ агентамъ ж. дорогъ и на 306 т. р. вознагражденій за сдѣльные работы.

Помноживъ расходъ на версту 1898 года (40.6 р.) на 15.5%, получимъ на версту всего лишь 47 р. или на 16.7 р. меньше фактическаго расхода въ 1908 году. Перерасходъ выразится по этимъ расходамъ въ 675.000 р. Перерасходъ по мѣстному управленію будетъ равенъ 1.005.338 р.

Б. Вторая группа.

Отдѣлъ V. Тяга поѣздовъ. Содержаніе и ремонтъ подвижнаго состава.

Главное мѣсто въ группѣ занимаетъ расходъ по отдѣлу пятому—тяги поѣздовъ, который составляя въ 1898 году 74.6 мил. или 39.7% всѣхъ расходовъ эксплуатаціи (или 49.2% расходовъ группы Б) поднялся къ 1908 году до 162.5 мил. или до 41.8% (или 51.3% расходовъ группы). На версту расходы повысились съ 3.276 руб. до 5.081 р. или на 55.1% или быстрѣе общихъ поверстныхъ доходовъ и расходовъ. Громадный ростъ расходовъ этого отдѣла заставляеть насъ думать, что онъ и явился главной причиной возрастанія общихъ расходовъ казенныхъ ж. дорогъ. Дѣйствительно, еслибы этотъ расходъ возросъ на версту соотвѣтственно возрастанію валовыхъ доходовъ на 10.7%, или съ 3.276 р. до 3.627., то общій

расходъ по этому отдѣлу составилъ бы сумму въ 116.1 м. р. или на 46.4 мил. меньше дѣйствительнаго расхода, а % на затраты государственнаго казначейства составилъ бы не 1.13%, а 4.55%, вслѣдствіе возрастанія чистаго дохода на сократившуюся сумму. Разсмотримъ расходъ пятаго отдѣла по главамъ.

Глава первая. Содержаніе управленія службы поднялось съ 1.982.2 т. р. до 3.490.6 т. р. или на 76.1%, а на версту съ 87 до 109 р. или на 25.3%.

На 10.000 осе-верстѣ вагоновъ въ 1898 году расходы падали въ размѣрѣ 2.34 руб., а въ 1908 г. уже 2.76 р. за перерасходъ по этой статьѣ будемъ считать тѣ расходы, которые будутъ выше 3 рублей на 10.000 осе верстѣ, такими дорогами являлись.

дороги:	расходъ на 10.000 осе-вер.	расходъ дѣйствит.	расходъ по нормѣ	расходъ перерасходъ
Закавказская	4.15 р.	215.512 р.	155.754 р.	59.758 р.
Москов.-Брестская	3.02	128.515	127.521	994
Сѣверныя	3.97	248.059	187.476	60.583
Сѣверо-Западные	3.43	403.567	271.389	132.177

Перерасходъ при исчисленіи необходимаго на этихъ дорогахъ расхода въ 3 р. на 10.000 осе-верстѣ оказывается равнымъ для всѣхъ дорогъ 253.512 р. управленіе сѣверныхъ дорогъ объясняло чрезмѣрность расхода по содержанію управленія службой слабой густотой движенія (всего лишь 11.57 поѣздовъ на версту ежедневно, т. е. меньше средняго числа пробѣгающихъ ежедневно поѣздовъ на версту, равному для Европейской сѣти 20.04 поѣздамъ, а для Азіатской 15.15 поѣздамъ) и организаціей управленія службой по типу большихъ управленій (напр. юго-западныхъ дорогъ. См. матеріалы по обслѣд. ж. дор. Сѣверныя ж. дороги).

Глава вторая. Тяга поѣздовъ. Содержаніе этой главы возрасло съ 36.497.2 т. р. до 85.497.4 т. р., а на версту съ 1.601.8 р. до 2.673.1 р. или на 66.9%.

Возрастаніемъ движенія объяснить этотъ расходъ нельзя, т. к. при расчетѣ на поѣздо-версту онъ возросъ съ 23.5 к. до 36.5 к. или на 56.2%. До 66.9% не хватаетъ еще 13.7%, каковыя отнесутся нами въ счетъ возрастанія стоимости топлива. Дѣйствительно, обращаясь къ расходу на топливо паровозамъ (вмѣстѣ съ преміей за сбереженіе топлива) найдемъ, что онъ поднялся съ 956 до 1761 рубля на версту или на 84.2%, т. е. выше возрастанія всего расхода второй главы.

Вычислимъ этотъ перерасходъ по топливу паровозамъ (безъ премій), для чего возьмемъ средній расходъ на каждые 100 паровозо-верстъ 1908 года (15.46 р.) и помножимъ его на общій пробѣгъ паровозовъ. Перерасходъ при такомъ исчисленіи будетъ равенъ на дорогахъ.

	дѣйств. расх.	должн. расх.	перерасх.	сокращен.
на 100 пар.-вер.	дѣйств. расх.	должн. расх.	перерасх.	къ 1911 г.
Сам. Злат.	28.6 р. 5.495.009р.	2.979.736р.	2.515.266р.	2.130.343р.
Сыз.-Вяз.	20.6 р. 3.232.539р.	2.436.585	795.954р.	1.094.092
М.-К.-М.-Н.	20.0 р. 4.455.658р.	3.442.705	1.012.953	1.323.467
Николаев.	20.1 р. 4.894.724р.	3.781.504	1.113.220	660.727
Закавказ.	17.3 р. 2.989.113р.	2.686.724	302.389	1.008.564
				къ 1910 г.
М.-Брест.	18.0 р. 2.072.056р.	1.781.679	290.377	123.646
Сѣверныя	17.3 р. 2.926.546р.	2.622.027	304.519	370.321
Сѣв.-Зап.	16.3 р. 4.752.447р.	4.506.238	246.209	321.954
Итого			6.580.887	7.994.011

За исключеніемъ дорогъ: Самаро-Златоустовской, Московско-Брестской и Николаевской на остальныхъ 5 дорогахъ расходъ понизился въ гораздо большей степени чѣмъ понизило его наше исчисленіе, расходъ на топливо по всей Европейской сѣти съ 53.795 т. р. въ 1908 году понизился къ 1911 году до 46.815 т. р. или на 6.980 т. р., каковая сумма конечно не поглотила еще всего перерасхода.

Уже по произведенному приблизительному подсчету расходъ на топливо оказался излишнимъ въ размѣрѣ 8 мил. р., объясненіе чему можно найти въ дурномъ использованіи силы паровозовъ и неоправдываемомъ потребностями движенія чрезмѣрномъ движеніи одиночныхъ паровозовъ, поѣздовъ съ двумя паровозами, чрезмѣрномъ маневровомъ движеніи и т. д. Пробѣгъ паровозовъ безъ поѣздовъ поднялся по всей Европейской сѣти съ 1975 поѣздо-верстъ на версту эксплуатационной длины до 2.943 поѣзд.-в. или на 49.0%. Въ 1898 году доля пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ составляла 27% общаго пробѣга паровозовъ, а въ 1908 году уже 37.11% или значительно увеличилась.

Увеличился расходъ по топливу паровозамъ и отъ возрастанія количества пробѣга паровозовъ съ пассажирскими поѣздами съ меньшимъ среднимъ числомъ пассажировъ: въ 1898 году на ось пассажирскаго вагона приходилось 4.45 человѣкъ, а въ 1908 году уже только 3.91 чел.

Второе мѣсто по своему размѣру займутъ въ главѣ вто-

рой расходы на поѣздныхъ агентовъ (статьи 1-7), которые поднялись съ 11.065.891 р. до 21.108.874 р. или на 10.000 осе-версть вагоновъ съ 13.5 р. до 16.67 р. или на 27.7%.

Такъ какъ эти расходы должны находиться въ прямомъ отношеніи къ числу версть пройденныхъ поѣздами мы для исчисленія перерасхода возьмемъ возрастаніе пробѣга осе-версть вагоновъ всей сѣти съ 8.478 мил. до 12.657 мил. равное 48.9% и увеличимъ на него расходы на поѣздныхъ агентовъ. Полученная сумма 16.488.231 р. меньше дѣйствительнаго расхода на 4.620.643 р., которые и составляютъ перерасходъ.

Къ 1911 году расходъ упалъ до 19.865.2 т. р. или на 1.243.6 т. р.. послѣднее мѣсто займутъ расходы по смазкѣ, чисткѣ, освѣщенію и водоснабженію паровозовъ, возросшіе съ 3.646 т. до 8.051 т. р. или съ 1973 р. на 100 паровозо-версть до 2.31 р. или на 33.5%. Принявъ за норму должнаго расхода 2 р. на 100 паровозо-версть получимъ 6.959.784 р. перерасходъ будетъ ровень 1.091 т. р.

Весь перерасходъ по главѣ второй будетъ 13.711.643 р. къ 1910 году расходы сократились по главѣ на 10.3 мил. р.

Глава третья. Содержаніе вагоновъ возросло съ 3.528.034 р. до 9.021.314 руб., а на 10.000 осе-версть съ 4.16 р. до 7.13 руб. или на 71.4%. Содержаніе вагоновъ частныхъ ж. дорогъ упало къ 1910 году на тотъ же измѣритель съ 6.59 р. до 5.80 руб., а казенныхъ съ 6.59 руб. до 5.80 р. Принявъ для казенныхъ за норму содержаніе вагоновъ на частныхъ въ 1910 году, получимъ необходимый расходъ въ 7.341.072 р. и перерасходъ въ 1.680.242 руб. Къ 1910 году расходы по главѣ сократились на 362.865 руб.

Глава четвертая. Содержаніе главныхъ мастерскихъ при депо для ремонта подвижного состава возрасло съ 4.687.282 руб. до 9.673.118 руб., а на 10.000 осе-версть съ 5.53 р. до 7.64 руб. или на 38.2%. Къ 1910 году расходъ на казенныхъ сократился до 7.61 руб., и составляя на частныхъ 5.95 руб. Перерасходъ по главѣ при взятіи за норму 6 руб. на 10.000 осе-версть составитъ 2.078.906 руб.

Къ 1911 г. расходъ упалъ до 9.553.593 р. или на 119.525 р.

Глава пятая. Расходы по возобновленію и исправленію паровозовъ и тендеровъ возрасли съ 12.853.148 р. до 26.034.944 р., а на 100 паровозо-версть съ 6.09 р. до 7.48 руб. или на 22.8%.

Къ 1911 году расходъ по главѣ сократился на 6 мил. р. но принимая во вниманіе, что стоимсть возобновленія и ис-

управленія вагоновъ было дешевле въ 1908 году мы можемъ перерасходъ для этого года опредѣлить въ 7 мил. р. ¹⁾

Глава шестая. Расходы по возобновленію и исправленію вагоновъ возрасли съ 12.286.219 руб. до 22.284.709 руб. а на 10.000 осе-версть съ 14.49 руб. до 17.60 руб. или на 21.4%. При принятіи для исчисленія перерасхода средняго расхода по ремонту за 1908—1910 годы равнаго 16.7 руб. получимъ необходимый расходъ въ 21.137.223 руб., а перерасходъ въ 1.147.486 р. ²⁾ Къ 1911 году расходъ сократился на 128.358 р.

Глава седьмая. Расходъ по найму подвижного состава увеличился съ 2.799.610 руб. до 6.515.926 р., а на 10.000 осе-версть съ 3.30 руб. до 5.15 руб. или на 56.1%. Къ 1911 г. расходъ упалъ до 803.862 руб. Перерасходъ для 1908 года равенъ будетъ слѣдовательно 5.712.064 руб.

Перерасходъ по содержанію всего отдѣла тяги выразится такимъ образомъ въ 31.583.853 р. Сумма эта во всякомъ случаѣ не преувеличена. Къ 1911 году расходъ по отдѣлу сократился съ 162.5 мил. руб. до 142.7 мил. или на 18.8 мил. руб. при удорожаніи труда и матеріаловъ за эти года.

Отдѣлъ Ш. Надзоръ, содержаніе и ремонтъ пути и зданій.

Второе мѣсто въ ряду расходовъ второй группы занимаетъ надзоръ за путемъ. Расходъ по нему поднялся съ 40.328.766 руб. до 77.633.723 руб., а на версту съ 1.770 р. до 2.427 руб. или на 37.1%.

Глава первая. Содержаніе управленія службой возросло съ 2.373.000 руб. до 3.841.153 руб., а на версту съ 104.17 руб. до 120 09 р. или на 15.3%, что произошло всецѣло за счетъ удорожанія жизни. Въ послѣдующіе годы расходъ по главѣ возрасталъ.

Глава вторая. Расходъ по надзору за путемъ и искусственными сооруженіями и по ремонту ихъ возрасли съ 30.064.531 руб. до 61.041.466 руб., а на версту съ 1.320 до 1909 руб. или на 44.6%. Сильно возросло во первыхъ содержаніе агентовъ по надзору, повысившееся съ 435.85 руб. до 580.51 руб. или на 33.2%. Взявъ за норму расхода на версту среднюю цифру между 435 и 580 руб., а именно 507 р. и умноживъ ее на длину сѣти (32 т. в.) получимъ необхо-

¹⁾ Н. Петровъ. Главныя причины чрезвычайнаго роста расходовъ русск. ж. дор. Стр. 140--145. Цифра вычисленнаго перерасхода равно у Н. Петрова 6.211 т. р.

²⁾ *ibid* сбр. 107 и 109. Перерасходъ опредѣленъ Н. Петровымъ въ 1.350 т. р.

димый расходъ въ 16.224 т. р. Перерасходъ будетъ равенъ 2.352.163 руб.

Не мало возросъ во вторыхъ расходъ по ремонту верхняго строенія, поднявшійся съ 14.559.385 р. до 26.900.795 р., а на версту съ 639.13 руб. до 840.65 руб. или на 31.5%. Возьмемъ и здѣсь за норму расхода на версту среднюю цифру въ 740 руб. и умноживъ ее на число верстъ получимъ 23.680.000 руб. Перерасходъ окажется равнымъ 3.220.795 р.

Чрезмѣрно возрасли расходы по зимнему ремонту, причѣмъ это явленіе нельзя объяснить слишкомъ снѣжной зимой 1908 года, такъ какъ расходы эти возрастали въ предыдущіе годы постепенно, а въ послѣдующіе сокращались. Они поднялись съ 2 932.334 р. до 10.752.054 р., а на версту съ 128.99 р. до 336.00 р. или на 160.5%. Взявъ за норму расхода на версту 150 р., что соотвѣтствуетъ возрастанію расхода 1898 года на 15.5%, получимъ цифру необходимаго расхода 4.8 мил. руб., а перерасхода въ 5 952.054 р. Къ 1910 году расходъ по зимнему ремонту сократился почти до нашей цифры, достигнувъ 4.834 т. р.

Возросъ сильно и расходъ по содержанию и ремонту принадлежностей пути, зданій, доковъ и пристаней, (ст. 11, 12) поднявшійся съ 1.146.030 р. до 2.610.806 р. и на версту съ 50.31 р. до 81.59 р. или на 62.2%. Взявъ и здѣсь среднюю цифру расхода на версту въ 65.43 р. и помноживъ на число верстъ получимъ необходимый расходъ въ 2.094.760 р., а перерасходъ въ 516 т. р.

Такимъ же образомъ вычислимъ остальные расходы статей 11 и 12, возросшіе на версту съ 12.55 р. до 16.72 или на 33.1%. Перерасходъ ихъ будетъ равенъ 41 т. р.

Всего перерасходовъ по второй главѣ было 12.082.015 р. Къ 1911 г. расходъ по главѣ сократился на 7.113.676 р.

Глава третья. Расходы по надзору, содержанию и ремонту зданій и водопроводовъ поднялись съ 7.891.226 р. до 12.751.104 руб., а на версту съ 346.41 р. до 398.67 р. или на 15%.

Несмотря на незначительное увеличеніе расходовъ по этой главѣ они сократились къ 1910 и 1911 г. на 12 дорогахъ на общую сумму въ 403.758 р. вслѣдствіе чего мы можемъ принять перерасходъ по ней въ суммѣ 500 т. р.

Всего же перерасходовъ по Отдѣлу III было неменьше 12.582.015 р.

Отдѣлъ IV. Движеніе. Телеграфъ. Телефонъ.

Расходы по отдѣлу возрасли съ 36.805 475 р. до 74.340.963 руб. а на поѣздо-версту съ 24.31 к. до 31.77 к. или на 30.7%.

При расчетѣ на 10.000 осе-версть расходы возрасли съ 43.41 р. до 58.73 р. или на 35.5%. Обратимся и здѣсь къ разсмотрѣнію расходовъ по главамъ.

Глава первая. Содержаніе управленія службой возрасло съ 1.944.884 руб. до 3.432.248 руб. Учесть перерасходъ этой главы при помощи расчета на поѣздо-версту и 10.000 осе-версть вагоновъ представляется невозможнымъ, т. к. самъ расходъ увеличился весьма незначительно. При расчетѣ на одну поѣздо-версту расходъ поднялся съ 1.28 коп. до 1.47 к. или на 14.8%, а на 10.000 осе-версть съ 2.29 р. до 2.71 р. или на 18.3%. Увеличеніе сравнительно небольшое, но мы все же посмотримъ нѣтъ ли перерасхода и здѣсь. Обратимся къ разсмотрѣнію отдѣльныхъ дорогъ. На дорогахъ съ очень большою густотой движенія расходы на 10.000 осе-версть вагоновъ оказываются значительно меньшими: напримѣръ на М.-Курской пробѣгаютъ ежедневно на каждой верстѣ 33.95 поѣздовъ, т. е. больше чѣмъ на другихъ, а расходы на расчетную единицу самыя меньшіе—всего 1.78 р. на 10.000 осе-версть. Слѣдующей дорогой по густотѣ движенія будетъ Самаро-Златоустовская: на ней пробѣгаетъ ежедневно на каждой верстѣ 28.97 поѣздовъ, а расходъ всего 1.91 руб., т. е. идетъ за М.-Курской дорогой по своей ничтожности. При уменьшеніи густоты движенія расходы увѣличиваются. Сѣверныя дороги съ самымъ слабымъ въ Европейской Россіи движеніемъ имѣютъ ежедневно на версту пробѣгъ 11.57 поѣздовъ, расходуютъ же на содержаніе службы движенія больше всѣхъ, а именно 4.70 руб. Но Ташкентская дорога (принадлежитъ къ Азіатской сѣти), имѣя столь же слабое движеніе (11.94 поѣзда на версту ежедневно), расходуетъ на 10.000 осе-версть лишь 2.80 р. или менѣе на 1.90 р. При сравненіи съ Ташкентской дорогой перерасходъ на Сѣверныхъ дорогахъ окажется равнымъ (62.492 десяти тысячъ осе-версть) 1.90 р. = 118.735 р. Сѣверо-Западные дороги, имѣя равное движеніе (22.81 поѣздъ) съ Московско-Брестской, Екатерининской, Сызрано-Вяземской, Южными, имѣютъ расходъ на 10.000 осе-версть 3.24 р., т. е. больше всѣхъ остальныхъ дорогъ съ равнымъ приблизительно движеніемъ (отъ 21.10 поѣзд. до 23.88 п.) такъ дороги:

Московско-Брест.	съ движ.	въ 22.51 поѣзд.	имѣетъ рас.	въ 2.74 р.
Екатерининская		22.34		2.26

Сызрано-Вяземская	21.10	2.21
Южныя	23.88	2.47

Взявъ за норму требуемый расходъ на 10.000 осе-верстѣ въ 2.70 р., мы получимъ перерасходъ на Сѣверо-Западныхъ ж. дорогахъ равнымъ на 10.000 осе-верстѣ 2 руб., а весь перерасходъ на дорогахъ опредѣлился при такомъ расчетѣ въ (90.463 десяти тысячъ осе-верстѣ $\times 2 =$) 180.926 р.

Юго-западные дороги при пробѣгѣ въ 20.000 поѣздовъ на версту ежедневно расходуютъ на 10.000 осе-верстѣ вагоновъ 3.14 р. или гораздо больше чѣмъ дороги съ болѣе слабымъ движеніемъ, какъ то:

Риго-Орловск. при густотѣ движ. въ 17.18 поѣзд. им. расх.	2.61 р.
Привислянскія	18.67 2.71
Полѣвскія	13.61 2.69
Пермская	14.59 2.00
Либаво-Роменская	16.62 3.12

(Сызрано-Вяземская, густота движенія которой больше Юго-Западныхъ всего лишь на 1.1. поѣзда расходуетъ на 0.93 р. меньше). Ясно, что для густоты движенія въ 20 поѣздовъ на версту ежедневно, расходъ въ 3.14 руб. является чрезмѣрнымъ. Справедливѣе будетъ взять расходъ (при сравненіи съ дорогами обладающими менѣе густымъ движеніемъ) въ 2.50 руб. Перерасходъ на 10.000 осе-верстѣ на Юго-Западныхъ дорогахъ будетъ въ такомъ случаѣ 0.64 руб., а на всѣхъ дорогахъ (154.866 десяти-тысячъ осе-верстѣ $\times 0.64$ р. =) 99.114 р.

Четвертая дорога, бросающаяся въ глаза своимъ крупнымъ расходомъ на 10.000 осе-верстѣ—Закавказская. При густотѣ въ 16.43 поѣзда на версту ежедневно она расходуетъ 4.07 рубля, т. е. (см. выше) больше Полѣвскихъ, Пермской, а также Либаво-Роменской. Норма въ 2.50 руб., взятая нами для Закавказскихъ дорогъ даетъ перерасходъ округло 1.50 р. на 10.000 осе-верстѣ, а всего на дорогу (51.918 десяти тысячъ осе-верстѣ) 77.877 руб.

Уже этотъ несовершенный подсчетъ перерасходовъ ¹⁾ даетъ общую сумму перерасхода по 4 дорогамъ въ 476.652 р.

Въ послѣдующій 1909 г. расходъ по этой главѣ уменьшился на Закавказской на 21.500 р. и на Самаро-Златоустовской на 8.600 р. На остальныхъ же расходъ не только не понижался, но даже возрасталъ. Объясненіе Сѣверныхъ дорогъ относительно дороговизны управленія службой V-го от-

¹⁾ Такимъ же пользуется и П. Петровъ для 1907 г., но только для Сѣверныхъ и Закавказскихъ стр. 98.

дѣла состояли въ указаніи на то, что вся сѣть Сѣверныхъ ж. дорогъ раздѣлена на 6 самостоятельныхъ отдѣленій вмѣсто одного на Ташкентской и вмѣстѣ съ тѣмъ требуетъ дополнительнаго расхода на содержаніе штатовъ и конторъ пяги отдѣленій въ суммѣ 51.027 р. Раздѣленіе сѣти на 6 отдѣленій объяснено было своеобразностью расположенія линій Сѣверныхъ ж. дорогъ, отсутствіемъ соединенія сѣверной сѣти съ южной и примыканіемъ Сѣверныхъ ж. дорогъ къ чужимъ дорогамъ въ 4-хъ пунктахъ (С. Петербургъ, Рыбинскъ, Вятка и Новкъ). ¹⁾

Глава вторая. Содержаніе станціонной службы повысилось съ 22.438.086 р. до 45.942.939 р., а на 10.000 осе-верствъ съ 26.47 р. до 36.30 р. или на 40.2%. Увеличивъ расходъ на 10.000 осе-верствъ на 15.5% и, помноживъ полученную цифру на весь пробѣгъ (12.657 мил. осе-верствъ) получимъ необходимый расходъ въ 37.7 мил. р., а перерасходъ въ 8.250 т.р.

Глава третья. Расходы по службѣ поѣздовъ (главн. образомъ по содержанію кондукторскихъ бригадъ) поднялись съ 8.350.773 р. до 16.206.474 р., а на 10.000 осе-верствъ съ 9.85 р. до 12.80 р. или на 29.95%. Вычислимъ перерасходъ и по этой главѣ тѣмъ же способомъ, что въ предыдущей главѣ. Онъ оказался равнымъ 1.797.968 р. Къ 1910 году расходъ понизился на 5 дорогахъ: Либаво-Роменской на 66 т. руб., Московско Курской 186 т. руб., Привисляндской 175 т. руб., Юго Западныхъ 435 т. руб. и Южныхъ 142 т. руб., а всего на 1004 т. руб.

Глава четвертая. Расходы по телеграфу и телефону поднялись съ 4.271.723 р. до 8.761.301 р., а на версту съ 187.52 р. до 273.93 р. или на 46.1%. Возростаніе на столь крупную цифру расхода по телеграфу и телефону объясняется проведеніемъ телеграфа на менѣе значительныя станціи, а телефона во всѣ сторожевыя и путевыя будки, вслѣдствіе чего перерасхода въ главѣ не будетъ.

Перерасхода по IV отдѣлу будетъ всего 10.525.059 р., по всей же группѣ перерасхода будетъ 54.700.927 р., общая сумма расходовъ по 2-й группѣ должна была бы составить такимъ образомъ не 314.5 мил., а 262 мил. р.

¹⁾ См. Матеріалы по обследованію ж. дорогъ. Сѣверныя ж. дороги выпускъ II-ой Трудовъ Особой Высшей Комиссіи стр. 152—153.

В. Третья группа.

VI. Особые обязательные расходы. VII. Расходы вызываем. чрезвыч. обстоят. VIII. Расходы по финансовымъ и до-полнит. предпр. IX. Расходы по таксировкѣ служебныхъ перевозокъ.

Съ 1908 г. по 1911 г. наблюдалось сокращеніе по отдѣ-лу особыхъ обязательныхъ расходовъ въ суммѣ 433.176 р., но это сокращеніе произошло за счетъ уничтоженія отчисле-ній на содержаніе ж.-дорожныхъ училищъ, сокращеніе сов-сѣмъ не желательное, почему отдѣлъ этотъ не содержалъ въ себѣ перерасходовъ.

Отдѣлы расходовъ вызываемыхъ чрезвычайными обстоя-тельствами и расходовъ финансовыхъ и дополнительныхъ предпріятій содержать въ себѣ перерасходъ въ 3 мил. руб.

Къ 1911 году расходы по отдѣлу финансовыхъ и допол-нительныхъ предпріятій сократились на 160.573 руб.

Расходы по таксировкѣ служебныхъ перевозокъ возрасти-сь съ 6.968.733 руб. до 18.723.878 руб., а на 10.000 осе-верствъ съ 8.22 р. до 14.88 р. или на 81.1%. Взявъ среднюю цифру расхода на 10.000 осе-верствъ въ 11.55 руб. и умноживъ ее на весь пробѣгъ вагоновъ получимъ необходимый расхотъ въ 14.188.858 руб. и перерасходъ въ 4.535.020 руб.

Перерасходъ по третьей группѣ составитъ не менѣе 7.535.020 руб.

Перерасходъ по всѣмъ группамъ составитъ:

по 1-ой	1.005.338 руб.
„ 2-ой	54.700.927 руб.
„ 3-ей	7.535.020 руб.
а всего	<u>63.241.335 руб.</u>

Эта цифра нисколько не преувеличена, а скорѣе преу-меньшена. Расходы по всей сѣти каз. ж. дорогъ, бывшіе въ 1908 г. равными 392.1 мил., упали къ 1911 г. до 372.0 мил. или на 20 мил. рублей. Н. Петровъ опредѣляетъ для 1907 г. перерасходъ въ суммѣ 48.226.400 рублей, ¹⁾ т. е. въ цифрѣ довольно далекой отъ нашей, отчасти потому, что онъ взялъ не 1908 годъ, въ которомъ чрезвычайный ростъ расходовъ продолжался, а предшествовавшій 1907 годъ.

¹⁾ Н. Петровъ. Главныя причины чрезвычайнаго роста расходовъ стр. 159.

Глава 5-я.

Причины перерасходовъ и иное исчисленіе ихъ.

Какъ только что было высчитано-излишнихъ расходовъ въ теченіе 10 лѣтъ 1898—1908 года было сдѣлано не меньше 63.2 мил., которые содѣйствовали уменьшенію на такую же сумму чистаго дохода всей казенной сѣти Европейской Россіи. Безъ этихъ расходовъ чистый доходъ сѣти вмѣстѣ съ Государственнымъ сборомъ и сборомъ въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда былъ бы 186.945.732 р., который за покрытіемъ обязательныхъ платежей въ суммѣ 108.478.467 р. далъ бы остатокъ чистаго дохода въ 78.467.265 р., а этотъ остатокъ далъ бы на затраты Государственнаго казначейства, въ суммѣ 1.364.704.297 р., процентъ въ размѣрѣ 5.75%, а вовсе не 4.13%, какъ оказалось въ дѣйствительности.

Мы говорили уже выше, что уменьшеніе чистаго дохода казенныхъ дорогъ обратило на себя вниманіе правительства и вызвало къ жизни Особую Высшую Комиссію Иващенкова для разсмотрѣнія причинъ убыточности русской жел. дорожной сѣти. Практическихъ результатовъ, какъ мы говорили уже работы комисси не имѣли, но тѣмъ не менѣе комиссіей были указаны нѣкоторыя основныя причины убыточности, которыя играли въ ухудшеніи хозяйства ж. дорогъ большую роль. Комиссія указала на двѣ важныхъ причины удорожавшихъ стоимость эксплуатаціи: I) Удорожаніе въ послѣдніе годы стоимости топлива, матеріаловъ и стоимости труда служащихъ, какъ естественную причину увеличенія расходовъ и II) ростъ сверхмѣтныхъ эксплуатаціонныхъ расходовъ, не оправдываемыхъ соответствующимъ возрастаніемъ доходовъ а) вслѣдствіе неудовлетворительнаго на нѣкоторыхъ дорогахъ пользованія подвижнымъ составомъ для коммерческихъ грузовъ, пассажирскаго (перевозка на этихъ дорогахъ поѣздовъ съ очень малой средней нагрузкой вызываетъ лишній пробѣгъ поѣздовъ и паровозовъ, а слѣдовательно и лишніе расходы) и хозяйственнаго движенія и, в) вслѣдствіе численности служащихъ и рабочихъ, оказывающихся на нѣкоторыхъ дорогахъ въ избыткѣ, трудно объяснимомъ и приносящемъ безъ сомнѣній крупный ущербъ.

Кромѣ этихъ двухъ основныхъ причинъ необходимо указать еще на двѣ, имѣвшихъ большое значеніе: III) неудовлетворительный ремонтъ пути и IV) неудовлетворительное состояніе мастерскихъ казенныхъ ж. дорогъ.

Двѣ важныхъ причины роста расходовъ были указаны такимъ образомъ комиссіей Иващенко: неудовлетворительное пользованіе подвижнымъ составомъ, увеличившимся къ тому же сверхъ потребностей эксплуатаціи и увеличеніе штатовъ служащихъ и рабочихъ. Пользуясь указанными причинами попробуемъ исчислить перерасходы иначе, чѣмъ мы это сдѣлали въ предшествовавшей главѣ. Неудовлетворительное пользованіе подвижнымъ составомъ проявлялось въ указанномъ періодѣ: во 1-хъ въ пользованіи паровозами, увеличеніи (въ десятилѣтіе 1898—1908 г.) пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ, во время маневровъ, и въ тягѣ поѣздовъ двумя паровозами и во 2-хъ въ пользованіи пассажирскими и товарными вагонами. Посмотримъ сперва какія требованія предъявляетъ хозяйственная утилизація подвижного состава къ управленію дороги, у въ какой мѣрѣ неудовлетворительная утилизація этого состава вліяла на ростъ расходовъ.

Хозяйственность использованія подвижного состава обусловливается правильностью постановки слѣдующихъ элементовъ движенія, принимаемыхъ нами за идеаль, приближеніе къ которому должно явиться цѣлью эксплуатационнаго отдѣла управленія каждой дороги, т. е. при нихъ достигается максимальная экономія труда и матеріала. Этими элементами доллы быть:

1. Доведеніе пробѣга паровозовъ до возможнаго минимума при провозѣ опредѣленнаго количества грузовъ или числа пассажировъ.

2. То же для пробѣга поѣздовъ.

3. Увеличеніе до максимума состава товарныхъ поѣздовъ.

4. Увеличеніе до максимума: а) населенности пассажирскихъ вагоновъ и б) нагрузки товарныхъ вагоновъ.

5. Ускореніе до максимума движенія и его улучшеніе.

6. Повтореніе всѣхъ предшествовавшихъ правилъ (1, 2, 3, 4, 5) и для хозяйственныхъ перевозокъ.

Указанныя правила эксплуатаціи ведутъ къ наибольшей экономіи слѣдующимъ образомъ: 1) чѣмъ меньше число сдѣланныхъ паровозами верстъ для перевозки на одномъ и томъ же разстояніи одного и того же числа пассажировъ и количества грузовъ—тѣмъ меньше расходовъ на топливо и прислугу паровозовъ, водоснабженіе и т. д., что достигается сокращеніемъ пробѣга одиночныхъ паровозовъ, замѣной поѣздовъ съ двумя паровозами поѣздами съ однимъ паровозомъ, еовращеніемъ маневрированія паровозовъ и т. д. 2) Чѣмъ

меньше число сдѣланныхъ поѣздами верстъ для провоза одного и того же количества пассажировъ и грузовъ на одномъ и томъ же разстояніи, тѣмъ меньше расходовъ на смазку, освѣщеніе, отопленіе, водоснабженіе, ремонтъ вагоновъ, поѣздную прислугу и т. д. 3) Чѣмъ больше составъ поѣзда, тѣмъ самымъ уже нужно меньше поѣздовъ и паровозовъ, (т. е. сила послѣднихъ будетъ использоваться полнѣе), чѣмъ достигается сокращеніе расходовъ на топливо, содержаніе и ремонтъ излишнихъ паровозовъ, содержаніе, отопленіе, освѣщеніе, ремонтъ и т. д. вагоновъ, на паровозную и поѣздную прислугу и т. д. 4) Чѣмъ больше населеніе пассажирскихъ и нагрузка товарныхъ вагоновъ тѣмъ, при одномъ и томъ же составѣ поѣзда, требуется меньшее количество паровозовъ, поѣздовъ и вагоновъ и, слѣдовательно тѣмъ меньше нужно расходовъ (по 1 и 2). 5) Чѣмъ быстрѣе будетъ совершаться движеніе, тѣмъ полнѣе будетъ использованіе силы и работоспособности подвижного состава и тѣмъ меньше нужно будетъ послѣдняго т. е. количество подвижного состава на единицу груза (напр. 1 м. ц.) будетъ меньше, что влечетъ за собой сокращеніе расходовъ по приобрѣтенію новаго подвижного состава и содержаніе при немъ прислуги. 6) Соблюденіе тѣхъ же правилъ (1, 2, 3, 4, 5) должно имѣть мѣсто и для хозяйственнаго движенія.

Приближеніе къ наибольшей экономіи на ж. дорогахъ будетъ наблюдаться только при соблюденіи всѣхъ этихъ правилъ примѣнимыхъ однако въ полной мѣрѣ только на дорогахъ магистральныхъ или со значительнымъ движеніемъ, но никакъ не на подъездныхъ путяхъ и вѣткахъ, обладающихъ къ тому же очень часто слабымъ пассажирскимъ и товарнымъ движеніемъ.

Для исполненія указанныхъ правилъ наивыгоднѣйшаго пользованія подвижнымъ составомъ необходимо еще цѣлый рядъ иныхъ условій какъ то: 1) наиболѣе успѣшный ремонтъ паровозовъ и вагоновъ, доставляющій наибольшее количество ихъ годное для движенія, т. е. удовлетворительное состояніе мастерскихъ ж. дорогъ, 2) наивыгоднѣйшій оборотъ подвижного состава при помощи рациональнаго распредѣленія его подъ нагрузку по станціямъ; 3) доведеніе продолжительности нагрузки, выгрузки и простоя вагоновъ до минимума ¹⁾ и т. д.

¹⁾ См. В. А. Масоѣдовъ-Ивановъ. Курсъ эксплуатаціи ж. дор. Служба движенія. Изданіе въ журналу «Путь Сообщенія» 1910 г. стр. 120.

Теперь—разсмотримъ какъ соблюдались эти правила утилизаціи подвижнаго состава въ періодъ 1898 г. и 1908 г.¹⁾

I. Неудовлетворительное пользованіе подвижнымъ составомъ. (Первая причина).

1) Неудовлетворительное пользованіе паровозами. а). Мы видѣли, что уже одинъ пробѣгъ паровозовъ безъ поѣздовъ съ 27% пробѣга всѣхъ паровозовъ поднялся до 37.11% или возросъ на цѣлую $\frac{1}{2}$ сверхъ потребности движенія на дорогѣ. Подобный лишній пробѣгъ паровозовъ, помимо увеличенія количества паровозовъ на сѣти, вызвалъ тѣмъ самымъ и увеличеніе смазочныхъ матеріаловъ, ремонта, штатовъ служащихъ и т. д. на казенной сѣти. Этотъ излишній расходъ можно опредѣлить не меньше 5.640 т. р., т. е. въ 10.11% всѣхъ расходовъ на отопленіе паровозовъ по главѣ 2-ой отдѣла V (56.388 т. р.) и по ремонту паровозовъ по главѣ 5-ой V отдѣла (26.034.9 т. р.) въ размѣрѣ 2.606 т. р., а всего въ 8.246.000 руб. б) Этимъ излишнимъ пробѣгомъ паровозовъ безъ поѣздовъ не исчерпываются однако недостатки пользованія паровозами на казенной сѣти Европейской Россіи. Обращаясь къ росту количества товарныхъ паровозовъ, мы замѣчаемъ слѣдующее явленіе: съ 0.79 оси на версту протяженія распредѣленіе паровозовъ достигло 1.18 оси или поднялось на (0.39 оси) 49.4%. И въ то же время на каждую ось паровоза провозъ грузовъ упалъ съ 205.550 пудовъ до 182.171 пуда, а пробѣгъ грузовъ съ 55.194 тыс. до 42.864 т. Паденіе количества грузовъ на ось паровоза шло неуклонно изъ года въ годъ и лишь въ годы русско-японской войны претерпѣло нѣкоторыя измѣненія. Число паровозовъ на версту было увеличено, такимъ образомъ, по крайней мѣрѣ въ $1\frac{1}{2}$ раза, а количество груза на каждый паровозъ (или ось его) не только не увеличилось (что должно было подразумеваться само собой, вслѣдствіе употребленія паровозовъ упрощеннаго типа), но даже не осталось на старомъ уровнѣ, а сильно пало. Для исчисленія излишнихъ расходовъ, произведенныхъ въ 1908 году, вслѣдствіе увеличенія количества паровозовъ и паденія средняго количества грузовъ, перевозимаго при помощи паровозовъ, мы вычтемъ сначала изъ общаго количества паровозовъ—излишнее увеличеніе паровозовъ безъ поѣз-

¹⁾ Авторъ упустилъ изъ виду при исчисленіи, что въ 1903 году въ счетъ казенныхъ ж. дорогъ вошла Москов. Ярослав.-Архангельская дорога, вслѣдствіе чего естественно долженъ былъ увеличиться общій пробѣгъ паровозовъ, поѣздовъ и вагоновъ казенной сѣти. Но отъ этого вовсе не должны были сильно измѣниться расходы на вѣднители.

довъ равное 10.11%. Въ 1908 году осей паровозовъ—было 37.699, а за вычетомъ изъ нихъ осей вышеозначеннаго излишка паровозовъ, получимъ 33.929 осей, на каждую изъ которыхъ уже ляжетъ не 42.864 т. пудо-версть груза, а 47.933 т. иначе меньше 1898 года на ($55.194 \text{ т.} - 47.933 = 7.261 \text{ т.} \frac{55.194}{100}$) 13.2%. Такимъ образомъ еще около 13.2% всѣхъ паровозовъ (при нормѣ 1898 года), или остатка расходовъ по отопленію паровозовъ (50.784 т. р. по службѣ тяги, т. е. 6.698.736 руб. затрачиваются совершенно непроизводительно. Тоже и по ремонту ихъ 3.093 т. р. А всего, слѣдовательно, несовершенная утилизація существующихъ паровозовъ (увеличеніе числа ихъ сверхъ потребности движенія)—принесла въ 1908 г. по сравненію съ 1898 г. убытка 18.037.736 р.

Годы	осей	грузовъ	грузовъ въ пар.	це-пар.	1.000 версть	вер.	число на 1 ось
	т. пар.	въ м. п.	мил. п.	— в. ревез. п.	пуд.—в.		осей
1898	17.968	3.693.383	991.729	205.550	55.194	22.759	0.79
1903	28.988	5.800.132	1.392.246	200.080	48.020	28.962	—
1908	37.699	6.867.842	1.615.926	182.171	42.864	31.896	1.18

Нельзя не отмѣтить, что на дурную утилизацію паровозовъ повліяло громадное количество старыхъ паровозовъ, прослужившихъ свыше 25 лѣтъ, каковыхъ было къ 1-му мая 1909 4.136 (выстроенныхъ до 1885 г.) или 27% общаго количества ихъ (15.254)¹.

11). Неудовлетворительное пользованіе вагонами наблюдалось, какъ въ отношеніи пассажирскихъ, такъ и товарныхъ вагоновъ. Количество пассажирскихъ вагоновъ было увеличено сверхъ потребности, влѣдствіе чего число пассажировъ на одну ось пассажирскаго вагона не поднялось, а упало съ 4.45 въ 1898 г. до 3.91 въ 1908 г. т. е. упало на 12.3%. На эту цифру нужно уменьшить количество пассажирскихъ вагоновъ, а слѣдовательно и расходы по содержанію кондукторскихъ бригадъ, расходы по производству ремонта пассажирскихъ вагоновъ и т. д.

Въ виду невозможности отдѣлить по Свѣдѣніямъ Государственнаго Контроля расходы по содержанію кондукторскихъ бригадъ пассажирскихъ поѣздовъ отъ содержанія бригадъ на товарныхъ поѣздахъ, мы обратимся лишь къ ремонту пассажирскихъ вагоновъ, который потребовалъ въ 1908 году 7.557.521 р. Сокращая эту сумму на 12.3%, получимъ

¹) См. Кульжинскій и Элькинъ, Паровозный паркъ каз. ж. дор. вып. 44 Тр. Ос. В. К. стр. 35.

по этой статьѣ перерасходъ въ 997.590 р. Столь незначительная цифра показываетъ, что перерасходъ исчисленъ нами невѣрно. Попробуемъ опредѣлить его иначе. Число пассажировъ на ось вагона уменьшилось на (4.45 ч.—3.91 ч.) 0.54 ч., что можно счесть за убытокъ казны на ось пассажирскаго вагона. Такъ какъ выручка съ версты съ платнаго пассажира была въ 1908 г. 0.79 коп., то убытокъ на ось вагона будетъ равенъ 0.42 коп. Весь же убытокъ казенной сѣти Европейской Россіи будетъ равенъ произведенію пробѣга осей пассажирскихъ вагоновъ (2 870 мил. в.) на убытокъ оси пассажирскаго вагона или 12.054.002 руб. (весь доходъ отъ пассажирскаго движенія 105.1 мил. р.).

Еще болѣе яркій примѣръ чрезмѣрности количества подвижнаго состава на версту показываютъ товарные вагоны. Въ 1898 г. ихъ было 5.26 осей на версту, а въ 1908 г. 8.45 осей или больше на 60,6%.

годы	тов. вагон.	пудовъ	на 1 вагонъ 1000 пуд.	осей вагоновъ на 1 версту.
1898	119.909	30.827	8.277	5.26
1903	198.799	29.176	7.003	6.86
1908	270.437	25.395	5.975	8.45

Число пудовъ груза, перевезенныхъ осью вагона въ теченіи всего года, уменьшилось съ 30.827 п. до 25.395 п. или на 17,6%. Обращаясь къ содержанію кондукторскихъ бригадъ, мы видимъ, что оно равно было 16.206.474 руб. Вычитывая 16% (а не 17,6, т. к. изъ этой цифры нужно вычесть содержаніе излишнихъ кондукторскихъ бригадъ на пассажирскихъ поѣздахъ—12,3%), получимъ цифру перерасхода въ 2.593.040 р. Расходъ на ремонтъ товарныхъ вагоновъ (13.088.604 р.) даетъ излишекъ въ 2.094.196 руб. Нагрузка вагоновъ дала излишка (стр. 1) 422.588 руб. Наемъ подвижнаго состава даетъ 1.049.800 руб. перерасхода. Содержаніе вагоновъ (9.021.314 р.) при исчисленіи все тѣхъ же 16% даетъ перерасходъ въ 1.443.408 руб. А всего служба товарныхъ вагоновъ (вмѣстѣ съ излишнимъ расходомъ по ремонту, содержанію и найму подвижнаго состава пассажирскихъ вагоновъ) несла въ себѣ перерасхода не меньше 7.603.032 р. Общій же перерасходъ по пользованію пассажирскими и товарными вагонами былъ 19.657.034 рубля.

Вслѣдствіе несовершенства статистики въ Свѣдѣніяхъ Государственнаго Контроля за 1898 г., отсутствія данныхъ о составѣ товарныхъ поѣздовъ казенной сѣти Европейской

Россіи, данныхъ о населенности и нагрузкѣ вагоновъ, а также о скорости движенія поѣздовъ, мы не можемъ прослѣдить насколько точно соблюдались остальные правила хозяйственности использования подвижного состава.

Что касается пользованія подвижнымъ составомъ для перевозки хозяйственныхъ грузовъ, то оно также было весьма неудовлетворительно. Въ 1898 г. ихъ было перевезено 889.852 тысячи пудовъ или 17.88% общаго количества грузовъ (4.976.017 т. п.), а въ 1908 г. уже (1.540.692 т. п. или 18.11% общаго количества (8.505.864 т. п.), что вызвало излишнее возрастаніе расхода по таксировкѣ служебныхъ перевозокъ съ 3.74% до 4.78% общихъ расходовъ или на 1.04%. Перерасходъ будетъ (1.04% отъ 324.6 мил. р.) 3.365.537 руб.

Всего перерасходовъ вслѣдствіе неудовлетворительнаго пользованія подвижнымъ составомъ будетъ:

1 отъ пользованія паровозами	18.037.736 р.
2 отъ пользованія пассажирск. и товарн. в.	19.657.034 р.
3 отъ таксировки служебныхъ перевозокъ	3.365.597 р.
а всего	41.060.367 р.

Неудовлетворительное пользованіе подвижнымъ составомъ явилось слѣдствіемъ безхозяйственности мѣстныхъ и центрального управленій, вытекавшей, главнымъ образомъ, вслѣдствіе недостатковъ всей административной организаціи казенныхъ ж. дорогъ.

Перейдемъ къ разсмотрѣнію вліянія на ростъ расходовъ увеличенія штатовъ и числа рабочихъ указаннаго еще комиссіей Иващенкова.

II. Увеличеніе штатовъ служащихъ и рабочихъ (вторая причина).

Комиссія дѣйствительнаго тайнаго совѣтника Иващенкова, не считая для себя возможнымъ, по недостаточности имѣющихся данныхъ, входитъ въ подробное разсмотрѣніе поводовъ, вызвавшихъ возрастаніе числа служащихъ на сѣти р. ж. дорогъ, признала лишь, что возрастаніе это является одной изъ существенныхъ причинъ повышенія эксплуатаціонныхъ расходовъ за послѣдніе годы ¹⁾. Комиссія взяла лишь цифры постоянныхъ служащихъ за 1897 г. 159.077 и 1901 годъ 214.728. При отнесеніи этихъ цифръ къ верстѣ оказалось, что въ 1897

¹⁾ См. Журналь комиссіи стр. 107—110 в книжки Н. Петрова. О числѣ служащихъ и рабочихъ на русск. ж. дорогахъ стр. 1—2 и о хозяйственности Управленія ж. дорогъ стр. 13.

г. на версту протяженія приходилось 7.48, а въ 1901 г.— 7.76, т. е. на 0.28 человекъ больше. Повышеніе этой нормы обусловило повышеніе въ 1901 г. эксплуатационныхъ расходовъ на 3 милліона руб. Хотя обстоятельство это указало, что и весьма незначительное увеличеніе количества рабочихъ на версту вызываетъ измѣненія въ расходахъ, комиссія, какъ мы видѣли, оставила этотъ вопросъ въ сторонѣ. Да къ стати и особая Высшая Комиссія Н. Петрова мало выяснила этотъ вопросъ, замѣтивъ въ одномъ изъ первыхъ выпусковъ своихъ трудовъ (о числѣ служащ. и рабочихъ на рус. ж. дорогахъ), что „представляются весьма вѣроятными излишніе расходы исчисляемые нѣсколькими и довольно многими милліонами. Въ настоящее время при повышенной, противъ прежнихъ лѣтъ заработной платѣ, неосторожное содержаніе мелкихъ служащихъ должно выражаться еще большими лишними расходами“. Не пытаясь въ нѣсколькихъ строкахъ подробно вычислить возможные лишніе расходы отъ чрезмѣрнаго увеличенія штатовъ, попробуемъ все же исчислить эти расходы. Разсматривая таблицы служащихъ на казенной сѣти въ 1898 г. ¹⁾ и въ 1908 г. ²⁾, замѣчаемъ, что число всѣхъ служащихъ повысилось (съ 1898 по 1908 г.) на версту съ 12.64 до 15.05 человекъ или на 19.9%, число постоянныхъ служащихъ съ 7.30 до 8.16 или на 11.8%, число временныхъ рабочихъ съ 0.62 до 0.62, или осталось прежнимъ, число поденщиковъ съ 4.52 до 6.15 или на 36.1%.

Обращаясь къ отдѣлу службъ, находимъ, что число постоянныхъ служащихъ управленія дорогой, которое должно было бы уменьшиться на версту или же оставаться неизмѣннымъ, возрасло на версту съ 0.652 до 0.788 или на (0.136) 20.9%. Число рабочихъ по службѣ пути возрасло на версту на 6%, по службѣ тяги 14.4%, по службѣ движенія на 14.9%. Такъ какъ размѣръ содержанія рабочихъ опредѣляется размѣромъ ихъ потребностей и не можетъ быть поэтому преувеличеннымъ, мы для исчисленія перерасхода, вызываемаго излишнимъ количествомъ рабочихъ, возьмемъ за средній заработокъ среднее содержаніе рабочаго въ 1908 г., которое было равно (152.8м.р.:339.9 тыс. чел.) 449 р. въ годъ. Число излишнихъ рабочихъ на версту въ 1908 г. по сравненію съ 1898 г. (0.86 чел.), помноженное на средній заработокъ (449 руб.) дастъ намъ излишній расхоль на содержаніе рабочихъ

¹⁻²⁾ Статист. сборникъ Мин. Пут. Сообш. выпускъ 65 таблица XII и выпускъ 106 таблица XII.

на версту въ 386 руб. 14 коп., а по всей сѣти 16.046.048 р.

Подобнымъ же способомъ вычислимъ перерасходъ по содержанию излишнихъ поденныхъ рабочихъ.

Средній заработокъ поденнаго рабочаго равенъ (79.711.073: 255.472) 312 руб., излишній расходъ на версту 508 р. 56 к., а по всей сѣти 21.133.211 руб.

Весь перерасходъ по содержанию лишнихъ постоянныхъ и поденныхъ рабочихъ 37.179.259 р.

Число же временныхъ рабочихъ даже упало на версту съ 0.622 чел. до 0.617 чел. почему перерасхода оно не могло дать.

III. Неудовлетворительный ремонтъ пути (третья причина).

Неудовлетворительная пропитка шпаль составами предохраняющими отъ гніенія и порчи вела къ ихъ преждевременной смѣнѣ. Смѣна же шпаль, практиковавшаяся на нашей сѣти, была сплошная, вслѣдствіе чего масса шпаль еще годныхъ для службы и не пострадавшихъ отъ времени и погоды принуждена была выкидываться и замѣняться новыми. Неудовлетворителенъ былъ и ремонтъ насыпи и рельсъ. Перерасходъ по ремонту пути верхняго строенія и зимняго ремонта исчисленъ нами въ 8.1 мил. руб.

(Надзоръ за путемъ и ремонтъ его, глава 2).

IV. Неудовлетворительное состояніе мастерскихъ (четвертая причина)

Четвертой важной причиной роста расходовъ является неудовлетворительное состояніе мастерскихъ, вызывающее громадные перерасходы по ремонту паровозовъ и вагоновъ. За отсутствіемъ способовъ точно опредѣлить всю излишнюю работу производимую мастерскими, а слѣдовательно и перерасходы, происходящіе отъ этой причины, мы принуждены будемъ, главнымъ образомъ, рассмотреть только недостатки этихъ мастерскихъ.

Особая комиссія Шукина, образованная при министерствѣ путей сообщенія для рассмотрѣнія состоянія мастерскихъ казенныхъ ж. дорогъ, (послѣ выраженія пожеланія объ этомъ Государ. Думой 9 марта 1910 года) нашла при ближайшемъ рассмотрѣніи слѣдующіе недостатки ихъ организаціи.

1. а) многочисленность (53) главныхъ мастерскихъ для крупнаго исправленія подвижнаго состава, каковое явленіе

Н. Петровъ. Причины дефицитовъ рус. ж. дорожной сѣти въ первые годы XX вѣка стр. 14.

объясняется исторически—составленіемъ казенной сѣти изъ отдѣльныхъ частныхъ дорогъ, изъ которыхъ каждая имѣла для крупнаго исправленія своего подвижнаго состава собственныя мастерскія. Въ настоящее время наряду съ мастерскими, выпускающими изъ большого ремонта въ теченіи года 100—180 паровозовъ, имѣются мастерскія, выпускающія 30, 20, 10 и менѣе паровозовъ.²⁾ Кромѣ того эти многочисленныя мастерскія распределены по сѣти: б) случайно³⁾ и в) неравномѣрно, т. е. такъ какъ, нужно было прежнимъ ихъ собственникамъ частнымъ компаніямъ. Въ настоящее время эта многочисленность небольшихъ и случайно распределенныхъ мастерскихъ для общаго веденія хозяйства казенной сѣти оказывается весьма вредной. 2. Недостаточность площади крытыхъ помѣщеній, вслѣдствіе чего ремонтъ вагоновъ на многихъ дорогахъ производится подъ открытымъ небомъ, отъ чего не можетъ не понижаться продуктивность работы мастерскихъ. 3. Несоотвѣтствіе размѣровъ зданій мастерскихъ современному типу подвижнаго состава, т. к. большая часть ихъ была построена около 40 лѣтъ назадъ и для современнаго типа тяжелыхъ и длинныхъ паровозовъ и пассажирскихъ вагоновъ совершенно непригодна. 4) Неудовлетворительность оборудованія. Станки и машины, которыми оборудованы мастерскія, чрезвычайно устарѣли, относясь главнымъ образомъ ко времени 1868 г. Это явленіе объясняется тѣмъ, что никакихъ почти реорганизаций мастерскихъ не производилось и каковыми онѣ были въ рукахъ частныхъ обществъ въ періодъ 1868—1895 г., такими они и остались, когда дороги перешли въ казну⁴⁾. 5-ой причиной не отмѣченной комиссіей Щукина является низкая образовательная подготовка мастеровъ и служащихъ, а также и самихъ начальниковъ мастерскихъ. При самомъ добросовѣстномъ отношеніи къ дѣлу со стороны завѣдующихъ ремонтъ подвижнаго состава продуктивность мастерскихъ не можетъ быть значительно повышена, т. к. эти завѣдующіе совершенно незнакомы съ той громадной эволюціей, которая произошла въ машиностроеніи въ послѣдніе 10 лѣтъ, съ тѣми новыми принципами въ заводскомъ и фабричномъ внутреннемъ хозяйствѣ которые выдвинула впередъ эта эволюція¹⁾ и, которые

¹⁾ Стен. Отч. Г. Д. III соз. 3 сессіи 67 засѣд. стр. 224—232.

²⁾ Докладъ комиссіи о путяхъ сообщенія № 834 Гое. Думѣ IV соз. II сессіи по законопроекту министра путей сообщенія № 16043 стр. 1, 2.

³⁾ Рицони. Отчетъ по осмотру Тульскихъ парово. и Москов. вагоновъ мастерск. Московско-Куреккой и главн. мастерск. Московско-Врестеккой ж. дор. Стр. 67.

⁴⁾ Антошищъ. Свѣд. и данныя о мастерск. русск. ж. дор. Стр. 80, 81 и 17.

произвели въ промышленности Западной Европы громадный переворотъ.

Разбросанность, многочисленность, небольшіе размѣры, въ связи съ необорудованностью и низкой подготовкой служащихъ и начальниковъ мастерскихъ, пользующихся устарѣлыми станками и приемами работы, никогда не дадутъ удовлетворительной производительности въ дѣлѣ ремонта подвижного состава, какъ бы велики ни были частичные расходы на улучшение мастерскихъ. Для сокращенія излишне производимыхъ расходовъ по ремонту подвижного состава необходимо устройство нѣсколькихъ новыхъ крупныхъ мастерскихъ (лучше по англійскому типу), способныхъ вполне удовлетворять потребностямъ ремонта въ мѣстахъ наибольшихъ скрещеній ж. дорожныхъ линій. Это тѣмъ болѣе необходимо, что еще недавно, какъ разъ въ годы разсматриваемаго періода (1906-1909 г.), казеннымъ ж. дорогамъ приходилось прибѣгать къ услугамъ частныхъ заводовъ и мастерскихъ частныхъ ж. дорогъ, что обходилось несравнимо дороже и было несравнимо хуже чѣмъ еслибы подвижной составъ чинился въ достаточно хорошо оборудованныхъ мастерскихъ казенныхъ ж. дорогъ¹⁾.

Содержаніе мастерскихъ достигло къ 1908 г. 9.673.113 р. Перерасходъ по нимъ мы исчислили въ 2.078.906 р., но онъ, конечно гораздо выше.

Всего перерасходъ по дурному использованію подвижного состава и его чрезмѣрному увеличенію 41.1 мил. руб.
 чрезмѣрному увеличенію числа рабочихъ . 37.2
 ремонту мастерскихъ 2.1
 ремонту пути 8.1
 а всего 88.5 мил. руб.

Возможно что эта цифра перерасхода преувеличена. Въ перерасходахъ по дурному использованію подвижного состава могутъ содержаться цифры по перерасходу по чрезмѣрному увеличенію рабочихъ, въ перерасходахъ по увеличенію рабочихъ, и ремонту мастерскихъ—цифры перерасхода по дурному использованію подвижного состава, почему цифру перерасхода лучше уменьшить, напримѣръ до той же цифры 63 м. руб., которая получена нами раньше. И такъ теперь мы можемъ отмѣтить основныя причины перерасхода. Онъ были: 1) чрезмѣрное увеличеніе подвижного состава и неудовлетво-

¹⁾ Антошинъ. Свѣдѣнія и данныя о мастерскихъ русс. ж. дор. и о нѣкотор. заграничныхъ стр. 3.

рительное пользование имъ; 2) неудовлетворительное состояніе многихъ ж. дорожныхъ мастерскихъ для ремонта подвижного состава; 3) неудовлетворительное состояніе ремонта пути, что явствуетъ изъ исчисленной цифры перерасхода и сокращеніямъ послѣдующихъ лѣтъ и что выразилось въ весьма не экономной сплошной смѣнѣ шпаль и неудовлетворительныхъ способахъ ихъ пропитки для предохраненія отъ преждевременной порчи; 4) неудовлетворительная организація хозяйственныхъ перевозокъ; 5) чрезмѣрное увеличеніе штатовъ служащихъ и рабочихъ, не вызываемыхъ, какъ и чрезмѣрное увеличеніе подвижного состава, потребностями эксплуатаціи. — Конечно много и другихъ условій и причинъ, содѣйствовавшихъ чрезвычайному росту расходовъ, но эти послѣднія, какъ и первыя, являются результатомъ основной причины — нехозяйственности эксплуатаціи относительно расходовъ, какъ центральнаго, такъ и мѣстныхъ управленій. Обращая вниманіе на чрезвычайный ростъ расходовъ и причины, которыя его вызвали — ненужное чрезмѣрное возрастаніе количества подвижного состава, служащихъ, расходовъ по таксировкѣ хозяйственныхъ перевозокъ и т. д. — можно замѣтить, что управленіе ж. дор. (центральное и мѣстныя) не слѣдовало принципу наибольшей экономіи въ расходахъ, столь необходимому не только для частнаго, но и для государственнаго хозяйства. Для государственнаго хозяйства должна быть характерна другая сторона вопроса — собраніе доходовъ, гдѣ государство можетъ, руководствуясь принципомъ чистой расходности, стремленіемъ покрыть доходами расходы или даже терпѣть убытокъ ради удовлетворенія насущныхъ потребностей населенія. Однако это еще не значитъ, что въ сферѣ производства расходовъ оно должно руководствоваться иными принципами чѣмъ частное хозяйство. Стоимость матеріаловъ и труда служащихъ на казенныхъ ж. дор. не превосходятъ таковую на частныхъ или совсѣмъ или въ значительной мѣрѣ.

Это отсутствіе хозяйственности выразилось: 1) въ производствѣ работъ, не вызываемыхъ дѣйствительной необходимостью, 2) въ несвоевременномъ производствѣ необходимыхъ работъ, несообразованномъ ни съ болѣе удобнымъ для того временемъ года, ни съ развитіемъ особенно усиленной перевозочной дѣятельности ж. д. дорогъ, (напримѣръ въ видѣ производства ремонта подвижного состава въ моментъ усиленнаго на него спроса, вызываемаго усиленной

перевозкой грузовъ; 3) въ несвоевременной и не соответствующей потребностямъ эксплуатаціи заготовкѣ матеріаловъ; 4) въ слишкомъ дорогой ихъ покупкѣ; 5) въ излишнихъ формальностяхъ и задержкахъ при расчетахъ; 6) въ установленіи несоразмѣрныхъ разцѣнокъ за трудъ и несоразмѣрныхъ нормъ топлива; 7) въ неудовлетворительной организаціи ремонта паровозовъ и вагоновъ; 8) въ неудовлетворительномъ использованіи ихъ; 9) въ недостаточной организаціи счетоводства; 10) въ недостаточныхъ мѣрахъ противъ злоупотребленій—перевозки безбилетныхъ пассажировъ, хищеній разнаго рода и т. д. 11) въ неудовлетворительномъ состояніи мастерскихъ и т. д. и т. д. ¹⁾

Глава 6-я.

Причины слабаго роста валовыхъ доходовъ въ періодъ 1898 — 1908 г.

Нужно сказать, что та же хозяйственность проявляется и на другой сторонѣ вопроса—въ дѣлѣ собиранія доходовъ. Комиссія Иващенкова указала на нѣкоторыя изъ причинъ, вліявшія на уменьшеніе доходовъ. Эта комиссія приняла особую работу для выясненія того вліянія на финансовое положеніе ж. дорогъ, которое произвело пониженіе тарифовъ, какъ пассажирскихъ, такъ и товарныхъ. И одной изъ главныхъ причинъ пониженія доходовъ она выставила пониженіе средней выручки съ пассажировъ и грузовъ. ²⁾

Особая высшая комиссія Петрова ³⁾ разобрала основательность этой причины, указавъ, что валовые доходы, несмотря на пониженіе тарифовъ возрастали, но что они при прежнихъ тарифахъ возрастали бы еще быстрѣе. Отъ пассажирскаго тарифа по расчету Н. Петрова ж. дороги потеряли въ 1900 г. пассаж. тарифъ былъ 1.30 к. на версту, а въ 1900 г. уже 0.89 к.) 3.750.000 р. ⁴⁾ Не вдаваясь въ подробное разсмотрѣніе тарифнаго вопроса, укажемъ, что въ 1898 году средній доходъ пассажира версты былъ 0.8382 коп., а въ 1908 уже только 0.7918 к. или на 0.04664 коп. меньше, что при

¹⁾ Н. Петровъ. О хозяйственности управленія ж. дор. стр. 32—34. Причины дефицитовъ ж. дор. сѣти стр. 114—115. Въ особенности Глав. причины чрезв. роста расходовъ стр. 65 и слѣд.

²⁾ Саловъ. Краткій историческій обзоръ событій предшествовавшихъ учрежденію особой высшей комиссіи для всѣсторонняго изслѣдованія ж. дорожнаго дѣла въ Россіи, вып. I Трудовъ О. В. К. стр. 18.

³⁾ Финансовое положеніе русск. ж. дор. сѣти и главн. причинн ухудшенія его въ послѣдніе годы стр. 129 и 155.

⁴⁾ *ibid* стр. 142.

пробѣгъ пассажировъ въ 1908 году въ 11.216.387.207 верстъ даетъ уменьшеніе дохода отъ пассажирскаго движенія въ суммѣ 5.204.404 руб. И это явленіе—паденіе средняго дохода на пассажиро-версту—произошло несмотря на то, что уменьшилось количество проѣзда пассажировъ на болѣе крупныя разстоянія—при увеличеніи которыхъ тарифная плата на версту уменьшается. Средній пробѣгъ пассажира по европейской сѣти уменьшился съ 113.7 в. до 101 версты или на (12.7) 11.2%.

Нужно сказать, что въ сферѣ установленія тарифовъ наше Управленіе ж. дор. и Департаментъ ж. дорожныхъ дѣлъ совершали крупныя ошибки. Въ теченіи цѣлаго десятилѣтія, начиная съ начала девяностыхъ годовъ прошлаго столѣтія вплоть до 1901—1902 года, у насъ въ области тарифовъ господствовала система покровительства сельскому хозяйству и промышленности, причемъ приблизительно до 1897 года она имѣла благотворное вліяніе не только для развитія нашего сельскаго хозяйства и ввоза нашего хлѣба за границу, но и для валовыхъ и чистыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ, но съ 1898 года эта система покровительства перешла въ увлеченіе, выразившееся въ установленіи совершенно убыточныхъ для казны (глав. обр. въ вывозномъ направленіи) особенно пониженныхъ тарифовъ, вліявшихъ на уменьшеніе доходовъ казенныхъ ж. дорогъ¹⁾. Обнаружившаяся вскорѣ опасность чрезмѣрныхъ тарифныхъ пониженій ради поддержки торговли и промышленности вызвала протесты со стороны государственнаго контролера и министра путей сообщенія и указанія на необходимость перемѣнъ въ области нашей тарифной политики. Подъ дѣйствіемъ этихъ протестовъ и указаній прежняя охранительно-покровительственная система начала съ 1901—1902 года уступать мѣсто фискальной системѣ, страдавшей обратными недостатками, а именно, стремившейся крупнымъ повышеніемъ тарифовъ уничтожить обнаружившуюся въ то время малую доходность нашего ж. дорожнаго хозяйства. Но конечно подобными мѣрами улучшить финансовое положеніе нашей казенной сѣти, ухудшившагося, какъ мы видѣли вслѣдствіе массы самыхъ разнообразныхъ причинъ, нельзя было, и ухудшеніе финансовыхъ результатовъ казенныхъ ж. дорогъ продолжалось. Какъ охранительно-покровительственная, такъ и фискальная

¹⁾ Загорскій. Наша ж. дорожная тарифная политика стр. 30—31.

системы одинаково содѣйствовали уменьшенію доходовъ казенной сѣти ж. дорогъ.

Измѣненіе тарифовъ, ихъ повышеніе или пониженіе, должно производиться въ строгомъ соотвѣтствіи съ чистымъ доходомъ ж. дорогъ, который не долженъ какъ исчезать при такомъ измѣненіи, такъ равно и быть выше обычнаго въ странѣ процента прибыли. Такимъ образомъ себѣ-стоимость провоза съ одной стороны и себѣ-стоимость провоза плюсъ обычный процентъ прибыли съ другой—вотъ тѣ границы, которыя должны опредѣлять высоту тарифовъ, для различныхъ грузовъ и руководить тарифной дѣятельностью подлежащихъ тарифныхъ учреждений министерства финансовъ.

Кромѣ тарифныхъ мѣропріятій (чрезвычайно сложныхъ, какъ въ дѣлѣ собиранія доходовъ съ каз. ж. дор., такъ и въ дѣлѣ свободнаго развитія производительныхъ силъ страны), на долю центральныхъ и мѣстныхъ управленій приходится вырабатывать мѣропріятія по привлеченію на дорогу грузовъ. Къ такимъ мѣропріятіямъ нужно отнести, напимѣръ, финансовыя и дополнительные обороты и предпріятія казенныхъ ж. дорогъ.

На первое мѣсто изъ этихъ мѣропріятій необходимо отнести комиссіонно-ссудныя операціи—выдачу ссудъ подъ хлѣбные и иные грузы и т. д., а также складочныя операціи, тѣсно связанныя съ первыми. На второе мѣсто отнесемъ операціи по сортировкѣ и сушкѣ зерна—элеваторы. На дорогахъ имѣется ихъ очень немного, при чемъ многіе изъ нихъ работаютъ въ убытокъ. Элеваторы имѣютъ значеніе лишь для дорогъ перевозящихъ хлѣбъ и вывозныхъ, къ каковымъ необходимо отнести дороги: Юго-Западныя (въ 1911 году перевозка хлѣбныхъ грузовъ около 264 мил. пудовъ), Южныя (около 181 мил. п.), Екатериненскую (141 м. п.), Самаро-Златоустовскую, (40 мил.), Привислянскую (около 49 м.), Сызрано-Вяземскую (около 59 м.), Московско-Курскую (104 мил.). На третье мѣсто нужно отнести транспортныя конторы. На четвертое—устройство всѣвозможныхъ приспособленій къ сохраненію грузовъ на станціяхъ отъ порчи—сюда отнесутся пакгаузы, платформы, товарныя дворы и заборы, возводимыя за счетъ сборовъ въ конц. съ пуда и т. д. Но все эти предпріятія, имѣющія своей цѣлью привлеченіе на дорогу грузовъ, чрезвычайно слабы на казенныхъ ж. дорогахъ и нуждаются въ своемъ дальнѣйшемъ развитіи. Въ 1913 г. государственный банкъ взялъ на себя инициативу постройки нѣ-

которыхъ элеваторовъ, какъ на казенныхъ, такъ и на частныхъ ж. дорогахъ, но въслѣдствіе наступившей войны постройка ихъ не была закончена, а на многихъ дорогахъ даже не была и начата.

Отсутствіе хозяйственности у управленій казенныхъ ж. дорогъ объясняется недостатками административной организаціи ихъ. Возьмемъ центральное управленіе ж. дорогами. Во главѣ Министерства Путей Сообщенія стоялъ министр и его товарищъ, совѣтъ министра, управленіе ж. дорогъ, совѣтъ по ж. дорожнымъ дѣламъ, инженерный совѣтъ и т. д. Рядомъ съ министромъ, связывая и замедляя рѣшеніе всевозможныхъ вопросовъ, не терпящихъ отлагательства, отчего всегда происходилъ большой ущербъ для хозяйства Министерства Путей Сообщенія—стоялъ совѣтъ министра. Во главѣ управленія ж. дорогъ стоялъ его начальникъ и комитетъ управленія ж. дорогъ. Комитетъ состоялъ подъ предсѣдательствомъ начальника управленія изъ членовъ отъ Министерствъ: Путей Сообщенія, Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ, Земледѣлія и Государственныхъ имуществъ и Военнаго, отъ Государственнаго Контроля и изъ управляющихъ отдѣлами управленія. Комитетъ вѣдалъ всеми вопросами эксплуатаціи каз. ж. дорогъ, имѣющими хозяйственно-коммерческое значеніе, разрѣшеніе которыхъ было связано съ расходами и затратами или же могло непосредственно вліять на доходы упомянутыхъ дорогъ и превышать предѣлы полномочій ихъ мѣстныхъ управленій. Такимъ образомъ вопросами эксплуатаціи были призваны вѣдать члены отъ всевозможныхъ министерствъ, не получившіе спеціальнаго путейскаго образованія, только тормозившихъ рѣшеніе неотложныхъ вопросовъ и вредныхъ для самаго дѣла эксплуатаціи.

На обязанности комитета лежали кромѣ основныхъ функций еще масса мелкихъ задачъ, которыя должны бы были въ дѣйствительности принадлежать начальникамъ мѣстныхъ управленій, а именно: (§ 33) 1) избраніе способовъ исполненія на казенныхъ ж. дорогахъ работъ и поставокъ, производимыхъ распоряженіемъ управленія; 2) производство торговъ и выборъ подрядчиковъ и поставщиковъ на эти работы и поставки; 3) заключеніе договоровъ отъ имени управленія ж. дорогъ на срокъ до 3 лѣтъ, а равно измѣненіе и дополненіе сихъ договоровъ по соглашенію съ подрядчиками и поставщиками; 4) заключеніе добровольныхъ соглашеній съ владельцами имуществъ, отчуждаемыхъ для надобностей казен-

ныхъ ж. дорогъ; 5) отдача въ аренду оброчныхъ статей казенныхъ ж. дорогъ и продажа стараго и негоднаго къ употребленію имущества сихъ дорогъ а также избраніе способовъ сей продажи и т. д. и т. д. Такимъ образомъ тѣ функціи, которые должны бы принадлежать начальникамъ мѣстныхъ управленій, заключеніе выгодныхъ договоровъ, поставокъ, продажа стараго негоднаго имущества и т. д., были присвоены центральному управленію, стоявшему внѣ мѣстныхъ условій, незнакомому совершенно съ мѣстнымъ рынкомъ и не обладавшимъ достаточнымъ для этого опытомъ и знаніемъ. Эксплоатаціонный смѣты по каждой дорогѣ составлялись при управленіи ж. дорогъ въ особыхъ комиссіяхъ (§ 37) и непосредственнымъ начальникомъ дороги послѣ своего утвержденія не могутъ быть измѣнены, хотя бы условія эксплуатаціи и положеніе цѣнъ на рынкѣ совершенно измѣнились. При начальникѣ дороги находится совѣтъ управленія, вѣдѣнію котораго подлежатъ: 1) проекты смѣтъ доходовъ и размѣровъ движенія; 2) производство торговъ и конкуренцій и разсмотрѣніе заявленій на покупку негоднаго или ненужнаго имущества дорогъ; 3) разсмотрѣніе вопросовъ о развитіи, введеніи или измѣненіи на дорогѣ порядка и способовъ производства разнаго рода коммерческихъ операцій, какъ то: городскихъ станцій, конторъ, элеваторовъ, комиссіонно-ссудныхъ операцій, продажа хлѣба и мѣшковъ, мѣры по привлеченію грузовъ и т. д. (§ 66. Временной инструкціи мѣстныхъ управленіямъ казенныхъ ж. дорогъ).

Вслѣдствіе этихъ совѣтовъ начальники ж. дорогъ не являлись хозяевами ввѣренныхъ имъ дорогъ и отвѣтственными лицами за результаты эксплуатаціи¹⁾. Въ своихъ распоряженіяхъ они были сильно связаны министерствомъ и управленіемъ ж. дорогъ и не всегда были свободны даже въ выборѣ своихъ ближайшихъ сотрудниковъ. Всѣ важные вопросы рѣшались въ совѣтахъ управленія, которыя тѣмъ самымъ снимали съ начальниковъ всякую отвѣтственность за ихъ дѣятельность, парализуя энергію и личную инициативу, а слѣдовательно и самостоятельное творчество, почему и нельзя было ожидать отъ нихъ производительной работы. Хозяйственно-коммерческая дѣятельность еще больше была изъята изъ вѣдѣнія начальниковъ дорогъ; всѣ финансовые вопросы

¹⁾ Железнодорожное дѣло № 39—40 1909 г. стр. 171d—172d. Стеногр. отчетъ докл. С. П. Трауселя, прочитанный 20 и 28-го мая 1909 г. въ засѣданіи VIII-го отдѣла П. Р. Техническаго О-ва.

рѣшались въ совѣтахъ управленія и начальникъ являлся лишь исполнителемъ смѣты, составленной совѣтомъ управленія и окончательно утвержденной управленіемъ ж. дорогъ. Начальники же заваливались циркулярами и правилами, сильно стѣснявшими ихъ послѣднюю свободу и обращавшими ихъ въ канцелярскихъ чиновниковъ, занятыхъ главнымъ образомъ перепиской и соблюденіемъ служебныхъ приказовъ и формальностей. При такихъ условіяхъ трудно было ожидать, что бы со стороны начальниковъ удѣлялось ж. дорожному дѣлу много вниманія, инициативы и творчества съ цѣлью улучшить ж. дорожное хозяйство и поднять доходность дорогъ.¹⁾ Сильная централизація, можетъ быть необходимая во всякомъ чиновномъ учрежденіи, въ живомъ ж. дорожномъ дѣлѣ оказалась вредной, особенно тамъ, гдѣ нужно было широкое свободное проявленіе инициативы—въ дѣятельности начальниковъ дорогъ: вмѣсто нея тамъ мы замѣтили формализмъ; тамъ же гдѣ должно было быть одно общее руководство и общее направленіе дѣятельностью начальниковъ отдѣльныхъ ж. дорогъ, т. е. въ центральномъ управленіи, тамъ рѣшались мелкіе вопросы, заключались незначительные договоры и соглашения, вслѣдствіе чего общій ходъ ж. дорожнаго хозяйства упускался изъ виду.

Въ связи съ недостатками административной организаціи казенныхъ ж. дорогъ стоитъ и неосмотрительное разрѣшеніе казной постройки частныхъ ж. дорожныхъ линій, явившихся конкурирующими для существовавшихъ казенныхъ. Къ такимъ линіямъ слѣдуетъ отнести участки: Рузаевка-Сызрань, Данково-Смоленскъ, Москва-Брянскъ-Конотопъ, Брянскъ-Льговъ и т. д.

Постройка обществомъ Московско-Казанской дороги участка Рузаевка-Сызрань, открытаго 28 декабря 1898 года, отняла отъ казенной Сызрано-Вяземской ж. дороги грузы, слѣдовавшіе отъ Сызрани на западъ до Вязмы, дальше шедшіе по казенной же Московско-Брестской ж. дорогѣ до Смоленска и далѣе по казенной Риги-Орловской ж. дорогѣ до Риги. Съ постройкой означеннаго участка грузы того же назначенія направлялись въ обходъ ж. дорогъ по этому участку, затѣмъ по ея продолженію, по линіи Рузаевка-Рязань-Москва того же ж. дорожнаго общества и далѣе по частной Московско-Виндаво-Рыбинской ж. дорогѣ къ Балтійскому морю. Вслѣд-

¹⁾ Пути Сообщенія 1914 г. № 1 статья К. А. Глазкова. Несколько словъ объ административной организаціи каз. ж. дор.

стве сего, благодаря постройки участка Рузаевка-Сызрань, казенная сеть въ послѣдніе годы (до 1912) потеряла около 66.5 мил. пуд. грузовъ на протяженіи 622 версты.

Особенно рѣзко замѣтно паденіе доходности Сызрано-Вяземской дороги по паденію валового дохода на 1 версту. Онъ былъ:

въ 1894 г.	8.482 р.	1899 г.	9.407 р.
1895	9.274	1900	10.083
1896	10.083	1900	9.084
1897	11.894	1902	7.509
1898	12.016	1903	8.166 ¹⁾

Дорога приносила въ 1894, 1895, 1896 годы въ среднемъ за годъ по 3.4 мил. чистаго дохода, въ 1897 году 4.3 мил., въ 1898 г. 4.2. мил. Съ открытіемъ же конкурирующей линіи дорога понизила чистый доходъ въ среднемъ за два послѣдующіе года (1899—1900 г.) до 900 т. р., въ 1901 году она принесла дефицитъ въ 75 т. р., въ 1902 г. опять дефицитъ въ 2.6 мил. рублей.

Съ постройкой обществомъ Рязано-Уральской ж. дороги Данково-Смоленской линіи, открытой 21-го декабря 1899 года, часть транзитныхъ грузовъ Московско-Брестской дороги. (теперь ежегодно до 30 мил. пудовъ на протяженіи участка Вязьма—Смоленскъ 165 в.), перешла на эту линію, вслѣдствіе чего чистый доходъ Московско-Брестской дороги сильно понизился. Онъ былъ:

1896 г.	6.1 мил. р.	1900	4.6 м. р.
1897 г.	5.9 мил. р.	1901	4.2 м. р.
1898 г.	5.2 мил. р.	1902	3.4 м. р.
1899 г.	5.4 мил. р.	1893	3.7 м. р.

Чистый доходъ дороги сильно понижался главнымъ образомъ отъ конкуренцій Рузаевско-Сызранскаго и Данково-Смоленскаго участковъ, хотя отчасти и отъ роста валовыхъ расходовъ, вызываемаго ухудшеніемъ казеннаго хозяйства.

Постройка обществомъ М.-К.-Воронежской дороги Брянской линіи съ ея отвѣтленіями на Льговъ и Конотопъ, открытой въ 1897—1899 г. и пролегающей почти параллельно казенной Московско-Курской ж. дорогѣ, весьма существенно отразилась на движеніи транзитныхъ грузовъ Московско-Курской дороги, отправляемыхъ изъ Москвы въ юго-западномъ направленіи и обратно. Отъ постройки названной линіи Мо-

¹⁾ По даннымъ Н. П. Петрова. Финансовое положеніе рус. ж. д. сети стр. 104.

сковско-Курская дорога на всемъ своемъ протяженіи 504 верстъ теряла въ годъ отъ 14 до 18 м. пудовъ транзитныхъ грузовъ. ¹⁾ Дорога вилась до 1898 года давала все возрастающіе на версту валовые и чистые доходы, но, начиная съ 1898 года, послѣдовательно стала понижать ихъ:

1895 г. вал. дох. на 1 вер.	24.332 р.	чист. дох.	14.0 мил. р.
1896	24.860		14.6
1897	31.174		15.4
1898	31.174		17.7
1899	28.739		16.2
1900	28.432		13.5
1901	26.091		12.7
1902	25.229		11.4

Мы видимъ, конкуренція Брянской линіи значительно понизила, какъ валовой, такъ и чистый доходъ Московско-Курской ж. дороги.

Точно учесть убытки казенныхъ ж. дорогъ, протекавшіе отъ постройки частныхъ конкурирующихъ линій, весьма трудно, но они были не меньше 9—10 мил. рублей въ годъ.

На ростъ валовыхъ и чистыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ имѣли вліяніе война, ея ликвидація, а также внутреннее движеніе, происходившее въ 1905—1906 годы и неурожаи 1898 и 1901 г. Война потребовала: 1) увеличенія пробѣга военныхъ поѣздовъ, таксиремыхъ по низшему тарифу; 2) заготовленія на дорогахъ по случаю войны большихъ запасовъ топлива, вздорожавшаго въ это время больше чѣмъ на 10%; 3) отправки на Сибирскую дорогу всѣхъ лучшихъ паровозовъ и вагоновъ для перевозки войска и военныхъ грузовъ и т. д. Въ результатъ войны получилось уменьшеніе валовыхъ доходовъ и чрезвычайное возрастаніе расходовъ, вслѣдствіе чего чистый доходъ сѣти сильно упалъ: съ 152.4 мил. р. въ 1903 г. онъ понизился до 132.7 мил. р. въ 1905 г. Уменьшеніе чистаго дохода не было бы такъ значительно, если бы военное вѣдомство уплатило стоимость перевозокъ совершенныхъ для него въ Европейской Россіи въ 1904 г. на 8.344.161 р., въ 1905 г. на 11.786.636 р. и въ 1906 г.—на 3.771.322 р.

Внутреннія волненія, выразившіяся въ концѣ 1905 года прекращеніемъ движенія по ж. дорожной сѣти, въ перевозкѣ войскъ для внутренняго успокоенія, въ повышеніи стоимости

¹⁾ Об. зан. къ От. Р. К. за 1912 стр. 151 и Пути Сообщенія за 1914 г. № 2 статья Яблонскаго Пути Сообщенія за 5 лѣтъ.

рабочей силы и матеріаловъ и т. д., также не мало содѣйствовали уменьшенію доходовъ и росту расходовъ казенныхъ ж. дорогъ¹⁾.

Такимъ образомъ основными причинами чрезмѣрнаго роста расходовъ и слабаго—доходовъ были: 1) безхозяйственность управленія (центрального и мѣстныхъ) каз. ж. дорогъ, происходившая въ очень значительной мѣрѣ отъ 2-й причины; 2) недостатки административной организаціи казенныхъ ж. дорогъ; 3) неосмотрительное разрѣшеніе комиссіей о новыхъ ж. дорогахъ постройки новыхъ дорогъ, явившихся конкурентами въ дѣлѣ перевозки грузовъ для казенной сѣти; 4) война, ея ликвидація и внутреннія волненія; 5) неурожаи и т. д.

Первая группа ж. дорогъ, являвшаяся въ 1898 году господствующей, понизила къ 1908 г. свой чистый доходъ съ 106.4 мил. руб. до 48 мил. Число дорогъ, входившихъ въ нее понизилось съ 11 до 4-хъ, причемъ въ теченіи всего періода въ ней находились 3 старыхъ испытанныхъ дороги, изъ которыхъ двѣ: Харьковско-Николаевская и Юго-Западная не выходили изъ группы въ теченіи 4-хъ лѣтъ, начиная съ 1895 г., въ который онѣ попали въ нее. Группа уже не только не дала свыше 5%-овъ на затраты государственнаго казначейства всей сѣти (за покрытіемъ всѣхъ обязательныхъ платежей), но не покрыла даже убытковъ 2-ой и 3-ей группъ, равныхъ 26.4 мил. р., т. к. принесла за покрытіемъ своихъ обязательныхъ платежей всего только 17.3 мил. р. остатка. Число дорогъ второй группы осталось тоже 4, но число дорогъ третьей группы увеличилось съ 3 до 8, а непокрыто платежей ими было уже на сумму 16.5 мил. руб. вмѣсто 2.5 мил. руб. въ 1898 году. Появилась и дефицитная дорога, а именно Сызрано-Вяземская.

Первая группа изъ общей суммы основнаго капитала въ 3.820.528.885 руб. покрывала въ 1908 году только 989.883.606 руб. или едва 25.91%, вмѣсто 1.726.229 т. р. или 66.9%-овъ въ 1898 году. Но зато третья группа, имѣвшая основнаго капитала въ 1898 г. только 483.126.000 руб. или 18.9%, въ 1908 году уже имѣла 2.028.321.680 руб. или 53.1% основнаго капитала всей европейской сѣти казенныхъ ж. дорогъ.

Вслѣдствіе столь значительнаго ухудшенія эксплуатаціи казенной сѣти чистый доходъ ея понизился съ 134.2 мил. р.; до 109.4 мил. руб., а его остатокъ (за покрытіемъ обязатель-

¹⁾ Журналъ м. п. с. 1909 г. книга 2 стр. 37—37 статья Пв. Борисова финансовыя результаты эксплуатаціи русской ж. дорожной сѣти за періодъ 1901—1906 г.

ныхъ платежей плюсъ сборы) съ 51.1 мил. р. до 15.4 мил. р.; % этого остатка къ затратамъ государственнаго казначейства упалъ съ 12.64% до 1.13%, а къ обыкновеннымъ государственнымъ доходамъ съ 3.3% до 0.63%. Чистый доходъ со сборами по отношенію къ обыкновеннымъ государственнымъ доходамъ упалъ съ 8.94% до 5.07%.

Перейдемъ къ разсмотрѣнію третьяго періода финансовыхъ результатовъ казенной сѣти 1908—1912 г.

Глава 7-ая.

Періодъ 1908 — 1912 г.

Мѣропріятія, которыя предлагала коммиссія Иващенкова для устраненія основныхъ причинъ паденія чистой доходности казенныхъ ж. дорогъ, не получили своего осуществленія, вслѣдствіе возвращенія Государственнымъ Совѣтомъ обратно въ коммиссію результатовъ ея работъ. Между тѣмъ хозяйство казенныхъ ж. дорогъ продолжало неуклонно ухудшаться. Минули война и ея ликвидація, прошли 1905—1906 годы внутреннихъ волненій и казалось бы за устраненіемъ этихъ причинъ казенное хозяйство должно было попасть въ нормальныя условія для своего развитія и постепенно повышать свой чистый доходъ, принося на затраты государственнаго казначейства все большій % чистаго дохода. 1907 годъ принесъ разочарованіе. Онъ принесъ чистаго дохода меньше предшествующаго года на 12.4 мил. или вмѣсто 3.72% на затраты государственнаго казначейства всего 2.07%. Валовой доходъ въ отношеніи къ обыкновеннымъ государственнымъ доходамъ упалъ съ 22.09% до 22.06%, а чистый доходъ къ тому же основанію съ 1.71 до 1.10%.

Вполнѣ понятно, что результаты эксплуатаціи, какъ предшествующихъ лѣтъ, такъ и этого (1907) въ особенности, должны были встревожить какъ правительство, такъ и законодательныя палаты, еще въ 1908 г., когда результаты эксплуатаціи 1907 г. болѣе или менѣе выяснились.

При разсмотрѣніи въ 1908 г. въ Государственной Думѣ смѣты управленія ж. дорогъ докладчикъ бюджетной коммисіи Марковъ 1-ый заявилъ, что изученіе смѣты убѣдило бюджетную коммиссію въ необходимости рекомендовать Государственной Думѣ скорѣйшія реформы всего вѣдомства въ смыслѣ, такъ сказать, болѣе правильной и болѣе организованной хозяйственности веденія всего дѣла управленія ж. дорогъ, разумѣя подъ этимъ сѣтъ не только казенныхъ ж. дорогъ,

но конечно и частныхъ. На мѣстахъ управленіе ж. дорогъ въ данное время уничтожило и совершенно свело къ нулю личную самостоятельность начальниковъ дорогъ, а слѣдовательно и всякую личную отвѣтственность этихъ лицъ путемъ замѣны личной инициативы и личной отвѣтственности коллегіальными учреждениями (свѣтами управленій) изъ лицъ представляющихъ собой делегатовъ отъ трехъ вѣдомствъ: одного отъ Министерства Путей Сообщенія, одного отъ Министерства Финансовъ и одного отъ Государственного Контроля... Что бы мы ни дѣлали, какъ бы мы ни развивали ж. дороги—говорилъ Марковъ 1-ый—въ смыслѣ ли улучшенія профилей, въ смыслѣ ли улучшенія пути, въ смыслѣ ли увеличенія путевой и развитія пропускной способности—все это будетъ ничто, когда у людей будетъ погашена инициатива, когда у мѣстныхъ дѣятелей не будетъ никакого понятія ни о личномъ долгѣ, ни о своей отвѣтственности предъ государствомъ и страной... когда представители вѣдомствъ разными способами могутъ тормозить дѣло, заявляя рядъ протестовъ въ отношеніи мелкихъ текущихъ вопросовъ ж. дорожнаго хозяйства, которые почти всегда составляютъ основу всего дѣла. ¹⁾

Реорганизация управленія ж. дорогъ, какъ центральныхъ такъ и мѣстныхъ, конечно, являлась одной изъ мѣръ къ поднятію доходности казенныхъ ж. дорогъ, но она не могла явиться мѣрой, устраняющей всѣ недочеты въ эксплуатаціи ж. дорогъ. Повидимому это понимала и бюджетная коммиссія государственной думы, предложивъ Думѣ въ виду безсистемности, неустройства и убыточности ж. дорожнаго хозяйства признать желательнымъ учрежденіе въ законодательномъ порядкѣ, особой коммисіи для производства всѣсторонняго обследованія современнаго положенія, какъ казеннаго, такъ и частнаго хозяйства, съ предоставленіемъ этой коммисіи права приглашать свѣдущихъ и заинтересованныхъ лицъ. Пока же коммиссія предлагала Государственной Думѣ признать желательнымъ для улучшенія казеннаго ж. дорожнаго хозяйства предложить Министерству Финансовъ принять мѣры къ сокращенію платныхъ должностей ²⁾ представителей отъ министерства въ комитетъ управленія ж. дорогъ и къ упраздненію (и) совѣтовъ при управленіяхъ ж. дорогъ съ предостав-

¹⁾ Ст. От. Г. Д. III соз. 1908 г., I, засѣд. сессія 51 столбцы 1906--1909.

²⁾ Что и было сдѣлано Выс. утв. 9 янв. 1909 г. положеніемъ совѣта Министровъ Собр. Уз. и Расп. Пр. 1909 г., 1 полугодіе, ст. 19.

лениемъ большей личной самостоятельности и инициативы начальникамъ ж. дорогъ и съ установленіемъ личной ответственности, какъ въ центральномъ такъ и въ мѣстныхъ управленіяхъ „и къ увеличенію (и) состава и улучшенію (и) быта низшихъ ж. дорожныхъ служащихъ“. Желательность учрежденія особой высшей комиссіи и указанныхъ практическихъ мѣръ къ улучшенію казеннаго хозяйства путемъ реорганизации управленія ж. дор.—была признана Государственной Думой въ засѣданіи 25-го апрѣля 1908 года. ¹⁾ Учреждена особая высшая комиссія была однако не въ законодательномъ порядкѣ, а въ порядкѣ управления. Представленный Совѣтомъ министровъ особый журналъ засѣданія 16 сентября 1908 года (совѣта министровъ) и положеніе объ учрежденіи особой высшей комиссіи для всѣсторонняго изслѣдованія ж. дорожнаго дѣла въ Россіи были 21-го сентября того же года Высочайше утверждены. Предсѣдателемъ комиссіи былъ назначенъ инженеръ Н. Петровъ, а товарищемъ предсѣдателя Саловъ ²⁾.

Результаты эксплуатаціи казенныхъ ж. дорогъ для 1908 года оказались еще болѣе плачевными чѣмъ для предшествующаго года.

Баловой доходъ сѣти казенныхъ ж. дорогъ Европейской Россіи упалъ съ 509.864.000 руб. до 501.493.000 руб., или на 8.371.000 руб., а въ от-

Годъ	3		4		5		6		7		8		9		10		11		12		13		14	
	доходъ	расходъ	чистый доходъ	обязательная плата	остатокъ чистаго дох. за покр. об. платежей	госуд. сб. съ пасс. и груз. и сборъ въ 1 к. съ п. рамн.	остатокъ чистаго дох. за покр. об. платежей	госуд. сб. съ пасс. и груз. и сборъ въ 1 к. съ п. рамн.	затраты государственнаго казначейства	въ тыс. руб. дох. съ остатка														
1908	501.492.531	392.124.372	109.368.179	108.478.467	889.712	14.475.574	15.365.284	1.561.701	296	1.12	2.442.880	0.03	6.70	20.53										
1909	537.813.000	393.915.989	143.897.073	107.144.065	46.747.008	15.814.049	62.551.057	1.420.160	905	4.41	2.542.288	2.48		21.17										
1910	568.651.618	372.470.739	196.180.880	108.578.467	87.602.413	17.050.390	105.652.803	1.533.086	981	6.80	2.797.897	3.79		20.32										
1911	624.751.785	372.047.729	252.704.065	106.472.720	146.231.345	19.358.046	156.580.351	1.618.865	759	9.75	2.974.101	5.58		21.01										
1912	700.409.84	411.547.687	288.861.808	110.534.618	178.327.280	19.742.183	198.069.463	1.844.319	653	10.74	3.124.630	6.34		22.42										
1913	717.762.901	424.443.690	293.319.210	116.451.682	182.867.528	21.000.000	203.867.528	1.940.130	815	10.51	3.416.062	—		—										

¹⁾ Ст. От. Г. Д. III соз. 1908 г. сессія I засѣд. 22 ст. 2031-2032.

²⁾ Саловъ. Краткій историческій очеркъ событій предшествовавшихъ учрежденію особ. выс. комиссіи стр. 26.

³⁾ Съ Варшаво—Вьнской ж. дорогой.

ношеніи къ бюджету государственныхъ доходовъ съ 21.06% до 20.53%; остатокъ чистаго дохода со сборами за покрытіемъ обязательныхъ платежей по облигаціямъ упалъ съ 26.18 мил. до 15.37 мил. или на 10.81 мил., а его процентъ къ затратамъ государственнаго казначейства съ 2.07% до 1.13%. Съ 1.10% до 0.63% понизилось и отношеніе этого остатка къ доходному государственному бюджету.

Вліять на улучшеніе эксплуатаціи этого года особая коммиссія не могла уже, такъ какъ учреждена была въ концѣ его, но это вліяніе въ связи съ урожаями 1909—1910 г. и мѣрами предпринятыми С. В. Рухловымъ обнаружилось въ послѣдующіе годы. Коммиссія выпустила около 90.—100 выпусковъ своихъ трудовъ, главнымъ образомъ работы своего предсѣдателя, направленныхъ къ изученію общаго финансоваго положенія сѣти, разсмотрѣнію причинъ роста расходовъ, дефицитовъ, изученію отчетности и смѣтъ управленій ж. дорогъ, хозяйственности этихъ управленій, изученію технической эксплуатаціи и, положенія мастерскихъ дорогъ и т. д., а затѣмъ затребовала отъ мѣстныхъ управленій ж. дорогъ объясненія по излишнимъ расходамъ, исчисленнымъ коммиссіей и не оправдываемыхъ ни потребностью эксплуатаціи, ни другими назначеніями, и предложила рядъ вопросовъ, на которые дороги дали свои объясненія и отвѣты, изданные подъ наименованіемъ „матеріаловъ по обследованію ж. дорогъ“ въ отдѣльномъ томѣ для каждой дороги, (такъ вышли обследованія ж. дорогъ: Южныхъ, Юго-Западныхъ, Екатерининской, Сѣверныхъ, Сѣверо-Западныхъ, Либаво-Роменской, Сибирской, Головного участка Амурской, Пермской и т. д.).

Коммиссія указала на массу недостатковъ казеннаго хозяйства, перечисленныхъ нами уже въ предыдущей главѣ, изъ которыхъ несомнѣнно важнѣйшимъ являлось неудовлетворительное пользованіе подвижнымъ составомъ и его ремонтное, ¹⁾ которое и было принято во вниманіе ставшимъ во главѣ Министерства Путей Сообщенія С. В. Рухловымъ и по мѣрѣ возможности устранялось путемъ болѣе полного использования паровозовъ и вагоновъ, увеличенія состава поѣздовъ и нагрузки ихъ и вагоновъ.

Министерство Путей Сообщенія выработало даже проектъ переустройства своихъ центральныхъ и мѣстныхъ установленій, для подробнаго разсмотрѣнія которыхъ было высочайше

¹⁾ Такого же мнѣнія о главной причинѣ роста расходовъ и Борисовъ. Журн. м. п. с. 1909 г. конца 3 стр. 9—10.

учреждены особое междуведомственное совѣщаніе, и подкомиссія для предварительнаго обсужденія нѣкоторыхъ вопросовъ законопроекта.

Въ основу законопроекта былъ положенъ принципъ децентрализаціи, т. е. обратный тому, на которомъ было до этого построено хозяйство казенныхъ ж. дорогъ. Путемъ передачи части дѣлъ, подвѣдомственныхъ раньше центральнымъ учреждениямъ, въ сферу компетенціи мѣстныхъ учреждений: начальниковъ дорогъ (начальниковъ отдѣловъ службъ дорогъ) и совѣтовъ управленій, расширялась инициатива этихъ учреждений и представлялось имъ большее поле для творческой дѣятельности. Въ сферу правъ и обязанностей начальника каждой дороги вошло по законопроекту „попеченіе о соответствіи ея (дороги) дѣйствительнымъ потребностямъ, о развитіи ея коммерческой дѣятельности и о бережливомъ веденіи хозяйства“. 1) Начальнику предоставлено было большее количество дѣлъ, а для дѣлъ подлежащихъ его компетенціи ранѣе—предоставлены болѣе широкія полномочія: расширены кредиты по производству построекъ на линіи, по вознагражденію служащихъ и т. д., предоставлены выборъ способа сдачи работъ и приобрѣтенія матеріаловъ и заключеніе договоровъ по заготовкамъ на сумму до 25.000 руб. (раньше до 10.000 р.), право отдаленія въ уважительныхъ случаяхъ на періоды не свыше 6 мѣсяцевъ сроковъ дѣйствія договоровъ, заключенныхъ съ подрядчиками, продажа негодныхъ и ненужныхъ для дороги предметовъ, инвентаря и матеріаловъ, лома и разныхъ отбросовъ на сумму каждый разъ не свыше 10.000 руб. (раньше продажа производилась по постановленіямъ совѣта управленія и при томъ не иначе, какъ по полученіи на ихъ производство разрѣшенія управленія казенныхъ ж. дорогъ, § 59-ый временной инструкціи). Въ совѣтахъ управленій начальникамъ отдѣловъ и частей управленія предоставлено болѣе правъ чѣмъ представителямъ Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля, (т. е. обратно тому, что было по временной инструкціи). Къ предметамъ вѣдѣнія (§ 55) совѣтовъ управленій отнесено 1) приобрѣтеніе по добровольному соглашенію съ владѣльцами земель и недвижимыхъ имуществъ для надобностей дороги, принадлежавшее раньше компетенціи управленія казен. ж. д.; 2) продажа негодныхъ и ненужныхъ предметовъ инвентаря,

1) § 31. Законопроекта. Матеріалы по вопросу о реорганизаціи управленія русскихъ ж. дорогъ. Вып. 33. Тр. о. в. к. для изсл. ж. дор. стр. 259.

материаловъ, лома и всякихъ отбросовъ на сумму свыше 10.000 руб. (безъ разрѣшенія управленія каз. ж. дор.); 3) разрѣшенія вопросовъ объ удовлетвореніи разнаго рода претензій къ желѣзной дорогѣ въ суммахъ не свыше 25.000 р. (раньше до 5.000 руб.) и т. д. и т. д.

Такимъ образомъ вопреки желанію Государственной Думы въ засѣданіи отъ 25-го апрѣля 1908-го года—совѣты управленій были оставлены, (въ проэктѣ) но зато ихъ компетенція въ сферѣ дѣлъ, требующихъ немедленнаго исполненія и рѣшенія, была ограничена или даже совершенно уничтожена (производство торговъ и конкуренцій, и разсмотрѣніе заявленій о цѣнахъ на работы и поставки) и отнесена къ компетенціи начальника дороги и начальниковъ отдѣловъ управленія дороги, въ сферѣ же дѣлъ, не требующихъ немедленнаго исполненія—компетенція расширена, на примѣръ: по разсмотрѣнію смѣтъ, отчетовъ, техническихъ условій, разногласій и недоразумѣній технического характера и т. д. Подобное измѣненіе компетенціи совѣтовъ управленія дѣлало ихъ существованіе полезнымъ и не стѣсняло дѣятельности начальниковъ дороги и ея отдѣльныхъ службъ. Вся эта реорганизація управленій казенныхъ ж. дорогъ имѣла бы громадное вліяніе на хозяйственность эксплуатаціи казенныхъ ж. дорогъ въ смыслѣ ея повышенія. Къ сожалѣнію проэктъ остался проэктомъ и не произвелъ необходимой реорганизаціи управленія ж. дорогъ.

Другія мѣры центральнаго управленія, главнымъ образомъ по лучшей утилизаціи подвижнаго состава, повели къ громадному улучшенію казеннаго хозяйства.

Валовые доходы вообще мало зависятъ отъ характера ихъ управленія, отъ мѣры использованія подвижнаго состава, его ремонта и т. д.; они опредѣляются преимущественно промышленнымъ развитіемъ страны, но тѣмъ не менѣе и искусная тарифная политика, облегченіе и улучшеніе условій перевозки, борьба съ злоупотребленіями при перевозкѣ, имѣютъ также громадное значеніе въ дѣлѣ привлеченія пассажировъ и грузовъ и полученія съ нихъ денегъ за перевозку, и не могутъ не вліять на ростъ валовыхъ доходовъ. Вотъ почему стремительный ростъ валовыхъ доходовъ казен. ж. дорогъ сѣти Европейской (и Азлатской) Россіи, безъ Варшаво-Вѣнской ж. дороги (съ 591.7 мил. до 807.1 мил. или на 36.4% за четырехлѣтіе 1908—1912 годъ), не можетъ быть приписанъ

исключительно подъему промышленности, но отчасти и улучшению управленія ихъ.¹⁾ Этотъ ростъ по годамъ выражался для европейской сѣти въ 1909 г. — 36.3 мил., въ 1910 г. — 30.8 мил., въ 1911 г. — 56.1 мил., въ 1912 г. — 40.7 мил. (безъ Варшаво-Вѣнской ж. дороги) въ то время, какъ въ послѣдніе годы предшествующаго періода онъ былъ: въ 1904 г. +2.1 мил.; въ 1905 г. умен. — 6.7 мил.; 1906 г. +66.4 мил.; 1907 г. +17.5 мил.; 1908 году ум. — 8.4 мил. или въ среднемъ за годъ увеличеніе на 14.2 мил., въ то время какъ въ послѣдній (1908—1912) періодъ (безъ Варшаво-Вѣнской) среднее ежегодное увеличеніе равно 41 миллиону.

Гораздо большее значеніе характеръ управленія имѣеть для второй стороны хозяйства — производства расходовъ. Здѣсь принципъ наибольшей экономіи труда и матеріала проявляется во всей своей полнотѣ и въ этомъ отношеніи казенная сѣть за четыре (1908 — 1912 года) послѣднихъ отчетныхъ года сдѣлала большіе успѣхи. Достаточно указать, что несмотря на вздорожаніе жизни, матеріаловъ и въ особенности топлива, съ 1908 по 1911 годъ произошло сокращеніе расходовъ по всей европейской сѣти казенныхъ ж. дорогъ (безъ Варшаво-Вѣнской) съ 392.12 мил. до 372.05 или на 20.07 мил.²⁾

Въ результатъ же быстраго роста валовыхъ доходовъ и паденія расходовъ чистый доходъ сѣти возросъ съ 109.4 мил. въ 1908 г. до 288.9 мил. руб. (безъ Варшаво-Вѣнской до 275.4 мил. руб.) въ 1912 году, а съ государственнымъ сборомъ и сборомъ въ $\frac{1}{5}$ коп. съ цуда, съ 123.8 мил. до 308.6 мил. или съ 1.13% на затраты государственнаго казначейства до 10.74%. Отношеніе остатка чистаго дохода за покрытіемъ платежей по облигаціямъ къ бюджету возросло съ 0.63% до 6.34% или въ 10 разъ. Приростъ чистаго дохода (безъ государственнаго сбора и сбора въ $\frac{1}{5}$ коп. съ цуда) выражался въ 1909 г. 44.28 мил., въ 1910 г. 42.53 м., въ 1911 г. — 56.50 м. р., въ 1912 г. — 36.2 м. р., (а безъ Варш.-Вѣнской 20.7) въ 1913 г. — 4.4 мил. руб. Каковы были причины, вліявшія на ростъ валовыхъ доходовъ и, какъ вліяла хозяйственность управленія на уменьшеніе расходовъ, разберемъ въ слѣдующихъ главахъ.

¹⁾ См. Новый Экон. 1914 г. № 3 ст. П. П. Мигулина. Успѣхи казеннаго жел. дорожнаго хозяйства.

²⁾ Свѣд. Гос. К. за 1911 г. Въ свѣдѣ управленія ж. д. на 1914 г. показана цифра расходовъ сѣти за 1911 г. — въ 363.3 мил. р.

Глава 8-я.

А). Валовые доходы.

Валовые доходы, какъ только, что было замѣчено, мало зависятъ отъ характера ихъ управленія и въ гораздо болѣе степени зависятъ отъ развитія или упадка въ странѣ промышленности, земледѣлія, отъ урожая и неурожая и т. д. Разберемъ послѣдовательно вліянія на ростъ валовыхъ доходовъ: тарифныхъ мѣропріятій и улучшенія движенія съ одной стороны, относимыхъ нами къ хозяйственности управленія, урожая и развитія промышленности съ другой.

1. Хозяйственность управленія. а) Тарифныя мѣропріятія.

Въ дѣлѣ установленія тарифовъ Министерство Финансовъ, завѣдующее этимъ дѣломъ, стало въ этомъ періодѣ гораздо осторожнѣе, чѣмъ въ предшествовавшемъ. Правда были два повышенія тарифовъ на каменный уголь и хлопокъ, повліявшія на сокращеніе перевозки этихъ грузовъ, какъ о томъ указалъ министру финансовъ (Кокорцеву) въ засѣданіи бюджетной комиссіи 16-го и 18-го января 1914 года докладчикъ комиссіи Некрасовъ, но это повышение было временное и быстро приспособившіяся къ нимъ каменноугольная и хлопковая промышленности уже въ слѣдующіе годы повысили перевозку своихъ грузовъ. Подобное повышение тарифовъ какой либо отрасли промышленности, вліявшее на сокращеніе перевозки ея грузовъ является чрезвычайно опаснымъ, такъ какъ вслѣдствіе за сокращеніемъ перевозки можетъ послѣдовать упадокъ и уничтоженіе всей этой отрасли промышленности, и такихъ повышеній тарифовъ министерство финансовъ должно избѣгать въ будущемъ, но въ общемъ надо сказать—повышеніе тарифовъ въ этомъ періодѣ не стояло на пути развитія промышленности страны и было въ то же время благоприятно для государственнаго казначейства. Въ той же стенограммѣ засѣданій комиссіи отъ 16-го и 18-го января 1914 года находимъ сообщеніе о произведенномъ статистическомъ обследованіи вопроса о вліяніи на выручку казенныхъ и частныхъ дорогъ повышенія тарифовъ. На основаніи этого обследованія выяснилось, что съ 1904 по 1911 годъ приростъ выручки казенныхъ и частныхъ ж. дор., вслѣдствіе повышенія тарифовъ, составилъ 48 мил., причемъ приростъ ея съ 1910 г. по 1911 годъ составилъ около 13 мил. руб. Комиссія дѣлаетъ выводъ, что въ 1913 году этотъ приростъ выручки

будетъ уже 25 мил. руб., изъ которыхъ—если учесть, что изъ общей сѣти россійскихъ ж. дорогъ частные составляютъ 40⁰/₀—на долю частныхъ должно придти около 10 мил., а казенныхъ около 15 мил. руб. ¹⁾).

Такимъ образомъ повышеніе тарифовъ въ періодъ 1908—1912 годъ оказало крупное вліяніе на ростъ валовыхъ доходовъ европейской сѣти казенныхъ ж. дорогъ, выразившись въ 10—15 мил. средняго ежегоднаго прироста.

б) Улучшеніе движенія

Слѣдующей мѣрой, предпринятой уже Министерствомъ Путей Сообщенія, было улучшеніе пассажирскаго движенія, доходы съ котораго возрасли съ 1908 года по

Годы.	Валовой доходъ отъ пассажирскаго движенія по общему тарифу.	На версту рублей.	На 100 поѣздо-верстѣ рублей.	Перевезено пассажировъ въ тысячахъ.	Пробѣгъ пассажировъ въ миллионахъ верстѣ.	Средняя выручка съ пассажира-верстѣ.	Число пассажировъ на 100 поѣздовъ	На одну версту.
1908	88.418.567	2.561	35.01	111.144.5	11.216.0	0.789	125	352
1909	97.269.684	2.818	39.38	118.590.1	11.492.8	—	—	359
1911	112.456.968	3.408	49.76	148.130	13.395.1	0.839	—	410
1912	115.932.159	3.532	48.50	164.546	14.756.682	0.865	164	501

1912 годъ съ 88.4 мил. до 115.9 (безъ Варшаво-Вѣнской) или на 31.1⁰/₀, а на 100 поѣздо верстѣ на 34.3⁰/₀. Въ то же время число пассажировъ возрасло на 100 поѣздо-верстѣ съ 125 до 164 ч. или на 31.2⁰/₀. Все же число пассажировъ возрасло (безъ Варшаво-Вѣнской) съ 1908 г. по 1912 г. на 49.0⁰/₀, а ихъ пробѣгъ на 31.0⁰/₀ (т. е. понизился для каждого пассажира съ 101 до 87 в.), что показываетъ собой увеличеніе главнымъ образомъ мѣстнаго движенія. Въ 1908 году на версту европейской сѣти приходилось 352 пассажира, а въ 1912 году уже 501 чел. или на 42.33⁰/₀ больше ²⁾). Пассажирское движеніе, какъ видно изъ этихъ цифръ, уплотнилось. Тотъ фактъ, что на одну и ту же расчетную единицу (100 поѣздо-

¹⁾ Стенограмма засѣданій бож. комис. Г. Д., IV соз., 2 сессіи къ № 13 стр. 2.

²⁾ См. Пути Сообщенія за 1914 г. № 3 ст. Яблонскаго Пути сообщенія за 5 л.

версть) число пассажировъ возрасло меньше чѣмъ доходъ отъ пассажировъ, объясняется повышеиіемъ пассажирскаго тарифа и понижеиіемъ перевозки воинскихъ чиновъ (средняя выручка съ пассажиро-версты поднялась съ 0.789 коп. до 0.865 коп. или на 9.62%).

Увеличенію плотности движенія не могли не способствовать и улучшенія, сдѣланныя Министерствомъ Путей Сообщенія въ пассажирскомъ движеніи. Къ числу мѣропріятіи этого рода нужно отнести установленіе въ этомъ періодѣ цѣлаго ряда прямыхъ сообщеній. Въ 1913 году было установлено еще больше прямыхъ сообщеній, изъ которыхъ наиболее значительными по пробѣгу явились: Москва-Варшава, Варшава-Модзь, П-бургъ-Вержолово, Рига-Муравьево-Либава, Варшава-Кіевъ-Харьковъ, Ростовъ-Фастовъ-Казатинъ-Варшава, Ростовъ-Кіевъ, Казатинъ-Одесса, Харьковъ-Курскъ, Лозовая-Севастополь и т. д. ¹⁾

Въ періодъ усиленнаго пассажирскаго движенія по линіямъ наибольшаго течения пассажировъ, какъ на примѣръ изъ Петербурга и Москвы на Севастополь и обратно въ теченіи нѣсколькихъ дней „до“ и „послѣ“ праздниковъ рождества и пасхи и изъ Петербурга на Севастополь, Ростовъ и Одессу для развѣзда публики „на“ и „съ“ курортовъ въ продолженіи не менѣе мѣсяца весной и осенью (май—іюнь, августъ—сентябрь), а также въ сентябрѣ со станціи Ташкентской дороги до Одессы для провѣзда паломниковъ мусульманъ и, во время Нижегородской ярмарки изъ Москвы въ Нижний-Новгородъ, установленъ цѣлый рядъ дополнительныхъ поѣздовъ. На 75-мъ сѣздѣ по выработкѣ новыхъ расписаній (ноябрь—декабрь 1912 года) было достигнуто для казенныхъ и частныхъ 298 новыхъ согласованій, а утеряно всего 62. На томъ же сѣздѣ было увеличено число безпересадочныхъ сообщеній на 30 новыхъ: Петербургъ-Ташкентъ, Варшава-Саратовъ, Севастополь-Ростовъ, Варшава-Ростовъ, Харьковъ-Саратовъ, Москва-Варшава и т. д. Кромѣ того ускорено было движеніе 238 поѣздовъ казенной и частной сѣти, въ томъ числѣ на Закавказской жел. дорогѣ 18 поѣздовъ, Южныхъ 16, Самаро-Златоустовской 10 и т. д. ²⁾

Пробѣгъ поѣздовъ пассажирскаго движенія увеличился за 4 года съ 86.6 мил. в. до 100.3 м. или на 15.8% (безъ Варш.-Вѣн.).

¹⁾ Смѣта управ. ж. д. 1914 г. стр. 88—89.

²⁾ См. управ. ж. д. на 1914 г. стр. 91—92.

Все эти мѣры привели къ тому, что пассажирское движеніе стало дѣлаться мало по малу доходнымъ вмѣсто убыточнаго и еслибы не война оно приносило бы быть можетъ еще болѣе значительные доходы.

Улучшеніе хозяйственности управленія, измѣненіе тарифовъ, ускореніе и улучшеніе движенія были основными мѣрами для повышенія валовыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ.

Къ числу недостатковъ хозяйственности управленія казенныхъ ж. дорогъ нужно отнести разрѣшеніе постройки частнымъ обществамъ такихъ линій, которыя должны были бы быть сооружены самой казной съ большой для себя пользой, но при сооруженіи частными обществами принесли казнѣ значительный ущербъ. Къ такимъ линіямъ, разрѣшеннымъ за послѣдніе годы, нужно отнести Сѣверо-Донецкую, разрѣшенную 4-го іюня 1908 года и Одессо-Бахмачскую (М. Кіево-Воронеж. ж. дор.), разрѣшенную къ постройкѣ въ 1913 году. Постройка и эксплуатация Сѣверо-Донецкой дороги весьма невыгодно отозвались на эксплуатации сосѣднихъ казенныхъ дорогъ: Южныхъ, Московско-Курской и Екатерининской, отвлекая отъ нихъ грузы, причемъ Южныя дороги потеряли въ 1912 году свыше 157 мил. пуд. (на 150. в.) или около 7 мил. валового дохода, а Московско-Курская въ томъ же году потеряла около 24 мил. пудовъ транзитныхъ грузовъ ¹⁾. Екатерининская дорога также потеряла много транзитныхъ грузовъ, пошедшихъ по Южнымъ дорогамъ (черезъ Краматорскую-Лозовую-Харьковъ), вслѣдствіе открытія движенія въ сентябрѣ 1911 года по Сѣверо-Донецкой ж. дор. ²⁾. Что же касается дороги Одесса-Бахмачъ то она привлекла къ себѣ массу транзитныхъ и мѣстныхъ грузовъ (главнымъ образомъ хлѣбныхъ) Южныхъ и Юго-Западныхъ ж. дорогъ. Разрѣшенія частнымъ обществамъ такихъ линій — опасныхъ для казенной сѣти и отвлекающихъ съ нея транзитные и мѣстные грузы — не должно наблюдаться въ госуд. хозяйствѣ. Эти линіи должны строиться и эксплуатироваться казной на средства государственнаго казначейства или облигаціонные займы, но не частной инициативой, не только извлекающей колоссальные барыши изъ подобныхъ предпріятій, но еще грозящей нанести ущербъ казенной сѣти путемъ отвлеченія отъ нея грузовъ.

¹⁾ Об. з. къ ст. Г. К. 1912 г. стр. 131 и 149.

²⁾ Пути Сообщенія за 5 послѣднихъ лѣтъ Н. В. Мбловскій. Пути Сообщенія 1914 г. № 2.

Но ущербъ наносимый такими отдѣльными конкурирующими линіями, столь громадный для отдѣльныхъ дорогъ, былъ сравнительно невеликъ для всей сѣти. Значительно понизить доходность всей казенной сѣти онъ не могъ, а если принять во вниманіе, что вслѣдствіе постройки этихъ линій казенныя ж. дороги получили новые грузы изъ новыхъ районовъ, ущербъ этотъ окажется еще менѣе значительнымъ. Другое дѣло, когда такихъ линій начинается строиться много. Тогда и ущербъ наносимый ими казнѣ можетъ быть громаднымъ и можетъ выразиться въ уничтоженіи всѣхъ доходовъ казенной сѣти.

Кромѣ улучшенія хозяйственности управленія въ этомъ періодѣ на ростъ валового дохода казенныхъ ж. дорогъ имѣли вліяніе еще и другія причины, лежавшіе внѣ сферы дѣйствія управленія — урожаи и общій подъемъ промышленности.

II. Вліяніе экономическихъ силъ. а) Урожаи 1909 и 1910 г.

Урожай 1909 года особенно сильно сказался на дорогахъ такъ или иначе причастныхъ къ перевозкѣ хлѣба.

Увеличились вал. доходы и перевозка хлѣба на дорогахъ:

Валовые дох. въ милліонахъ рублей.			Перевозка хлѣба въ милліонахъ пудовъ.			
1908 г.	1909 г.	Увел.	1908 г.	1909 г.	Увелич.	
Южн.	57.3	66.1	8.8	128.7	188.7	60.0
Екат.	52.4	58.1	5.7	—	—	34.8
Прив.	31.9	33.3	1.4	49.3	50.0	10.7
С.-Зл.	24.2	25.9	1.7	62.7	68.4	5.7
Ник.	39.9	41.9	2.0	74.9	80.8	5.9
Ю.-З.	64.6	68.6	4.0	138.4	163.0	24.6
С.-Вяз.	15.4	16.8	1.4	48.3	53.6	5.3
Сѣв.	26.9	29.1	2.2	28.5	35.9	7.4
С.-Зад.	37.5	38.8	1.3	41.2	46.3	5.2
Р.-Ор.	22.5	25.0	2.5	—	53.7	—
Д. Р.	18.0	19.9	1.9	35.3	48.9	13.6
Всего на 11 дорог.	32.9	—	—	—	—	173.2 ¹⁾

Мы видимъ, что на всѣхъ приведенныхъ дорогахъ параллельно росту перевозки хлѣба, возрасли и валовые доходы. Больше всего возрасла перевозка хлѣба на Южныхъ (60 м.) дорогахъ у нихъ же больше всего поднялся и валовой доходъ

¹⁾ Сводная статистика перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ Над. Деп. Ж. Дор. Дѣль за 1908 и 1909 г.

(на 88 м.). Слѣдующей крупной по перевозкѣ хлѣба дорогой является Екатеринбургская; на ней перевезено 34.8 м. п. и она заняла второе мѣсто и по возрастанію вал. дохода всего на 57 мил. р., 3-е мѣсто, какъ по росту перевозки хлѣба, такъ и по росту валовыхъ доходовъ принадлежитъ Юго-Западнымъ ж. дорогамъ. Меньше всего возрасла перевозка хлѣба на Сѣверо-Западныхъ ж. дор., причеиъ на нихъ меньше всего возросъ и валовой доходъ.

Несомнѣнно, что изъ 36 мил. руб. возрастанія валовыхъ доходовъ всѣхъ казенныхъ ж. дорогъ (въ 1909 году противъ 1908 года) большая половина возрасла за счетъ урожая 1909 года, повысившаго перевозку хлѣба и косвенно повлявшаго на увеличеніе перевозки другихъ грузовъ. Изъ вышеприведенной таблицы видно, что чистый доходъ 11 указанныхъ ж. дорогъ повысился на 32.9 мил., изъ каковыхъ не меньше половины обязано возрастанію хлѣбныхъ перевозокъ. Если допустимъ, что перевозка хлѣба на всѣхъ казенныхъ ж. дорогахъ возрасла на 200 мил. пудовъ и что средній пробѣгъ пуда хлѣба 300—350 верстъ, то при тарифѣ въ $\frac{1}{60}$ — $\frac{1}{70}$ к. съ пуда получимъ около 10—12 мил. руб., прибавившихся въ 1909 г. къ валовымъ доходамъ казенныхъ ж. дорогъ вслѣдствіе урожая. Н. Петровъ опредѣляетъ увеличеніе дохода казенныхъ ж. дорогъ отъ измѣнившихся условій перевозки и по преимуществу отъ урожая 1909 г. въ 11.515 т. р.¹⁾ Нужно сказать, что возрастанію валовыхъ доходовъ на казенныхъ ж. дорогахъ способствовало и повышеніе тарифовъ на нѣкоторые грузы.

Наблюдалось рѣзкое паденіе вал. дохода въ 1909 году на Московско-Курской ж. дор. съ 32.2 мил. до 31.9 мил. или на 0.3 мил., что объяснялось сокращеніемъ коммерческаго движенія, глав. образомъ вслѣдствіе утраты транзитныхъ перевозокъ съ Мавелецкой линіи Ряз.-Уральской ж. дор. и по соединительнымъ вѣтвямъ Московскаго узла, благодаря открытію Московско-Окружной ж. дороги. Количество перевезенныхъ грузовъ Московско-Курской—сократилось на 107.2 мил. пуд., изъ которыхъ 66.6 мил. падало на указанныя транзитныя перевозки. Паденіе валовыхъ доходовъ Баскунчакской объяснено г. контролемъ задержкой вывоза соли, вслѣдствіе перехода ея разработки изъ рукъ мелкихъ промышленниковъ въ руки крупнаго товарищества.²⁾

¹⁾ Выгоды получ. ж. дор. въ 1909 г. отъ урожая и отъ улучшенія своего хозяйства стр. 8.

²⁾ Объясн. зап. къ Отч. Г. К. за 1911 г.

Слѣдующій 1910 годъ также способствовалъ росту перевозки хлѣбовъ, такъ какъ далъ тоже очень удовлетворительный урожай. Такъ Екатеринбургская дорога при увеличеніи хлѣбныхъ грузовъ съ 94.3 мил. до 114.0 мил. или на 19.7 мил. пудовъ увеличила свой доходъ (противъ 1909 г.) на 6.3 мил. руб.

Риго-Орловская при увеличеніи хлѣбныхъ грузовъ съ 53.7 мил. пуд. до 55.7 мил. пуд. или на 2 мил. пуд. увеличила доходъ съ 24.97 до 27.9 мил. или на 3.93 мил. руб. Юго-Западныя увеличили перевозку хлѣбныхъ грузовъ съ 163 мил. п. до 181.3 м. п. или на 18.3 м. п., а валовой доходъ съ 68.6 м. р. до 73.8 мил. руб. или на 5.2 мил. руб.

Оба урожая, 1909 и 1910 г., способствовали общему оживленію промышленной жизни страны, что выразилось въ увеличеніи разнаго рода перевозокъ, на размѣры которыхъ не повлияло даже повышеніе тарифовъ на нѣкоторые грузы. Кромѣ этихъ основныхъ причинъ финансовому успѣху эксплуатаціи каз. ж. дор. способствовали мѣры предпринятыя М. П. Сообщенія для устраненія хлѣбныхъ залежей, составлявшихъ до этого на ж. дор. обычное явленіе. Самыя большія залежи въ 1910 году достигали 20.000 вагоновъ тогда какъ въ прежніе годы онѣ доходили до 80.000 и даже до 100.000 вагоновъ, причемъ возможность полного устраненія залежей зависѣла въ 1910 г. уже не отъ ж. дорогъ, а отъ переполненія портовыхъ элеваторовъ и зернохранилищъ, не допускавшихъ дальнѣйшаго подвоза къ нимъ зерна ¹⁾ и очень возможно, что, если бы элеваторовъ на нашей сѣти было достаточно, хлѣбныя залежи исчезли бы.

Промышленное оживленіе, вызванное урожаями двухъ лѣтъ продолжалось и въ 1911 году, причемъ лишь только послѣ 7—8 мѣсяцевъ, когда уже былъ опредѣленъ и потребленъ урожай предшествовавшаго года и наступилъ періодъ перевозки урожая 1911 года, чрезвычайно неудовлетворительнаго для громаднаго района Поволжья и Сѣверо-Восточныхъ губерній, стало замѣчаться значительное пониженіе коммерческаго движенія и въ особенности хлѣбныхъ перевозокъ ²⁾.

Такъ понизила свой доходъ Самаро-Златоустовская дорога съ 26.0 до 24.9 или на 1.1 мил. р., понизивъ перевозку хлѣба съ 61.8 до 41.0 мил. или на 20.8 мил. пуд., причемъ это

¹⁾ Об. З. къ От. Г.К. 1910 г. стр. 80-81.

²⁾ Об. З. къ От. Г.К. 1911 г. стр. 97.

повышеніе произошло за счетъ отправки хлѣба, которая сократилась съ 52.9 мил. п. до 28.2 мил. пуд. Уменьшилась перевозка хлѣба на Николаевской съ 74.8 до 58.3 мил. пуд. или на 16.5 мил. и Екатерининской съ 114.0 мил. до 94.2 мил. или на 19.8 мил. п. ¹⁾, но никакого паденія на этихъ двухъ послѣднихъ дорогахъ валовыхъ доходовъ вслѣдствіе возрастанія перевозокъ другихъ грузовъ—не произошло.

Въ 1912 году дороги испытали главныя послѣдствія неурожая 1911 года. Свой валовой доходъ уменьшили дороги: Московско-Курская на 1.0 мил. р.; Юго-Западная на 2.5 мил. руб., причемъ на нихъ соотвѣтственно уменьшилась перевозка хлѣба на 31.9 мил. пуд. и на 36.4 мил. пуд.; Южная понизила на 7 мил. руб. свой доходъ и перевозку хлѣба на 7 мил. пуд. Несмотря на вліяніе неурожая 1911 г. общій валовой доходъ казенныхъ ж. дорогъ поднялся на 40.7 мил. р. Южная и Юго-Западная ж. дороги испытали, кромѣ неурожая, вліяніе военныхъ событій, разразившихся на Балканскомъ полуостровѣ, стѣснившихъ движеніе, а во время закрытія Дарданелль, совершенно прекратившихъ нашъ экспортъ черезъ южныя порты, что не могло не отразиться на грузовыхъ операціяхъ Южной и Юго-Западныхъ ж. дорогъ. На уменьшеніе заграничнаго экспорта зерновыхъ продуктовъ кромѣ того оказалъ вліяніе обильный урожай хлѣбовъ въ конкурирующей съ нами на міровомъ рынкѣ²⁾ Аргентинѣ.

Несмотря на уменьшеніе перевозки хлѣба, вся казенная сѣть получила въ 1912 году чистаго дохода на 20.7 мил. р. (безъ Варшаво-Вѣиск.) больше предшествующаго года. Вообще же урожай и неурожай слабо вліяли на валовые доходы каз. ж. дорогъ, вслѣдствіе быстрого роста перевозки другихъ грузовъ, вызываемаго общимъ развитіемъ промышленности; какъ мы видѣли, даже исключительный урожай 1909 года повысилъ доходъ дорогъ въ 1909 году не выше чѣмъ на одну треть повышенія всего валового дохода (10—12 мил. р. на 36.3 мил. всего роста валового дохода) казенной сѣти въ 1909 году. Подобное явленіе происходитъ только потому, что хлѣбные грузы составляютъ далеко не всю перевозку грузовъ ж. дор. Если мы возьмемъ такія дороги, какъ Южная, Юго-Западная, Рига Орловскую, Самаро-Златоустовскую, Привислянскую, Николаевскую и Сызрано-Вяземскую, перевозяція большія количества хлѣба, то и на нихъ въ самый

¹⁾ Свод. ст. перевозки хлѣбныхъ грузовъ изд. Д. ж. д. Д. за 1910 и 1911 г. стр. I-IV

²⁾ Об. в. къ От. Г.К. за 1912 г.

урожайный 1909 годъ хлѣбная перевозка составляла всего: 19%, 28%, 29%, 42%, 21%, 26%, 41% общей перевозки грузовъ. Больше всего хлѣба въ урожайный 1909 годъ перевозилось на дорогахъ: Самаро-Златоустовской—42% и Сызрано-Вяземской—41%, но въ нормальные по урожаю годы (напр. 1908 г.) % этотъ падаетъ до 31 и 37%. Дѣйствительность показала, что урожай и для этихъ дорогъ имѣютъ слабое значеніе. Въ 1909 г. валовой доходъ обѣихъ дорогъ повысился всего на 1.7 и 1.4 мил. или на 7.0% и 9.1%, т. е. очень слабо.

б. Вліяніе развитія промышленности.¹⁾

Какъ мы видимъ, урожай имѣли замѣтное прямое вліяніе на возрастаніе валовыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ путемъ увеличенія перевозки хлѣбныхъ грузовъ, но больше было вліяніе ихъ косвенное, поскольку они способствовали подъему русской промышленности, а тѣмъ самымъ и увеличенію перевозки остальныхъ грузовъ.

Такъ перевозка пассажировъ возрасла за 4-хъ-лѣтіе 1908—1912 г. съ 111.14м. чел. до 164.55 (безъ Варш. Вѣнск.) или на 48%, а перевозка всѣхъ грузовъ (большой и малой скорости и багажа) съ 6.966.5 мил. пуд. до 9.420.5 мил. п. на 35.2%.

Въ 1908 году было добыто угля 1.522.7 мил. п., а въ 1912 году 1.906.7 мил. пуд. или 25.3% больше.

Однако добыча угля, несмотря на свое неослабѣвающее изъ года въ годъ возрастаніе, не послѣдовала за развитіемъ промышленности, все увеличивавшей свои требованія на минеральное топливо. Если въ 1908 году потребовалось иностраннаго угля 266 мил. пуд., то въ 1912 году уже 355 мил. пуд., т. е. больше на 33.4%. Все потребленіе угля возрасло съ 1.788 м. п. въ 1908 году до 2.262 мил. пуд. въ 1912 г. или на 27.5%. Правда повышенію требованій на уголь содѣйствовало паденіе добычи нефти, но незначительно. Съ 467.0 м. пуд. въ 1908г. добыча нефти упала до 322.8 м. пуд. въ 1913 году или на 144 мил. при возрастаніи потребленія каменнаго угля за этотъ же срокъ на 484 мил. пуд. Въ то же время многія ж. дороги (напр. Сѣверныя), въ виду вздорожанія нефти и угля, перешли на древесное топливо, а не-

¹⁾ Данныя о состояніи промышл. взяты за 1908 и 1912 года изъ журналовъ за 1909—1914 годъ: Вѣстника Финансовъ, Журнала Торговли и Промышленности, Экономиста Россіи, Пового Экономиста, Росинеп за 1914 г., Объясн. зап. къ От. Г. К. 1912 г. и т. д.

перешедшія сильно сократили это потребление— вследствие чего освободившіяся отъ потребления ж. дорогами уголь цѣликомъ пошелъ въ промышленность.

Растущее потребление минеральнаго топлива является слѣдствіемъ сильнаго роста всей нашей добывающей и обрабатывающей промышленности. Выплавка чугуна возрасла за періодъ 1908—1912 г. съ 171.0 мил. пуд. до 256.5 мил. пуд. или на 50%. Желѣза и стали было получено въ 1907 году 145 мил. пудовъ, а въ 1912 г. 247.5 мил. или на 57% больше. Производство мѣди возрасло съ 1.025.5 тысячь пудовъ до 1.818.8 т. пудовъ въ 1913 году или на 77.3%. Желѣзныхъ матеріаловъ (рельсовъ, осей, бандажей, кровельнаго желѣза и т. д.) было произведено въ 1910 г. 175.3 мил. пуд., а въ 1913 г. 233.3 мил. п. или на 32.6% больше.

Мы видимъ, что производство чугуна, желѣза, стали, мѣди и желѣзныхъ металловъ съ 1908 г. по 1912 и 1913 годъ гораздо значительнѣе не только добычи, но и потребления твердаго минеральнаго топлива. Подъемъ въ хлопчатобумажной промышленности выразился какъ въ ростѣ произведенныхъ матеріялъ, такъ и въ расширеніи предпріятій. За одинъ годъ съ 1912 по 1913 г. число веретенъ хлопчатобумажной промышленности возрасло съ 8.8 мил. до 9.21 мил. или на 4.7%.

Добыча драгоцѣнныхъ металловъ поднялась: золота съ 1908 по 1911 годъ съ 2.131 пуд. до 2.511 п. или за три года на 17.84%; добыча платины съ 1908 г. по 1912 годъ съ 298 п. до 337 п. или на 13%.

Трудно сказать насколько сильно вліяли урожаи на общій подъемъ промышленности, а вмѣстѣ съ тѣмъ и на увеличеніе перевозки грузовъ и пассажировъ, т. е. какъ велико было косвенное вліяніе на валовые доходы ж. дорогъ ряда урожайныхъ лѣтъ, но что оно имѣло мѣсто—несомнѣнно. Несомнѣнно вліяніе на развитіе промышленности наряду съ другими причинами и предоставленіе въ періодъ конституціонной монархіи большаго простора для развитія частной предпринимчивости чѣмъ въ періодъ монархіи до конституціонной.

Валовые доходы всѣхъ казенныхъ дорогъ Европейской Россіи поднялись съ 1908 г. вмѣстѣ съ государственнымъ сборомъ и сборомъ въ $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда съ 516 м. р. до 686 мил. (безъ Варшаво-Вѣнской) въ 1912 г., т. е. на 33.0%, а ихъ участіе въ обыкновенныхъ доходахъ съ 21.12 до 21.32%

и поднялось бы значительно больше, если бы не сильный рост самого бюджета, возросшаго въ тотъ же промежутокъ времени на 28% (съ 2.442.7 мил. до 3.124.3 мил. руб.). (Вслѣдствіе прибавленія доходовъ Варшаво-Вѣнской ж. дороги доходы сѣти возрасли бы еще больше, но тогда нарушилось бы правильное исчисленіе естественнаго возрастанія доходовъ сѣти).

Глава 9-ая.

В. Валовые расходы.

Какъ мы уже говорили выше, правильное производство расходовъ зависитъ главнымъ образомъ отъ хозяйственности управленія, хотя здѣсь имѣетъ значеніе и неравномѣрное вздорожаніе жизни, увеличеніе заработка служащихъ и удорожаніе матеріаловъ, преимущественно топлива.

Вздороженіе жизни увеличиваетъ расходы, а хозяйственность эксплуатаціи стремится свести ихъ до того минимума, при которомъ обеспечиваются и промышленное развитіе страны и эксплуатація ж. дорогъ и удорожаніе самой эксплуатаціи вслѣдствіе вздорожанія жизни. (Цѣна пуда нефти въ 1908 году была 22.1 к., неф. остатковъ 22.5 к., керосина 26.9 к., а въ первой половинѣ декабря 1912 года 37¹/₂—40¹/₂, 38—40, 45 коп.)¹.

Насколько нехозяйственно было управленіе (центральное и мѣстное) въ прошломъ періодѣ и насколько хозяйственно стало оно въ настоящемъ показываетъ фактъ сокращенія расходовъ по всей казенной сѣти ж. дорогъ Европейской Россіи (безъ Варшаво-Вѣнской ж. д.) съ 392.12 мил. въ 1908 г. до 372.05 мил. въ 1911 году или на 20.07 мил. руб. Сокращеніе это произошло несмотря на все усиливавшееся вздорожаніе жизни и выражалось въ 1909 году въ 8.2 мил., въ 1910 г. 11.4, въ 1911—0.42 мил., или въ среднемъ по 6.69 мил. руб. въ годъ. Для разсмотрѣнія мѣръ управленія (центральной и мѣстн.), содѣйствовавшихъ пониженію расходовъ—въ виду отсутствія у насъ данныхъ, мы не можемъ привести точныхъ и подробныхъ таблицъ. Свѣдѣнія Г. К. даютъ все же возможность, хотя и приблизительно, но составить необходимую таблицу. Но и эта таблица, какъ мы сами убѣдимся, дастъ очень мало данныхъ для отысканія причинъ, вызвавшихъ уменьшеніе расходовъ.

¹) В. Ф. 1909 г. № 39 стр. 538 и Промышленность и торговля 1912 г. № 24 стр. 544. О вздорожаніи жизни Дементьевъ. Доходы каз. ж. дор. стр. 43—69.

	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.
I. Расходы изменяющиеся прямо пропорционально размѣрамъ движенія и перевозокъ.	178.626	173.429	164.263.1	164.237	174.200

II. Расходы мало зависящие отъ размѣровъ движенія и пер. или отъ нихъ независящие.	213.498	210.786	208.208	207.811	218.020
--	---------	---------	---------	---------	---------

Итого расходовъ . 392.124 383.916 472.471 372.048 392.220

Таблица указываетъ только, что сокращеніе шло преимущественно за счетъ сокращенія расходовъ, изменяющихся прямо пропорционально размѣрамъ движенія. Обращая вниманіе на другую таблицу, стр. 96 видимъ, что размѣръ перевозокъ не только не уменьшился, какъ слѣдовало бы ожидать, а возросъ. Перевозка пассажировъ (безъ Варшаво-Вѣнской) за этотъ періодъ возрасла на 48%, а пробѣгъ ихъ на 31.6%. Перевозка грузовъ возрасла на 35.2%, а пробѣгъ ихъ съ 1.861 мил. до 2.292.7 мил. пудовъ или на 23.2%. Пробѣгъ пуда груза увеличился съ 219 до 246 верстъ. Итакъ мы видимъ увеличеніе перевозокъ и дохода съ нимъ и къ тому же (несмотря на вздорожаніе жизни) сокращеніе (вмѣсто роста) расходовъ.

Обращаясь къ Свѣдѣніямъ Г. Контроля и, просматривая расходъ по отдѣламъ въ теченіе всего періода, увидимъ, что сократился расходъ главнымъ образомъ по отдѣлу тяги поѣздовъ, надзора за путемъ и къ 1910 г. таксировки служебныхъ перевозокъ. Сокращеніе по отдѣлу тяги (на 18.8 м. р.) и надзору за путемъ (6.7 м.) указываетъ, что причины уменьшенія расходовъ лежали въ этихъ отдѣлахъ. Сокращенія расходовъ на отопленіе (съ преміями за сбереженіе) съ 56.4 мил. въ 1908 г. до 43.8 м. въ 1910 году (къ 1911 г. до 49.0 м.), а также расходъ по освѣщенію, смазкѣ паровозовъ, возобновленію и исправленію ихъ, содержанію паровозной прислуги и т. д., ясно говорятъ о сокращеніи размѣровъ движенія. Припомнимъ все же, что мы говорили выше при разсмотрѣніи причинъ чрезвычайнаго роста расходовъ предшествующаго періода о роли неиспользованія подвижнаго состава въ дѣлѣ производства расходовъ и укажемъ на улучшеніе утилизаціи подвижнаго состава, какъ на основную причину сок-

ращенія расходовъ въ разсматриваемомъ періодъ. Высказанное положеніе нуждается однако въ подтвержденіи. Мы знаемъ, что улучшеніе утилизаціи подвижного состава зависитъ отъ: 1) уменьшенія пробѣга паровозовъ, 2) наибольшаго использованія ихъ движущей силы путемъ увеличенія состава поѣзда и его нагрузки и тѣмъ самымъ отъ: 3) уменьшенія пробѣга поѣздовъ, 4) увеличенія нагрузки каждаго вагона и отъ 5) уменьшенія количества хозяйственныхъ перевозокъ.

Полная нагрузка вагона, увеличеніе состава поѣзда изъ такихъ груженыхъ вагоновъ до наиболѣе полнаго использованія движущей силы паровоза—ведетъ къ минимальнымъ расходамъ на движеніе, а при отсутствіи хозяйственныхъ безденежныхъ грузовъ ведетъ къ полученію тѣхъ же доходовъ при наименьшихъ расходахъ. Ниже мы рассмотримъ дѣйствительно ли управленіе каз. ж. дор. стремилось довести до минимума расходы на казенныхъ ж. дорогахъ Европейской Россіи и приблизиться къ указанному идеалу эксплуатаціи, что имъ сдѣлано въ этомъ отношеніи, какія дороги улучшили пользование подвижнымъ составомъ и какія ухудшили, отмѣтимъ только сейчасъ вкратцѣ нѣкоторыя нныя причины повлекшія за собой сокращенія расходовъ.

Въ 1909 году на Московско-Курской дорогѣ были понижены расцѣнки труда и вслѣдствіе сокращенія движенія—уменьшены сверхурочныя работы въ мастерскихъ дороги. На Екатеринбургской дорогѣ въ 1909 г. почти не было снѣжныхъ заносовъ почему понизился расходъ на зимній ремонтъ. На Закавказской дор. въ 1909 году произошло сокращеніе расхода на нефтяное топливо вслѣдствіе паденія цѣны на него: въ 1908 году она была 25 коп., а въ 1909 году 21 коп.; пониженію расходовъ способствовали сокращеніе сверхурочныхъ работъ, пониженіе расцѣнокъ на сдѣльныя работы ¹⁾ и т. д. Сплотная смѣна шпаль была замѣнена одиночной.

Подобныя мѣропріятія мѣстныхъ управленій въ видѣ сокращенія сверхурочныхъ работъ и пониженія расцѣнокъ за сдѣльныя работы, примѣненія одиночной смѣны шпаль и т. д., были конечно предпринимаемы и на другихъ дорогахъ и не только въ 1909 году, но и въ послѣдующіе. Но надо сказать, что не пониженіе расцѣнокъ и не уничтоженіе сверхурочныхъ работъ главнымъ образомъ понизило расходы, а въ гораздо большей степени улучшеніе утилизаціи подвиж-

¹⁾ Об. з. къ От. Г. К. за 1909 г. стр. 90-91.

ного состава. Посмотримъ какъ управление ж. дор. слѣдовало правиламъ утилизаціи подвижного состава (стр. 55-56).

Работа подвижного состава заключается: въ пробѣгѣ паровозовъ и вагоновъ, и наиболѣе полномъ использованіи движущей силы первыхъ и подъемной силы вторыхъ. Для разсмотрѣнія вліянія на сокращеніе расходовъ улучшенной утилизаціи подвижного состава обратимся прежде всего къ результатамъ работы паровозовъ въ теченіи третьяго періода.

1. Пробѣгъ паровозовъ.

Извѣстно что работа паровозовъ выражается въ пробѣгѣ 1) во главѣ поѣздовъ, 2) въ пробѣгѣ безъ поѣздовъ (къ мѣсту службы), 3) въ маневрахъ на станціяхъ, т. е. въ пробѣгѣ при составленіи поѣздовъ и 4) въ воспособленіи на болѣе тяжелыхъ участкахъ пути другимъ паровозамъ, ведущимъ поѣзда. Часть времени, иногда очень значительную, они пребываютъ въ резервѣ. Нерѣдко всѣ иные виды работы паровозовъ превышаютъ въ своей суммѣ работу паровозовъ во главѣ поѣздовъ, а такъ какъ отспленіе, водоснабженіе, ремонтъ и т. д. паровозовъ составляютъ въ бюджетѣ одну изъ главнѣйшихъ статей расхода (какъ это мы видѣли при исчисленіи перерасходовъ второго періода), то для успѣшности финансовыхъ результатовъ является чрезвычайно важнымъ сокращеніе этихъ добавочныхъ (главнымъ образомъ внѣ поѣздовъ) пробѣговъ паровозовъ, какъ способное повести къ значительному сокращенію расходовъ по эксплуатаціи. За послѣдніе годы произошло громадное сокращеніе работы паровозовъ, какъ во главѣ поѣздовъ, такъ и внѣ ихъ: ¹⁾

Г о д ы	1908	1910	1912
	въ тысячахъ верстъ		
во главѣ поѣздовъ	234.080	219.660	232.853
не во главѣ	113.909	95.353	96.111
въ т. числѣ одиноч. пар.	94.186	84.669	
всего	347.989	316.015	328.964

Пробѣгъ всѣхъ паровозовъ сократился съ 348 м. до 329 мил. верстъ или на 5.5%, причемъ сокращеніе шло исключительно за счетъ добавочной работы паровозовъ не во главѣ поѣздовъ, которая упала съ 113.9 м. до 96.1 мил. вер. или на 15.6%. Слѣдовательно въ отношеніи пробѣга паровозовъ

¹⁾ Варшаво-Вѣнская ж. дорога вслѣдъ исключена изъ приводимыхъ цифръ, которыя взяты изъ смѣтъ Управленія ж. дорогъ на 1912 и 1914 годы и изъ журнала Пути Сообщенія 1914 г. № 5 стр. 65 и слѣд.

сдѣланы громадныя успѣхи, разъ, несмотря на увеличеніе перевозки пассажировъ и грузовъ, произошло все же сокращеніе ихъ пробѣга. Если мы обратимся къ частной сѣти, то увидимъ, что съ 1908 по 1912 годъ пробѣгъ всѣхъ паровозовъ не только не упалъ, но возросъ съ 134.7 мил. до 144.3 мил. или на 7%.

Число паровозо-верстъ на 1 мил. пудо--верстъ полезной работы сократилось съ 114.8 до 109.5 (или на 4.6%), въ то время какъ на частной сѣ 107.4 до 103.4 (на 3.7%). Вообще же нужно сказать, что работа паровозовъ на частной сѣти—несмотря на снабженіе въ послѣдніе годы паровознаго парка казенныхъ ж. дорогъ новыми мощными паровозами—нѣсколько выше казенной, остающейся въ цѣломъ пока снабженной пассажирскими и товарными паровозами въ среднемъ менѣе сильными, чѣмъ на частной сѣти.

Въ видахъ должнаго использованія паровозовъ на каз. ж. дор. принимался рядъ мѣръ, какъ на примѣръ: а) усовершенствованіе способа учета работы парка паровозовъ и распоряженія ими; в) увеличеніе мощности паровозовъ; с) развитіе и переустройство узловыхъ станцій и т. д.

Въ теченіи періода сократился пробѣгъ одиночныхъ паровозовъ и ихъ маневровая служба по всей сѣти. По отдѣльнымъ дорогамъ не сократился пробѣгъ всѣхъ паровозовъ на Московско-Брестской, М. баво-Роменской, Пермской, Полъескихъ, Привислянскихъ, Риги-Орловской, широкой колеи Сѣверныхъ увеличился пробѣгъ паровозовъ только во главѣ поѣздовъ на закавказскихъ и Юго-Западныхъ. Необходимо было произвести сокращеніе пробѣга паровозовъ на всѣхъ этихъ дорогахъ.

2. Пробѣги поѣздовъ.

Пробѣгъ поѣздовъ пассажирскаго движенія возросъ съ 86.6 мил. в. до 101.8 или на 17.6% при увеличеніи количества пассажировъ съ 111.1 мил. до 164.5 м. или на 48%, а ихъ пробѣга (съ 11.216 мил. верстъ до 14.767) на 31.6%, т. е. въ 1912 году было достигнуто большее населеніе поѣзда чѣмъ въ 1908 году. По свѣд. Г.К. за 1908 и 1912 г. къ 1912 г. возрасла населенность поѣзда съ 129 ч. до 147 чел. или на 13.96%, а оси пассаж. вагона съ 3.91 ч. до 4.50 ч. или на 15.1%.

Обращаясь къ разсмотрѣнію пробѣга поѣздовъ товарнаго движенія мы замѣчаемъ,

Года	1908	1910	1912
	проб. поѣзд. въ тыс. верстъ		
Казен. сѣтъ Евр. Росс.	137.421	121.710	125.565
Казен. сѣтъ Аз. Росс.	26.526	24.152	28.414
Частная сѣтъ	56.220	61.561	60.143
Всего въ тысяч. верстъ	220.167	207.423	214.122 ¹⁾

что пробѣгъ ихъ сократился съ 137.4 мил. до 125.6 мил. в. или на 8.6% и это при увеличеніи количества грузовъ съ малой скоростью съ 8.5 миллиардовъ пудовъ до 9.3 миллиарда или на 9.6%, а пробѣга ихъ съ 1.861 мил. до 2.292 миллиарда или на 23.2%. Столь громадное сокращеніе пробѣга поѣздовъ товарнаго движенія объясняется увеличеніемъ нагрузки его, къ разсмотрѣнію чего мы скоро перейдемъ.

Отдѣльныя дороги оставляютъ желать еще многого въ отношеніи пробѣга. Подѣскія дороги увеличили пробѣгъ товарныхъ поѣздовъ съ 3.789.7 тыс. поѣздо-верстъ до 4.338.6 т. или на 14.6%. На нихъ упалъ средній составъ поѣзда съ 69.8 до 69.55 осей, влѣдствіе чего слабо возрасла нагрузка поѣзда—съ 11.190 до 13.677 пуд. или на 22 2%. Либаво-Роменская увеличила пробѣгъ товарныхъ поѣздовъ съ 4.466.5 т. до 5.179 т. в. (у ней оказалась хорошая нагрузка оси-версты въ 1912 г.—239 пудовъ, а поѣзда 19.236 пудовъ, хорошій составъ поѣзда въ—80 91 осей). Пробѣгъ товарныхъ поѣздовъ и составъ поѣзда увеличились кромѣ того на дорогахъ: Привислянской съ 8.199.6 т. до 9.857.6 т. верстъ, а составъ съ 67.44 до 70.61 осей; Ригѣ-Орловской съ 5.472 до 6.089.1 тыс. (имѣетъ слабую нагрузку оси-версты, которая возрасла съ 191 всего лишь до 203.91 п.); Сѣверныхъ широкая колея съ 5.204.7 т. до 5.766.9 т. (имѣетъ слабую нагрузку оси-версты, возросшую съ 181.58 п. до 215.43 п.); Баскунчакской съ 96.4 т. до 104.4 т. верстъ (составъ поѣзда упалъ съ 86.42 до 79.80 осей, нагрузка оси-версты чрезвычайно слабая и возрасла съ 170.2 всего до 173.1 п., а поѣзда упала съ 14.744 до 13.803 или на 6.33%); Закавказской—пробѣгъ поѣздовъ сильно поднялся, увеличившись съ 6.409.2 до 9.983.2 т. в. или на 55.8% (на дорогѣ слабая нагрузка, слабый составъ).

3. Увеличеніе состава поѣздовъ.

Увеличеніе состава поѣздовъ повело и къ болѣе полной нагрузкѣ поѣзда, а слѣдовательно къ большему использованию силы паровоза. Обращаясь къ отдѣльнымъ дорогамъ, находимъ, что средній составъ торговаго поѣзда увеличивался на нихъ слѣдующимъ образомъ. Осей товарныхъ вагоновъ было на дорогахъ въ разные годы:

	1908 г.	1910 г.	1912 г.
*) Баскунчакской	86.42	82.18	79.80
Закавказской	60.70	69.30	72.04
Екатерининской	66.22	76.46	76.91
Александровской (М. Б.)	60.45	67.37	69.73
Либаво Роменской	74.98	78.94	80.91
Моск.-Курской	66.95	69.21	83.63
Николаевской	77.97	94.84	103.06
Пермской	50.70	54.38	59.99
*) Полѣскихъ	69.80	71.27	69.55
Привислянск.	67.44	68.15	70.61
Риго-Орловской	67.54	78.71	83.99
Самаро-Златоустовской	63.44	64.58	68.39
Сыз.-Вяземской	51.19	58.54	63.38
Сѣв. шир. колея	63.46	73.87	81.09
Сѣверо-Западн.	52.17	64.24	69.87
Юго Западныхъ	70.12	71.72	74.09
Южныхъ	70.21	80.98	84.28 ¹⁾

Мы видимъ, что на всѣхъ дорогахъ, за исключеніемъ Баскунчакской и Полѣскихъ, составъ поѣзда сильно возросъ съ 1908 по 1912 г., причемъ на нѣкоторыхъ изъ нихъ средній составъ поѣзда увеличился больше чѣмъ на 20%, напримѣръ на дорогахъ: Московско-Курской составъ увеличился за этотъ періодъ на 24.9%, Николаевской 33.3%, Риго-Орловской 24.4%, Сызрано-Вяземской 23.8%, Пермской 18.3%, Закавказской 18.7%, Сѣверныхъ 27.4%. Сѣверо Западныхъ 33.9% и Южныхъ 20.0%.

Столь громадное увеличеніе состава товарныхъ поѣздовъ на этихъ 9 дорогахъ равное $\frac{1}{3}$ - $\frac{1}{5}$ повело и къ столь же громадному сокращенію количества поѣздовъ и паровозовъ, а кромѣ того и прислуги.

На нѣкоторыхъ дорогахъ составъ поѣзда представляется все же неудовлетворительнымъ: кромѣ Баскунчакской и Полѣ-

¹⁾ Данныя изъ Смѣты Управленія ж. дор. на 1914 годъ.

скихъ ж: дорогъ, на которыхъ составъ поѣзда упалъ на 7.7 ‰ и 0.4 ‰, дорога Пермская (составъ которой хотя и возросъ на 18.3 ‰), имѣеть составъ всего 60 осей; Сызрано-Вяземская (увеличившая составъ на 23.8 ‰) имѣеть составъ въ 63.4 осей; Сѣверо-Западная въ 69.9 осей, Самаро-Златоустовская 68.4 осей, Александровская 69.8 осей, Закавказская 72.0 осей.

Сравненіе съ ними состава Варшаво-Вѣнской дороги въ 117.7 осей, Николаевской въ 104.0, Московско-Курской въ 83.6, Риго-Орловской въ 84.0 и т. д. указываетъ прямо на неудовлетворительную постановку составленія ихъ поѣздовъ¹⁾.

Что касается средняго состава для всей сѣти дорогъ то онъ былъ²⁾:

	1908 г.	1910 г.	1912 г.
Каз. европейск. сѣть	66.2	73.5	78.3
Каз. азіатск. сѣть	64.9	70.8	73.7
Частная сѣть	74.7	79.2	81.8
Всего	67.7	74.9	78.7

Частная сѣть, какъ мы видѣли, пускаеть поѣзда гораздо большаго состава, хотя, если сравнить по росту, казенная возрасла быстрее частной. За періодъ 1908-1912 г. составъ поѣздовъ казенной сѣти Европейской Россіи возросъ на 18.3 ‰, а частной на 9.5 ‰. По даннымъ Свѣдѣній Госуд. Контроля составъ поѣздовъ европейской казенной сѣти увеличился съ 65.1 осей до 77. осей или на 18.2 ‰.

Увеличеніе состава поѣздовъ объясняется также и увеличеніемъ тяговой силы самыхъ паровозовъ, путемъ введенія въ употребленіе паровозовъ особыхъ мощныхъ типовъ.

4) Населенность пассажирскихъ вагоновъ и нагрузка товарныхъ

Мы видѣли, что въ теченіи періода сильно сократились пробѣги перевозовъ (на 5.5 ‰) и пробѣги поѣздовъ (на 8.6 ‰). Несмотря на это сокращеніе сильно увеличился составъ самыхъ поѣздовъ на (18.3 ‰). Такое явленіе указываетъ намъ на то, что сила паровозовъ стала использоваться много полнѣе—сократилось количество выпускаемыхъ поѣздовъ, но составъ ихъ увеличился. Эксплуатация казенной сѣти Европейской Россіи стала, слѣдовательно, болѣе хозяйственной чѣмъ была въ прошломъ періодъ. Но эта хозяйственность управленія увеличилось не только въ отношеніи уве-

¹⁾ Слѣта управ. ж. дор. 1914 г.

²⁾ Пути Сообщенія 1914 №. 5 стр. 66.

личенія утилизаціи паровозовъ. Мы помнимъ, что количество перевезенныхъ сътью грузовъ увеличилось въ гораздо большей степени чѣмъ составъ поѣзда. Хозяйственность управленія проявилась здѣсь въ томъ, что полнѣе стала утилизація подъемной силы вагоновъ.

Число пассажировъ на ось-пассажирскаго вагона (по Св. Г. К.) возрасло съ 1908 г. по 1912 годъ съ 3.91 до 4.50 ч. или на 15.1%. Количество же груза на ось-товарнаго вагона поднялось съ 196 до 228 п. (въ 1910—214.2 п.), или на 16.12%¹⁾. Болѣе полной нагрузкѣ вагона способствовало и повышеніе подъемной силы товарнаго вагона съ 900 до 1000 п.

Нѣкоторыя ж. дороги или отстали отъ роста средней нагрузки вагона по всей сѣти казенныхъ ж. дорогъ или имѣютъ нагрузку оси слабой. На Сызрано-Вяземской дорогѣ средняя нагрузка оси вагона поднялась сильно, съ 167.61 п. до 204.63 п., но все же по сравненію съ средней нагрузкой всей казенной сѣти Европейской Россіи—228 п. она слаба; на Самаро-Златоустовской—нагрузка возрасла съ 175.09 до 211.31 п., но все же, какъ мы видимъ, и она слаба; на Закавказской нагрузка возрасла лишь съ 169.82 п. до 187.35 п.; на Риге Орловской съ 191 до 203.9 пуд.; на Баскунчакской съ 170.9 до 173.1 п.

На всѣхъ этихъ дорогахъ средняя нагрузка оси-вагона оказалась гораздо слабѣе средней нагрузки всей сѣти.

Нагрузка по всей сѣти влѣдствіе, повышенія нагрузки вагона и увеличенія состава поѣзда, возрасла съ 12.834 п. до 17.534 п. или на 36.8%²⁾. Подобно нагрузкѣ оси-вагона на нѣкоторыхъ дорогахъ слабо возрасла нагрузка поѣзда: Полѣскія увеличили нагрузку поѣзда лишь на 22.2% (съ 11.190 пудовъ до 13.677); Риге-Орловская на 32.2% (съ 12.902 п. до 17.053 п.); Закавказская на 28.8% (съ 10.312 п. до 13.279 п.); Пермская на 32.8% (съ 10.60 п. до 14.199 п.). Слаба нагрузка поѣзда кромѣ того на дорогахъ: Сызрано-Вяземской—12.969 п.; Самаро-Златоустовской—14.452 п.; Баскунчакская же не только имѣетъ слабую нагрузку въ 13.803 п., но по сравненію съ 1908 годомъ упала на 6.33% (14.744 п.). Частная сѣть по свѣд. Г. К. имѣла въ 1912 г. населенность оси пассаж. вагона въ 4.81 чел., т. е. больше населенности оси казенной сѣти. Въ то же время населенность поѣзда у

¹⁾ См. Управ. ж. дор. 1912 г. стр. 14.

²⁾ Слѣта Управленія ж. дор. на 1914 г. стр. 14. По свѣд. Г. К. нами исчислена для 1912 года цифра нагрузки поѣзда въ 17.345 п.

ней была равна 132 ч., а на казенной 146 ч., т. е. больше. Нагрузка оси товарнаго вагона у ней была всего лишь 207 пуд., а поѣзда 16.857 п., т. е. много ниже казенной сѣти.

5. Улучшеніе движенія.

Что касается улучшенія движенія то въ этомъ отношеніи министерствомъ сдѣлано было очень много касавшагося главнымъ образомъ пассажирскаго движенія. Въ 1910 году поѣздами было сдѣлаво поѣздо-версть 121.2 мил., а въ 1912 году уже 131.0 мил., а на 1914 годъ предвидѣлось 143.7 мил. поѣздо-версть. Независимо отъ этого уже въ 1913 году были установлены многіе новые поѣзда, изъ которыхъ наиболѣе значительными по пробѣгу являлись, какъ мы говорили, маршруты: Москва-Варшава, Варшава-Лодзь (Колюшки), Петербургъ-Вержболово, Рига-Муравьево-Либава, Варшава-Кіевъ-Харьковъ, Ростовъ-Фастовъ-Казатинъ-Варшава, Ростовъ-Кіевъ, Казатинъ-Одесса, Окница-Новоселицы, Харьковъ-Курскъ-Лозовая-Севастополь, Харьковъ-Никитовка и др. ¹⁾

Кромѣ установленія ряда прямыхъ сообщеній министерствомъ введены съ зимы 1912—1913 г. дополнительные пассажирскіе поѣзда въ периоды спѣшнаго пассажирскаго движенія по линіямъ наибольшаго теченія пассажировъ, какъ на примѣръ изъ Петербурга и Москвы на Севастополь и обратно въ теченіи нѣсколькихъ дней передъ и послѣ праздниковъ рождества и пасхи; изъ Петербурга на Севастополь, Ростовъ и Одессу для разѣзда публики „на“ и „съ“ курортовъ въ продолженіи не менѣе какъ по мѣсяцу весной и осенью (май—июнь и августъ—сентябрь); со станціи Ташкентской дороги до Одессы для проѣзда паломниковъ-мусульманъ во время усиленнаго движенія ихъ—въ сентябрь; изъ Москвы въ Нижній-Новгородъ на время Нижегородской ярмарки.

Третьей мѣрой имѣвшей большое значеніе было улучшеніе расписаній. На послѣднемъ 75 сѣздѣ по выработкѣ новыхъ расписаній (ноябрь—декабрь 1912 г.) было достигнуто 298 новыхъ согласованій, а утрачено лишь 62. На томъ же сѣздѣ число безпересадочныхъ сообщеній увеличено на 30 новыхъ: Петербургъ-Ташкентъ, Варшава-Саратовъ, Севастополь-Ростовъ, Кіевъ-Ростовъ, Варшава-Ростовъ, Харьковъ-Саратовъ, Москва-Варшава и т. д.

¹⁾ См. Управ. ж. дор. на 1914 г. стр. 88—89.

Четвертая мѣра—ускореніе поѣздовъ коснулась 238 поѣздовъ на всей сѣти ж. дорогъ Европейской и Азіатской Россіи, изъ которыхъ наибольшее число на казенной сѣти приходится на дороги: Закавказскую 18, Южныя 16, Самаро-Златоустовскую 10 и т. д. ¹⁾).

6. Уменьшеніе хозяйственнаго движенія

Улучшеніе хозяйственности управленія проявилось и въ отношеніи хозяйственнаго движенія, которое не только уплотнилось, но даже и уменьшилось, что замѣтно изъ слѣдующей таблицы пробѣга грузовъ ¹⁾.

годы	1908	1910	1911	1912
всего грузовъ въ мил. п.-в.	1.831,57	1.969,67	2.176,42	2.292,75
въ томъ числѣ хозяйств.	193,82	172,88	186,75	205,98
въ ‰ отношеніи	10,59	8,78	8,53	8,91

Съ 193,8 мил. пудо-верстъ въ 1908 году хозяйственное движеніе упало до 172,9 къ 1910 году или на 20,9 мил. п. и съ этого года, повидимому, приблизившись къ минимальному пробѣгу хозяйственныхъ грузовъ на многихъ казенныхъ ж. дор.—хозяйственное движеніе начинаетъ возрастать. Но все же не достигаетъ того ‰ наго отношенія ко всей перевозкѣ грузовъ, которое было въ 1908 году.

Всего съ 10,6 ‰ общаго количества перевезенныхъ грузовъ въ 1908 году количество хозяйственныхъ грузовъ упало къ 1912 году до 8,9 ‰, а по смѣтнымъ предположеніямъ на 1914 годъ должно было упасть еще—до 8,06 ‰. Нужно сказать, что на отдѣльныхъ дорогахъ движеніе хозяйственныхъ грузовъ заставляло желать еще улучшеній. Къ такимъ дорогамъ безусловно необходимо отнести дороги, отношеніе пробѣга хозяйственныхъ грузовъ которыхъ къ общему пробѣгу всѣхъ ихъ грузовъ возрасло.

Таковы дороги:	1908 г.	1912 г.
	‰	‰
Московско-Брестская (теперь Александровская)	9,59	9,88
Либаво-Роменская	8,22	11,63
Южныя	7,39	11,05

¹⁾ По смѣтѣ Упр. ж. д. 1912 г. и 1914 г.

Эти три дороги имѣли въ 1908 году движеніе хозяйственныхъ грузовъ гораздо слабѣе нормы 10.59‰, а къ 1912 г. были много выше нормы этого же года 8.91‰. Къ слѣдующимъ дорогамъ съ громаднымъ хозяйственнымъ движеніемъ, понизившимъ его съ 1908 года, но все же нуждающимся въ значительномъ пониженіи, нужно отнести дороги:

	1908 г.	1912 г. ¹⁾	1912 г. ²⁾
Закавказскую	28.67‰	18.71‰	23.50‰
Пермскую	15.42	14.13	36.93
Риго Орловскую	12.62	10.32	15.00
Сызрано-Вяземскую	17.98	10.54	12.30
Юго Западныя	14.40	14.04	17.15

На этихъ дорогахъ пониженіе хозяйственнаго движенія до средняго уровня 8.9‰ могло повести къ громадному сокращенію расходовъ, особенно на Пермской (съ 36.93 до 8.9 или на 28‰), Закавказской (съ 18.71 до 8.9 почти на 10‰) и Юго-Западныхъ (на 8.2‰).

Заслуживаетъ вниманія Самаро-Златоустовская дорога, уменьшившая свое хозяйственное движеніе съ 10.96 до 9.43 м. вер. или съ 11.13‰ общаго пробѣга въ 1908 году до 7.64‰, пробѣга 1912 г. всѣхъ грузовъ, благодаря чему получилось сокращеніе расходовъ по движенію (съ 11.13‰ до 7.54‰) на 3.59‰³⁾. Сокращеніе хозяйственнаго движенія на 8 дорогахъ съ неудовлетворительнымъ хозяйственнымъ движеніемъ повело бы къ еще большей экономіи въ расходахъ по передвиженію грузовъ.

Мы видимъ послѣ обзора работы подвижнаго состава, что въ его утилизациі наступило улучшеніе, повлекшее за собой сокращеніе расходовъ по службѣ тяги и подвижнаго состава.

Но несмотря на наступившее по всей сѣти каз. ж. дор. Европейской Россіи улучшеніе, въ ней былъ рядъ дорогъ, для которыхъ такого улучшенія не наступило. Какъ далеки онѣ отъ удовлетворительнаго состоянія показываетъ ниже слѣдующая таблица среднихъ нормъ въ 1912 г.⁴⁾.

¹⁾ По См. Управ. ж. д.

²⁾ По Св. г. к. з. 1912 г. къ этимъ дорогамъ надо еще отнести Сѣверо-Западныя—30.12‰, Московско-Курскую 20.84‰ и Самаро-Златоустовскую—15.7‰.

³⁾ См. См. Управ. ж. дор. 1912 г. стр. 25 и 1914 г. стр. 21.

⁴⁾ См. Упр. ж. д.

Средняя норма для к. ж. д.	Сокращение пробѣга паровоз. съ 1908 по 1912 г. въ %-ахъ, — увеличеніе.	Сокращение пробѣга тов. поѣздовъ съ 1908 по 1912 г. въ %-хъ — увеличеніе.	Средній составъ товарнаго поѣзда.	Средняя нагрузка оси товарнаго вагона.	Средняя нагрузка товарнаго поѣзда.	% хозяйственнаго движенія въ общ. движеніи грузовъ
Европ. Рос.	—5.5%	—8.6%	73.3	228.0	17.534	8.91
Закавказская	2.15%	55.84%	72.04%	188.91	13.018	18.71
Полѣсскія	29.72	14.6	69.55	196.97	13.677	8.70
Александров.	3.17	—1.65	69.76	185.23	12.909	9.88
Риго-Орловск	15.63	11.22	83.99	203.91	17.058	10.32
Сѣверная	9.20	10.81	81.09	215.43	17.452	7.06
Юго-Западн.	4.62	—0.61	74.09	232.68	17.218	14.04
Пермская	2.80	—9.66	59.99	236.80	14.199	14.13
Сызр.-Вяземс.	—20.34	—14.09	63.38	204.63	12.969	10.54

Изъ этой таблицы видно, что 1) Закавказская дорога ухудшила пользованіе подвижнымъ составомъ, увеличивъ число верстъ пробѣга паровозовъ и поѣздовъ и, имѣя нормы состава, нагрузки и хозяйственнаго движенія чрезвычайно далекими отъ совершенства. Тоже нужно сказать и про 2) Полѣсскія дороги, которыя имѣютъ лишь одно достоинство—слабое движеніе хозяйственныхъ грузовъ, а въ остальномъ не далеко ушли отъ Закавказской дороги. Александровская сократила пробѣгъ поѣздовъ, но всего только на 1.65%, т. е. въ 9 разъ меньше чѣмъ вся сѣть, пробѣгъ паровозовъ на ней увеличился, составъ поѣзда, нагрузка его и вагона, а также хозяйственное движеніе весьма неудовлетворительны. 3) Риго-Орловская дорога увеличила пробѣги паровозовъ и поѣздовъ—нагрузки же поѣздовъ и вагоновъ на ней неудовлетворительны. 4) Тоже и Сѣверная. 5) Сызрано-Вяземская ж. дорога имѣетъ слабый составъ, слабую нагрузку, большее хозяйственное движеніе и, несмотря на сокращеніе пробѣга паровозовъ и поѣздовъ, должна сократить ихъ еще больше за счетъ увеличенія нагрузки вагона и поѣзда. 6) На Пермской и 7) Юго-Западныхъ ж. дорогахъ слабъ составъ, слаба нагрузка поѣзда и велико движеніе хозяйственныхъ грузовъ.

Безъ сомнѣнія устраненіе всѣхъ этихъ недостатковъ эк-

сплоатации на перечисленныхъ дорогахъ путемъ увеличенія нагрузокъ, сокращенія пробѣга поѣздовъ и паровозовъ, увеличенія состава поѣздовъ и уменьшенія хозяйственныхъ грузовъ, могло бы повести къ еще большей экономіи и сокращенію расходовъ и способствовало бы еще большому возрастанію чистаго дохода.

Разсмотрѣніе работы паровозовъ показало намъ, что сокращеніе расходовъ произошло за счетъ громаднаго улучшенія въ пользованіи подвижнымъ составомъ, повлекшаго за собой и сокращеніе потребности въ самомъ подвижномъ составѣ, (увеличеніе времени работы каждаго паровоза и вагона и сокращеніе ихъ необходимаго количества), сокращеніе расхода по ремонту и найму подвижнаго соетава, уменьшеніе расхода на отопленіе, освѣщеніе, водоснабженіе паровозовъ, содержаніе паровозной и поѣздной прислуги. Теперь ясно почему въ приведенной выше таблицѣ сократились расходы, измѣняющіеся пропорціонально размѣрамъ движенія—сократилось само движеніе подвижнаго состава, но количество передвигаемыхъ имъ пассажировъ и грузовъ увеличилось. Произошло это явленіе вслѣдствіе примѣненія принциповъ наибольшей экономіи подвижнаго состава и наименьшимъ на него расходомъ, которые поставило себѣ задачей управленіе (центральное и мѣстное) ж. дорогъ и, которые ввели хозяйственность тамъ гдѣ ея раньше не было. Расходы сокращались изъ года въ годъ: въ 1909 на 8.2 м., 1910—11.4, 1911 0.42 м., а въ среднемъ за годъ по 6.69 мил. руб.

В. Чистый доходъ.

Въ результатѣ быстрого роста валовыхъ доходовъ и значительнаго сокращенія расходовъ произошло громадное улучшеніе въ конечныхъ итогахъ эксплоатации казенной сѣти. Въмѣсто 4 дорогъ въ 1908 году въ первой группѣ въ 1912 г. (и 1913) году было уже 16, т. е. за исключеніемъ Сызрано-Вяземской и Баскунчакской, находившихся во второй группѣ, и Ковель-Владиміръ-Волынской, находившейся въ эксплоатации Военнаго министерства и приносившій убытокъ, всѣ дороги Европейской Россіи. Даже Сызрано-Вяземская ж. дорога не только подняла свою доходность и ушла изъ дефицитной 4-ой группы въ 1909 году, но въ 1912 году перебралась и изъ 3-ей во 2-ую. Весь основной капиталъ, за исключеніемъ 161.7 мил. р. Сызрано-Вяземской, Баскунчакской и Ковель-Владиміръ-Волынской ж. дор., сосредоточился въ первой груп-

нѣ въ суммѣ 4.326.662.272 руб. или 96.4% основного капитала всей сѣти. Но мѣръ постепеннаго улучшенія хозяйства ж. дорогъ и ихъ перехода изъ 4-ой, 3-ей и 2-ой группъ въ 1-ую росъ и чистый доходъ. Безъ сборовъ чистый доходъ возрасталъ: въ 1909 г. на 44.17 мил., въ 1910 г. на 42.3 м., 1911 г. на 56.5 мил., 1912 г. (безъ Варшаво-Вѣнской на 26.3 мил.) на 20.7 мил., а за весь періодъ чистый доходъ возросъ на 164 мил. р. или въ среднемъ за годъ по 41 мил. р. Кроме того на 6.5 мил. руб. возрасли сборы (государственный и въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда). На колебаніе % чистаго дохода къ затратамъ государственнаго казначейства и къ обыкновеннымъ государственнымъ доходамъ могла вліять лишь постройка другихъ линій, капитальный ремонтъ старыхъ, (т. е. мѣры удорожавшія поверстную стоимость казенной сѣти) и разрѣшеніе постройки частной инициативы конкурирующихъ линій. Поверстный валовой доходъ возросъ съ 15.653 р. (501.5 мил.: 32.000 верстъ) до 20.190 р. (665.6 мил. руб.: 32.967 в.), что указываетъ на недостаточно быстрое расширеніе казенной сѣти.

Процентъ остатка чистаго дохода за покрываніемъ обязательныхъ платежей вмѣстѣ со сборами къ затратамъ государственнаго казначейства возросъ съ 1.13% до 10.74%, а его процентъ къ основному капиталу съ 2.23% до 6.90%.

Процентъ остатка чистаго дохода вмѣстѣ со сборами къ обыкновеннымъ государственнымъ доходамъ возросъ съ 0.63% до 6.34%. Процентъ чистаго дохода со сборами къ тѣмъ же государственнымъ доходамъ повысился съ 5.07% до 9.53%. Процентъ валовыхъ доходовъ къ обыкновеннымъ государственнымъ доходамъ также возросъ съ 20.53% до 22.42%. Результаты эксплуатаціи казенной сѣти Европейской Россіи оказались такимъ образомъ блестящими и роль ихъ въ бюджетѣ поднялась. При приростѣ бюджета въ 681.6 мил. р. за указанный періодъ приростъ въ немъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ европейской сѣти вмѣстѣ со сборами оказался въ 184.8 мил. руб. или 27.11% прироста бюджета. Кроме этой значительной доли прироста въ обыкновенныхъ государственныхъ доходахъ казенныя ж. дороги Европейской Россіи косвеннымъ путемъ, способствуя развитію промышленности Россіи, дали другой столь же значительный % прироста.

Перейдемъ къ разсмотрѣнію финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи казенной сѣти Азіатской Россіи.

Азіатская Россія.

Глава 10-ая.¹⁾

Въ Азіатской Россіи непосредственно въ казенномъ управленіи находились 4 ж. дороги (кромѣ строившейся Амурской, Восточно-Китайской и Уссурійской): Забайкальская, Сибирская, Средне-Азіатская, и Ташкентская. Кромѣ того казенными дорогами въ Азійи являются Уссурійская и Восточно-Китайская ж. дороги. Отличіе этихъ дорогъ отъ европейскихъ то, что онѣ построены съ цѣлями государственными по преимуществу, т. е. съ одной стороны въ цѣляхъ обороны и прикрѣпленія къ центру Россіи нашихъ границъ и владѣній, а съ другой съ цѣлью насадить промышленность, открыть доступу свободныя земли для заселенія и оживить тѣмъ самымъ безлюдныя, но богатыя ископаемыми и иными природными богатствами (рыбой, звѣремъ, лѣсомъ и т. д.) мѣстности Сибири и Дальнаго Востока. Въ виду такого своего назначенія онѣ должны были по идеѣ быть убыточными или на первое время или на весьма долгое, пока въ томъ краѣ, по которому онѣ пролегали молодая промышленность не дала бы достаточно пассажировъ и грузовъ для покрытія расходовъ по эксплуатаціи, а тамъ достаточно и для платежей по капиталу. Время это уже наступило для трехъ азіатскихъ дорогъ—Сибирской, Средне-Азіатской и Ташкентской. Убыточной дорогой являлась въ 1910—1912 г. время только Забайкальская. Восточно-Китайская (съ Уссурійской линіей), хотя и приноситъ чистый доходъ отъ эксплуатаціи, но онъ далеко недостаточенъ для покрытія расходовъ по дополнительнымъ предпріятіямъ дороги и по оборонѣ, почему производились все время громадныя около 10 мил. р. и выше ежегодныя приплаты казны на дорогу.

Совершенно различныя условія, въ которыхъ находилась и находится эксплуатація каждой дороги, не позволяютъ установить какіе либо періоды въ финансовыхъ результатахъ всей азіатской сѣти. Такъ Забайкальская и Восточно-Китайская дороги пострадали отъ русско японской войны гораздо сильнѣе чѣмъ Сибирская, въ то время, какъ Средне-Азіатская и Ташкентская (отстроенная въ 1905 году) стояли почти внѣ

¹⁾ По Сметамъ управленія ж. дорогъ за 1912 и 1914 г.

всякой зависимости отъ войны и появившійся на Средне-Азіатской дорогѣ въ 1905 году дефицитъ (какъ и въ послѣдующіе годы) объясняется конкуренціей Ташкентской, дававшей въ свою очередь дефицитъ въ 1906, 1907 и 1908 г. вслѣдствіе того, что она находилась въ эксплуатаціи еще только первые годы. Средне-Азіатская и Ташкентская, равно какъ и Сибирская находились въ благопріятныхъ условіяхъ эксплуатаціи, проходили по довольно оживленнымъ и промышленнымъ районамъ и въ 1912 году принесли на затраты государственнаго казначейства: Средне-Азіатская 3.9%, Сибирская—4.24% и Ташкентская 4.42%. Различіе условій, въ которыхъ находилась эксплуатація азіатскихъ дорогъ, а отсюда и различіе финансовыхъ результатовъ, заставляютъ насъ рассмотреть каждую дорогу въ отдѣльности.

Общіе финансовые результаты азіатской сѣти (съ Уссурийской ж. дорогой) въ періодъ 1900-1912 г. представлены нами въ слѣдующей таблицѣ (причемъ въ виду особенностей назначенія и эксплуатаціи Восточно-Китайской ж. дороги, являющейся по существу также казенной ж. дорогой, ея исторія и финансовые результаты будутъ рассмотрѣны нами ниже отдѣльно въ отдѣльномъ очеркѣ. Нами прибавлены къ валовымъ доходамъ суммы неуплаченныя военнымъ вѣдомствомъ за перевозки совершенныя сѣтью во время русско-японской войны: въ 1904 г.—22.096.672 р., въ 1905 г.—31.372.367 р., въ 1906 г.—10.067.255 р.).

Изъ таблицы мы видимъ, что азіатская сѣть характерна своими дефицитами, которые исчезли у ней только съ 1910 г. Если же исключить изъ валовыхъ доходовъ суммы неуплаченныя военнымъ вѣдомствомъ за перевозки, сдѣланныя для него въ 1904—1906 годахъ во время русско-японской войны, дефициты эти станутъ еще больше и выразятся въ отдѣльные годы громадными цифрами. Такими годами будутъ 1904, 1905, 1906 и 1907 годы. Но неуплаченныя суммы необходимо прибавить къ валовымъ доходамъ, такъ какъ онѣ остались въ рукахъ же казны и тѣмъ самымъ увеличили ея доходъ. Наиболѣе убыточными годами окажутся тогда 1906, 1907 и 1908 г., что совпадетъ съ годами наибольшей убыточности европейской сѣти.

Въ 1897 году сѣть принесла чистый доходъ, что объясняется существованіемъ въ Азіи тогда лишь одной Средне-Азіатской ж. дороги. Въ слѣдующій же годъ съ момента открытія Сибирской и Забайкальской желѣзныхъ дорогъ сѣть

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Года	Валовой доходъ.	Государ- сборъ и въ в. с. п.	Весь налоговъ доходъ	Валовой расходъ.	Дефицитъ и чистый доходъ.	Обязатель- ные платежи.	Всего не- получено или остатка.	Загрязны государст- веннаго квандатей- ства.	% остат. на затр. гос. казн.	Обыкн. г. доходы въ мил. р.	% остат. въ обыкн. гос. дох.	% всего вал. дох. въ об. г. д.
1897	14.158.890	244.000	14.402.890	14.074.084	328.806			220.917.256				0,99
1898	20.043.178	399.783	20.442.961	20.932.985	-489.724			243.690.135				
1899	24.528.396	534.010	25.062.406	26.122.196	-1.059.789	2.127.471		292.343.121				
1900	31.754.138	792.996	32.547.134	33.777.388	-1.230.249	2.127.471	-3.357.720	310.121.259		1,7641	-0,19	1,85
1901	40.616.415	1.038.770	41.655.185	43.412.382	-3.757.197	2.127.471	-5.884.668	376.861.203		1,8848		
1902	44.942.629	1.138.227	46.080.856	51.048.808	-4.968.952	2.127.318	-7.094.270	3.06.397.806		1,9271		
1903	48.897.533	1.233.914	50.101.447	54.997.214	-4.896.767	2.100.627	-6.997.394	408.027.748		2,0574		2,43
1904	69.019.001	1.256.004	92.351.677	79.435.408	12.915.269	2.105.708	10.810.561	478.548.953	2,65	2,0325	5,32	4,54
1905	86.423.044	1.425.323	119.219.734	122.699.110	-3.479.376	3.340.143	-6.819.519	671.855.698		2,0437	-0,38	4,84
1906	85.122.946	1.835.320	97.025.421	123.445.409	-6.429.988	3.350.563	-9.780.553	686.134.231		2,2388	-0,30	3,79
1907	88.552.412	1.792.382	90.344.794	113.489.131	-23.144.337	3.381.659	-26.525.996	700.275.002	2,65	2,2325	-1,12	3,81
1908	90.913.537	2.154.552	92.332.597	107.109.716	-14.777.119	3.468.545	-18.245.864	724.113.111		2,4427	-0,74	3,78
1909	92.913.537	2.443.375	95.316.912	101.178.707	-5.861.795	3.343.176	-9.214.971	813.555.677		2,5423	-0,36	3,75
1910	103.020.350	2.373.441	105.393.791	99.199.267	6.194.524	3.374.615	2.819.909	796.768.437	0,35	2,7979	0,10	3,77
1911	116.623.841	2.796.017	119.419.858	101.110.758	18.309.100	3.372.087	14.937.013	834.613.414	1,79	2,9749	0,61	4,02
1912	131.645.045	2.867.447	134.512.492	107.182.401	27.330.081	3.371.791	23.958.290	882.349.645	2,72	3,1243	0,76	4,36
1913	116.597.615	3.147.000	119.744.000	98.129.870	21.614.130	3.372.182	18.241.948	980.295.777	1,86	3,417	0,53	3,50

стала приносить все возрастающий дефицитъ, который въ 1902 году достигъ своей наибольшей высоты и въ 1903 г. упалъ, подавъ надежду на свое уменьшеніе. Надо сказать, что открытіе Сибирской магистрали совпало съ годами ухудшенія эксплуатаціи казенной сѣти, затѣмъ эксплуатація сѣти испытала на себѣ дѣйствіе войны и въ результатъ всего этого въ 1907 году сѣтью былъ принесенъ наибольшій дефицитъ въ размѣрѣ 23.1 мил. р. (со сборами и съ причисленіемъ къ доходамъ предшествующихъ лѣтъ неуплоченныхъ суммъ.)¹⁾, а между тѣмъ 1907 годъ является тѣмъ годомъ, когда ж. дороги работали въ нормальныхъ условіяхъ, кончились волненія и дороги обслуживали только потребности промышленности и торговли. Громадный дефицитъ этого года можно объяснить только ухудшеніемъ эксплуатаціи и его уменьшеніе уже въ слѣдующемъ году показываетъ, что онъ явился переломомъ результатахъ азіатской сѣти.

Для сравненія эксплуатаціи 1912 года мы и будемъ брать преимущественно 1907 годъ, а иногда и 1908 г.

Какъ для европейской сѣти 1912 годъ явился годомъ перелома (въ слѣдующемъ году наступило уже ухудшеніе финансовыхъ результатовъ сѣти) такъ такимъ же онъ оказался и для азіатской: чистый доходъ сѣти съ 24 мил. руб. упалъ 1913 году до 18.2 мил. или на 5.8 мил. р. Разсмотримъ отдѣльно эксплуатацію каждой азіатской ж. дороги: Сибирской, Средне-Азіатской, Ташкентской и Уссурийской. Исторію и эксплуатацію Восточно-Китайской разсмотримъ отдѣльно.

1. Сибирская ж. дорога.

Расходы по Сибирской дорогѣ увеличивались послѣ 1904 г. не только за счетъ войны, но и за счетъ ухудшенія эксплуатаціи. Какъ велики излишніе расходы—весьма трудно учесть, но что они велики свидѣтельствуетъ изслѣдованіе ихъ О. В. Комиссіей Н. Петрова, которая опредѣляла расходы, требующіе поясненія для 1907 года въ суммѣ 4.983 тыс., въ томъ числѣ по отдѣлу IV или службъ движенія, телеграфа и телефона въ суммѣ 1.260 т., а остальные 3.723 по отдѣлу V (тяги поѣздовъ)²⁾, причеиъ 3.391 т. р. опредѣлила какъ расходы, возникшіе вслѣдствіе ухудшенія пользованія подвижнымъ составомъ.

¹⁾ Если же прибавить къ таблицѣ цифры убытка Восточно-Китайской ж. дороги съ ея дополнительными предпріятіями, то наиболѣе убыточнымъ годомъ будетъ 1905 давшій 40.1 мил. убытка.

²⁾ Н. Петровъ Главн. причины чрезвычайнаго роста расходовъ стр. 182—183.

Дефициты Сибирской дороги исчезли съ 1908 года и дорога стала приносить на затраты государственнаго казначейства все увеличивавшійся % чистаго дохода: въ 1908 году онъ былъ 0.89‰; 1909—0.89‰; 1910—1.99‰; 1911—2.47‰; въ 1912 г.—4.24‰; въ 1913 г.—3.03‰.

Весь чистый доходъ возросъ съ 1.974.925 р. въ 1908 году до 13.669.238 руб. въ 1912 году, но въ 1913 году упалъ до 12.514.333 р. До 1913 года были дефициты и въ частности въ 1907 году въ размѣрѣ 2.797.299 руб. Быстрый переходъ отъ дефицита къ столь огромному % на затраты государственнаго казначейства, какъ 4.24‰, объясняется громаднымъ промышленнымъ развитіемъ Сибири съ одной стороны и улучшеніемъ эксплуатаціи дороги съ другой. Такъ съ 1907 года перевозка грузовъ увеличилась ¹⁾ съ 161.95 мил. до 228.58 мил. пуд. въ 1912 г. или на 41.1%, а ихъ пробѣгъ съ 154.95 миллиардовъ верстъ до 243.9 миллиардовъ или на 57.4%, причемъ это увеличеніе пробѣга не могло произойти ни за счетъ воинскаго, ни за счетъ движенія хозяйственныхъ грузовъ (последнее осталось почти на одномъ уровнѣ 28.2 и 28.8‰ общаго пробѣга поѣздовъ). Количество платныхъ пассажировъ увеличилось съ 1.948.351 чел. до 3.794.067, а пробѣгъ каждаго пассажира уменьшился съ 893 до 570 в., что указывало на ростъ мѣстнаго движенія, въ то время, какъ средній пробѣгъ пуда груза увеличился съ 792 до 949 вдретъ, что указывало на ростъ по преимуществу вывозныхъ изъ Сибири грузовъ, отправляемыхъ изъ все болѣе отдаленныхъ станцій дороги.

Валовой доходъ дороги въ виду этихъ обстоятельствъ возросъ съ 1907 по 1912 годъ съ 39.54 мил. до 46.96 м. или на 18.8‰.

Г о д ы:	1907	1908	1912
Количество грузовъ	161.947.951	167.723.570	228.574.968
Въ томъ числѣ хлѣбн.	54.556.059	49.689.340	60.442.408
Пробѣгъ всѣхъ грузовъ въ			
поѣздахъ комм. движ.	154.952.124	182.680.178	243.894.128
Пробѣгъ тов. поѣздовъ	12.993.988	13.647.852	13.275.282
Нагрузка поѣзда	10.774	11.572	16.538
Нагрузка оси вагона	171.75	176.83	230.46
Среднее число осей въ			
товарномъ поѣздѣ	62.73	65.44	71.77

¹⁾ Сметы Управ. ж. дор. 1912 и 1914 г.

Пробѣгъ поѣздовъ пассажирскаго движенія	1907 г.	1908 г.	1912 г.
Средній пробѣгъ пассажира	10.387.684	12.030.866	11.671.499
Средній проб. пуда груза	893	781	575
Пробѣгъ всѣхъ паровоз.	792	854	948
Пробѣгъ тов. паровозовъ	31.993.515	33.900.695	33.773.351
Пробѣгъ хоз. грузовъ	28.944.352	25.635.285	25.635.285
% пробѣга хозяйст. грузовъ къ общ. проб.	43.692.713	62.188.206	70.211.170
	28.19	34.98	28.82

Улучшеніе условій эксплуатаціи выразилось въ улучшеніи утилизаціи подвижнаго состава. Такъ пробѣгъ паровозовъ съ 1908 года уменьшился съ 33.9 мил. верстъ до 33.8 мил. в., а пробѣгъ товарныхъ паровозовъ даже съ 28.9 мил. вер. до 25.6 м. в. или на (3.3 мил.) 11.38%. Пробѣгъ пассажирскихъ поѣздовъ уменьшился съ 1908 года съ 12.03 мил. до 11.67 мил. в., а товарныхъ съ 13.65 мил. до 13.28 м. верстъ. Все это отразилось на нагрузкѣ поѣздовъ и вагоновъ, которая увеличилась: поѣзда съ 1907 года съ 10.774 пудовъ (1908—11.572 п.) до 16.538 пудовъ или на 53.4%, а вагона съ 171.75 (1908—176.83) до 230.46 пудовъ или на 34.13%. Нагрузка вагона (230.46 п.) въ 1912 году превысила среднюю нагрузку въ этомъ году каз. сѣти Европейской Россіи. (228 п.). Нагрузка же поѣзда была немного меньше 16.538 п. (17.534).

Среднее число осей въ товарныхъ поѣздахъ возрасло съ 62.73 до 71.77 или на 14.4%, что указываетъ на болѣе полное использование силы паровоза.

Въ результатъ улучшенія пользованіемъ подвижнымъ составомъ, а также и иныхъ мѣръ, произошло сокращеніе расходовъ на дорогѣ съ 42.336.922 руб. въ 1907 г. до 36.008.690 (въ 1908 г.—39.867.397) въ 1911 году или на 6.328.232 руб. или на 14.9%.

По свѣд. Г. К. 1908 и 1911 года уменьшились съ 6.633 8 т. до 6.264.9 т. р. расходы отдѣла надзора за путемъ и зданій, съ 15.808.6 т. р. до 13.416.8 т. р. расходы отдѣла тяги поѣздовъ и съ 7.321.7 т. р. до 6.358.9 т. р. расходы службы движенія.

Къ числу недостатковъ эксплуатаціи необходимо отнести: 1) значительный % хозяйственной перевозки, который былъ въ среднемъ за 5 послѣднихъ лѣтъ свыше 31%, а въ 1912 году 28.82%; 2) замѣтное уменьшеніе населенности пассажирскихъ вагоновъ; по свѣд. Г. К. о ж. дор. населенность

пассажирскаго вагона упала съ 5.94 ч. въ 1908 до 4.69 въ 1911 году или на 21.05%; 3) неудовлетворительное пользование пассажирскими паровозами. Съ 1908 года пробѣгъ пассажировъ увеличился къ 1912 г. на 11.0% (съ 1.959 м. в. до 2.162 мил.), пробѣгъ же пассажирскихъ паровозовъ возросъ за тотъ же промежутокъ на 64.2% (съ 4.956 тыс. до 8.138 тыс.), т. е. больше потребности.

Сокращеніе хозяйственныхъ перевозокъ и увеличеніе населенности вагона, т. е. улучшеніе утилизаціи пассажирскихъ вагоновъ, (а также и мѣры по улучшенію ремонта пути) должно было бы повести къ еще большему сокращенію расходовъ. (По смѣтѣ 1914 года приводилось сокращеніе пробѣга пассажирскихъ паровозовъ до 7.23 мил. верстъ, а товарныхъ съ 28 94 мил. въ 1908 г. до 25.64 мил. в. въ 1912 г.)

2) Средне-Азіатская дорога.

Средне-Азіатская дорога перестала давать дефициты съ 1891 года, но, въ виду того, что изъ основного капитала ея въ 50.826.988 руб. до 40.828.752 руб. составляли облигаціи, реализованныя въ 1891 г. изъ 3% съ платежемъ 1.427.580 руб.¹⁾ она продолжала требовать приплатъ, но уже не для покрытія дефицитовъ, а для покрытія платежей по облигаціямъ. Въ 1896 году она покрыла эти платежи, но въ этомъ же году (1896) часть затратъ государственнаго казначейства была замѣнена облигаціями, на сумму 19.545.419 кредитныхъ рублей 4%-ой государственной ренты 1896 г. съ платежомъ въ 781.817 руб., вслѣдствіе чего обязательные платежи возрасли до 2.209.397 руб. и дорога покрыла ихъ лишь въ 1897 году и дала еще сверхъ—60.949 руб. остатка или 0.15% на затраты гос. казн. Съ 1900 по 1904 годъ дорога оплачивала платежи по облигаціямъ и дала на затраты гос. казн. въ 1900 г.—0.79% въ 1901 г.—1.16%, въ 1903 г.—2.36%, въ 1904 г.—2.67%. Въ слѣдующемъ году дорога не покрыла платежи, а въ 1906, 1907 и 1908 года приносила все возрасставшіе дефициты, начавшіе однако съ 1909 года уменьшаться и въ 1910 году исчезнувшіе. Дорога дала въ этомъ году чистый доходъ, не покрывшій всего лишь 299.419 руб. обязат. плат., покрытыя однако государственнымъ сборомъ съ пассажир. и грузовъ. Убытокъ дороги въ періодъ 1905-1910 гдѣ объясняется главнымъ образомъ постройкой Ташкенте-

¹⁾ Св. Г. К. 1908 г. ч. 1-ая стр. 83.

кой дороги. отнявшей у ней массу грузовъ, особенно ея западной части Черняево-Красноводскъ.

Въ 1903 году по Средне-Азіатской дорогѣ перевезено было 47.9 мил. пудовъ груза и сдѣлано ими 47.82 миллиардовъ верстъ пробѣга; въ 1905 году перевезено уже только 40.06 мил. пудовъ и сдѣлано 40.27 миллиардовъ верстъ пробѣга. Тоже самое повторялось и въ отношеніи багажа, но еще въ большей степени. Въ 1903 году багажемъ былъ сдѣланъ пробѣгъ въ 2.533 мил. в., а въ 1905 году всего 149 мил. в. или въ $8\frac{1}{2}$ разъ меньше, ¹⁾ что объясняется тѣмъ обстоятельствамъ, что какъ багажъ, такъ грузы съ линіи Черняево-Андижанъ пошли не къ Красноводску по всей Средне-Азіатской дорогѣ, а свернули и пошли по Ташкентской дорогѣ.

Особенно рѣзко наблюдается это явленіе относительно хлопка, главнѣйшаго груза дороги. Вотъ нѣсколько данныхъ взятыхъ нами изъ „Сборниковъ статистическихъ свѣдѣній по перевозкѣ пассажировъ, багажа и грузовъ Средне-Азіатской дороги“:

Ст. Самаркандъ отправила въ 1904 году въ Европейскую Россію черезъ Красноводскъ Каспійскимъ моремъ 81.101 пудовъ хлопка и ваты, а въ 1907 году всего лишь 50.585 п. причемъ черезъ Ташкентъ хлопка и ваты прошло 110.142 пуда (изъ общаго отправленія въ 160.722 пудовъ грузовъ); ст. Кокандъ въ 1904 году отправила хлопка черезъ Каспійское море 1.148.785 пудовъ, а въ 1907 году уже только около 875.000 пудовъ, черезъ Ташкентъ же около 990.000 пудовъ изъ общаго количества грузовъ хлопка въ 1.877.300. Ст. Андижанъ въ 1904 г. отправила хлопка черезъ Каспійское море 447.702 п., а въ 1907 году уже 1.195.000 п., но черезъ Ташкентскую дорогу еще больше 1.210.400 пудовъ ²⁾ но если бы не Ташкентская дорога ст. Андижанъ отправляла бы черезъ Красноводскъ весь свой хлопокъ въ размѣрѣ 2.457.400 пуд.

Тоже самое повторяется и для другихъ станцій Средне-Азіатской дороги, напримѣръ: Джизакъ, Черняево, Ходжентъ, Веревкино, Мельниково и т. д. Грузы предпочитали вмѣсто путешествія по западной половинѣ линіи, перегрузки на пароходы и съ пароходовъ Каспійскаго моря на Рязано-Уральскую и Владикавказскую дороги, направляться въ Ев-

¹⁾ Св. Г. К. о ж. дор. 1903 и 1905 г.

²⁾ Сборникъ статистическихъ свѣдѣній по перевозкѣ пассажировъ, багажа и грузовъ большой и малой скорости. Средне-Азіатская ж. дор. А. Отправленіе выпускъ I за 1904 и 1907 года.

ропейскую Россію болѣе удобнымъ путемъ, черезъ Ташкентскую дорогу, дѣлая по Средне-Азіатской весьма незначительный пробѣгъ.

Слѣдующей причиной убытковъ, послѣ конкуренціи Ташкентской дороги, является ухудшеніе пользованія подвижнымъ составомъ. Такъ въ 1900 году населенность оси пассажирскаго вагона была 4.70 ч., а въ 1908 году 3.36 чел.; нагрузка оси товарнаго вагона 171 п., а въ 1908 г. 157 п.¹⁾

Какъ велики излишніе расходы—свидѣтельствуеетъ коммиссія Н. Петрова, опредѣлившая расходы, требующія поясненія, въ суммѣ 1.864.000 руб., которые произошли вслѣдствіе дурной утилизаціи подвижнаго состава²⁾ и главнымъ образомъ паровозовъ. Лишь по истеченіи 6 убыточныхъ лѣтъ дорога покрыла (въ 1911) свои обязательные платежи и дала сразу сверхъ обязательныхъ платежей по облигаціямъ—3.548.5 т. р. или 3.85% на затраты гос. казн., а въ 1912 году 3.91%. Увеличеніе чистаго дохода зависѣло, какъ отъ промышленнаго развитія района дороги и особенно района Красноводскъ-Самаркандъ, такъ и отъ сокращенія расходовъ.

Въ 1908 году былъ принесенъ наибольшій дефицитъ, составившій совмѣстно съ обязательными платежами убытокъ дороги въ 4.339 тысячи руб. Валовые доходы были 15.384.9 т., а расходы 17.507.2 т. Въ 1912 году валовые доходы были уже 23.238.6 тыс. или возрасли на 7.853.7 тыс. руб., а расходы 17.401.4 тыс. или уменьшилось на 105.8 рублей,³⁾ вслѣдствіе чего былъ полученъ чистый доходъ въ размѣрѣ 5.837.1 тыс. руб., покрывшій 2.127 т. р. платежей и, принесшій на 92 мил. руб. затратъ государственнаго казначейства 3.91%. Доходы возрасли вслѣдствіе роста движенія.

Пробѣгъ грузовъ возросъ на 59.6% (съ 49.251 мил. вер. до 78.233 м. в.), а пробѣгъ пассажировъ на 60.0% (съ 3.376 м. в. до 5.401 т.)

Въ то же время пробѣгъ товарныхъ паровозовъ уменьшился съ 9.927 т. до 9.322 т. в.; нагрузка поѣзда увеличилась съ 10.114 пудовъ до 13.857 п., а оси-вагона съ 159.17 до 200.83 пуд. Составъ товарнаго поѣзда увеличился съ

1) Св. Г. К. за 1908 г. II-ая часть стр. 17.

2) Главн. Причины чрезв. роста расх. Н. Петровъ стр. 182—183.

3) По даннымъ свѣдѣній Госуд. Контроля 1908 и 1911 г. расходы сократились отъ промежутокъ по слѣдующимъ отдѣламъ:

Управленію дорогой на 25.824 руб.	Расходъ, вызыв. чрезв. обстоят.	203.719.
Надзору за путемъ „ 147.078 руб.	Финансовымъ и дополн. пред.	6.004.
Особ. обя. расх. „ 57.320 руб.	Таксировкѣ служеб. пер.	303.080.

А всего на 643.020 руб., т. е. на цифру въ 3—4 ряда меньшую данныхъ смѣтъ.

63.54 осей до 69.69. Въ теченіи 4 лѣтъ хозяйственность эксплуатаціи дороги, такимъ образомъ, значительно поднялась, что отмѣтилъ и Государственный Контроль, указавъ, на стремленіе управленія дороги къ сокращенію расходовъ главнымъ образомъ по ремонту подвижного состава, стоимость котораго значительно понизилась въ сравненіи съ предшествующими годами. „Успѣхъ этого достигнуть главнымъ образомъ улучшеніемъ оборудованія мастерскихъ дорогъ, новѣйшими станками и приспособленіями, а также установленіемъ со стороны контроля систематической ревизіи и технической отчетности въ мастерскихъ и усиленія фактическаго надзора за работами“. Контроль отмѣтилъ и значительно возросшій пробѣгъ грузовъ въ красноводскомъ направленіи, хотя казна отъ этого мало выигрывала, т. к. грузы шли дальше при помощи частныхъ перевозочныхъ предприятий, пароходствъ Каспійскаго моря и ж. дор.: Владикавказской и Рязано-Уральской ¹⁾.

Г о д ы:	1908	1910	1912
Количество грузовъ	67.015.719	87.404.677	110.942.057
Пробѣгъ всѣхъ грузовъ	49.251.066	62.013.528	78.232.589
Число пассажировъ	2.714.661	3.431.564	4.249.712
Пробѣгъ паровозовъ	11.498,806	12.689.239	12.851.532
Пробѣгъ пассаж. паров.	1.572.175	2.483.754	3.529.696
Пробѣгъ товарн. паров.	9.926.631	10.205.485	9.321.836
Нагрузка поѣзда	10.114	12.452	13.857
Нагрузка оси-вагон. тов.	159.17	184.05	200.83
Средній сост. тов. поѣзда	63.54	66.57	69.69
Пробѣгъ хозяйст. грузовъ	17.035.584	16.868.429	19.581.012
% пробѣга хозяйст. грузовъ къ пробѣгу всѣхъ грузовъ	34.55	27.21	25.08

Къ числу неблагоприятныхъ качествъ дороги необходимо отнести чрезвычайно сильное хозяйственное движеніе. Пробѣгъ хозяйственныхъ грузовъ, хотя съ 34.55% общаго пробѣга въ 1908 году упалъ до 25.08%, но онъ все же великъ. Тоже самое относительно нагрузки поѣзда и оси-вагона, которыя, хотя и увеличились, но все же слабы. Слабъ и составъ товарнаго поѣзда. Утилизациія пассажирскихъ паровозовъ чрезмѣрно слаба. При общемъ увеличеніи пробѣга пассажировъ на 60%, пробѣгъ пассажирскихъ паровозовъ

¹⁾ Об. з. къ От. Г. К. 1912 г. стр. 146.

возросъ на 124.68% (или съ 1.572 т. в. до 3.530 тыс. вер.) Съ 1908 по 1912 годъ (Св. Г. К.) сократились расходы: по отѣлу тяги поѣздовъ на 38 т. (съ 6.857 до 6.819 т.), что указываетъ на улучшение, хотя и незначительное, пользования подвижнымъ составомъ, по отѣлу надзора за путемъ (съ 3.503.900 р. до 3.458.404 р.) или на 45.5 т. р. и т. д., а всего по всѣмъ отѣламъ на 105.8 т. Въ 1913 году расходы сократились еще на 570.8 т. р. Несмотря на то, что эксплуатация дороги въ 1912 г. и 1913 г. стала значительно хозяйственнѣе 1908 года, она все же требуетъ своего дальнѣйшаго улучшения. Г. Контроль относитъ къ разряду не хозяйственныхъ дѣйствій управленія дороги, связанныхъ съ ущербомъ казны: 1) не всегда своевременное заключеніе договоровъ съ частными лицами на пользование казенной землей и на устройство подъѣздныхъ путей: 2) несвоевременное получение вслѣдствіе этого въ кассу дороги обусловливаемыхъ договорами платежей. Тотъ же контроль указываетъ на практикующуюся на дорогѣ способъ набора пробы нефти сверху и въ серединѣ резервуара ¹⁾, какъ на одно изъ хозяйственныхъ мѣропріятій управленія.

3) Ташкентская дорога.

Убытки Ташкентской дороги въ 1905, 1906, 1907, 1908 г. объясняются первыми годами эксплуатации, когда промышленность и населеніе въ районѣ дороги были еще слабы и не могли дать нужное для дороги количество грузовъ и пассажировъ.

Какъ быстро развилась промышленность— указываютъ ростъ валового дохода, ростъ перевозки грузовъ, числа пассажировъ и пробѣга ихъ.

Г о д ы:	1906	1908	1910	1912
Валовой доходъ	10.474.942	18.154.707	25.505.721	28.789.379
Пробѣгъ грузовъ	41.646.410	71.742.210	117.058.480	126.488.884
Общее кол. грузовъ	65.100.651	76.079.560	115.669.366	127.437.449
Нагрузка поѣзда	10.146	13.446	15.392	17.442
Нагрузка оси-вагона	186.22	185.21	207.25	224.88
Среднее число осей въ				
товарн.-поѣздѣ	57.01	72.60	74.27	77.62
Пробѣгъ хоз. грузовъ	10.433.978	19.741.355	18.523.691	18.361.559
% пробѣгъ хозяйст.				
грузовъ къ общ. проб.	25.1	27.5		14.5

Тѣмъ не менѣе и эта дорога вслѣдствіе нехозяйственности цравленія производила много излишнихъ расходовъ, но

¹⁾ Объясн. зап. къ Отч. Г. К. 1912 г. стр. 147.

не только путем дурного пользованія подвижнымъ составомъ (нагрузка оси-вагона съ 1906 г. съ 186.22 п. упала до 185.21 въ 1908 по Сметѣ Упр. на 1912 и 1914 г.), но въ дѣствіе и излишняго пробѣга хозяйственныхъ грузовъ, который съ 25.1% въ 1906 году возросъ до 27.5% въ 1908 г. общаго пробѣга грузовъ. Комиссія Н. Петрова опредѣлила расходы требующіе поясненія для 1907 года въ суммѣ 2.219 т., въ томъ числѣ по отношенію къ паровозамъ и ремонту подвижнаго состава въ суммѣ 1.592 тыс. руб.¹⁾

Расходы увеличились съ 18.912.754 руб. въ 1908 году всего до 19.347.440 руб. въ 1912 году, причеиъ слабое возрастаніе расходовъ объясняется улучшеніемъ пользованія подвижнымъ составомъ и сокращеніемъ расходовъ по ремонту пути. (Согласно свѣд. Г. К. за 1908 и 1911 годы расходы по надзору за путемъ сократились на 1.189.517 р.). Улучшеніе пользованія подвижнымъ составомъ выразилось въ томъ, что составъ товарнаго поѣзда поднялся съ 72.60 осей до 77.62, нагрузка вагона съ 185.21 п. до 224.88 пуд., а нагрузка поѣзда съ 13.446 пудовъ до 17.442 пуд., т. е. достигла почти средней нагрузки поѣзда Европейской Россіи (17.534). Пробѣгъ грузовъ хозяйственнаго движенія сократился съ 27.5% общаго пробѣга грузовъ до 14.5% и тѣмъ самымъ, слѣдовательно, произвелъ сокращеніе расходовъ по пользованію паровозами, вагонами и поѣздной прислужкой и т. д. не менѣе чѣмъ на 13.0%. (Согласно св. Г. К. расходы по таксировкѣ хозяйственныхъ перевозокъ сократились съ 1908 по 1911 г. на 680.654 р.). Все же можно было ожидать и дальнѣйшаго улучшенія пользованія подвижнымъ составомъ: болѣе полной нагрузки вагоновъ и поѣздовъ и дальнѣйшаго сокращенія движенія хозяйственныхъ грузовъ, а также мѣръ по улучшенію экономіи ремонта пути. Чистаго дохода на затраты Г. К. дорога принесла въ 1911—1912 г.: 5.21% и 5.42%, въ 1913 году уже только 5.93%.

4) Забайкальская ж. дорога.

Забайкальская дорога является типичной стратегической дорогой. Начиная съ момента открытія—съ 1900 г. и по настоящее время, т. е. за 18 лѣтъ—дорога приноситъ одни дефициты, достигавшіе въ годы русско-японской войны и ея ликвидаціи 1904, 1905 и 1906 годы—19.2,—34.8 и—26.6 мил. рублей. Дорога оставалась вплоть до 1914—1915 года от-

¹⁾ Н. Петровъ. Главныя причины чрезвычайнаго роста расходовъ стр. 182—183.

крыла свои дѣйствія другая убыточная дорога — Амурская, единственной азіатской дорогой, приносившей дефицита. Дефицита ея объясняются слабымъ промышленнымъ развитіемъ района, по которому она пролегаетъ и его малонаселенностью. Ея будущее зависитъ лишь отъ увеличенія транзитныхъ грузовъ, чему могло способствовать открытіе для движенія дорогъ: Амурской и проектировавшейся Верхнеудинскъ-Кяхта.

Второй причиной дефицитовъ являются чрезмѣрные расходы дороги на управленіе и на ремонтъ пути, движеніе и тягу поѣздовъ. Расходы на ремонтъ пути, движеніе и тягу поѣздовъ объясняются однако естественными условіями: большими уклонами и малыми радіусами поворотовъ пути. Съ 1908 по 1911 годъ по Св. Г. К. произошло сокращеніе расходовъ центрального и мѣстнаго управленія на 545.474 р., надзора за путемъ на 576.212 р., движенія на 762.651 р. и тяги поѣздовъ на 1.477.278 р., а всего на 3.361.615 руб.

Третьей причиной является малая хозяйственность управленія дороги. Комиссія Н. Петрова опредѣлила размѣръ расходовъ, требующихъ поясненія, для 1907 г. въ 5.714 тыс. рублей, причеиъ главные изъ нихъ падали на ремонтъ подвижного состава и на отопленіе паровозовъ въ суммѣ 3.826 т. руб. (3.337 т. р. на отопленіе паровозовъ и ремонтъ подвижного состава и 489 т. на отдѣлъ тяги поѣздовъ)¹⁾. Съ 1907 по 1912 г. расходы дороги уменьшились съ 26.931 т. до 22.223 т. р. или на 4.708 т. р., т. е. лишь на 1 мил. р. меньше цифры перерасхода исчисленнаго комиссіей. Въ то же время доходы дороги возрасли съ 11.162 т. р. до 15.102.7 т. р. или на (3.940.7 т. р.) 35.31%. Дорога получила дефицита: въ 1912 г. — 7.1 мил. р. и въ 1913 г. 6.7 мил. На дорогѣ весьма велико движеніе воинскихъ грузовъ, которое необходимо уменьшить.

Годы	1907	1908	1910	1912
Колич. всѣхъ грузовъ	47.690.398	37.122.172	45.069.348	80.548.262
въ томъ числѣ воинскихъ	4.454.716	5.068.899	5.382.620	5.657.137
пробѣгъ всѣхъ грузовъ	41.469.813	28.056.772	30.865.505	46.970.778
пробѣгъ всѣхъ паровоз.	11.745.846	10.562.761	9.122.661	11.151.653
въ томъ числѣ на маневр.	2.375.388	2.103.744	1.568.518	1.455.737
число платн. пассаж.	1.413.813	2.061.067	1.868.921	2.759.875
нагрузка поѣзда тов.	7.878	6.900	10.566	11.677
нагрузка оси-вагоновъ	144.95	145.78	177.97	198.33
составъ товарн. поѣзда въ осяхъ вагоновъ	51.33	48.03	59.72	60.18

¹⁾ Главн. причины чрезв. роста расх. стр. 182 и 183 и стр. 112.

Годы	1907	1908	1910	1912
пробѣгъ хозяйств. грузовъ въ поѣздахъ коммер. дв.	14.338.940	8.267.517	6.287.696	8.449.675
% проб. хоз. гр. къ общ. пр.	34.55	29.42	20.35	17.96
% пробѣга воинск. груз.	9.34	19.66		7.02

Сокращеніе расходовъ съ 1907 года объясняется улучшеніемъ хозяйственности управленія. Число осей товарнаго поѣзда съ 48.03 въ 1908 году поднялось до 60.18 въ 1912 г.; нагрузка поѣзда съ 6.900 пудовъ до 11.677 пуд., а оси-вагона съ 145.78 до 198.33 пуда. И въ то же время пробѣгъ поѣздовъ товарнаго движенія сократился съ 3.630.2 т. в. (1908 г. или съ 4.746 т. в. въ 1907 году) до 3.340.0 т. в. въ 1912 году или на 8%, а пробѣгъ товарныхъ паровозовъ съ 9.695.6 т. в. году до 8.928.2 т. в. или на 7.92%.

Пробѣгъ хозяйственныхъ грузовъ уменьшился съ 34.55% въ 1907 г. и 29.42% въ 1908 г. до 17.96% въ 1912 году. Мы видимъ, что хозяйственность мѣстнаго управленія дороги сильно поднялась, но влѣдствіе ничтожности нормъ (нагрузки, состава, пробѣга и т. д.), даже и улучшенная она позволяетъ надѣяться на дальнѣйшее улучшеніе. Мы видимъ слабой нагрузку: оси-вагона, поѣзда; слабымъ составъ (всѣ эти нормы гораздо слабѣе другихъ дорогъ Азіатской Россіи, а также и Восточно-Китайской ж. дороги), великимъ движеніе хозяйственныхъ грузовъ (вдвое больше европейской сѣти) и т. д. Большая доля воинскаго движенія въ общемъ движеніи объясняется конечно тѣмъ, что дорога является по преимуществу стратегической, почему на ней и сильно движеніе воинскихъ грузовъ и воинскихъ частей.

По Свѣд. Г. Контроля расходъ съ 1908 г. по 1911 г. упалъ съ 23.440 т. до 20.254 т. р. или на 3.186 т. р., причѣмъ упалъ онъ главнымъ образомъ на отдѣлы тяги поѣздовъ 1.477.3 т. р. и движенія 762.7 т. р.

5. Уссурійская ж дор. съ Сучанской вѣтвью.

Дорога отстроена казной и передана на основаніи выс. повелѣнія 22-го сентября 1906 года во временную эксплуатацію Восточно-Китайской ж. дор. Сучанская вѣтвь была передана на равныхъ основаніяхъ съ Уссурійской той же дороге согласно выс. повелѣнію 20 декаб. 1907 г. Дорога (и вѣтвь) должна была быть взятой съ открытіемъ Амурской ж. дор. въ казенную эксплуатацію, но къ сожалѣнію этого не произошло..

Почти вплоть до 1907 года дорога давала все возрастающие дефициты, причем наибольший расход и дефицитъ былъ полученъ ею именно въ этотъ годъ.

Дефициты эти шли слѣдующимъ образомъ:

въ 1897 г.—	827.402	1901 г.—	1.400.029	1905 г. —	2.731.688
въ 1898 г.—	1.450.662	1902 г.—	1.826.359	1906 г. ч. +	3.149.781
въ 1899 г.—	1.440.625	1903 г.—	1.988.232	1907 г. —	3.399.033
въ 1900 г.—	898.965	1904 г.—	2.696.066		

Ничиная съ слѣдующаго года, когда дорога попала, по видимому, въ нормальныя условія, у ней растутъ валовые доходы, уменьшаются расходы и растетъ чистый доходъ.

Валовой доходъ возросъ съ 1907 года по 1912 годъ съ 5.55. мил. р. до 8.77 мил. или на 6.38%, валовые расходы понизились съ 8.95 мил. руб. до 7.48 мил. или на 16.4%. Въмѣсто же дефицита въ 3.4 мил. былъ полученъ чистый доходъ въ суммѣ 1.614.705 руб. ¹⁾ въслѣдствіе чего на капиталъ—затраты государственнаго казначейства (72 мил. руб.) было получено 2.24% прибыли, а въ предшествовавшемъ 1911 г. 1.086 т. р. или 154% на тѣ же затраты (70.5 мил. р.) Что касается хозяйственности управленія дороги, то она была не велика. Число поѣздо-верстъ и паровозо-верстъ на основаніи имѣющихся данныхъ въ Сметѣ Департ. жел. дор. Дѣль на 1914 годъ (стр. 136.) за 3 года 1910—1912 г. не только не упало, но возросло—первыхъ на 20.14% (съ 2.83 мил. в. до 3.40 м. в.), а вторыхъ на 15.37% (съ 4.23 мил. в. до 4.88 мил. вер.). Среднее число осей товарнаго поѣзда правда возросло съ 54.44 до 56.77, но все же оно ниже остальныхъ дорогъ, какъ европейской, такъ и азіатской сѣти. Нагрузка оси вагона уменьшилась съ 226.63 п. до 221.92 п. или на 2.08%, а нагрузка товарнаго поѣзда уменьшилась съ 12.338 п. до 12.270 пуд. или на 0.55% и выше только одной Забайкальской дороги (11.677 п.). Неудовлетворительно и движеніе хозяйственныхъ грузовъ: въ 1910 г. въ общемъ количествѣ грузовъ они составляли 27.5%, а къ 1912 понизились до 19.4%, т. е. все же составляли весьма большой %.

Управленіе дороги должно обратить вниманіе на всѣ эти недочеты движенія, устранить ихъ и тѣмъ самымъ поднять чистый доходъ дороги.

¹⁾ См. смету Декар. ж. дор. Дѣль на 1914 г. стр. 135.

Начиная съ 1898 года и въ продолженіи 12 послѣдующихъ лѣтъ, азіатская сѣть приносила почти непрерывные дефициты. Лишь въ одномъ 1904 году могъ оказаться у сѣти чистый доходъ въ размѣрѣ 10.8 мил. руб. совмѣстно съ государственнымъ сборомъ и сборомъ въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда, если бы были оплачены военнымъ ведомствомъ совершенныя для него азіатской сѣтью перевозки (22.1 мил.) и даже было бы получено 2.26% прибыли на затраты государственнаго казначейства, т. к. при нахожденіи азіатской сѣти въ частныхъ рукахъ суммы стоимости перевозокъ ушли бы изъ рукъ казны почему ихъ и нужно причислить къ валовому доходу азіатской сѣти. Но кромѣ этого 1904 года сѣть не переставала приносить дефициты, исчезнувшіе лишь съ 1910 года. Доходы В.-Китайской дороги и ея капиталы не введены нами въ капиталы и доходы всей азіатской сѣти за невозможностью точно и полно исчислить эти капиталы. Безъ Восточно-Китайской ж. дороги, но вмѣстѣ съ государственнымъ сборомъ и сборомъ въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда азіатская сѣть принесла въ 1910 г. за покрытіемъ обязательныхъ платежей 2.82 мил. или 0.35% на затраты государственнаго казначейства (796.8 мил. руб.), въ 1911 г. 14.94 мил. или 1.79% (на затраты 834.6 мил.), въ 1912 г. 23.96 мил. или 2.72% (затраты г. к.—8.23 мил.) и въ 1913 году 18.2 мил. или 1.86% (затраты г. к. 980 мил.). Мы видимъ, что азіатская сѣть (съ Уссурийской ж. дор.) стала давать съ 1911 года приличный (около 2%) доходъ на затраты государственнаго казначейства, обѣщавъ его повышать въ ближайшіе годы.

Что же касается отдѣльныхъ ж. дорогъ, то онѣ дали въ 1912 году: Ташкентская 5.42%, Средне-Азіатская 3.9% и Сибирская свыше 4.24% и это безъ государственнаго сбора и сбора въ $\frac{1}{3}$ к. съ пуда. Забайкальская дорога, уменьшивъ свой дефицитъ въ 1912 г. до 7,1 мил., и въ 1913 г. до 6.7 мил. р., съ открытіемъ Амурской и Верхнеудинскъ-Кяхтинской дороги можетъ уничтожить его и совсѣмъ. Уссурийская дорога также стала приносить чистый доходъ: въ 1912 году она дала 2.43%.

Что касается роли валовыхъ доходовъ въ обыкн. бюджетѣ государства, то они были въ 1908 г.—0.99%, въ 1900—1.85%, въ 1906—3.79% и на послѣдней цифрѣ за небольшими колебаніями въ размѣрѣ не свыше 0.19% оставались до 1912 года, когда они составили 4.36% чтобы упасть въ 1913 году снова до 3.50%. (Если брать только денежный доходъ,

исключивъ въ 1904—1905 г. суммы неуплач. Воен. Вѣдомств)

Они были въ:

1906 г.	3.79%	1910 г.	3.77%
1907 „	3.81 „	1911 „	4.02 „
1908 „	3.78 „	1912 „	4.36 „
1909 „	3.75 „	1913 „	3.50 „

Можно сказать, поэтому безъ значительной ошибки, что ростъ валовыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ Азіатской Россіи, начиная съ 1906 года, шель почти параллельно росту обыкновеннаго бюджета.

Участіе чистаго дохода или дефицита сѣти въ тѣхъ же обыкновенныхъ государственныхъ доходахъ таково. Въ 1916 году былъ полученъ наибольшей дефицитъ, составившій 1.30% всего доходнаго обыкновеннаго бюджета. % этого дефицита къ бюджету, постепенно падая былъ въ 1909 году 0.36%, а уже въ слѣдующій 1910 г. смѣнился %-томъ чистаго дохода, который возросталъ до 1912 года.

Онъ былъ:

въ 1910 г.	0.10%	1912 г.	0.76%
„ 1911 „	0.61 „	1913 „	0.53 „

Глава 11-я.

З а к л ю ч е н і е.

Казенныя сѣти Европейской и Азіатской Россіи слѣдали въ послѣдній разсматриваемый періодъ 1908—1912 г громад- ный успѣхъ. Европейская сѣть со сборами дала вмѣсто 123.8 мил. чистаго дохода 308.6 мил., а азіатская вмѣсто 14.8 мил. дефицита (въ 1907 г. дефицита 24.9 мил.) 27.3 мил. чистаго до- хода. Соединеніе финансовыхъ результатовъ обѣихъ сѣтей почти не нарушить нашего дѣленія финансовыхъ результатовъ европейской сѣти на періоды. Съ 143 мил. рублей чистаго дохода въ 1898 г. результаты эти падаютъ до 109.0 мил. въ 1908 году. Къ 1912 году они выражаются уже въ 335.9 мил. руб. Процентное отношеніе остатка этого дохода за покры- тиемъ обязательныхъ платежей къ затратамъ государ. казна- чейства будетъ за тѣ же годы: въ 1898 г. 7.74%, въ 1908 г. недопол. суммы до покрытія обязат. платежей тѣмъ же зат- ратамъ—0.103% и въ 1912 г. снова остатка 8.14%. Отношеніе тѣхъ же суммъ къ обыкновеннымъ государственнымъ дохо- дамъ не измѣняетъ картины. Оно будетъ 3.18%, недопол.— 0.88%, 7.11%.

Валовые доходы сѣтей заняли въ бюджетѣ громадное мѣсто: въ 1898 г. они составляли 22.03%, его въ 1908 г. 24.93% и въ 1912 г. 27.36%.

На весь свой основной капиталъ (облигаціонный и затраты государственнаго казначейства) сѣть принесла въ 1908 г. 2.37% (капиталъ 4.632 м. р.), въ 1910 г. 4.53% (кап. 4.842 м. р.) и въ 1912 г. 6.15% (кап. 5461 м. р.).

Четвертый періодъ финансовыхъ результатовъ сѣтей начался съ 1913 года, когда чистый доходъ обѣихъ сѣтей возросъ уже не на 45—71 мил. ежегоднаго прироста, четырехъ предшествующихъ лѣтъ, а всего лишь на 13.8 мил. Чистый доходъ азіатской сѣти даже упалъ съ 27.3 мил. до 21.6 мил. или на 5.7 мил. Слѣдующій 1914 годъ, годъ войны, приостановилъ, конечно, возрастаніе валового и чистаго дохода по обѣимъ сѣтямъ, а слѣдующіе 1915—1918 годы привели къ страшному паденію ихъ и даже появленію на сѣтяхъ дефицитовъ. Война на финансахъ азіатской сѣти отражалась болѣе слабо и сѣть работала въ сравнительно нормальныхъ условіяхъ и должна была бы даже, по нашему предположенію, приносить даже все возрастающій чистый доходъ. Но открытіе Амурской ж. дороги, уничтожило вѣроятно, это, возрастаніе и привело сѣть къ уменьшенію чистаго дохода.

Война и внутреннія событія надолго разстроили хозяйство ж. дорогъ. Они лишили ж. дороги паровозовъ и вагоновъ, какъ пассажирскихъ, такъ и товарныхъ. Россія не скоро приведетъ теперь въ порядокъ свое ж. дорожное хозяйство. Это возможно только съ установленіемъ порядка въ самомъ государствѣ, съ установленіемъ твердой власти. Безъ этихъ условій надѣяться на возстановленіе ж. дорожнаго хозяйства нельзя.

Если до войны значительный чистый доходъ сѣтей говорилъ о необходимости сооруженія новыхъ ж. дорогъ и необходимости пониженія ихъ тарифовъ, то теперь этихъ потребностей нѣтъ и на ихъ мѣсто встала забота о возможномъ спасеніи оставшагся, хотя бы и въ настоящемъ видѣ, ж. дорожнаго хозяйства и объ его возможномъ возстановленіи.

Восточно-Китайская дорога была исключена нами изъ разсмотрѣнія въ виду ея особаго положенія и излагается нами отдѣльно.

Къ таблицѣ финансовыхъ результатовъ казенныхъ сѣтей.

Годы.	1		2		3		4	
	Обыкновенные государственные доходы съ остатками отъ прежнихъ лѣтъ.		Обыкновенные государственные расходы.		Государственный сборъ съ пассажировъ и грузовъ сѣтей.		Сборъ въ 1/5 коп. съ пуда на устройство пакгаузовъ сѣтей.	
					европейск.	азиатской.	европейск.	азиатск.
1889	944.380.767	857.881.126	1.165.009				700.000	
1890	950.819.240	877.779.550	1.287.048				800.000	
1891	895.781.589	875.348.831	1.831.784				900.000	
1892	976.332.307	910.684.299	1.998.107				900.000	
1893	1.054.838.771	945.955.017	2.987.184				1.000.000	
1894	1.163.293.383	991.197.437	5.583.917				1.000.000	
1895	1.275.773.764	1.137.809.948	5.981.767				1.100.000	
1896	1.427.997.621	1.229.044.280	6.598.126				1.100.000	
1897	1.429.332.900	1.308.528.746	6.976.544				1.200.000	
1898	1.596.160.044	1.358.275.496	7.657.821	399.783			1.200.000	
1899	1.681.166.778	1.463.572.517	8.631.244	534.010			1.300.000	
1900	1.764.119.979	1.555.427.622	9.352.020	692.996			1.350.000	100.000
1901	1.835.807.510	1.661.887.251	9.873.308	938.770			1.400.000	100.000
1902	1.925.116.032	1.802.140.039	10.017.182	1.038.227			1.441.028	100.000
1903	2.057.351.090	1.883.026.335	10.927.219	1.076.318			1.584.737	127.596
1904	2.032.454.901	1.906.847.321	10.904.328	1.140.630			1.439.183	145.274
1905	2.043.661.034	1.925.176.047	9.913.066	1.288.060			1.431.783	137.263
1906	2.288.879.922	2.061.134.448	11.717.464	1.655.870			1.773.731	179.450
1907	2.372.195.426	2.195.968.445	11.614.293	1.552.474			1.725.927	239.908
1908	2.442.686.440	2.387.750.595	12.745.130	1.880.336			1.729.444	274.216
1909	2.542.287.721	2.451.423.768	13.885.913	2.120.681			1.928.136	282.694
1910	2.797.897.247	2.473.157.193	14.969.762	2.122.068			2.080.628	251.373
1911	2.974.101.053	2.535.995.753	17.077.911	2.519.685			2.280.095	276.332
1912	3.124.330.074	2.721.763.595	17.242.565	2.543.985			2.499.618	323.462
1913	3.416.962.000	2.718.110.000	18.483.000	2.727.000			2.687.670	337.140

Къ таблицѣ.

1—2. Цифры обыкновенныхъ доходовъ и расходовъ государства взяты изъ отчетовъ Государ. Контроля по исполнению росписей стр. 24—131.

3. Цифры общаго для всей русской, казенной и частной, ж. д. сѣти государственнаго сбора съ пассажировъ и грузовъ большой скорости за 1889—1912 годы взяты нами изъ Отчет. Госуд. Контроля. Такъ какъ этотъ сборъ взимается въ зависимости отъ движенія, мы, для вычисленія госуд. сбора съ европейской и азиатской казенныхъ сѣтей при помощи Свѣдѣній Госуд. Контроля, нашли процентное отношеніе доходовъ отъ общаго тарифа багажа и грузовъ большой скорости европейской и азиатской казенныхъ сѣтей къ доходамъ отъ этого тарифа по всей русской сѣти. Пользуясь этимъ отношеніемъ мы и вычислили сборъ для казенной европейской и азиатской сѣтей.

4. Цифры сбора въ 1/5 коп. съ пуда взяты нами изъ Сметъ специальныхъ средствъ управленія ж. дорогъ.

СОУНЬ ИМ. В. Г. БЕЛИНСКОГО

Уральский Индустриальн. Ин-тут
имени С. М. КИРОВА
ФУНДАМЕНТАЛЬНАЯ
БИБЛИОТЕКА

Опечатки.

На страницѣ.	Въ строкѣ.	Напечатано.	Надо читать.
6	14	1643 г.	1843 г.
18	21	4.5 ⁰ / ₀	4—5 ⁰ / ₀
18	30	скудности	скудости
19	23	1.721.8 мил.	2.721.8 мил.
20	19	идѣе	идеѣ
20	22	затраченная	затраченная
21	25	вслѣдствіе	вслѣдствіе
26	9	діаграма	діаграмма
26	26	По сравнедію	По сравненію
27	загл. рубрики 9.	⁰ / ₀ ост. къ затр. ч. к.	⁰ / ₀ ост. къ затр. гос. казн.
32	14	соображеніями	соображеніямъ
32	17	оказалось	оказалась
33	Примѣчаніе.	Дон.	Деп.
42	17 снизу.	которое	которыя
42	1 снизу.	Общія	Общія
67	18	вывоза	вывоза

0-25

ЦѢНА 2 р. 50 коп.

СОУНЬ ИМ. В. Г. БЕЛИНСКАГО