

272 Л.о. Вып III
Н. Петровъ.

~~324 Л.о.~~

НѢСКОЛЬКО СООБРАЖЕНІЙ

ПОЛЕЗНЫХЪ

ПРИ РАЗСМОТРѢНІИ СМѢТЪ

ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

на 1908 годъ.

Высочайше учрежденная особая высшая
Комиссія для всесторонняго изслѣдованія
международнаго долга въ Россіи.

Вып. III.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

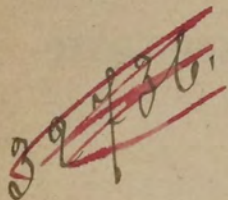
Тип. М. Д. Ломковского.  Думская улица, д. № 5.

1909.



27 270

Н. Петровъ.



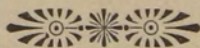
НѢСКОЛЬКО СООБРАЖЕНІЙ

ПОЛЕЗНЫХЪ

ПРИ РАЗСМОТРѢНІИ СМѢТЪ

ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

на 1908 годъ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Тип. М. Д. Ломковскаго.  Думская улица, д. № 5.

1909.



Библиотека ИИФ СССР

к

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной особой высшей Комиссiи
для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россiи.

84460

НѢСКОЛЬКО СООБРАЖЕНІЙ

полезныхъ при разсмотрѣніи смѣтъ путей сообщенія

на 1908 годъ.

Не предполагая говорить о смѣтахъ всѣхъ вѣдомствъ, считая это для себя не по силамъ, полагаю, что не слѣдуетъ воздерживаться отъ представленія такихъ соображеній, которыя полезно имѣть въ виду, приступая къ работѣ въ финансовыхъ комиссіяхъ Государственной Думы и Государственнаго Совѣта по разсмотрѣнію доходовъ и расходовъ, связанныхъ съ вопросами о путяхъ сообщенія. Объ этихъ отдѣлахъ смѣтъ стоитъ и должно говорить отдѣльно, такъ какъ доходы и расходы, въ нихъ исчисляемые, составляютъ не менѣе четвертой доли всѣхъ государственныхъ доходовъ и расходовъ и такъ какъ громадное большинство этихъ доходовъ и расходовъ подлежатъ всестороннему и ничѣмъ не стѣсняемому обсужденію палатъ.

Если когда, то именно при разсмотрѣніи этихъ смѣтъ должно принимать въ расчетъ финансовыя и экономическія условія обсуждаемыхъ предположеній.

Потребности населенія, нуждающагося въ средствахъ къ передвиженіямъ людей и грузовъ, равно какъ и нужды промышленности и торговли, постоянно требующія крупныхъ затратъ на пути сообщенія, конечно, не всѣ одинаково настоятельны и неотложны.

Распредѣленіе этихъ потребностей по степени ихъ неотложности не достигается безъ очень внимательнаго и всесторонняго изученія каждой потребности особо и безъ строгой оцѣнки какъ разнообразныхъ способовъ ихъ удовлетворенія, такъ и всѣхъ послѣдствій отсрочки въ удовлетвореніи назрѣвшихъ нуждъ.

Всѣ же отдѣльные вопросы должны быть еще разсмотрѣны съ одной общей точки зрѣнія, подъ руководствомъ одной главной идеи, объединяющей всѣ частныя цѣли въ одну общую цѣль,—наилучшаго использованія имѣющихся средствъ для улучшенія путей сообщенія.

Для успѣха подобной работы надо установить ея общее направление и заранѣе освѣтить существующія сомнѣнія относительно результатовъ, достигаемыхъ разными отраслями путей сообщенія.

Для завѣдыванія путями сообщенія у насъ призваны три Министерства: Министерство Путей Сообщенія, Министерство Финансовъ и Министерство Промышленности и Торговли. Но полныхъ свѣдѣній о расходахъ Государственнаго казначейства на пути сообщенія нельзя найти въ совокупности смѣтъ всѣхъ этихъ трехъ Министерствъ.

Смѣты Министерства Путей Сообщенія касаются вполнѣ только расходовъ на водные пути и шоссейныя и грунтовыя дороги. Предположенія, относящіяся къ желѣзнымъ дорогамъ, ограничиваются однѣми казенными дорогами, да и то не сполна. Валовые доходы и расходы какъ по общему управленію, такъ и по эксплуатаціи, исчисляются всѣ безъ изъятія, но въ смѣтахъ этого Министерства нѣтъ никакого упоминанія о расходахъ по оплатѣ государственныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ и по оплатѣ капиталовъ, отпущенныхъ изъ средствъ Государственнаго казначейства на сооруженіе, усиленіе и улучшеніе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Дѣятельности частныхъ желѣзныхъ дорогъ смѣты Министерства Путей Сообщенія не касаются вовсе, хотя это Министерство можетъ оказывать очень существенное вліяніе на результаты эксплуатаціи частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Исчисленіе какъ доходовъ Государственнаго казначейства, такъ и его расходовъ по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, принадлежащихъ частнымъ обществамъ, представляются въ смѣтахъ Министерства Финансовъ, по Департаменту Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ.

Наконецъ, доходы и расходы коммерческихъ морскихъ портовъ помѣщаются въ смѣтахъ Министерства Промышленности и Торговли, не смотря на то, что эти порты и по устройству, и по ихъ содержанію, усиленію и улучшенію, находятся въ тѣснѣйшей связи съ примыкающими къ нимъ желѣзными дорогами.

Разсмотрѣніе смѣтъ одного Министерства Путей Сообщенія не только не можетъ дать полнаго очерка всего вопроса, касающагося путей сообщенія, но можетъ приводить къ самымъ даже невѣрнымъ заключеніямъ, какъ относительно финансоваго, такъ особенно относительно экономическаго значенія нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ жизни страны.

Полный обзоръ результатовъ, достигаемыхъ эксплуатаціею же-

лѣзнодорожной сѣти Россіи, можно составить лишь послѣ внимательнаго изученія смѣтъ упомянутыхъ трехъ Министерствъ въ связи съ отчетами Государственнаго Контроля.

Свѣдѣнія Государственнаго Контроля публикуются послѣ тщательной провѣрки всѣхъ необходимыхъ документовъ и относительно вѣрности представляемыхъ числовыхъ данныхъ не возбуждаютъ никакого сомнѣнія *).

Но именно эта твердая увѣренность въ безошибочности числового матеріала, публикуемаго Государственнымъ Контролемъ, побуждаетъ къ особенно осмотрительному составленію выводовъ изъ приводимыхъ чиселъ. Всякая не вполне обоснованная мысль, связанная съ совершенно вѣрными числами, можетъ приводить къ невѣрнымъ выводамъ, принимаемымъ нерѣдко за неоспоримыя только потому, что они основаны на данныхъ Государственнаго Контроля. Къ числу такихъ невѣрныхъ выводовъ относятся часто приводимыя, слишкомъ обобщенныя понятія о крайней убыточности нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

Самое внимательное изученіе всѣхъ упомянутыхъ смѣтныхъ матеріаловъ неспособно еще установить связь между потребностями страны въ путяхъ сообщенія разныхъ видовъ и тѣми средствами, которыя предполагается ассигновать по смѣтамъ на удовлетвореніе этихъ потребностей. Обыкновенно представляемая при смѣтахъ пояснительныя записки не даютъ всѣхъ необходимыхъ соображеній, доказывающихъ экономическую цѣлесообразность предполагаемыхъ мѣропріятій и вызываемыхъ этими мѣропріятіями расходовъ **). Всѣ недостающія свѣдѣнія могутъ быть почерпаемы только изъ дѣлъ, касающихся каждаго частнаго вопроса.

*) Слѣдуетъ, однако, замѣтить, что Государственный Контроль не замѣтилъ въ отчетахъ Сызрано-Вяземской дороги невѣрнаго исчисленія доходовъ за 1904 и 1905 г.г. на крупныя суммы, до 10.000.000 р.

**) Въ объяснительной запискѣ Министра Путей Сообщенія при смѣтѣ расходовъ Управленія внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ на 1907 г. приведены самыя короткія указанія о протяженіи тѣхъ и другихъ путей въ сопоставленіи съ тѣмъ, что наблюдается въ другихъ государствахъ; приведены размѣры перевозокъ по водянымъ путямъ въ 1881 и 1904 г.г., указано сравненіе этихъ перевозокъ съ соответственными перевозками по желѣзнымъ дорогамъ и упоминается, что водяные фрахты иногда падаютъ до $\frac{1}{500}$ и даже $\frac{1}{800}$ коп. съ пуда и версты (не упоминая, впрочемъ, что ни устройство, ни содержаніе этихъ путей этими фрахтами не оплачивается).

Приступая къ обсужденію смѣтныхъ предположеній, касающихся казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, надо имѣть въ виду, что разсмотрѣнію должны подлежать расходы разныхъ правительственныхъ учрежденій, существующихъ на основаніи дѣйствующихъ по закону положеній; всѣ эксплуатаціонные доходы и расходы; расходы на усиленіе и улучшеніе существующихъ дорогъ и, наконецъ, расходы на сооруженіе новыхъ дорогъ за счетъ и распоряженіемъ казны.

Въ запискѣ высказана мысль, что быстрый приростъ населенія вызываетъ быстрое возрастаніе грузовъ, передвигающихся внутри страны.

Точно также безъ объясненій высказывается, что настало время подраздѣленія грузовъ между водой и рельсами не по количеству, а по качеству и что желѣзной дорогѣ должны быть предоставлены перевозка главнѣйшимъ образомъ дорогихъ товаровъ, а водные пути должны быть приспособлены для безпрепятственной перевозки массы грузовъ дешевыхъ и громоздкихъ (хлѣбъ, соль, каменный уголь, нефтяные продукты, лѣсъ, дрова, руда, камни и проч.), Насколько наилучше устроенные водяные пути могутъ устранить залежи хлѣбныхъ перевозокъ, являющіяся обыкновенно съ осени и не исчезающія въ теченіе почти всей зимы, въ пояснительной запискѣ указаній не приводится.

Совершенно вѣрно указывается, что водяныя перевозки растутъ за счетъ увеличенія грузоподъемности судовъ, которая въ теченіе времени съ 1884 г. по 1900 г., въ среднемъ, выводѣ возрасла въ Европейской Россіи на 39% въ частности—по Волгѣ на 71%, на Днѣпрѣ на 42%, на Дону на 84%, на Днѣстрѣ на 71%, что достигнуто улучшеніемъ нѣкоторыхъ мелководныхъ участковъ, землечерпаніемъ и чисткою отъ камней. Не малую роль играло и освѣщеніе рѣкъ.

Численность и грузоподъемность нашего рѣчного флота—3.600 пароходовъ и 25.000 непаровыхъ судовъ, съ грузоподъемностью въ 800.000.000 пуд.—превосходитъ грузоподъемность всего Великобританскаго флота, исчисляемую въ 642.000.000 пуд.

Для полной работы водныхъ путей необходимо улучшеніе подъѣздныхъ, грузовыхъ гужевыхъ дорогъ.

Для облегченія и удешевленія водяныхъ перевозокъ, государство должно стремиться къ дальнѣйшимъ облегченіямъ плаванія судовъ и ихъ нагрузки и разгрузки. Тѣмъ не менѣе, со времени улучшенія Маріинской системы (1890—1897 г.), Министерство, по недостатку кредитовъ, не можетъ приступать ни къ какимъ капитальнымъ работамъ. До сихъ поръ остаются неисполненными проекты шлюзованія Днѣпровскихъ пороговъ для открытія доступа хлѣбнымъ грузамъ къ Херсонскому порту изъ обширной хлѣбородной области лежащей выше пороговъ, захватывающей 12 губерній; остается безъ движенія вопросъ объ использованіи Дона для содѣйствія вывозу хлѣба и Сѣвернаго Донца для вывоза угля.

Всѣ имѣющіеся въ виду у Министерства Путей Сообщенія работы, по ихъ экономической важности, подраздѣлены на 3 очереди.

Къ 1-ой очереди отнесены: 1) улучшеніе судоходныхъ условій Оки между Коломною и устьемъ. Предполагается глубину довести съ 4 до 6-ти четвертей, такъ какъ глубина р. Москвы 5 четвертей. Работа оцѣнивается въ 3,1 милл. руб. Этимъ способомъ и устройствомъ въ Москвѣ гавани, оцѣниваемой въ 2.000.000 руб.

Расходы правительственныхъ учрежденийъ разрѣшаются на основаніи существующихъ для нихъ штатовъ, положеній и особыхъ Высочайшихъ повелѣній.

Для правильнаго разрѣшенія вопросовъ объ исчисленіи ожидаемыхъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ эксплуатаціонныхъ доходовъ и расходовъ въ смѣтахъ Министерства Путей Сообщенія приводятся не вполнѣ достаточныя основанія. Пользуясь ими, можно впасть въ серьезное заблужденіе и не сдѣлать въ представляемыхъ смѣтахъ необходимыя исправленія или пополненія.

и отнесенной ко второй очереди предполагается довести выгрузку въ Москвѣ до 180.000 пуд.; 2) шлюзованія Сѣвернаго Донца между устьемъ и станціей Гундоровской (213 вер.); стоимость работъ 6,4 милл. руб. 3) улучшеніе судоходныхъ условій Днѣстра отъ устья до Бендеръ—1,5 милл. руб.; 4) переустройство Тихвинской системы (длиною 869 вер.), причемъ работы оцѣнены для сѣверной части въ 2.000.000 руб. и для южной—2.000.000 руб. Экономическіе результаты, достигаемые работами, перечисленными въ пунктахъ 2, 3 и 4, не указаны; 5) выправленіе р. Вислы у Австрійской границы—4,6 милл. руб. въ 15 лѣтъ. Работа производится по договору съ Австріей; 6) закрѣпленіе береговъ р. Вислы у Прусской границы—1,5 милл. руб.; 7) устройство Борскаго затона у Нижняго Новгорода—160.000 руб.; 8) устройство гавани у гор. Самары—869.000 руб.; 9) устройство гавани у гор. Кинешмы—337.000 руб.; 10) дополнительныя изысканія и составленіе проекта Черноморско-Балтійскаго пути—300.000 руб.; 11) улучшеніе нижней части р. Днѣпра—300.000 руб., и 12) систематическое изслѣдованіе водныхъ путей Сибири—500.000 руб. Полная стоимость всѣхъ работъ 1-ой очереди исчислена въ 22.810.000 руб.

Ко 2-ой очереди отнесены: 1) шлюзованіе Сѣвернаго Донца выше станицы Гундоровской на протяженіи 720 вер., исчислено 25.000.000 руб.; 2) шлюзованіе р. Дона отъ Калача до устья—11.000.000 руб.; 3) дополнительное шлюзованіе р. Шексны—2,6 милл. руб.; 4) шлюзованіе Днѣпровскихъ пороговъ—65.000.000 р., 5) шлюзованіе р.р. Туры и Тобола. На ихъ перекатахъ глубина падаетъ до 4-хъ четвертей, тогда какъ на Иртышѣ, къ югу отъ Тобольска, 6 четвертей; стоимость работъ—5.000.000 руб.; 6) переустройство Обь-Енисейскаго канала—12.000.000 руб.; 7) гавань у гор. Москвы—2.000.000 руб.; 8) шлюзованіе Волховскихъ пороговъ—2,5 милл. руб.; 9) гавань у гор. Казани—340.000 руб.; 10) гавань у гор. Перми—1,5 милл. руб.; 11) гавани гор. Твери 300.000 руб. Полная стоимость работъ второй очереди 127.240.000 руб.

Къ 3-ей очереди отнесены: 1) шлюзованіе р. Оки отъ Коломны до Клязьмы; 2) Виндаво-Нѣманскій путь; 3) переустройство Огинской системы—Нѣмань—Днѣпръ; 4) Псково-Юрьевскій Нарвскій путь, съ использованиемъ Нарвскаго водопада; 5) шлюзованіе Западной Двины; 6) шлюзованіе р. Днѣпра между Оршею и устьемъ Западной Двины—5.000.000 руб.; 7) соединительный путь между Днѣпромъ и Западною Двиною, —Черноморско-Балтійскій путь—26.000.000 руб.; 8) шлюзованіе Дона выше Калача; 9) дополнительное питаніе верхней Волги изъ водохранилищъ; 10) Бѣломорско-Онежское сообщеніе; 11) переустройство системы Герцога Вертембергскаго соединеній Бѣлаго и Балтійскаго морей; 12) улучшеніе

Что же касается вопросовъ объ усиленіи или улучшеніи существующихъ желѣзныхъ дорогъ или сооруженія новыхъ, то къ разрѣшенію этихъ вопросовъ нельзя приступать, не устранивъ предварительно нѣкоторыхъ существенныхъ сомнѣній и недоразумѣній.

Недостаточно освѣщенный цифровой матеріаль, публикуемый Государственнымъ Контролемъ, вселяетъ во многихъ умахъ мысль о крайней убыточности какъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ част-

верхняго Енисея; 13) улучшение р. Ангары; 14) улучшение Шилки и Селенги. Полная стоимость работъ 3-ей очереди еще не опредѣлена.

Приведенный краткій перечень работъ по водянымъ путямъ, съ указаніемъ стоимости работъ, отнесенныхъ къ двумъ первымъ очередямъ, и безъ указанія приблизительной стоимости работъ 3-ей очереди, оставляетъ въ полной неизвѣстности относительно того въ какой мѣрѣ предполагаемыя затраты будутъ окупаться экономическими выгодами населенія, ожидаемыми въ будущемъ, имѣя въ виду, что улучшениями на водяныхъ путяхъ пользуются безвозмездно.

Та же объяснительная записка касается и шоссейныхъ и другихъ улучшенныхъ грунтовыхъ дорогъ. Изъ этой ея части видно только, что отношеніе длины улучшенныхъ дорогъ къ протяженію тѣхъ же дорогъ у насъ=0,6 и во много разъ меньше чѣмъ въ другихъ государствахъ; но записка обходитъ полнымъ молчаніемъ воспособленіе изъ средствъ государственнаго казначейства на сооруженіе земствами улучшенныхъ грунтовыхъ дорогъ.

На основаніи закона, изданнаго 1 іюня 1895 г., земскіе сборы въ 34 земскихъ и 16 неземскихъ губерніяхъ Европейской Россіи были освобождены отъ уплаты пособій на содержаніе мировыхъ, судебныхъ и по крестьянскимъ дѣламъ учреждений, а равно и отъ расходовъ на содержаніе губернскихъ статистическихъ комитетовъ. Образовавшіяся посему сбереженія переданы въ распоряженіе мѣстныхъ органовъ на сооруженіе и содержаніе шоссейныхъ грунтовыхъ дорогъ. Общая сумма такихъ поступленій составляетъ въ годъ до 8.887.000 руб.

Счетъ дорожныхъ капиталовъ по земскимъ губерніямъ къ 1 января 1906 г. представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Всего израсходовано суммъ капитала 52.615.509 руб.; состоитъ на лицо 10.687.172 руб. и въ недоимкѣ 4.420.172.

Сверхъ сего по закону 8 февраля 1899 года земства пользовались процентными ссудами на улучшеніе мѣстныхъ путей, съ возвратомъ этихъ суммъ изъ поступленій дорожнаго капитала. Общій итогъ исчисляется дорожнымъ отдѣломъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ въ 5.000.000 руб.

Свѣдѣнія относящіяся къ неземскимъ губерніямъ, идутъ не далѣе 1901 года, и потому здѣсь не приводились.

При смѣтѣ Управленія Казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на 1907 годъ не было представлено никакихъ объясненій относительно экономическихъ мотивовъ, вызывающихъ усиленіе или улучшеніе существующихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Не было объясненій и относительно строящихся дорогъ. Что же касается вѣроятныхъ потребностей усиленія и улучшенія частныхъ дорогъ, то объ этомъ не было никакого упоминанія.

ности, такъ и всѣхъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ во всей ихъ совокупности.

А отсутствіе одной, вполне ясно выраженной идеи, побуждающей составителей смѣть направлять государственныя средства къ соразмѣрному и гармоническому развитію всѣхъ видовъ путей сообщенія, даетъ многимъ поводъ утверждать, что въ погонѣ за постройкою желѣзныхъ дорогъ забываются водяные пути, грунтовыя дороги и порты.

Правильную оцѣнку этихъ главныхъ сомнѣній слѣдуетъ установить прежде приступа къ разсмотрѣнію смѣтъ путей сообщенія вообще.

Чтобы вѣрнѣе обсудить мысль объ убыточности нашихъ желѣзныхъ дорогъ и чтобы уяснить, гдѣ и почему она дѣйствительно есть, чѣмъ она оправдывается и искупается, и гдѣ ея нѣтъ, слѣдуетъ поставить на видъ, что было бы необходимо всѣ наши желѣзныя дороги подраздѣлить на три группы.

Въ первую и самую большую группу слѣдовало бы ввести не только большую часть всей нашей сѣти, но и большую часть дорогъ, эксплуатируемыхъ казною. Причисляемые сюда дороги построены для удовлетворенія потребностей промышленности и торговли. Эксплуатация этой группы должна не только окупать всѣ расходы по содержанию и дѣйствию этихъ дорогъ, но должна еще доставлять средства для оплаты капиталовъ, затраченныхъ на сооруженіе этихъ дорогъ. Сверхъ того, желательнo, чтобы чистые доходы этихъ дорогъ приносили еще нѣкоторые избытки. Эти послѣдніе желательны потому, что вновь открываемыя дороги, построенныя даже исключительно для промышленныхъ надобностей, почти никогда не окупаются въ первые годы своего существованія.

Но среди желѣзныхъ дорогъ, построенныхъ съ промышленными цѣлями, есть немало такихъ, которыя слѣдовало бы включить во вторую группу, — которыя построены, и особенно такихъ, которыя значительно усилены, въ видахъ лучшей обороны государства *).

*) Къ первымъ можно отнести:

Лапы—Остроленка—Малкинъ	133 вер.
Остроленка—Тлуць—Пилява	124 »
Ораны—Потаранцы	39 »
Гродно—Олита—Потаранцы	189 »
Луковъ—Люблинъ	104 »
Витебскъ—Жлобинъ	263 »
Кіевъ—Ковель	416 »
Бологое—Сѣдлецъ	1.102 »

Итого въ Европейской Россіи 2.370 вер.

Эти дороги, влѣдствіе самой цѣли ихъ сооруженія или усиленія, совершенно несоразмѣрнаго съ потребностями населенія въ мирное время, никоимъ образомъ не могутъ вырабатывать такихъ чистыхъ доходовъ, которые были бы достаточны для уплаты процентовъ по всѣмъ затраченнымъ на нихъ капиталамъ, въ томъ размѣрѣ, какой былъ принимаемъ при реализаціи капиталовъ сооруженія.

Государство, вполне сознавая несоотвѣтствіе предъявленныхъ къ устройствамъ этихъ дорогъ требованій съ предстоящими въ мирное время надобностями, тѣмъ не менѣе устраивало, усиливало и улучшало эти дороги, сообразуясь съ государственными потребностями. Поступая такъ, оно не могло ожидать, что такія дороги будутъ сами себя окупать, какъ предпріятія коммерческія. Онѣ могутъ дѣлаться выгодными въ финансовомъ отношеніи при нѣкоторыхъ особенно благоприятныхъ обстоятельствахъ, или въ случаѣ неожиданнаго развитія какой-нибудь отрасли промышленности, или, подобно Полѣскимъ дорогамъ, благодаря выгодному расположенію среди другихъ дорогъ, создающему значительное транзитное движеніе грузовъ.

Стратегическія дороги можно причислять къ невыгоднымъ въ томъ лишь случаѣ, если онѣ оказываются неспособными оплачивать затраченные на нихъ капиталы и въ томъ неполномъ размѣрѣ, какой въ моментъ затраты признавался сообразнымъ съ ожидавшеюся промышленною дѣятельностью дороги.

Наконецъ, строились у насъ и такія дороги, какъ Сибирскія и особенно Восточно-Китайская, съ нескрываемою увѣренностью въ ихъ неспособности покрывать даже всѣ расходы эксплуатаціи, въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ послѣ ихъ открытія *). Эта должна бы быть третья

Тифлисъ—Карсъ	279 вер.
Александрополь—Эривань	145 »
Итого за Кавказомъ	424 вер.
Красноводскъ—Самаркандъ	1.416 вер.
Самаркандъ—Андижанъ	496 »
Черняево—Ташкентъ	143 »
Горчаково—Новый Маргеланъ	9 »
Мервъ—Кушка	295 »
Итого въ Средней Азій	2.359 вер.

Ко вторымъ можно причислить: С.-Петербурго-Варшавскую и Московско-Брестскую.

*) Въ исходѣ 1886 года Командующій войсками Иркутскаго военнаго округа возбудилъ ходатайство о проведеніи желѣзной дороги отъ Томска до Иркутска и о медленномъ приступѣ къ изысканіямъ по этой дорогѣ. Обсужденіе этого вопроса, въ связи съ предложеніемъ Пріамурскаго Генераль-Губернатора объ осуществле

группа дорогъ. Онѣ строились прежде всего въ виду государственной необходимости открыть населенію Европейской Россіи, во многихъ мѣстахъ чрезмѣрно густо населенной, выходы на новыя плодородныя земли, скрывающія, вдобавокъ, въ своихъ нѣдрахъ неисчерпаемая богатства.

Устраивая Сибирскія дороги, Россіи подготовляла мѣста для жизни будущихъ поколѣній ея европейскаго населенія, совершенно подобно Великобританіи, подготовляющей земли въ Канадѣ, южной Африкѣ и Австраліи, подобно Франціи, занимающей земли въ Сѣверной Африкѣ и на Мадагаскарѣ, и подобно Германіи, колонизирующей среднюю Африку.

ни Забайкальской желѣзной дороги, было возложено на комисію изъ Предѣдателя Департамента Государственной Экономіи, Министра Путей Сообщенія, Военнаго, Государственнаго Контролера, Министра Финансовъ и Начальника Главнаго Штаба. 1 іюня 1887 года комисія пришла къ заключенію, что малонаселенность странъ и громадность ея протяженія крайне затрудняютъ рѣшеніе вопроса о продолженіи желѣзной дороги черезъ Сибирь, требуя огромныхъ пожертвованій, не обѣщаютъ въ ближайшемъ будущемъ, при ограниченномъ торговомъ Сибирскомъ движеніи, положительныхъ выгодъ и что дорога можетъ окупиться лишь со временемъ. Но нельзя не признать, что ея проведеніе, въ обще-государственномъ и особенно въ стратегическомъ отношеніи, становится съ каждымъ годомъ болѣе неотложнымъ.

Разрѣшеніе вопроса о сооруженіи Сибирскихъ желѣзныхъ дорогъ послѣдовало по соображеніямъ государственнымъ и особенно—стратегическимъ, независимо отъ экономическихъ.

О соображеніяхъ этого послѣдняго рода, представленныхъ комитету Министровъ въ 1884 и 1885 годахъ, Комитетъ высказалъ, что они до такой степени неполны и противорѣчивы, что нѣтъ возможности основать на нихъ сужденіе о направленіи пути.

Относительно Западно-Сибирской желѣзной дороги предвидѣли, что груза на нее поступитъ до 16.457.000 пудовъ.

Изъ нихъ западнѣе Кривошекова (на Оби) 13.197.000 пудовъ и восточнѣе 3.260.000 пудовъ.

Пробѣгъ груза ожидался 17.389.428.000 пудоверствъ.

Доходъ отъ товарнаго движенія исчисляется по тарифу $\frac{1}{51}$ коп.

и версты, всего	3.417.300 руб.
Отъ пассажирскаго движенія по 200 руб. съ версты (1.328)	265.600 „
Отъ дополнительныхъ сборовъ	140.620 „
Всего	3.820.523 руб.

Расходъ поѣздоверствъ всего 2.613.316 по 0,5 руб. за версту	1.306.658 руб.
Расходъ, не зависящій отъ движенія, по 1.300 руб. за версту	1.726.400 „

Итого 3.033.058 руб.

Чистый доходъ 3.823.520—3.033.058=790.462 руб.

Ожидавшаяся отъ Сибирскихъ дорогъ польза представлялась не въ видѣ высокаго процента на затраченный капиталъ, подобнаго тому, какой могутъ давать дороги первой группы, а въ видѣ желательной возможности обширныхъ приложеній народнаго труда, способнаго создавать новыя значительныя цѣнности.

При постройкѣ этихъ дорогъ рассчитывали, что въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ, благодаря новому распредѣленію населенія, разовьются новые виды промышленности, которая возмѣститъ странѣ все расходы, сдѣланныя до момента полнаго развитія дѣятельности дорогъ.

Сибирскія дороги, подобно дорогамъ второй группы, можно было бы признать невыгодными въ томъ только случаѣ, если бы выяснилось, что при ихъ посредствѣ нельзя достигать тѣхъ государственныхъ цѣлей, для которыхъ онѣ главнѣйше и сооружались, усиливались и улучшались.

Приплаты по эксплуатаціи этихъ дорогъ нельзя сливать съ доходами дорогъ первой группы.

Ихъ можно, если угодно, соединить съ приплатами по эксплуатаціи второй группы, для того, чтобы сразу видѣть расходы Государственного казначейства, на общегосударственныя потребности извѣстнаго рода, удовлетворяемыя при посредствѣ желѣзныхъ дорогъ.

Тарифными и хозяйственными мѣрами надо, конечно, не только устранять, по мѣрѣ возможности, прямые дефициты Сибирскихъ дорогъ, но и приумножать ихъ частные доходы. Нельзя, однако, ожидать, что въ ближайшемъ будущемъ чистые доходы этихъ дорогъ дорастутъ до размѣровъ, достаточныхъ для покрытія затраченныхъ на нихъ капиталовъ обыкновеннымъ коммерческимъ процентомъ.

Пользуясь тѣми результатами дѣятельности этихъ дорогъ, какіе были въ виду при сооруженіи дорогъ въ Сибири, нельзя отсутствіе прямой денежной отъ нихъ прибыли считать убыткомъ отъ нихъ, и тѣмъ болѣе нельзя считать убыткомъ отъ всей сѣти желѣзныхъ дорогъ Россіи.

Мысль эта, повидимому, подтверждается и Высочайшимъ повелѣніемъ отъ 17 декабря 1901 года *).

*) Это повелѣніе предписываетъ зачислять долгомъ за обществомъ Китайской Восточной желѣзной дороги неуплаченные казнѣ проценты и погашеніе по облигаціоннымъ капиталамъ за періодъ постройки начисленные на нихъ проценты, не уплаченные ко 2 января предшествующаго отчетному году. Образовавшійся, такимъ образомъ, долгъ подлежитъ взысканію изъ будущихъ доходовъ Китайской Восточной желѣзной дороги.

Для правильнаго разрѣшенія вопроса о выгодности или убыточности нашей сѣти желѣзныхъ дорогъ вообще и казенныхъ въ особенности слѣдовало бы прежде всего подраздѣлить ихъ, какъ выше сказано, на три отдѣльныя группы:

I. Дороги, построенныя для промышленныхъ цѣлей.

II. Дороги, построенныя или значительно, усиленныя главнымъ образомъ для улучшенія условій обороны страны, — такъ называемые стратегическія.

III. Дороги, сооруженныя для удовлетворенія важныхъ государственныхъ потребностей какъ въ отношеніяхъ лучшаго размѣщенія населенія, такъ и въ видахъ созданія новыхъ отраслей промышленности, способныхъ доставлять новыя крупныя цѣнности.

Къ сожалѣнію, надо сказать, что такое подраздѣленіе крайне затруднено сліяніемъ многихъ дорогъ первой группы съ дорогами второй группы.

Еще труднѣе, по той же причинѣ сліянія, отдѣлить доходность дорогъ первой группы отъ доходности второй. Къ третьей группѣ можно отнести дороги, построенныя въ Азіи, не исключая и дороги Ташкентской, большая часть которой находится въ той же части свѣта.

Необходимость, заставляя ограничиться дѣленіемъ всей сѣти только на двѣ группы: на дороги Европейской Россіи, причисляя къ нимъ и дороги Закавказскія, и на дороги Азіатской Россіи.

Дороги Европейской Россіи надо подраздѣлить на дороги казенныя и на дороги, принадлежащія частнымъ обществамъ.

Послѣ сдѣланныхъ предварительныхъ замѣчаній можно приступить къ обсужденію выгоды или убыточности каждой изъ упомянутыхъ двухъ группъ.

При оцѣнкѣ выгоды дорогъ Европейской Россіи слѣдуетъ имѣть въ виду, что соединеніе въ одну группу дорогъ промышленнаго значенія съ дорогами стратегическими должно привести къ менѣе благопріятной оцѣнкѣ выгоды этой сѣти.

Дороги стратегическія, завѣдомо невыгодныя съ коммерческой точки зрѣнія, составляя довольно значительную часть всей сѣти дорогъ Европейской Россіи и еще болѣе значительную долю сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, находящихся западнѣ Уральскаго хребта *), должны оказывать весьма чувствительное вліяніе на результаты эксплуатаціи смѣшанной сѣти.

*) При общей длинѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи съ Кавказомъ (1904 г.) въ 29.288 верстъ, протяженіе стратегическихъ линій составляетъ 2.794 версты, или болѣе 9,5%.

Всѣ необходимыя данныя для обзора финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи всей нашей сѣти желѣзныхъ дорогъ, начиная съ 1895 по 1906 годъ включительно, приведены въ прилагаемой таблицѣ.

Изъ этой таблицы видно, по отношенію къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ Европейской Россіи съ Кавказомъ, что чистая доходность всей совокупности этихъ дорогъ была всегда достаточна для оплаты не только всѣхъ эксплуатационныхъ расходовъ, но и процентовъ и погашенія по всѣмъ долговымъ обязательствамъ государства, выпущеннымъ для надобностей этой сѣти, и что въ теченіе упомянутыхъ 12-ти лѣтъ было только 5 лѣтъ когда на суммы, затраченныя изъ средствъ государственнаго казначейства на эти же дороги, выручалось менѣе 4,85%.

Годы эти были: 1901, слишкомъ памятный по исключительному неурожаю въ Россіи и слѣдующій за неурожайнымъ 1902 г. Въ эти неблагоприятные годы было выручено въ 1901—4,14%, а въ 1902—3,17%. Затѣмъ 1904 и 1905 годы, когда масса подвижнаго состава дорогъ Европейской Россіи военными событіями была отвлечена на Дальній Востокъ и, такимъ образомъ, работа дорогъ Европейской Россіи была значительно парализована. Сверхъ того, въ этомъ же году по всей Россіи происходили разнообразныя крупныя желѣзнодорожныя беспорядки. Все это привело къ тому, что на суммы, затраченныя изъ ресурсовъ государственнаго казначейства, было выручено только въ 1904—4,55%, а въ 1905 г. 2,79%. Наконецъ, 1906 годъ. Въ теченіе его обнаруживались многія вредныя послѣдствія неблагоприятныхъ условій 1905 года, зависѣвшія отъ внѣшней войны и внутренней смуты; въ 1906 г. выручено 2,41%.

Увеличившееся въ 1906 году движеніе на желѣзныхъ дорогахъ повысило валовую доходность сѣти казенныхъ дорогъ Европейской Россіи, сравнительно съ 1905 годомъ, на 66,4 милліона рублей, при увеличеніи эксплуатационнаго расхода на 66,9 милліона. Чистый доходъ достигъ 132,1 милліона, при обязательныхъ по займамъ платежахъ въ суммѣ 106,9 милл. руб. Оставшійся избытокъ въ 25,2 милліона руб. составилъ 2,40% на капиталъ, затраченный изъ средствъ государственнаго казначейства, достигавшій тогда 1.050,0 милліоновъ руб.

Размѣры процентовъ на капиталы, выданные изъ государственнаго казначейства въ остальные 9 лѣтъ, были слѣдующіе:

въ 1895	1896	1897	1898	1899	1900	1903
6,7%	8,4%	8,9%	10,3%	7,6%	7,65%	5,4%

Такіе проценты слѣдовало бы считать весьма высокими даже и въ томъ случаѣ, если бы среди казенныхъ желѣзныхъ дорогъ вовсе не было значительной части (9,5%) дорогъ стратегическихъ.

Въ теченіе этихъ благопріятныхъ годовъ сверхъ 4,6% на капиталы казначейства, было получено еще свыше 88.119.630 руб. Въ пять же неблагопріятныхъ лѣтъ (1901, 1902, 1904, 1905 и 1906), когда на капиталы казначейства не было получасемо по 4,6%, недоборъ достигъ почти 53,1 милліоновъ руб. Общая же сумма перевыручки сверхъ 4,6% за всѣ 12 лѣтъ составила болѣе 34,9 милліоновъ руб.

Не сполна оплаченные казначейскіе капиталы, употребленные на сооруженіе, усиленіе и улучшеніе, составляли отъ общей стоимости казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи съ Кавказомъ слѣдующія доли: въ 1902 году 717.000.000 изъ общей суммы 3.262.000.000 или 22%; въ 1905 году 933.000.000 изъ общей стоимости 3.538.000.000 или 26% и въ 1906 году 1.081,8 милліоновъ изъ всей суммы 3.654.000.000 или 30%.

Эти то только доли полныхъ затратъ и были оплачены, какъ указано выше, 4,14%, 3,17%, 4,55%, 2,79% и 2,41%.

По поводу этихъ не очень благопріятныхъ оплатъ неизлишне обратить вниманіе на данныя, приводимыя официальной статистикою американскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Изъ отчетовъ Interstate Commerce Commission за годъ, оканчивающійся 30 іюня 1899 (см. 1900 стр. 69), видно, что изъ всего капитала, затраченнаго на сооруженіе дорогъ Союза и составлявшаго 11.033.954.898 доллара, приходилось на долю акцій 5.515.011.726 долларовъ. Изъ числа этихъ акцій, на сумму 3.275.509.181 долларовъ или на часть, составляющую 59,4% всего акціонернаго капитала, не было выдано никакого дивиденда. На акціи, получившія дивидендъ, пришлось въ среднемъ 4,96%, а выданная въ дивидендъ сумма — 111.009.822 доллара — составила на весь акціонерный капиталъ всего 2,01%.

Даже по фондамъ, стоившимъ 374.460.358 долларовъ или 7,92% всѣхъ облигацій, не были уплачены проценты. Вся сумма капиталовъ, не оплаченныхъ процентами, равная 3.649.969.539 долларовъ, составила 33% всего строительнаго капитала.

Въ отчетѣ, изданномъ въ 1904 году, за годъ, кончающійся 30 іюня 1903 года, когда весь строительный капиталъ составлялъ 12.599.990.258 долларовъ, на акціи стоимостью 2.904.821.163 доллара, или 43,94% акціонернаго капитала, вовсе не было выдано никакого дивиденда. Выданная въ дивидендъ сумма — 196.728.186 дол-

ларовъ—составила 5,7% на акціи, получившія дивидендъ, а на весь акціонерный капиталъ эта сумма составила 3,2%. На фондъ стоившій 272.788.421 долларъ, не было выдано процентовъ. Вся неоплаченная процентами сумма—2.977.609.584 долларовъ—составила 24% всего строительнаго капитала.

Все эти результаты оказались во время полнаго мира, при ничѣмъ не нарушавшемся спокойствіи страны, населенной самымъ дѣятельнымъ народомъ, и при полномъ отсутствіи какихъ-либо стратегическихъ дорогъ.

Оба эти примѣры изъ условій эксплуатаціи американскихъ желѣзныхъ дорогъ указываютъ, что желѣзнодорожную дѣятельность трудно избавить отъ довольно крупныхъ колебаній процента, оплачивающаго строительные капиталы. Неблагопріятные годы неизбежны, но общій результатъ на нѣсколько лѣтъ можетъ оставаться хорошимъ.

Все эти обстоятельства даютъ право признавать казенныя дороги Европейской Россіи въ финансовомъ отношеніи выгодными.

Дороги Европейской Россіи, принадлежащія частнымъ обществамъ, въ теченіе тѣхъ же 12 лѣтъ дали государственному казначейству чистаго дохода, въ видѣ участія его въ прибыляхъ, болѣе 25.000.000 руб., и требовали отъ этого казначейства уплатъ по гарантіи въ суммѣ 53.483.639 руб. Но эта послѣдняя сумма должна уменьшиться, на 23,9 милліоновъ руб., послѣ предстоящей уплаты военнымъ вѣдомствомъ за совершенныя воинскія перевозки. Такимъ образомъ, сумма уплатъ по гарантіи опредѣлится, приблизительно, въ 30.000.000 руб.

По исключеніи изъ этой суммы 25.000.000 руб. полученныхъ доходовъ окажется, что въ теченіе 12 лѣтъ государственное казначейство уплатило частнымъ дорогамъ, по гарантіи ихъ капиталовъ, 5.000.000 руб. Если же примемъ въ расчетъ многія услуги, оказываемыя частными желѣзными дорогами государству или безвозмездно, или за платы значительно ниже дѣйствительной стоимости этихъ услугъ самимъ дорогамъ, то надо будетъ и частныя дороги признать не убыточными, а выгодными. Для подтвержденія сказаннаго достаточно упомянуть, что въ теченіе только трехъ лѣтъ 1901—1903 частныя желѣзныя дороги доставили неоплаченныхъ казною услугъ по воинскимъ перевозкамъ на 7.020.899 руб., по перевозкамъ переселенцевъ на 1.690.799 руб. и по перевозкѣ почтъ на 4.652.570 руб., итого на сумму 13.364.268 руб. Въ теченіе 12 разсматриваемыхъ лѣтъ 1895—1906 гг. все эти услуги, составляя

стоимость не менѣе 50.000.000 руб., съ большимъ избыткомъ покрыли 5.000.000 руб., уплаченныхъ по гарантіямъ.

Остается разсмотрѣть вопросъ объ убыточности азіатскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Убыточность ихъ съ финансовой точки зрѣнія не представляетъ никакихъ сомнѣній. Начиная съ 1898 г., ихъ дефициты постоянно растутъ; эти дороги не только не оплачиваютъ затраченныхъ на нихъ капиталовъ, но не вырабатываютъ достаточно на покрытие своихъ эксплуатаціонныхъ расходовъ.

Эти недовыручки, вмѣстѣ съ суммами обязательныхъ платежей по долговымъ обязательствамъ (не говоря о процентахъ на капиталы, затраченные изъ государственнаго казначейства на ихъ сооруженіе и усиленіе), составляли:

Въ 1898 году . . .	941.082 руб.	Въ 1903 году . . .	8.200.308 руб.
» 1899 » . . .	1.593.798 »	» 1904 » . . .	12.522.115 »
» 1900 » . . .	4.150.258 »	» 1905 » . . .	39.616.309 »
» 1901 » . . .	6.924.483 »		
» 1902 » . . .	8.232.603 »	Итого . . .	82.180.956 руб.

84460

Послѣдніе два года, съ общемою недовыручкою въ 52.138.424 р., относятся къ годамъ войны и потому не могутъ характеризовать дѣятельность азіатскихъ нашихъ дорогъ. Но и недовыручки предыдущихъ трехъ лѣтъ, выражаясь круглой суммой около 8.000.000 руб. въ годъ, составляютъ не маловажный неблагоприятный финансовый результатъ. Онъ получился, главнымъ образомъ, вслѣдствіе перевозокъ значительно большихъ, чѣмъ первоначально ожидалось, и притомъ— по тарифамъ болѣе низкимъ, чѣмъ сначала предполагалось *). Какъ бы въ вознагражденіе за эти финансовые убытки было полу-

*) При соображеніяхъ о постройкѣ Западной Сибирской дороги рассчитывали перевозить около 18.300.000 пудовъ съ платою за перевозку въ 6.188.700 руб. и доходъ съ перевозки пассажировъ опредѣляли по 200 руб. съ версты. Въ дѣйствительности въ 1899 г. было перевезено 40.000.000 пудовъ или на 122% болѣе, а въ уплату получено было 7.548.154 руб. или всего на 22% болѣе. Въ 1900 году перевезено товаровъ 45.000.000 пудовъ, или на 145% болѣе, съ платою 8.633.000 руб. или на 40% болѣе. Недовыручено было около 6.000.000 руб., потому что средній тарифъ вмѣсто $\frac{1}{10}$ былъ $\frac{1}{70}$ коп. съ пуда и версты. Въ 1903 году за перевозку пассажировъ было выручено 1.074 руб. съ версты вмѣсто 200 руб., и такъ какъ за пассажирскую версту платили 0,51 коп., т. е. значительно меньше дѣйствительной стоимости, то чѣмъ болѣе перевозили пассажировъ, тѣмъ болѣе былъ и убытокъ. Товаровъ было перевезено 66.023.000 пудовъ.

чено немало полезныхъ результатовъ. Трудно было бы всё ихъ перечислить; но для нѣкотораго оправданія существованія азіатскихъ дорогъ слѣдуетъ становиться хотя бы на наиболѣе крупныхъ результатахъ.

Къ числу такихъ можно отнести развитіе хлопкового производства въ Средней Азіи. Оно явилось благодаря представившейся возможности вывозить хлопокъ по желѣзной дорогѣ и такимъ образомъ доставлять его на наши мануфактуры. Количество хлопка, получаемого теперь изъ Средней Азіи, достигаетъ до 7.000.000.—8.000.000 пудовъ въ годъ и освобождаетъ насъ отъ закупки такого же количества за границей, куда надо было бы выплачивать по 60.000.000—70.000.000 руб. въ годъ. Кромѣ того, благодаря значительному развитію выращиванія хлопка у себя дома, представилась возможность установить пошлину на хлопокъ свыше 4 руб. за пудъ, не опасаясь, что иностранцы, зная нашу потребность въ хлопкѣ и что нельзя его получить помимо ихъ, поднимутъ цѣну хлопка такъ высоко, что нельзя будетъ облагать его такой высокой пошлиной.

При ввозѣ же къ намъ хлопка до 9.000.000 пудовъ таможенная пошлина составляетъ около 36.000.000 руб. Одинъ этотъ доходъ слишкомъ достаточенъ, чтобы покрывать дефицитъ азіатскихъ дорогъ въ 8.000.000 руб. Его почти довольно, чтобы оплачивать коммерческимъ процентомъ капиталъ въ 638.000.000 руб., затраченный изъ средствъ государственнаго казначейства на устройство нашихъ азіатскихъ дорогъ (кромѣ Китайской Восточной дороги).

Западно-Сибирская дорога немало содѣйствовала обогащенію страны между Челябинскимъ и Омскомъ. Благодаря постройкѣ этой дороги, развилось въ Западной-Сибири маслодѣліе для заграничнаго отпуска. Съ 1899 года вывезено масла болѣе 8.700.000 пудовъ, за которое намъ уплачено не менѣе 87.000.000 руб. Кромѣ того, Западная-Сибирь стала вывозить за границу и многіе другіе продукты скотоводства, не производившіеся вовсе до постройки дороги, за невозможность сбыта. Эти новыя цѣнности только въ теченіе 1901—1903 годовъ привлекли въ Россію до 20.900.000 руб. золота. Въ 1904—1905 годахъ вывозъ былъ значительно меньше, но сократился онъ исключительно вслѣдствіе загроможденности сибирскихъ дорогъ воинскими перевозками.

Сибирская дорога, черезъ посредство Пермь-Котласской, направила новыя цѣнности за границу и черезъ Архангельскій путь. Въ 1892—1899 годы отпускъ жизненныхъ припасовъ изъ Архангельска не превышалъ 1.500.000 руб., а въ 1900 году (послѣ открытія Пермь-Котласской дороги) онъ поднялся до 3.168.000 руб.

Отпускъ сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ, въ началѣ 1890 годовъ не составлявшій и 4.000.000 р., въ 1898 году достигъ 6.463.980 руб., въ 1899 -- 7.724.818 руб. и въ 1900 году — 9.368.018 руб.

Такимъ образомъ, азіатскія дороги уже представили фактическія доказательства своей способности содѣйствовать развитію новыхъ важныхъ отраслей промышленности, создающихъ новыя цѣнности. Наконецъ Ташкентская дорога, безъ сомнѣнія, поможетъ разрѣшить вопросъ о замѣнѣ рисовыхъ полей Туркестана хлопковыми плантаціями, и, такимъ образомъ наше хлопчато-бумажное производство получитъ новое обезпеченіе, страна еще болѣе сократитъ покупку иностраннаго хлопка.

Азіатскія дороги (преимущественно сибирскія) служатъ и другую службу государству въ мирное время. Въ 1907 году, съ начала января до іюля, было перевезено переселенцевъ, проѣхавшихъ по Самаро-Златоустовской дорогѣ, далѣе на востокъ, въ числѣ 316.574 взрослыхъ и 128.924 малолѣтнихъ. Всего перевезено на востокъ 445.498 человекъ.

Въ обратную сторону перевезено 99.197 взрослыхъ и 2.522 малолѣтнихъ, а всего 101.719 человекъ. Итого проѣхало въ обѣ стороны 547.000.

Въ то же время было перевезено переселенческихъ грузовъ 1.425.615 пудовъ.

Всю эту массу людей и грузовъ можно было перевезти не иначе, какъ имѣя въ готовности желѣзную дорогу. Если польза, и даже необходимость, переселенія изъ Европейской Россіи въ ея азіатскія провинціи не будетъ оспорена, то и государственная польза сибирскихъ дорогъ получить новыя доказательства.

Эти перевозки, обѣщая въ будущемъ культуру обширныхъ странъ, лежащихъ теперь въ пустѣ, принесутъ государству крупныя матеріальныя выгоды. Судя по количеству желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ Европейской Россіи, приходящихся, въ среднемъ выводѣ, на одного жителя (въ 1904 г. всего 19.330 пудоверствъ), можно надѣяться, что вышеупомянутые переселенцы, проѣхавшіе только въ первую половину 1907 года въ числѣ 445.000 человекъ, дадутъ въ будущемъ сибирскимъ дорогамъ перевозку не менѣе 8.500.000 пудоверствъ, или валового дохода въ годъ, при тарифѣ $\frac{1}{50}$ коп. съ пуда и версты, не менѣе 1.700.000 руб.

Совершаются перевозки переселенцевъ съ большими жертвами Государственнаго казначейства, да иначе онѣ и не могутъ совершаться.

Такъ какъ массы переселенцевъ и ихъ грузовъ перевозятся на огромныя разстоянія, то и приходится устанавливать для нихъ крайне пониженные тарифы, далеко не оплачивающіе дѣйствительные расходы на перевозку, производимые самими желѣзными дорогами*). При этомъ естественно обнаруживаются недоборы. Размѣры ихъ должны быть тѣмъ болѣе значительны, чѣмъ большую долю переселенческое движеніе составитъ отъ всего движенія.

Китайская Восточная желѣзная дорога, еще не покрывающая своихъ эксплуатаціонныхъ расходовъ, естественно, не можетъ давать процентовъ на капиталъ, затраченный на ея сооруженіе. сверхъ того, она требуетъ болѣе 10.000.000 руб. на свою охрану воинскими частями.

Вліяніе ея на экономическую жизнь русскихъ областей еще не могло обнаружиться влѣдствіе слишкомъ короткаго времени ея эксплуатаціи въ мирныхъ условіяхъ.

Итакъ, въ теченіе 12 лѣтъ съ 1895 до 1906 года включительно, казенныя желѣзныя дороги Европейской Россіи съ Кавказомъ, сверхъ оплаты всѣхъ эксплуатаціонныхъ расходовъ, всѣхъ обязательныхъ платежей по желѣзнодорожнымъ займамъ, сдѣланныхъ для ихъ устройства, усиленія и улучшенія, и сверхъ 4,6% на капиталы, затраченные на нихъ съ тою или иною цѣлью, дали Государственному казначейству чистаго дохода болѣе 34.900.000 р. т. е., среднимъ счетомъ, около трехъ милліоновъ ежегодно. Онѣ доставляли, вмѣстѣ съ тѣмъ, государству многія услуги, стоившія самимъ дорогамъ дороже причитающейся имъ платы.

Частныя дороги за это же время, принимая въ расчетъ услуги, приносимыя государству, оказались тоже небезыгодными.

Если же согласиться съ мыслью, повидимому, вполне вѣрною, что государственные сборы съ пассажирскихъ билетовъ имѣли всегда главною цѣлью привлечь въ пользу государства часть доходовъ при-

*) Плата съ переселенцевъ, взимаемая за версту, составляетъ около 0,16 к. Въ вагонѣ помѣщается среднимъ числомъ 24 человѣка, но въ виду присутствія малолѣтнихъ, число платныхъ мѣстъ едва ли болѣе 20. Такимъ образомъ, плата за вагоно-версту составляетъ 0,16 коп. 20—3,2 коп.

Переселенческая кладь, идущая непременно въ одномъ съ ними поѣздѣ, оплачивается по 0,01 коп. съ пуда и версты. Помѣщается ея въ вагонѣ, среднимъ числомъ 150 пуд. Слѣдовательно, вагоно-верста оплачивается всего 1,5 коп.

Числа эти указываютъ крайнюю убыточность такихъ перевозокъ для желѣзныхъ дорогъ. Они оправдываются только ожидаемымъ въ будущемъ развитіемъ выгодныхъ перевозокъ. Переселенческими перевозками дороги создаютъ себѣ будущихъ выгодныхъ кліентовъ.

больших частных дорогъ, которые пошли бы въ пользу акціонеровъ, то всю сумму этихъ сборовъ слѣдуетъ причислять къ чистымъ доходамъ сѣти *). По тому же основанію и сборы съ товаровъ большой скорости надо причислять къ чистымъ доходамъ дорогъ.

Исчисляя такимъ образомъ чистые доходы, окажется что съ 1895 года не было ни одного года, когда казенныя желѣзныя дороги Европейской Россіи не оплачивали бы не только эксплуатаціонныхъ расходовъ и обязательныхъ по долгамъ процентовъ и погашенія, но и, сверхъ всего этого, не платили бы на суммы, затраченныя на нихъ изъ средствъ Государственнаго казначейства болѣе, чѣмъ по 5⁰/₁₀₀.

Путемъ этихъ сборовъ Государственное казначейство получило съ сѣти желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи съ Кавказомъ, въ теченіе времени съ 1895 по 1906 годъ включительно, около 167.000.000 руб. Изъ этого числа приходится съ казенныхъ дорогъ приблизительно 120.000.000 р. и съ частныхъ 47.000.000 р. Слѣдовательно, съ вышеупомянутыми 34.900.000 р. казенныя дороги дали чистой прибыли $34+120=154.000.000$ руб.

Только азіатскія дороги оказались убыточными съ финансовой точки зрѣнія, хотя и приносили значительныя экономическія и государственныя выгоды.

Эти результаты эксплуатаціи нашей сѣти желѣзныхъ дорогъ не мѣшали, однако, многимъ очень компетентнымъ лицамъ, и даже учрежденіямъ, составить мнѣніе о слишкомъ большой поспѣшности, допущенной у насъ въ строительствѣ желѣзныхъ дорогъ вообще. По этому мнѣнію, излишняя, быстрота въ развитіи сѣти, взятой во всемъ ея цѣломъ, не соразмѣренная со способностью страны столь же быстро развивать свою промышленность, привела къ неблагоприятнымъ результатамъ. Наша сѣть желѣзныхъ дорогъ, бывшая нѣсколько лѣтъ тому назадъ выгодною, въ послѣдніе годы сдѣлалась убыточной, и эта убыточность, возрастая быстро, исчисляется теперь десятками милліоновъ, а, по мнѣнію нѣкоторыхъ, превышаетъ и сто милліоновъ.

Такъ какъ всѣ подобныя заключенія дѣлаются на основаніи цифровыхъ данныхъ Государственнаго Контроля, не допускающихъ сомнѣнія въ вѣрности самихъ чиселъ, то и надо, прежде всего, остановиться на исчисленіяхъ самого Государственнаго Контроля.

*) П. П. Мигулинъ. Наша новѣйшая желѣзнодорожная политика, изд. 1903 г., стр. 338.

По его исчислениямъ убытокъ въ 1904 году достигъ суммы 32.586.830 руб., а въ 1905 году суммы 89.545.226 руб.

Цифры эти надо прежде всего исправить вслѣдствіе обнаруженной недавно ошибки въ отчетѣ Сызрано-Вяземской ж. д. *). Въ немъ упущено указаніе приходомъ конвенціонныхъ штрафовъ по обмѣну и пользованію подвижнымъ составомъ между казенными желѣзными дорогами, въ то время, какъ другія дороги эти штрафы показали расходомъ. Сумму убытка за 1904 годъ надо уменьшить на 323.418 руб., а за 1905 годъ—на 10.422 491 руб.

Такимъ образомъ, вмѣсто вышеприведенныхъ по указанію Государственнаго Контроля цифръ, выражающихъ убытки, надо имѣть въ виду за 1904 г. 32.263.412 руб. и за 1905 годъ 79.122.735 руб.

Если признать, что эти числа выражаютъ дѣйствительные убытки, что подлежитъ еще дальнѣйшему обсужденію, то и тогда надо сказать, что это громадные убытки были вызваны главнѣйшимъ образомъ не недостаткомъ соразмѣрности развитія желѣзнодорожной нашей сѣти съ развитіемъ промышленности Россіи, а явились они какъ послѣдствія событій въ высокой степени чрезвычайныхъ. Они вызваны Японской войною, потребовавшей усиленнѣйшихъ воинскихъ перевозокъ **) и многими исключительными беспорядками на желѣзныхъ дорогахъ, связанными со внутренними смутами.

*) Письмо начальника управленія желѣзныхъ дорогъ на мое имя 9 августа 1897 г., № 20721—1372.

**) Какъ усилились воинскія перевозки въ 1904 и 1905 годахъ видно изъ слѣдующей таблицы:

Перевозки воинскихъ чиновъ (тысячи)	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.
По дорогамъ Евр. Россіи съ Кавказомъ . . .	3.111	3.464	3.619	5.821	6.994
По дорогамъ Сибирскимъ (Сибирск., Забайк., Уссур.)	190	198	258	2.010	2.555
Перевозка воинскихъ грузовъ малой скорости (тыс. пуд.)	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.
По дорогамъ Евр. Россіи съ Кавказомъ . . .	30.584	31.870	37.304	92.553	124.793
По дорогамъ Сибирскимъ (Сибирск., Забайк., Уссур.)	3.252	2.390	2.790	38.555	70.714

На дорогахъ Европейской Россіи средній размѣръ перевозки воинскихъ чиновъ въ 1901—1903 годахъ былъ 3.378 т., въ 1904 онъ былъ болѣе на 2.443 т., а въ 1905 г. болѣе на 3.616 т., т. е. увеличился на 72% и на 107%. На Сибирскихъ дорогахъ средній размѣръ перевозки въ 1901—1903 былъ 215 т., а въ 1904 сдѣлался болѣе на 1.795 т. и въ 1905 на 2.340 т. или сталъ болѣе въ 1904 году слишкомъ въ 9 разъ, а въ 1905 почти въ 12 разъ.

Средній размѣръ перевозокъ грузовъ въ 1901—1903 годахъ былъ въ Европейской Россіи 33.252 т. пуд. и въ Сибири 2.811 т. пуд. и сдѣлался въ Европейской Россіи въ 1904 г. болѣе на 59.300 т. пуд., а въ 1905 болѣе на 92.540 т. пуд., или увеличился почти въ 3 и въ 4 раза, а въ Сибири увеличился въ 1904 г.

Останавливаясь на двухъ вышеупомянутыхъ числахъ, выражающихъ въ исправленномъ видѣ убытки отъ желѣзныхъ дорогъ за 1904 и 1905 годы, весьма полезно ознакомиться съ ихъ составными частями.

Прежде всего слѣдуетъ отмѣтить, что къ концу 1904 г. изъ суммы, отпущенной изъ средствъ Государственного Казначейства на сооруженіе, усиленіе и улучшеніе желѣзныхъ дорогъ, составился капиталъ въ 1.362.339.673 р. Изъ какихъ источниковъ была получена эта сумма, изъ свободныхъ ли наличностей Государственного казначейства, или изъ какихъ-либо займовъ, — остается до настоящаго времени неизвѣстнымъ *).

Во всякомъ случаѣ, нѣтъ никакого законодательнаго акта, устанавливающаго уплату процентовъ на этотъ капиталъ или на его части. Тѣмъ не менѣе, на всю эту сумму Государственный Контроль считаетъ необходимымъ начислять по $4\frac{1}{2}\%$. Въ свѣдѣніяхъ Государственного Контроля о желѣзныхъ дорогахъ за 1904 г. сказано **): «По расчету $4\frac{1}{2}\%$ годовыхъ на суммы, затраченныя казною изъ наличности Государственного Казначейства (по капиталамъ, не вошедшимъ въ составъ желѣзнодорожныхъ займовъ), причитается 62.669.285 р.», хотя $4\frac{1}{2}\%$ на вышеупомянутый капиталъ составляютъ всего 61.305.285 р. Это есть главная составная часть убытка, исчисленнаго Государственнымъ Контролемъ. Если при начисленіи на капиталъ, полученный изъ Государственного казначейства по $4,6\%$, а не по $4,5\%$, оказался убытокъ казны отъ всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ всего въ 32.586.830, руб. а не 62.669.285 руб., то слѣдовательно, разность,

$62.669.285 - 32.586.830 = 30.082.455$ руб. поступила въ Государственное казначейство отъ желѣзныхъ дорогъ и составляетъ сумму процентовъ, дѣйствительно полученныхъ Государственнымъ казна-

на 35.744 т. пуд. и въ 1905 г. на 67.903 т. пуд. Такимъ образомъ, увеличился въ 1904 въ 13 разъ, а въ 1905 въ 25 разъ.

При оплатѣ воинскихъ перевозокъ, особенно перевозокъ людей, по тарифамъ значительно ниже дѣйствительной стоимости, эти громадныя дополнительныя перевозки неминуемо должны были вызвать крупнѣйшіе дополнительные дефициты.

Не имѣя точныхъ данныхъ о числѣ пассажиры-и пудоверствъ, нельзя сдѣлать никакого расчета, опредѣляющаго дефициты, происшедшіе въ зависимости отъ воинскихъ перевозокъ.

*) По удостовѣренію профессора Мигулина (въ сочиненіи: «Наша новѣйшая желѣзнодорожная политика», изд. 1903, стр. 323), 1.196 мил. руб. (на желѣзныя дороги) было употреблено изъ обыкновенныхъ государственныхъ ресурсовъ.

**) Часть 1, таблица 1, стр. 5.

чействомъ на капиталъ 1.362.339.673 руб. Оказывается, что этотъ процентъ есть 2,2⁰/₀.

Это, конечно, процентъ небольшой, но едва ли слѣдуетъ говорить, что желѣзныя дороги дали убытокъ, когда онѣ оплатили полностью всѣ обязательные по долгамъ платежи; и если, сверхъ того, на сумму, отпущенную изъ народныхъ средствъ, безъ опредѣленія, какой процентъ долженъ быть уплачиваемъ на эти средства, онѣ дали 2,2⁰/₀ то, слѣдовательно, эти дороги не были убыточны. Можно съ увѣренностью сказать, что Государственное казначейство, производившее въ 1904 году расходы на пути сообщенія для улучшенія условій промышленности, не было вынуждено выдать безвозмездно что-либо на вспомошествованіе промышленности черезъ посредство желѣзныхъ дорогъ, хотя, въ томъ же году оно безвозмездно помогало промышленности черезъ посредство водяныхъ путей и морскихъ портовъ.

На устройство и содержаніе внутреннихъ водныхъ путей Европейской и Азіатской Россіи въ 1904 году было израсходовано 11.902.227 руб.

Расходъ на водные пути былъ сдѣланъ ради облегченія перевозки, достигшей 2.007 милліардовъ пудоверствъ, или казначейство расходовало по 1 рублю на каждыя 170.000 пудоверствъ. Если бы въ такомъ же размѣрѣ казначейство должно было безвозмездно помогать промышленности при перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ, то при бывшей на желѣзныхъ дорогахъ въ 1904 году перевозкѣ въ 2.435 милліардовъ пудоверствъ оно должно было бы, отказавшись отъ полученнаго имъ дохода въ 30.082.455 руб. приплатить еще 14.320.000 руб.

Исчисленный Государственнымъ Контролемъ убытокъ въ суммѣ 32.586.830 руб. явился при дефицитѣ азіатскихъ желѣзныхъ дорогъ въ 10.416.407 руб. Эта вторая составная часть убытка вызвана была почти исключительно военными обстоятельствами. При этомъ дороги очевидно, не могли уплатить процентовъ и погашенія по своимъ долговымъ обязательствамъ, сумму 2.105.708 руб. и не выручили ничего на капиталъ 478 548.953 р., затраченный изъ Государственнаго казначейства на ихъ сооруженіе, усиленіе и улучшеніе.

Отчасти этотъ капиталъ былъ оплаченъ изъ доходовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи. Эти дороги на капиталъ, затраченный на нихъ въ размѣрѣ 883.790.720 руб., выручили 4,55⁰/₀ вмѣсто ичисляемыхъ Государственнымъ Контролемъ 4,5⁰/₀, т. е. на 0,05⁰/₀ болѣе; эти 0,05⁰/₀ составляютъ сумму 402.000 руб., или почти 0,1⁰/₀ на капиталъ азіатскихъ дорогъ.

Итакъ, съ точки зрѣнія, установленной по усмотрѣнію Государственнаго Контроля, считающаго желѣзную дорогу выгодною, если она на капиталъ, затраченный изъ средствъ Государственнаго казначейства, дастъ 4,5%, сѣтъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи оказалась настолько выгодною, что изъ своихъ избытковъ дала незначительный процентъ на капиталъ, израсходованный на устройство казенныхъ дорогъ Азіатской Россіи.

1905 годъ оказался гораздо болѣе неблагопріятнымъ. Хотя казенныя желѣзныя дороги Европейской Россіи на капиталъ 933.943 779 руб., данный изъ Государственнаго казначейства, выручили 2,79%, но эти проценты составили всего 26.079,284 руб., тогда какъ дефицитъ по эксплуатаціи азіатскихъ дорогъ, вслѣдствіе военныхъ событій и желѣзнодорожныхъ беспорядковъ, достигъ 36.276.166 руб., при необходимости еще уплатить по долгамъ 3.340.143 руб., т. е., когда на эти дороги изъ Государственнаго казначейства нужно было израсходовать 39.616.309 руб. Весь чистый доходъ казенныхъ дорогъ Европейской Россіи, т. е. 26.079.284 руб., недостаточенъ для покрытія только что упомянутаго недочета азіатскихъ дорогъ, и недовыручка составила $39.616\ 309 - 26.079.284 = 13.537.025$ руб. Всю эту сумму должно было уплатить Государственное казначейство, не получившее ничего на капиталъ, израсходованный на желѣзныя дороги и составившій къ концу 1905 года сумму 1.546.081.982 руб.

Нельзя оставить безъ упоминанія еще разъ, что результатъ этотъ никакъ не можетъ служить характеристикой дѣятельности нашихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Онъ вызванъ, если не исключительно, то главнѣйше, обстоятельствами, выходящими изъ рода вонъ, — войною и смутою.

Убытки въ суммахъ, превосходящихъ сотню милліоновъ, опредѣляются сторонниками такого понятія, прикладывая къ убыткамъ, исчисленнымъ Государственнымъ Контролемъ, еще суммы, ассигнуемыя на усиленіе и улучшеніе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Такое опредѣленіе грѣшитъ прежде всего непослѣдовательностію въ мысляхъ исчислителей. Этимъ лицамъ, чтобы не впадать въ противорѣчіе самимъ съ собою, слѣдовало бы къ желѣзнодорожнымъ убыткамъ причислять и всѣ суммы, отпускаемыя на сооруженіе новыхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Суммы, отпускаемыя на усиленіе и улучшеніе желѣзныхъ дорогъ, относятся къ одной категоріи расходовъ со строительными суммами. Ихъ иначе нельзя разсматривать потому, что усиленіе и улучшеніе есть не что иное, какъ достройка того, что при перво-

начальномъ сооруженіе дороги, въ виду слабой начальной ея дѣятельности, не признавалось нужнымъ безотлагательно исполнять. Не желая многоцѣнное сооруженіе оставлять въ бездѣйствіи, въ известной стадіи его постройки движеніе открывається, а усиленіе и улучшеніе откладывается до тѣхъ поръ, когда обнаружится въ нихъ дѣйствительная неотложная нужда. По этой причинѣ всѣ расходы на усиленіе и улучшеніе производятся не на средства эксплуатаціи, а на особые капиталы, причисляемые къ строительнымъ, и на эти капиталы начисляются проценты. На дорогахъ, составляющихъ промышленныя предпріятія частныхъ обществъ, усиленія и улучшенія производятся на облигаціонные займы, оплачиваемые условленнымъ коммерческимъ процентомъ. На дорогахъ, составляющихъ достояніе государства, усиленіе и улучшеніе можетъ быть производимо съ цѣлями государственными, съ тѣмъ, чтобы содѣйствовать промышленности и торговлѣ, подобно тому, какъ улучшаются водяные пути. Эти послѣднія у насъ дѣлаются на капиталы, отпускаемые безвозмездно. Естественно, что и при сооруженіи или улучшеніи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ оплата капиталовъ, назначаемыхъ на эти предметы, можетъ быть опредѣляема по соображеніямъ, не сходнымъ съ соображеніями частныхъ компаній. Если отъ постройки желѣзной дороги, государство ждетъ какихъ-либо особыхъ выгодъ, то оно можетъ предоставлять средства, устанавливая на нихъ процентъ, принимая въ расчетъ не только прямую денежную прибыль, но и другія выгоды. Убыткомъ можно считать только тѣ недовыручки, которыя окажутся въ заранѣе установленныхъ процентахъ на капиталы сооруженія, усиленія или улучшенія, но никакъ не самые эти капиталы. Итакъ, объ убыткахъ, превышающихъ сотню милліоновъ, наносимыхъ желѣзными дорогами, нѣтъ еще повода говорить.

Второй видъ сомнѣній, возникающихъ при разсмотрѣніи смѣтъ, относящихся къ путямъ сообщенія, какъ было уже ранѣе упомянуто, является вслѣдствіе отсутствія ясно выраженной мысли, руководившей при распредѣленіи государственныхъ средствъ для удовлетворенія потребностей разныхъ видовъ путей сообщенія.

Менѣе значительные кредиты, отпускавшіеся въ теченіе многихъ минувшихъ лѣтъ на устройство и поддержаніе водяныхъ путей, коммерческихъ портовъ и шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогъ, сравнительно съ кредитами, отпускавшимися на желѣзныя дороги, подавали поводъ называть водяныя пути забытыми путями. Останавливаясь на этомъ различіи ассигнованій, усматривали недостатокъ гармоніи, неправильность веденія государственнаго хозяйства.

Недостатки всѣхъ видовъ нашихъ путей сообщенія у всѣхъ на глазахъ.

Улучшенія нашихъ водныхъ путей не только желательны, но и необходимы. Многіе изъ существенныхъ недостатковъ, такъ же какъ и многіе способы улучшенія, приведены выше, въ краткомъ извлеченіи изъ пояснительной записки Министерства Путей Сообщенія по управленію водяныхъ путей при смѣтѣ на 1907 годъ. Приводить ихъ вновь нѣтъ необходимости.

О вредномъ вліяніи неудовлетворительныхъ гужевыхъ дорогъ на экономическое благосостояніе Европейской Россіи извѣстно давно. До сихъ поръ есть еще очень много мѣстностей съ довольно густымъ населеніемъ, въ которыхъ разстоянія до ближайшихъ желѣзныхъ дорогъ, или до судоходныхъ рѣкъ, считаются многими десятками верстъ, а нерѣдко превосходятъ и сотню верстъ. Сами эти разстоянія причиняютъ немало затрудненій, но, сверхъ того, осенью и весною ежегодно эти длинныя дороги еще такъ ухудшаются, что становятся почти непроѣздными.

Не меньшія жалобы вызываютъ и наши желѣзныя дороги каждую осень и зиму, когда на нихъ образуются залежи, не исчезающія до лѣта.

Итакъ, всѣ виды нашихъ путей сообщенія неудовлетворительны и требуютъ и большихъ заботъ, и умѣлаго приложенія къ нимъ большихъ денежныхъ средствъ для доведенія ихъ до такого же состоянія, въ какомъ они находятся у другихъ культурныхъ народовъ. Но для устраненія крупныхъ ошибокъ въ дальнѣйшемъ веденіи дѣла надо, чтобы при разсмотрѣніи смѣтъ всѣ виды путей разсматривались съ одинаковымъ вниманіемъ, и чтобы ни одинъ изъ видовъ не оставался забытымъ. По этимъ соображеніямъ необходимо вникнуть, въ какой мѣрѣ прежнія упущенія, если они дѣйствительно были, и если они зависѣли отъ ассигнованія средствъ, должны быть теперь исправлены.

Чтобы обсудить вліяніе забвенія тѣхъ или другихъ путей, достаточно будетъ припомнить небольшой рядъ фактовъ, не подлежащихъ сомнѣнію. Относительно водяныхъ путей достаточно вспомнить сказанное въ пояснительной запискѣ, приведенной вкратцѣ выше, что водныя перевозки растутъ за счетъ увеличенія грузоподъемности судовъ, которая въ теченіе времени съ 1884 года по 1900, въ среднемъ выводѣ, возросла въ Европейской Россіи на 39%, а на главнѣйшихъ нашихъ артеріяхъ возросла значительно больше: на Волгѣ на 71%, на Днѣпрѣ на 42%, на Дону на 84% и на Днѣстрѣ на 71%. Эти крупныя возрастанія были достигнуты не потому, что

пришли случайно на помощь какія-нибудь естественныя явленія, а углубленіемъ мелководныхъ мѣстъ, землечерпаніемъ, очисткою отъ камней и освѣщеніемъ фарватеровъ, т. е. средствами искусственными, требовавшими ассигнованія соотвѣтственныхъ средствъ. Благодаря этимъ обстоятельствамъ, перевозки въ 1903 году достигли на рѣкахъ Европейской Россіи 2007 милліардовъ пудо-верстъ, тогда какъ на желѣзныхъ дорогахъ достигли 2.399 милліардовъ пудо-верстъ. Это небольшое различіе достигнутыхъ результатовъ оказалось несмотря на то, что пользованіе водяными путями возможно въ теченіе времени лишь немного болѣе полугода, а желѣзными дорогами — круглый годъ, и при томъ, что протяженіе водныхъ путей (80.247 вер.) было не много менѣ двойной длины желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи: $241.117 = 73.534$ в. Что касается грунтовыхъ дорогъ, то, какъ выше было упомянуто, вслѣдствіе закона, изданнаго 12 іюля 1889 г., въ 34 только земскихъ губерніяхъ былъ израсходованъ капиталъ въ 52.615.209 р., и имѣется на лицо 10.687.172 руб., при недоимкѣ въ 4.420.172 р. За время съ 1896 г. по 1901 годъ устроено дорогъ съ каменной одеждою 2.499 вер. Къ 1 января 1906 г. въ вѣдѣніи земствъ въ 34 губерніяхъ состояло шоссеиныхъ и мощеныхъ дорогъ 7.026 верстъ, и грунтовыхъ дорогъ 112.865 в. Всего же въ 51 губерніи Европейской Россіи числилось дорогъ, покрытыхъ каменною одеждою, 17.866 верстъ и грунтовыхъ дорогъ 193.716 верстъ. Въ Привислинскомъ краѣ дорогъ шоссеиныхъ 8.509 верстъ и грунтовыхъ 12.478 верстъ, итого шоссеиныхъ или вообще мощеныхъ 26.375 и грунтовыхъ 206.194, а тѣхъ и другихъ вмѣстѣ 232.569 верстъ; т. е. почти въ 6 разъ болѣе, чѣмъ дорогъ желѣзныхъ.

Желѣзныя наши дороги, несмотря на ежегодныя ихъ улучшенія и усиленія съ затратами въ нѣсколько десятковъ милліоновъ и даже сотни милліоновъ рублей, тѣмъ не менѣе, далеко не способны удовлетворять всѣмъ требованіямъ промышленности и торговли. Самыя горькія жалобы высказываются и по поводу ихъ непроезности, и по поводу отсутствія срочности перевозокъ. Всѣ эти сѣтованія вынудили Министерство Путей Сообщенія пересмотрѣть существующіе недостатки и исчислить суммы, необходимыя для ихъ устраненія. Предварительные расчеты показали, что для приведенія однѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ такое состояніе, при которомъ онѣ могли бы удовлетворять требованіямъ, ожидаемымъ съ большою вѣроятностію черезъ 5 лѣтъ, должно быть ассигновано до 916.000.000 руб.

Этотъ краткій обзоръ указываетъ, что особой несоразмѣрности развитія разныхъ видовъ путей сообщенія не было.

Въ виду необходимости при предстоящемъ разсмотрѣннн государственной росписи доходовъ и расходовъ опредѣлять размѣры ассигнованнй на различные виды путей сообщеннй, принимая во вниманнй влнннй этихъ путей на экономическое состояннй страны, необходимо, по мѣрѣ возможности, освѣтнть экономическое значеннй каждаго вида путей.

Что касается гужевыхъ или грунтовыхъ дорогъ, то ихъ значеннй до такой степени тѣсно связано съ мѣстными экономическими условннми, что правильное разрѣшеннй вопросовъ объ ассигнованняхъ на такнй пути возможно однимъ только мѣстнымъ жнтелямъ. По этой причинѣ о нихъ далѣе не будетъ никакой рѣчи.

Экономическое значеннй водяныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ можетъ быть нѣсколько освѣщено существующнми статнстическнми данннми.

По отношенню къ воднымъ путямъ, къ свѣдѣннямъ, приведеннымъ въ поясннтельной запискѣ, приложенной къ смѣтѣ на 1907 годъ, можно привести нѣсколько дополнительныхъ указаннй изъ статнстическихъ сборннковъ, издаваемыхъ Министерствомъ Путей Сообщеннй. Изъ нихъ видно, что въ теченнй одиннадцати лѣтъ, съ 1894 по 1904 годъ включнтельно, перевозка на водяныхъ путяхъ постепенно возрастала. Общее число пудоверствъ перевезенныхъ грузовъ и число пудоверствъ, приходящихся въ среднемъ выводѣ на одного жнтеля Европейской Росснй, приведены въ слѣдующей таблицѣ:

Годы.	Число пудоверствъ всѣхъ перевезенныхъ грузовъ. Миллнрды.	Число жнтелей Европейской Росснй съ Кавказомъ. Миллнны.	Число пудоверствъ въ среднемъ выводѣ на одного жнтеля.
1894	1,052	107,0	9,920
1895	1,015	108,9	9,320
1896	1,091	110,8	9,847
1897	1,319	112,7	11,704
1898	1,315	114,6	11,510
1899	1,373	116,5	11,786
1900	1,712	118,4	14,460
1901	1,741	120,3	14,470
1902	1,692	122,2	13,846
1903	1,823	124,1	14,690
1904	2,007	126,0	15,930

Изъ таблицы видно, что съ 1894 къ 1904 году народонаселеннй увеличилось на 18%, а число пудоверствъ съ 1.052 поднялось до 2 007 миллнрдовъ или на 90%. Число же пудоверствъ, приходя-

щихся на одного жителя, съ 9.920 возросло до 15.930 или на 60%. Это послѣднее обстоятельство указываетъ, что по мѣрѣ увеличенія производительности населенія, тяготѣвшаго къ водянымъ путямъ, оно не встрѣчало на этихъ путяхъ задерживающихъ обстоятельствъ. Оно нашло возможность пользоваться болѣе удаленными и шире раскинутыми рынками. Это, однако, не доказываетъ, что дальнѣйшее улучшеніе водныхъ путей не поставитъ новыхъ обширныхъ мѣстностей въ болѣе благопріятныя условія сбыта ихъ произведеній, и не приведетъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ къ появленію новыхъ цѣнностей, обреченныхъ на лежаніе подъ спудомъ до осуществленія такихъ дешевыхъ путей, по которымъ эти цѣнности могли бы найти выходъ къ потребителямъ.

Вмѣстѣ съ ростомъ перевозокъ по существующимъ издавна водянымъ путямъ росли, еще съ большею, чѣмъ на водахъ, быстротою, перевозки по желѣзнымъ дорогамъ. Въ слѣдующей таблицѣ приведены по годамъ, съ 1894 по 1904 годъ включительно: длина сѣти желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи; число пудовъ перевезенныхъ грузовъ; число пудовъ, приходящихся въ среднемъ выводѣ на одну версту дороги; число жителей Европейской Россіи съ Кавказомъ и число пудовъ, приходящихся на одного жителя.

Годы.	Длина сѣти желѣзныхъ дорогъ. Версты.	Число пудо- верствъ всѣхъ перевезенныхъ грузовъ. Милліарды.	Число пудо- верствъ въ среднемъ на одну версту пути. Милліоны.	Число жите- лей Европей- ской Россіи съ Кавка- зомъ. Милліоны.	Число пудо- верствъ, при- ходящихся въ среднемъ на одного жителя.
1894 . .	31.122	1.194	39,2	107,0	11.160
1895 . .	32.916	1.294	41,0	108,9	11.880
1896 . .	33.711	1.429	43,1	110,8	12.890
1897 . .	35.119	1.576	46,1	112,7	13.980
1898 . .	37.189	1.717	47,5	114,6	15.000
1899 . .	40.268	1.816	47,7	116,5	15.590
1900 . .	41.262	2.103	51,4	118,4	17.760
1901 . .	43.714	2.099	49,5	120,3	17.440
1902 . .	44.791	2.129	48,0	122,2	17.420
1903 . .	45.325	2.347	52,0	124,1	18.900
1904 . .	46.455	2.435	53,1	126,0	19.330

Изъ таблицы видно, что съ 1894 къ 1904 году, когда численность населенія возрасла съ 107 до 126 милліоновъ, или на 18%, число пудовъ всѣхъ перевезенныхъ грузовъ возрасло съ 1.194

до 2.435 миллиардовъ, или на 104⁰/₀; число пудоверствъ, приходящихся, въ среднемъ выводѣ, на одного жителя, увеличилось съ 11.160 до 19.330, или на 73⁰/₀; то и другое увеличеніе болѣе значительно, чѣмъ на водяныхъ путяхъ. При этомъ достойно замѣчанія, что, несмотря на удлиненіе сѣти съ 31.122 до 46.455 верствъ, или на 15.333 версты, другими словами, несмотря на увеличеніе ея почти на 50⁰/₀, число пудоверствъ, приходящихся, въ среднемъ на одну версту пути, увеличилось съ 39,2 до 53,1 милліона, или возрасло на 35,4⁰/₀. Хотя протяженіе сѣти росло значительно быстрѣе, чѣмъ росла численность населенія (50⁰/₀ и 18⁰/₀), но перевозка, приходящаяся на версту дороги, увеличилась весьма значительно. Это ясно указываетъ, что по мѣрѣ того, какъ удлинялась сѣть, какъ новыя массы населенія получали возможность безъ затрудненія пользоваться желѣзнодорожными перевозками, не только ускоряющими, но и сильно ихъ удешевляющими, порождались новыя отрасли промышленности, и расширялись рынки ихъ потребленія.

Благодаря сооруженію новыхъ желѣзныхъ дорогъ являлась возможность производства въ странѣ новыхъ цѣнностей. Прежде онѣ не производились не потому, что не было людей, способныхъ и готовыхъ производить ихъ, а только потому, что недоставало благопріятныхъ условій для сбыта этихъ цѣнностей.

Было немало случаевъ, когда постройка желѣзныхъ дорогъ, представляя дешевые способы вывоза, вызывала значительныя удешевленія рѣчныхъ перевозокъ *).

Полезное примѣненіе труда, доставлявшаго новыя цѣнности, обогащало страну и, слѣдовательно, было экономически выгодно.

До какой степени можетъ достигать товаро обмѣнъ въ случаѣ предоставленія всему населенію легкаго и удобнаго пользованія желѣзными дорогами, когда, подобно тому, какъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки, каждый можетъ, какъ говорится, рукой подать свои произведенія на желѣзную дорогу, ясно указываетъ оффиціально статистика С.-А. С. Штатовъ.

Такъ, изъ отчетовъ Interstate Commerce Commission за 1900 и 1904 г. видно, что желѣзныя дороги были распространены такъ, что 1 верста приходилась въ 1900 году на 273 жителя, а въ 1904 г.

*) Съ устройствомъ желѣзныхъ дорогъ въ области верхняго теченія Днѣпра гужевой подвозъ съ 80 и даже 100 верствъ уменьшился до 30 верствъ, а водяные фрахты уменьшились въ 2, въ 3 раза.

Отъ Переяславля до Пинска, до постройки желѣзной дороги, брали по 20 копѣекъ съ пуда, а послѣ постройки стали брать по 6—7 коп.; до Могилева брали по 22 коп., а стали брать по 8 коп.

на 266 жителей. При такой доступности желѣзныхъ дорогъ перевозки товаровъ достигали, въ среднемъ выводѣ, на каждого жителя въ 1900 году до 144.000 пудовъ, а въ 1904 году до 188.000 пудовъ, т. е. были въ 7, въ 9 разъ больше нашей перевозки, бывшей въ 1904 году, когда въ Европейской Россіи съ Кавказомъ на каждую версту желѣзныхъ дорогъ приходилось по 2.700 жителей, т. е. въ 10 разъ болѣе, чѣмъ въ С. А. С. Штатахъ.

Громадное вліяніе устройства желѣзныхъ дорогъ на производство новыхъ цѣнностей неоспоримо подтверждается многими примѣрами изъ исторіи нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

Кубанская область, передъ постройкою желѣзной дороги Ростовъ-Владикавказъ, въ теченіе годовъ 1875 и 1876, при 700.000 населеніи, давала для вывоза приблизительно по 805.000 пудовъ пшеницы. Въ слѣдующіе затѣмъ годы, съ 1877 по 1887, когда, къ концу этого промежутка времени, населеніе возрасло до 1.326.000, средняя годовая производительность, возрасла до 8.271.000 пудовъ, т. е. при увеличеніи населенія менѣе чѣмъ въ 2 раза, произведенія пшеничныхъ полей удесятились. Постройка вѣтви къ Новороссійску еще болѣе увеличила производительность Кубанской области. Населеніе въ 1903 году достигло почти 2.000.000 чел., а вывозъ пшеницы достигъ 36.947.000 пуд. Населеніе увеличилось менѣе чѣмъ въ 3 раза, а вывозъ пшеницы увеличился болѣе чѣмъ въ 45 разъ.

Благодаря постройкѣ дороги, протяженіемъ около 2.100 верстъ, и сооруженію Новороссійскаго порта, было вывезено изъ Кубанской области, въ теченіе 30 лѣтъ, одной пшеницы почти 600.000.000 пудовъ. Цѣнность, этого избыточнаго продукта значительно выше стоимости сооруженія, дороги и порта, вмѣстѣ взятыхъ.

Каменноугольная промышленность юга Россіи въ пятидесятихъ годахъ давала въ годъ около 3.500.000 пудовъ угля. Затѣмъ благодаря постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, она къ восьмидесятымъ годамъ достигла 38.000.000, а теперь она выросла еще и стала въ 20 разъ болѣе. О вліяніи среднеазіатской дороги на хлопководство въ Туркестанѣ и Сибирской дороги на маслодѣліе въ Западной Сибири было уже сказано выше.

Малая доступность желѣзныхъ дорогъ, затрудняющая выработку цѣнностей, требующихъ дешевой доставки ихъ на широко раскинутые рынки, проявляется не только при недостаточномъ распространеніи желѣзнодорожной сѣти, но и при излишней загроможденности желѣзныхъ дорогъ.

При недостаточномъ развитіи путей, при слабомъ ихъ оборудованіи и маломъ снабженіи подвижнымъ составомъ, загроможден-

ность является при каждомъ значительномъ приливѣ товаровъ. Это явленіе, къ сожалѣнію надо сказать, слишкомъ извѣстно на нашихъ дорогахъ, и наши дороги Европейской Россіи, выгодныя, какъ было выше показано, въ финансовомъ отношеніи, становятся часто экономически невыгодными.

Недостаточность протяженія нашей сѣти и слишкомъ большая, временами, ея загроможденность приводятъ къ двойному экономическому вреду. Они задерживаютъ развитіе многихъ отраслей промышленности и несвоевременностью доставки переданныхъ имъ грузовъ ставятъ нерѣдко многія изъ существующихъ отраслей въ крайне затруднительное положеніе. Затрудненія сельско-хозяйственнаго промысла слишкомъ извѣстны всѣмъ. Промедленіе доставки на всемірные рынки нашего хлѣба до весны заставляеть этотъ товаръ вступать въ излишнюю конкуренцію съ хлѣбами, доставляемыми на тѣ же рынки изъ хлѣбородныхъ мѣстностей южнаго полушарія земли. Другія неудобства отъ несвоевременнаго прибытія хлѣбныхъ грузовъ къ мѣстамъ назначенія трудно было бы здѣсь описывать, и въ виду слишкомъ большой извѣстности этихъ неудобствъ можно о нихъ болѣе и не распространяться.

Не малыя затрудненія о потери несутъ заводы и фабрики.

Не смѣя рассчитывать на срочную доставку необходимыхъ для ихъ производства предметовъ, заводы и фабрики вынуждены держать большіе запасы сырыхъ или полуобработанныхъ матеріаловъ, помѣщая въ нихъ значительные капиталы. Уплаты за готовые произведенія получаютъ съ запозданіемъ влѣдствіе запозданій въ доставкахъ, и тутъ капиталы лежатъ непроизводительно. Высокіе проценты, уплачиваемые на такіе мертвые капиталы, ложатся тяжелымъ бременемъ на стоимость произведеній, затрудняя, во многихъ случаяхъ, конкуренцію съ заграничными товарами.

Приведенныя общія соображенія относительно экономическаго значенія разныхъ видовъ путей сообщенія, къ сожалѣнію, не даютъ еще ключа для открытія вѣрныхъ рѣшеній, касающихся частныхъ вопросовъ, и даже недостаточны для окончательныхъ опредѣленій относительной важности разныхъ типовъ путей сообщенія.

Всѣ расходы на усиленіе и улучшеніе путей сообщенія, будутъ ли это желѣзныя дороги, водяные пути, шоссейныя или грунтовыя дороги, или, наконецъ, морскіе порты, должны быть, въ каждомъ частномъ случаѣ, оправдываемы соображеніями, доказывающими экономическую выгоду или необходимость предполагаемаго расхода.

Всѣ такіе расходы слѣдуетъ сопоставлять, чтобы средства Государственнаго казначейства распредѣлялись въ должной соразмѣрности.

Вопросы о разрѣшеніи сооруженія новыхъ желѣзныхъ дорогъ весьма часто встрѣчаются съ большими сомнѣніями относительно самой допустимости такихъ разрѣшеній, въ виду мнѣнія нѣкоторыхъ очень компетентныхъ лицъ, что въ послѣднее время строительство желѣзныхъ дорогъ шло въ Россіи излишне быстро, несоразмѣрно способности страны съ такою же быстротою развивать свою промышленную дѣятельность, вслѣдствіе чего сѣтъ желѣзныхъ дорогъ, бывшая нѣсколько лѣтъ тому назадъ выгодною, въ послѣднее время сдѣлалась убыточною.

Чтобы вѣрно оцѣнить замѣчаніе о несоразмѣрности роста желѣзнодорожной сѣти Россіи съ ростомъ ея промышленности и чтобы сообразно съ истинными государственными потребностями направлять строительную желѣзнодорожную дѣятельность, нельзя говорить сразу о всей Россіи, раскинутой на громадныхъ пространствахъ двухъ частей свѣта. Надо непременно подраздѣлить ее хотя бы на двѣ части—Европейскую Россію, гдѣ существуетъ болѣе или менѣе развитая промышленность, и на Азіатскую Россію, гдѣ промышленность едва зарождается.

Остановливаясь на сѣти желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи, надо сказать, что въ 1894 году протяженіе ея было 31.122 версты, а въ 1904 достигло уже 47.635 верстъ, или увеличилось на 76.513 версты; а въ процентномъ отношеніи увеличилась сѣтъ почти на 50%. Подъѣздные пути къ желѣзнымъ дорогамъ почти не улучшились, и прозваніе Россіи бездорожною, къ сожалѣнію, сохранилось безъ замѣтной перемѣны. Въ ней и до настоящаго времени существуютъ многія мѣстности съ немалымъ населеніемъ, по пространству не уступающія Бельгіи, только окруженныя желѣзными дорогами, не имѣя ихъ внутри ни одной версты, тогда какъ Бельгія изрѣзана дорогами съ совокупною длиною до 4.500 верстъ. Такихъ мѣстностей, лежащихъ не сѣвернѣе Москвы, у насъ найдется до десятка. Жители этихъ мѣстъ только съ трудомъ могутъ пользоваться желѣзными дорогами. Несмотря на такія существенныя затрудненія въ развитіи промышленности Европейской Россіи, она развивалась достаточно быстро, такъ что интенсивность движенія на сѣти этой части государства не только не уменьшилась, соразмѣрно съ удлиненіемъ сѣти, но, напротивъ, еще увеличилась. На каждую версту сѣти въ 1894 году приходилось, въ среднемъ выводѣ, по 39.200.000 пудовверсть, а въ 1904 году было уже по 53.100.000. Интенсивность возрасла на 13.900.000 пудовверсть на версту сѣти, или на 35%.

Число пудовверсть, сдѣланныхъ товарами въ 1894 году, было

1.220 миллиардовъ, а въ 1904—2.467 миллиардовъ, т. е. стало болѣе не въ 1,5 раза, какъ удлинилась сѣть, а сдѣлалось въ 2 раза болѣе. Количество произведеній и ихъ распространеніе увеличились бы-стрѣе роста сѣти дорогъ Европейской Россіи.

Въ виду небольшого еще развитія нашей промышленности, нѣтъ основанія сомнѣваться въ довольно быстромъ ея ростѣ въ те-чение немалого еще числа лѣтъ. Если въ теченіе промежутка вре-мени съ 1894 по 1904 годъ сѣть, круглымъ счетомъ, удлинилась на 1.500 верстъ въ годъ, то подобное же удлиненіе ея будетъ вполне оправдываться и еще многіе годы.

Неудачныя постройки нѣкоторыхъ дорогъ, вошедшихъ въ со-ставъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги, требующей огромныхъ приплатъ по гарантіямъ указываютъ только на необходимость болѣе строгаго обсужденія вопросовъ, возникающихъ какъ при разрѣшеніи постройки, такъ и при установленіи техническихъ условій соору-женія и эксплуатаціи. Нельзя конечно, упускать изъ вида, что въ теченіе 1905 и 1906 годовъ эксплуатаціонные расходы разныхъ категорій возрасли даже на 15⁰/о, и что поэтому чистые доходы противъ нормъ 1904 года могутъ понизиться даже на 30⁰/о; но съ этимъ неблагоприятнымъ обстоятельствомъ, вызваннымъ повышеніемъ цѣнъ на рабочія силы и на многія матеріалы, и особенно на то-пливо, надо бороться не пріостановкою строительной дѣятельности, крайне необходимой для блага страны, а улучшеніемъ условій желѣз-нодорожнаго хозяйства и нѣкоторымъ повышеніемъ провозныхъ платъ.

Такъ какъ чистые доходы, въ среднемъ выводѣ, составляютъ приблизительно $\frac{1}{3}$ валовыхъ сборовъ, то для повышенія чистаго дохода на 30⁰/о, помимо всякихъ улучшеній хозяйства, достаточно было бы валовые доходы поднять на 10⁰/о. При улучшеніи же хо-зяйства норма повышенія провозныхъ платъ можетъ быть ограни-чена болѣе низкимъ процентомъ.

Другое дѣло—дороги Азіатской Россіи. Ихъ сооруженіе шло несравненно быстрѣе роста промышленности къ нимъ прилегаю-щихъ мѣстностей. Убытки этихъ дорогъ едва ли можно покрыть установленіемъ на нихъ повышенныхъ тарифовъ.

Повышеніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ, какъ мѣра къ устра-ненію убыточности нашихъ желѣзныхъ дорогъ, при неизбѣжности удлиненія и усиленія и улучшенія сѣти, становится, повидимому, совершенно необходимымъ.

Удлиненіе сѣти дорогъ Европейской Россіи нельзя откладывать, не обрекая многія мѣстности на прозябаніе, связанное съ невозможностью развивать промышленную дѣятельность при необходимости

для вновь возникающихъ предприятий конкурировать съ предприятиями уже существующими и пользующимися желѣзными дорогами какъ для подвоза сырыхъ матеріаловъ, такъ и для вывоза готовыхъ произведеній.

Улучшеніе и усиленіе существующей сѣти дорогъ Европейской Россіи вызывается самыми насущными потребностями промышленности и торговли.

О совокупномъ протяженіи новыхъ дорогъ, которыя могли бы быть построены въ теченіе предстоящаго пятилѣтія не только съ пользою для промышленности, но при разумномъ выборѣ, и для доходности самой сѣти, можно найти нѣкоторыя указанія въ недавнемъ прошломъ, когда условія развитія промышленности въ Европейской Россіи не могли значительно отличаться отъ существующихъ нынѣ и отъ тѣхъ, какія должны обнаруживаться въ ближайшемъ будущемъ.

Для уясненія этихъ условій составлены слѣдующія таблицы.

Первая изъ нихъ относится ко всей сѣти дорогъ Европейской Россіи.

Изъ таблицы видно, что постепенное удлиненіе сѣти съ 1895 по 1906 годъ, въ среднемъ на 1.230 верстъ въ годъ, привлекавшее новыя части населенія къ болѣе производительной дѣятельности, приводило не только къ постоянному возрастанію годичнаго валового дохода сѣти, но вмѣстѣ съ тѣмъ, служило и къ увеличенію годового средняго поперстнаго валового дохода. Малодоходныя новыя дороги доставляли дорогамъ существовавшимъ такія дополнительныя работы и потому дополнительные валовые доходы, что средніе поперстные валовые доходы всей сѣти болѣею частью возрастали.

Уменьшеніе поперстныхъ валовыхъ доходовъ обнаружилось 2 раза въ 11 лѣтъ,--въ 1899 и 1901 годахъ; но въ 9 изъ 11 остальныхъ годовъ,—въ 1896, 1897, 1898, 1900, 1902, 1903, 1904, 1905 и 1906—поперстные доходы сѣти возрастали. Въ общемъ же среднемъ поперстный валовой доходъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи съ Кавказомъ увеличивался въ годъ на 330 руб., частныхъ дорогъ на 140 руб. и всей Европейской Россіи съ Кавказомъ на 280 руб.

Пользуясь этою же таблицею, можно составить нѣкоторое, довольно вѣроятное, представленіе о будущихъ доходахъ сѣтей въ случаѣ ежегоднаго удлиненія всей сѣти на 1.200 верстъ, среднимъ числомъ, при сохраненіи прежнихъ тарифовъ и при такомъ же, какъ и прежде, привлеченіи новыхъ частей населенія къ болѣе плодотворной дѣятельности.

Чтобы предусмотрѣть вѣроятные доходы предстоящаго пятилѣтія, при вышеупомянутыхъ условіяхъ, надо на основаніи данныхъ, приведенныхъ въ таблицѣ, опредѣлить величины наиболѣе вѣроятныхъ валовыхъ или чистыхъ доходовъ для всѣхъ 12 лѣтъ, и затѣмъ, распространяя тотъ же расчетъ доходовъ на предстоящее пятилѣтіе, можно надѣяться, что будущіе дѣйствительные валовые или чистые доходы, исчисленные вышеупомянутымъ способомъ, не будутъ болѣе, чѣмъ въ прежніе годы, отличаться отъ соответственныхъ дѣйствительныхъ доходовъ.

Поступая такъ относительно прошедшихъ 21 лѣтъ, находимъ:

Г О Д Ы.	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.
Казенныя желѣзныя дороги.												
Протяженіе тысячи верстъ . . .	20,4	21,5	22,8	23,2	24,6	25,2	26,1	28,8	28,9	29,5	29,5	30,2
Валовой доходъ, мил.	254,5	279,9	305,4	322,4	335,3	363,8	368,2	396,5	430,6	432,7	426,4	492,4
Поверстный валовой доходъ, руб.	12.479	13.006	13.527	13.977	13.657	14.028	13.732	13.623	14.772	14.554	14.865	16.513
Годовой приростъ средняго валового дохода съ версты, руб. . . .	—	530	521	450	320	371	296	109	1.149	218	541	1.718
Чистый доходъ съѣти мил.	106,8	118,0	125,7	134,2	130,1	131,1	123,5	131,0	152,2	148,8	132,6	132,1
Частныя дороги.												
Протяженіе тысячи верстъ . . .	12,5	12,6	12,5	14,2	15,9	16,4	17,6	17,1	17,5	18,0	18,1	18,2
Валовой доходъ, мил.	137,1	140,9	132,7	143,1	160,4	183,5	186,2	179,7	199,4	208,8	202,3	216,8
Поверстный валовой доходъ, тысячи	10,95	11,5	10,5	10,2	10,1	10,4	10,5	11,1	11,8	12,5	12,0	12,5
Вся сѣть желѣзныхъ дорогъ казенныхъ и частныхъ.												
Протяженіе тысячи верстъ . . .	32,9	33,7	35,1	37,1	40,5	43,3	44,3	45,5	46,1	46,7	46,25	46,4
Валовой доходъ, мил.	391,9	420,9	437,4	465,7	496,0	548,8	556,2	578,0	630,4	642,0	640,0	699,7
Поверстный валовой доходъ, руб.	11.958	12.846	12.454	12.567	12.253	12.686	12.544	12.688	13.670	13.741	13.836	15.065
Годовой приростъ средняго валового дохода съ версты	—	488	81	113	314	433	142	144	982	71	95	1.229

Средній годовой приростъ протяженія сѣти 1.230 верстъ.

Средній годовой приростъ валового дохода сѣти съ версты 280 руб.

Г О Д Ы.	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.	1906.
Сѣтъ казенныхъ дорогъ Европейской Россіи.												
Дѣйствит. валовые доходы, мил. .	254,5	279,9	305,4	322,4	335,3	363,8	368,3	396,5	430,6	432,7	426,0	492,4
Исчисленные валовые доходы, мил.	264,1	283,5	302,9	322,3	342,7	362,1	381,6	401,0	420,4	439,8	459,2	478,6
Ошибки въ исчисленіи въ проц.	+3,8	+1,3	-0,9	0	-2,2	-4,4	0,7	1,1	-2,4	+1,6	+5,2	-1,0
Дѣйствит. чистые доходы мил. . . .	106,8	118,0	125,7	134,2	130,1	137,7	129,9	131,0	152,2	143,8	143,1	153,3
Исчисленн. чистые доходы мил. .	118,8	211,6	124,4	127,2	130,0	132,8	135,6	138,4	141,2	147,1	146,9	249,1
Ошибки въ исчисленіи въ проц.	+11,2	+2,1	-1,0	-5,2	0	-3,6	+4,4	+5,6	-7,2	0,2	+2,6	-5,5
Вся Европейская сѣтъ.												
Дѣйствит. валовые доходы, мил. .	391,9	420,9	437,4	455,7	496,0	548,8	556,2	578,0	630,4	642,0	640,0	669,7
Исчисленные валовые доходы, мил.	691,0	418,5	446,0	473,5	501,0	528,5	556,0	583,5	611,0	638,5	666,0	693,5
Ошибки въ исчисленіи въ проц.	-0,2	-0,5	9	1,7	1	-3,7	-0	0,9	3	0,6	4	-0,9

Исчисленные вѣроятные доходы отличаются отъ дѣйствительныхъ. Наибольшія отступленія встрѣчаются въ опредѣленіяхъ чистыхъ доходовъ, но и тамъ эти ошибки не очень велики. Ошибка же въ опредѣленіи суммы доходовъ за пятилѣтіе 1902—1906 года очень мала. Сумма дѣйствительныхъ чистыхъ доходовъ = 724,8, а сумма исчисленныхъ = 720,3. Ошибка = 4,5 милл., что составляетъ изъ всей суммы только 1,1%.

Если принятый расчетъ далъ столь удовлетворительные результаты въ примѣненіи къ предшествующимъ 12 годамъ, до 1906 г. включительно, то нѣтъ основанія предполагать, что онъ менѣе удовлетворительно примѣнится къ годамъ, слѣдующимъ за 1906 годомъ, до 1912 г. Примѣненіе того же расчета къ годамъ 1907—1912 предугадываетъ слѣдующіе валовые и чистые доходы казенной сѣти Европейскихъ дорогъ и валовые доходы всей сѣти дорогъ Европейской Россіи съ Кавказомъ.

Сътъ казенныхъ жел. дор. Европейской Россіи съ Кавказомъ.	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Вѣроятные валовые доходы милл.	498,0	517,4	536,8	556,2	575,7	595,1
Вѣроятные чистые доходы милл.	152,5	155,3	158,1	160,9	163,7	166,5
Вѣроятные валовые доходы милл.	721	748,5	776	803,5	831	858,5
Вѣроятные чистые доходы, исчисляемые въ томъ же отношеніи съ валовымъ, какъ и на казенныхъ же- лѣзныхъ дорогахъ . . .	220	223,6	227,4	231	237,7	238,5
Приростъ чистаго дохода противъ 1906 г. милл. .	3,7	7,4	11,1	14,8	18,5	22,2

Если приростъ сѣти на 6.000 верстъ въ пятилѣтіе вызоветъ затрату капитала по 80.000 р. на версту, или всего 480.000.000 р., то проценты на эту затрату по 4,6⁰/₁₀₀ составятъ сумму 22.000.000 р. Слѣдовательно, только что указанное увеличеніе чистаго дохода въ 22,3 мил. руб., ожидаемое въ 1912 году, позволить употребить соотвѣтствующій капиталъ до 480.000.000 руб. на сооруженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ Европейской Россіи.

Въ виду чрезвычайной важности вопроса — можно ли съ выгодою продолжать сооруженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ Европейской Россіи, отпуская вмѣстѣ съ тѣмъ значительныя суммы на усиленіе и улучшеніе сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, полезно разсмотрѣть этотъ вопросъ съ другой точки зрѣнія.

Для этой цѣли составлена слѣдующая таблица по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ Европейской Россіи.

Пятилѣтія.	Удлиненіе сѣти каз. жел. дор. Европейской Россіи съ Кав- казомъ. Версты.	Увеличеніе долга казен- ныхъ желѣз- ныхъ дорогъ. Р У Б.	Увеличеніе суммы, отпу- щенной изъ Го- сударственнаго казначейства. Р У Б.	Общее увеличе- ніе строитель- ныхъ капита- ловъ. Р У Б.	Въ томъ числѣ на увеличеніе и улучшеніе дорогъ. Р У Б.
1895—1900 .	6.585	363.542.086	113.173.959	476.716.045	364.028.971 *)
1896—1901 .	6.459	316.841.231	210.139.794	526.981.025	400.441.123
1897—1902 .	6.525	367.057.019	316.085.793	683.142.812	442.586.869
1898—1903 .	6.087	411.087.071	418.189.824	825.276.895	454.042.930
1899—1904 .	5.203	430.531.113	383.383.418	813.914.531	480.053.153
1900—1905 .	2.307	148.359.854	557.830.674	706.190.528	515.801.952
1901—1906 .	1.308	113.115.943	547.618.189	660.734.132	523.871.620

*) Въ эту сумму входят ассигнованія годовъ 1896, 1897, 1898, 1899 и 1900 слѣдующія суммы составлены подобно этому.

Пятилѣтія.	Средній за пятилѣтіе годо- вой % на сум- мы государ- ственного каз- начейства %.	Увеличеніе чис- таго годового дохода, безъ сборовъ съ пас- саж. и товар. Р У Б.	Увеличеніе по- верстного вало- вого дохода. Р У Б.	Увеличеніе чистаго повер- стнаго дохода. Р У Б.	Увеличеніе обязательныхъ платежей по долгамъ. Р У Б.
1895—1900 . . .	8,5	30.840.055	1.552	— 130	12.873.709
1896—1901 . . .	8,3	11.862.729	726	— 842	10.046.813
1897—1902 . . .	7,5	5.284.127	97	— 1.067	13.319.491
1898—1903 . . .	6,7	18.004.671	795	— 597	14.130.112
1899—1904 . . .	6,0 (595)	19.741.436	1.128	— 183	15.132.362
1900—1905 . . .	5,3	5.427.536	867	— 222	5.193.756
1901—1906 . . .	5,74	28.368.553	2.362	— 624	4.374.568

Изъ таблицы видно, что какое бы ни взяли изъ пятилѣтій, начинающихся съ 1895, 1896, 1897 или 1898 г., въ нихъ протяженіе сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ увеличивалось болѣе, чѣмъ на 6.000 верстъ, или болѣе чѣмъ на 1.200 верстъ въ годъ, считая среднимъ числомъ. Въ пятилѣтіе 1899—1904 гг. было сооружено 5.203 версты, или немного болѣе 1.000 верстъ въ годъ. Въ пятилѣтіе это, равно какъ и въ пятилѣтіе, заключающія въ себѣ годы войны—1905 и слѣдующій 1906, сѣть удлинялась менѣе.

При удлиненіи казенной сѣти и при малой, какъ всегда, работѣ вновь отстроенныхъ дорогъ, поверстный валовой доходъ этой сѣти, къ концу каждаго пятилѣтія, падалъ болѣе или менѣе значительно, за исключеніемъ пятилѣтія 1901—1906 гг., когда онъ возросъ. Въ среднемъ выводѣ, поверстный валовой доходъ уменьшался на 345 р. въ пятилѣтіе.

По отношенію къ оплатѣ капиталовъ, данныхъ изъ ресурсовъ государственнаго казначейства, самымъ неблагопріятнымъ было пятилѣтіе 1900—1905 годовъ.

Въ эти годы избытки чистыхъ доходовъ надъ обязательными платежами давали возможность оплачивать суммы государственнаго казначейства, въ среднемъ выводѣ, лишь въ размѣрѣ 5,3%, но уже въ пятилѣтіе 1901—1906 годовъ, несмотря на вредное вліяніе Японской войны и желѣзнодорожныхъ беспорядковъ, средній процентъ, оплачивающій капиталы государственнаго казначейства, данные на сооруженіе, усиленіе и улучшеніе желѣзныхъ дорогъ, повысился до 5,74%.

Эти наименьшіе проценты нельзя назвать невыгодными. Если же признать, что сборы съ пассажировъ и товаровъ большой скорости должны быть причисляемы къ чистымъ доходамъ желѣзныхъ

дорогъ, то проценты на капиталы государственнаго казначейства и въ самые благопріятные годы окажутся весьма значительными *)).

Г о д ы.	Суммы чистаго дохода за уплатою обязательныхъ платежей.	Суммы сборовъ съ пассажировъ и товаровъ большой скорости.	Общая сумма чистаго дохода вмѣстѣ со сборами.	Сумма, отпущенная изъ Государственнаго казначейства.	% на суммы, данныя изъ казначейства.
	Милл. руб.	Милл. руб.	Милл. руб.	Милл. руб.	
1901 . . .	29,07	9,9	38,97	534,18	7,3
1902 . . .	24,07	10,4	34,47	677,08	5,1
1903 . . .	46,12	11,1	57,22	826,25	6,9
1904 . . .	42,86	11,3	54,16	883,79	6,1
1905 . . .	37,87	11,4	49,27	964,72	5,1

Вѣроятное увеличеніе чистаго дохода казенныхъ дорогъ Европейской Россіи съ Кавказомъ будетъ въ 1912 году, согласно приведенному выше расчету, $166,5 - 149,7 = 16,8$ милл. рублей, что дастъ возможность оплачивать 4,6% капиталъ до 360 милл. рублей, употребленныхъ на сооруженіе новыхъ дорогъ въ Европейской Россіи.

Всѣ эти соображенія приводятъ къ заключенію, что увеличеніе протяженія сѣти желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи, въ размѣрѣ около 1.200 верстъ въ годъ, не только необходимо для экономическаго развитія государства, но и выгодно съ точки зрѣнія финансоваго положенія сѣти.

Размѣры суммъ, ассигнуемыхъ на сооруженіе, усиленіе и улучшеніе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, распредѣляются по пятилѣтіямъ весьма неравномѣрно.

Въ наименѣе благопріятное пятилѣтіе 1900—1905 годовъ, съ двумя годами войны, при общей сдержанности ассигнованій кредитовъ на желѣзныя дороги, долгъ желѣзныхъ дорогъ увеличился на 148,4 милліона и изъ ресурсовъ государственнаго казначейства было выдано 557,8 милліона, всего 706,2 милліона рублей, въ томъ числѣ на усиленіе и улучшеніе казенной сѣти ассигновано 515,8 милліона рублей.

Наибольшія ассигнованія относятся къ пятилѣтіямъ 1898—1903 и 1899—1904 гг. и исчисляются суммами въ 825,3 и 813,9 милліона рублей, изъ которыхъ на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ приходилось 371,3 и 333,9 р. Суммы эти немного отличаются отъ исчисленной выше суммы 360 милліоновъ на постройку казенныхъ дорогъ въ пятилѣтіе 1907—1912 годовъ.

*) Принимая, что сборы съ пассажировъ и товаровъ большой скорости, поступающіе съ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи составляютъ $\frac{2}{3}$ полныхъ суммъ этихъ сборовъ, поступающихъ со всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, оказывается, что чистые доходы казенной сѣти были близки къ указаннымъ въ слѣдующей таблицѣ:

Итакъ, ежегодную постройку до 1.200 верстъ казенныхъ и частныхъ дорогъ въ Европейской Россіи, при условіи расходования на нихъ въ предстоящее пятилѣтіе до 480 милліоновъ рублей, должно считать и необходимою и выгодною съ финансовой точки зрѣнія.

На усиленіе и улучшеніе сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, при сохраненіи нынѣ дѣйствующихъ тарифовъ и безъ риска привести сѣть казенныхъ дорогъ Европейской Россіи съ Кавказомъ въ невыгодныя финансовыя условія, не можетъ быть ассигнуемо болѣе тѣхъ суммъ, ассигнованіе которыхъ допускалось въ предшествующія пятилѣтія 1898—1903, 1899—1904, 1900—1905 и 1901—1906 гг., то-есть отъ 454 до 523,8 милліона рублей или въ среднемъ 493,4 а круглымъ числомъ до 500 милліоновъ рублей.

Если бы, съ перваго взгляда, кѣмъ-либо было сочтено, что выше исчисленное увеличеніе чистаго дохода казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи позволяетъ употребить до 360 милліоновъ рублей на сооруженіе новыхъ дорогъ, что это же исчисленіе можетъ быть принято за указаніе возможности употребить эту сумму на усиленіе и улучшеніе казенной сѣти, причемъ на этотъ предметъ получила бы сумма до 853 милліоновъ рублей, немного отличающаяся отъ суммы 916 милліоновъ, исчисленной Министерствомъ Путей Сообщенія, то слѣдуетъ припомнить, что вышеупомянутый расчетъ сдѣланъ въ предположеніи удлиненія сѣти до 6.000 верстъ въ пятилѣтіе. Удлиненіе привлекаетъ новыя массы населенія къ болѣе производительному труду и увеличиваетъ доходность сѣти. Что же касается вліянія, производимаго усиленіемъ и улучшеніемъ казенныхъ дорогъ, то, по удостовѣренію пояснительной записки, представленной при смѣтѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ на 1907 годъ, усиленіе и улучшеніе казенныхъ дорогъ не увеличиваетъ ихъ доходности.

Итакъ, не увеличивая провозныхъ платъ и вообще тарифовъ и не рискуя привести сѣть казенныхъ дорогъ Европейской Россіи съ Кавказомъ въ неблагопріятное финансовое положеніе, нельзя рѣшиться на ассигнованіе въ предстоящее пятилѣтіе 1908—1912 гг. на усиленіе и улучшеніе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ болѣе 500 милліоновъ рублей.

Эксплоатація казенныхъ дорогъ Азіатской Россіи, съ ихъ крупными дефицитами, при невозможности обойтись тамъ безъ сооруженія новыхъ линій, несомнѣнно дефицитныхъ въ теченіе нѣсколькихъ предстоящихъ лѣтъ, должна вызвать, при сохраненіи нынѣшнихъ тарифовъ, приплаты или изъ ресурсовъ Государственнаго

казначейства, или, считая всю сѣть желѣзныхъ дорогъ за одно цѣлое, при повышеніи тарифовъ, изъ избытковъ доходовъ дорогъ Европейской Россіи.

Что касается размѣра вѣроятныхъ приплатъ при нынѣшнихъ тарифахъ и при томъ послѣ возстановленія нарушенныхъ порядковъ на Сибирской и Забайкальской дорогахъ, то о нихъ можно судить только по результатамъ эксплуатаціи до 1903 г. включительно. Годы 1904, 1905, 1906 подъ вліяніемъ военныхъ событій настолько уклоняются отъ годовъ мира, что принимать ихъ въ расчетъ совершенно невозможно.

Начиная съ 1898 г. по 1901 г. длина Азіатской сѣти быстро возрастаетъ. Въ слѣдующіе затѣмъ года, до 1904 г., длина ея измѣняется очень мало и затѣмъ опять довольно быстро растетъ благодаря постройкѣ Ташкентской дороги, достигая въ 1906 г. до 9.334 верстъ.

Валовой доходъ азіатскихъ нашихъ дорогъ растетъ довольно быстро съ 20 милл. въ 1898 г. до 48,9 милл. въ 1903 г. Растетъ притомъ, не только общій валовой доходъ, но и доходъ поверстный. Въ 1898 году поверстный доходъ былъ 4.695 р., а въ 1903 году онъ уже достигъ 6.256 р. Однако, несмотря на это благопріятное обстоятельство расхода эксплуатаціи растутъ еще быстрее. Въ 1898 г. эксплуатаціонные расходы превышали валовые доходы на 4,7% а въ 1903 г. уже на 12%. Объяснить это можно было тѣмъ, что приростъ длины сѣти происходилъ въ мѣстности горной (дороги: Средне-Сибирская и Забайкальская) съ трудными условіями движенія, сильно ограничивавшими составъ поѣздовъ. Провозныя платы, назначенныя для этихъ дорогъ, были слишкомъ недостаточны для покрытія расходовъ движенія. По этой причинѣ, чѣмъ больше становилась перевозка по этимъ участкамъ, тѣмъ убыточнѣе было движеніе. Поверстный валовой доходъ въ 1906 г. оказался очень крупнымъ, а именно съ Уссурійской дорогой 9.120 р. и безъ Уссурійской дороги 9.180 р. Казалось бы, что при столь крупныхъ валовыхъ доходахъ нельзя уже ждать расходовъ эксплуатаціи, превышающихъ доходы, и эксплуатаціонные дефициты должны бы были прекратиться, но этого пока не достигнули. Относительно будущаго, казалось бы, можно разсчитывать, что дороги Средне-Азіатская, Ташкентская, Сибирская и Забайкальская не должны давать дефицитовъ болѣе значительныхъ, чѣмъ было до 1903 г., т. е. болѣе 8 милл. р. Дефицитъ Китайской Восточной дороги съ ея воинскою охраною и съ Уссурійской дорогой можно считать въ 12 милл. Итого 20 милл. рублей. Эксплуатація новой Амурской дороги едва ли обойдется безъ дефицита приблизительно въ 6 милл.

Всего дефицита эксплуатаціи, по окончаніи постройки новой дороги, достигнуто 26 милл. Какъ слѣдуетъ относиться къ оплатѣ капиталовъ, положенныхъ на сооруженіе Азіатскихъ дорогъ, нельзя дать вполне безспорнаго отвѣта. Отчасти эти дороги были построены на деньги, занятыя въ суммѣ 90.758,311 р. (для Средне-Азіатской и Ташкентской линій), но самую значительную долю строительныхъ капиталовъ этихъ дорогъ, составляютъ суммы, отпущенныя изъ ресурсовъ государственныхъ казначействъ. Для оплаты долговыхъ обязательствъ предстоятъ обязательные платежи въ 3.340.143 р., принятыя уже въ расчетъ при опредѣленіи вышеупомянутаго дефицита Азіатскихъ дорогъ въ 8 милл. Для Китайской Восточной дороги былъ выпущенъ облигаціонный заемъ, реализованный русскимъ правительствомъ въ суммѣ 360 милл. р. Суммы, полученныя изъ ресурсовъ государственнаго казначейства на сооруженіе казенныхъ Азіатскихъ дорогъ, составляютъ 638.242.000 р. и на Китайскую Восточную дорогу, круглымъ числомъ, какъ выше сказано, 360 милл., всего за округленіемъ 1.000 милл. р.

Слѣдуетъ ли насчитывать на этотъ миллиардъ по 4,6%, всего 46 милл. ежегодно, и, при неполученіи ихъ, считать эту сумму убыткомъ, какъ дѣлаетъ Государственный Контроль, или не слѣдуетъ— это большой вопросъ. Приступая къ разрѣшенію его, надо отдать себѣ отчетъ, для чего можетъ служить упомянутое начисленіе процентовъ и есть ли основаніе считать убыткомъ недополучаемую часть этихъ 46 милл. Постройка Азіатскихъ дорогъ разрѣшалась съ полнымъ сознаніемъ ихъ будущей невыгодности въ финансовомъ отношеніи. Ихъ сооружали, признавая ихъ необходимость въ видахъ государственныхъ. Онѣ считались крайне нужными для обезпеченія обороны государства, для приготовленія новыхъ мѣстъ населенія будущимъ избыткамъ населенія Европейской Россіи и для развитія въ ней новыхъ отраслей промышленности, способныхъ создавать новыя цѣнности.

Если всѣ эти цѣли, въ большей или меньшей степени, достигаются, какъ выше было уже указано, то можно ли считать, что капиталы, затраченные на сооруженіе Азіатскихъ дорогъ, совершенно не оплачиваются, и можно ли, послѣ этого, требовать, чтобы дороги давали еще суммы, оплачивающія строительные ихъ капиталы процентами въ той же мѣрѣ, какія справедливо требовать дорогъ, преслѣдующихъ, главнымъ образомъ, цѣли промышленныя? Казалось бы, что для такого требованія нѣтъ достаточнаго основанія. Полный эксплуатаціонный дефицитъ казенныхъ Азіатскихъ дорогъ, вмѣстѣ Китайскою Восточною и съ начетомъ 4,6% на строительные капи-

талы до постройки Амурской линии, составляет $20 + 46 = 66\ 000\ 000$ р., при протяженіи всѣхъ этихъ линій равномъ $10\ 108 + 1\ 614 = 11\ 722$ вер.. этотъ расходъ даетъ на версту дороги почти 5.630 р. дефицита. Нѣтъ сомнѣнія, что никакимъ поднятіемъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ на этихъ дорогахъ нельзя повысить поверстный валовой ихъ доходъ болѣе, чѣмъ на 5.600 р. въ среднемъ выводѣ.

Не видя никакой возможности уплачивать эти 66.000.000 изъ доходовъ Азіатскихъ желѣзныхъ дорогъ, надо было бы изыскать источникъ, способный имъ дать, и потому слѣдуетъ остановиться на вопросѣ, можить ли сдѣлаться такимъ источникомъ вся сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Европейской и Азіатской Россіи, имѣя въ виду, что на усиленіе и улучшеніе казенныхъ дорогъ, можетъ быть, потребуется ассигнованіе, сверхъ упомянутыхъ выше 500.000.000, еще 416.000.000, на которые нужно будетъ начислять, какъ и на другіе капиталы, по 4,6%, или всего до 19.000.000 р. Такимъ образомъ, оказывается, что новый изыскиваемый источникъ долженъ доставлять до 85.000.000 р. ежегодно.

Справедливость привлеченія всей сѣти казенныхъ дорогъ къ участию въ оплатѣ дефицитовъ Азіатскихъ нашихъ дорогъ основывается на томъ, что Европейская сѣть, благодаря Азіатской, получаетъ значительныя дополнительныя перевозки, доставляющія ей чистые доходы, безъ сомнѣнія въ нѣсколько милліоновъ рублей. Если не всеми, то хотя частью милліоновъ Европейская сѣть должна подѣлиться съ Азіатскою сѣтью.

Валовой доходъ всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1906 г. достигъ наибольшей величинны въ 568,75 милл. р. Чтобы увеличить этотъ доходъ на 85.000.000 р., сверхъ выше упомянутаго и принятаго въ расчетъ роста валового дохода, нужно было бы повысить всѣ тарифныя нормы болѣе, чѣмъ на 15%.

Такое повышеніе тарифовъ, вѣроятно, прежде всего уменьшило бы многія перевозки и побуждало бы еще болѣе повышать тарифныя нормы; но если бы перевозки не сократились, то частныя дороги увеличили бы свои чистые доходы болѣе чѣмъ на 32.000.000 руб., изъ которыхъ не менѣе половины осталось бы въ пользу акціонеровъ выгодныхъ дорогъ, и остальной половины, подлежащей поступленію въ казну, было бы едва достаточно для оплаты по гарантіи Рязанско-Уральской желѣзной дороги.

Слишкомъ тяжелое для промышленности повышеніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ на 15% и чрезмѣрно большое повышеніе доходности выгодныхъ частныхъ дорогъ побуждаетъ вникнуть ближе

въ условія оплаты строительныхъ капиталовъ. Было не разъ уже упомянуто, что, при сооруженіи Азіатскихъ дорогъ нашей сѣти, государство не имѣло въ виду выгоднаго помѣщенія избытковъ государственныхъ доходовъ, а строило эти дороги для другихъ своихъ цѣлей. Поэтому не слѣдовало бы на сумму 638.000.000 р. начислять какихъ бы то ни было заранее опредѣленныхъ процентовъ. Не слѣдуетъ теперь начислять тѣмъ болѣе потому, что вслѣдъ за начисленіемъ процентовъ приходится ихъ относить къ убыткамъ, не записывая даже долгомъ за какимъ либо кредитоспособнымъ лицомъ.

Сумму 360.000.000 р., израсходованную на сооруженіе Китайской Восточной желѣзной дороги, слѣдовало бы раздѣлить на двѣ части. Одну часть, соотвѣтствующую потерянному участку этой дороги, отнести къ убыткамъ, причиненнымъ Японскою войною, и считать ее безвозвратно утраченною, а другую часть, соотвѣтствующую линіи, остающейся въ нашемъ владѣніи и пользованіи, считать долгомъ за обществомъ Китайской Восточной желѣзной дороги и, согласно Высочайшему повелѣнію отъ 17 декабря 1901 г., приписывать проценты на эту сумму къ долгу общества.

Въ случаѣ принятія этой мѣры придется, повышеніемъ тарифовъ, найти сумму на покрытіе эксплуатационныхъ дефицитовъ существующихъ Азіатскихъ дорогъ въ суммѣ около 20.000.000 и не болѣе 19—23.000.000 р. для уплаты процентовъ на капиталъ, требующійся въ размѣрѣ до 416.000.000 р. на усиленіе и улучшеніе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, т. е. всего до 39.000.0000 р.

Подобная сумма можетъ быть получена повышеніемъ тарифныхъ нормъ на 7⁰/₀, а при нѣкоторомъ улучшеніи хозяйства казенныхъ желѣзныхъ дорогъ—и еще меньшимъ повышеніемъ. Покрыть эту сумму одними улучшеніями хозяйства и сбереженіемъ въ расходахъ совершенно невозможно. Какіе бы недостатки ни приписывали казенному хозяйству, но при полной суммѣ эксплуатационныхъ расходовъ около 400.000.000 р. нельзя сберечь 39.000.000 р. или почти 10⁰/₀. Нѣкоторое, не очень, большое повышеніе тарифныхъ нормъ надо считать вполне справедливымъ въ виду повышенія заработной платы и увеличенія стоимости топлива. Въ среднемъ эти расходы поднялись болѣе, чѣмъ на 5⁰/₀.

Относительно такихъ убыточныхъ дорогъ, какъ Рязанско-Уральская, гдѣ послѣ открытія Астраханской линіи можно ожидать требованія о приплатѣ по гарантіи до 17.000.000 р., нужно было бы выяснитъ истинныя причины такой громадной убыточности и принять мѣры сообразно съ обстоятельствами. При вѣроятной доходности всей сѣти дорогъ Европейской Россіи, въ концѣ предстоящаго

пятилѣтія, какъ было выше исчислено, въ 858 000.000 р., на долю казенныхъ дорогъ придется двѣ трети этой суммы, или 572.000.000 р. Доходъ Азіатскихъ дорогъ къ концу пятилѣтія, увеличиваясь въ томъ же размѣрѣ, какъ было до 1903 г., не менѣе, чѣмъ на 4.000.000 р. въ годъ *), опредѣлится, какъ сумма дохода 1903 г. и добавочной величины $4 \times 9 = 36.000.000$ р. Этотъ доходъ будетъ $48,9 + 36 = 84,9$ мил. руб. Полный доходъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ будетъ $572 + 85 = 657.000.000$ руб. При повышеніи тарифныхъ нормъ на 7% добавочный валовой, а слѣдовательно и добавочный чистый доходъ будетъ $0,07 \times 657.000.000 =$ круглымъ числомъ 46.000.000 руб.

Валовой доходъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, вѣроятно достигнетъ къ концу пятилѣтія до $\frac{1}{3} \times 858$ мил. = 289.000.000 руб. Добавочный же доходъ сдѣлается: $0,07 \times 289.000.000 = 20.230.000$ руб.

Около половины этого дохода поступить въ распоряженіе казны и, по всему вѣроятію, этой суммы будетъ достаточно для уплатъ по гарантіямъ, которыя могутъ быть потребованы.

Такимъ образомъ, Государственное казначейство будетъ совершенно освобождено отъ какихъ бы то ни было расходовъ по недо-выручкамъ желѣзныхъ дорогъ.

Если же сборы съ пассажировъ и товаровъ большой скорости, по справедливости, надо считать не чѣмъ инымъ, какъ повышеніемъ тарифовъ исключительно въ пользу государства, то, предполагая, что въ концѣ предстоящаго пятилѣтія налогъ будетъ не менѣе 20.000.000 руб., увидимъ, что на капиталъ, затраченный на сооруженіе Азіатскихъ дорогъ въ суммѣ 638.000.000 руб., казна будетъ получать не менѣе 3%.

При той государственной пользѣ, какою приносятъ желѣзныя дороги Азіатской Россіи, процентъ на затраченный на нихъ капиталъ въ размѣрѣ 3% никакъ нельзя считать слишкомъ малымъ **).

Вотъ тѣ общія соображенія, которыя надо имѣть въ виду при разсмотрѣніи государственной росписи доходовъ и расходовъ на 1908 г., касаясь вопросовъ, относящихся къ путямъ сообщенія.

*) Дѣйствительный ростъ дохода былъ:

	Г	О	Д	Ы			
	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1906
валовые дох., милл. . .	20.043	24.528	31.754	40.618	44.943	48.898	85.122
годов. приростъ, милл. .		4.485	7.226	8.864	4.325	3.955	$\frac{36.224}{3} = 12.075$

**) Желѣзныя дороги Баденскія, Виртембергскія приносятъ около 2% или немного болѣе.

Данные по сборникам „Свѣдѣнія Государственнаго Контроля о же

Отчетные годы.	1895	1896	1897	1898	1899
Казенныя желѣзныя дороги Европейской Россіи съ Кавказомъ.					
Общее эксплуатационное протяженіе каз. жел. дорогъ къ концу года.	20.389	21.534	22.816	23.252	24.550
Правительственные займы, отнесенныя къ каз. жел. дорогамъ	2.061.297.580	2.144.242.346	2.218.135.505	2.173.052.558	2.173.052.558
Облигаціонныя капиталы реализованнымъ желѣзнодорож. обществами	—	—	—	—	—
Итогъ желѣзнодорож. займовъ	—	—	—	—	—
Суммы израсходованныя изъ ресурсовъ Государствен. Казначейства	293.711.792	324.042.062	360.996.180	410.064.702	500.407.302
Платежи по жел. дор. займамъ ислечисленные по см. системы Государственнаго кредита	87.149.936	90.796.020	93.630.472	91.950.650	91.814.767
Платежи казны по капиталамъ реализованнымъ обществами	—	—	—	—	—
Итогъ платежей по желѣзнодорожнымъ займамъ	—	—	—	—	—

1) Свѣдѣнія за 1906 г. даны по предварительнымъ даннымъ.

2) Капиталъ 31.946.697 руб. нарицательныхъ составляетъ часть облигаціонныхъ займовъ, выпущенныхъ затѣмъ (1 мая 1901 г.) въ управленіе казенной Екатерининской желѣзной дороги.

Въ возмѣщеніе расходовъ Общества по уплатѣ %/о и погашенія по облигаціонному капиталу въ «Вѣдомости» для общаго баланса существующихъ нынѣ желѣзнодорожныхъ займовъ, капп означенныя облигаціи (въ действительной суммѣ 30.772.646 руб. съ платежемъ 1.364.000 руб.) причислены къ показаннымъ въ 1895—1897 г.г. суммамъ правительственныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ.

Къ показаннымъ въ 1895—1897 г.г. суммамъ правительственныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ причислены уже въ казну, но капиталы коихъ въ то время не были еще преобразованы и занесены въ го Балтійской желѣзной дороги—26.390.000 руб. нариц. металл.; (съ платежемъ 730.050 р. м.) и негарант. капиталы и гарантированныя облигаціи Московско-Брестской желѣзной дороги 11.799.250 руб. нариц. Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ—4.665.980 руб. нариц. кред. (платежъ 233.299 руб. кред.).

Уменьшеніе въ 1898 года, противъ 1897 года, итога желѣзнодорожныхъ займовъ объясняется шедшихъ въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогъ, а также конверсіей Консолидированныхъ облигаціи

3) Показанные въ «Вѣдомости» и въ «Таблицѣ» суммы расходовъ изъ ресурсовъ Государствен. Казначейства за 1902 и 1903 годы—тождественны въ общемъ итогъ для всѣхъ казенныхъ (Европейскихъ и Азіатскихъ) желѣзныхъ дорогъ; въ частности же въ «Таблицѣ» по Европейскимъ дорогамъ 75.000.000 руб. въ 1903 году.

Таблица А.

желѣзныхъ дорогахъ“ съ нѣкоторыми дополненіями и измѣненіями.

1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906 1)
25.191	26.106	28.847	28.962	29.549	29.513	30.274
2.424.839.656	2.460.083.576	2.585.192.549	2.584.139.629	2.603.583.671	2.573.199.520	2.573.199.520
—	+ 31.946.697 ²⁾	+ 31.946.697 ²⁾	+ 31.946.697 ²⁾	+ 31.946.697 ²⁾	+ 31.946.697 ²⁾	+ 31.946.697 ²⁾
—	2.492.030.273	2.617.139.246	2.616.086.326	2.635.530.368	2.605.146.217	2.605.146.217
406.885.755	534.189.630	717.081.978 ³⁾	903.254.128 ³⁾	883.790.720	933.943.779 ³⁾	1.050.097.714
100.023.645	100.842.833	106.949.967	106.080.768	106.947.120	105.217.491	105.522.185
—	+ 598.500 ²⁾	+ 1.364.000 ²⁾	+ 1.364.000 ²⁾	+ 1.346.000 ²⁾	+ 1.364.000 ²⁾	+ 1.364.000 ²⁾
—	101.441.333	108.313.967	107.444.768	108.311.120	106.581.491	106.886.185

щенныхъ обществомъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ для сооруженія нѣкоторыхъ его линій, пе-

31.946.697 руб. нарицательныхъ казна отпускаетъ Обществу ежегодно по 1.364.000 руб.

таль этотъ принятъ въ нарицательной суммѣ и отнесенъ къ желѣзнодорожнымъ займамъ; въ «Таблицѣ»

слены (и только въ 1905—1906 г.г.) къ расходамъ изъ ресурсовъ Государственнаго Казначейства.

могутъ быть сверхъ того отнесены капиталы, реализованные нѣкоторыми частными дорогами, перешед-

сударственную долговую книгу капиталы эти составляли: въ 1895 г.—гарантированныхъ облигаціи

тированныхъ акцій Риги-Туккумской желѣзной дороги 1.326.600 руб. нариц. металл.; въ 1896 г.—тѣ же

металлическихъ (платежи 398.224 руб. 70 коп. металлическихъ въ 1897 г. гарантированныхъ акцій

преобразованіями облигаціонныхъ и акціонерныхъ капиталовъ, принятыхъ правительствомъ отъ пере-

Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

наго Казначейства за 1902 и 1903 годы—тождественны въ общемъ итогъ для всѣхъ казенныхъ (Евро-

расходы эти уменьшены, а по Азіатскимъ линіямъ увеличены на 40.000.000 руб.—въ 1902 году и на

Отчетные годы.	1895	1896	1897	1898	1899
Валовой доходъ по эксплуатаціи	254.547.742	276.904.910	305.356.344	322.356.627	335.287.400
Валовой расходъ по эксплуатаціи со включеніемъ издержекъ на содержаніе мѣстн. частей Государст. Контроля	147.718.613	161.855.669	179.622.682	188.160.062	205.334.274
Чистый доходъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ	106.829.129	118.049.241	125.733.662	134.196.565	129.953.126
Остатокъ отъ чистаго дохода за уплатой обязат. платежей по займамъ	19.679.193	27.253.221	32.103.190	42.254.915	38.138.359
Процентное отношеніе остатка чистаго дохода къ суммамъ истрасходованнымъ изъ Государствен. Казначейства	6,7 ⁰ / ₀	8,41 ⁰ / ₀	8,89 ⁰ / ₀	10,30 ⁰ / ₀	7,62 ⁰ / ₀
Суммы не уплоченныя военнымъ вѣдомствомъ за перевозки сдѣланныя для него	—	—	—	—	—
Остатокъ чистаго дохода за уплатой обязательныхъ платежей по включенія въ него вышеупомянутыхъ суммъ не уплочен. военнымъ вѣдомствомъ	—	—	—	—	—
Процентное отношеніе исправленнаго остатка къ суммамъ истрасходованнымъ изъ Государст. Казначейства	—	—	—	—	—

Московско-Ярославско-Архангельская желѣзная дорога перешла въ казну 1 апрѣля 1900 года и желѣзныхъ дорогъ. Въ періодъ времени 1900—1901 г.г. дорога находилась въ вѣдѣніи Министерства

4) Согласно эксплуатаціоннымъ отчетамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1904 г., валовой доходу за 1904 г.)—471.316.754 руб. въ томъ числѣ по Европейскимъ дорогамъ 424.394.425 руб. и по вѣдѣнію вѣдомства за 1904 г., по заприходованнымъ по отчетамъ за 1905 г. Сборъ эти определены табл. VII, примѣчаніе 9 на стр. 28 и 29), изъ коихъ отнесено: къ Европейскимъ дорогамъ 8.305.829 р. валовыхъ доходовъ за 1904 г. опредѣлился въ суммѣ 501.719.255 руб. (471.316.754 р.+30.402.501 р.), Азіатскимъ линіямъ—69.019.001 руб. (46.922.329 руб.+22.096.672 руб.). Противъ «Вѣдомствъ»—въ суммѣ чистаго дохода тѣхъ же дорогъ въ «Таблицѣ» опечатка (меньше на 5.000.000 руб.).

5) Въ эксплуатаціонныхъ отчетахъ Сызрано-Вяземской и Самаро-Златоустовской желѣзныхъ между этими дорогами по счету «конвенціонныхъ штрафовъ по обмѣну и пользованію подвижнымъ доходомъ, а по Самаро-Златоустовской желѣзной дорогѣ около 12 милл. руб.—по расходу. Такъ какъ расходъ по отчету этой дороги за 1906 г. пропущенные же доходы Сызрано-Вяземской жел. дор. не казенныхъ желѣзныхъ дорогъ урегулированы отнесеніемъ означенныхъ 10.422.941 руб. къ валовымъ Вѣ «Таблицѣ» доходы за 1905 г., пропущенные по отчету Сызрано-Вяземской желѣзной дороги дороги—включены въ обороты 1906 г.

6) Разница въ исчисленія расходовъ (и чистаго дохода) по Привислинскимъ и Пермь-Котласской

1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
363.814.737	368.284.646	396.465.794	430.609.277	432.700.254 ⁴⁾	425.995.910	492.397.703 ⁵⁾
232.677.110	244.754.365	265.448.005	278.408.041	284.212.945	293.385.135	360.257.936
131.137.627	123.530.281	131.017.789	152.201.236	148.487.309	132.660.775	132.139.767
31.113.627	22.088.948	22.703.822	44.756.468	40.176.189	26.079.284	25.253.582
7,65 ⁰ / ₀	4,14 ⁰ / ₀	3,17 ⁰ / ₀	4,96 ⁰ / ₀	4,55 ⁰ / ₀	2,79 ⁰ / ₀	2,41 ⁰ / ₀
—	—	—	—	8.334.161	11.786.636	3.771.322
—	—	—	—	48.520.350	37.865.920	29.024.904
—	—	—	—	5,49	4,05	2,72

съ 1 января 1902 года передана въ завѣдываніе Министерства Путей Сообщенія по Управленію же-
Финансовъ.

доходъ этихъ дорогъ составлялъ (см. сборники Министерства Путей Сообщенія и Государственнаго
Азіатскимъ линіямъ—45.922.329 руб.

дорогъ за 1904 г. подлежали увеличенію на причитавшіеся этимъ дорогамъ сборы за воинскія пере-
въ суммѣ 30.402.501 руб. (см. Статистическій сборникъ Министерства Путей Сообщенія за 1905 годъ,
и 22.096.672 руб.—къ Азіатскимъ линіямъ. Такимъ образомъ, за подлежащими измѣненіями, итогъ
а въ частности: по Европейскимъ дорогамъ 432.700.254 руб. (424.384.425 руб.+8.305.829 руб.) и по
«Таблицѣ» валовой и чистый доходы Европейскихъ дорогъ показаны въ большей суммѣ на 323.425 р.;

дорогъ за 1905 годъ были пропущены (по вѣд. № 3-а) безденежные обороты по взаимнымъ расчетамъ
составомъ»; обороты эти составляли: по Сызрано-Вяземской жел. дор. въ размѣрѣ 10.422.941 руб. по
суммы пропущенныя по отчету Самаро-Златоустовской желѣзной дороги за 1905 г. были выписаны въ
были возстановлены по отчету этой дороги за 1906 г. то въ «Вѣдомости» эксплуатаціонные обороты
доходамъ казенныхъ линій—за 1906 годъ.

отнесены къ 1905 г.; пропущенные же за тотъ же годъ расходы Самаро-Златоустовской желѣзной
желѣзнымъ дорогамъ за 1899 г. на 116.172 руб.

Отчетные годы.	1895	1896	1897	1898	1899
Расходы Госуд. Казначейства наличными деньгами на приплаты по гарантии платежей по реализованным железнодорожными обществами капиталам (израсходовано и подлежит к выдаче) ³⁾	445.563	111.227	1.145.620	2.337.407	1.676.339
Зачислено долгом за обществами жел. дорог недополученные казною платежи по консолидированным облигациям, ссудам, а также по аренде за казенные линии ⁴⁾	1.325.972	759.695	1.800.000	2.457.276	2.910.773
Итого	1.771.535	870.922	2.945.620	4.794.683	4.587.112
Прибыли (или убытки) казны от участия ее в частном жел. дорожном хозяйстве	⁵⁾ 1.465.536	⁵⁾ 2.903.645	⁵⁾ -558.332	⁵⁾ -2.645.521	⁵⁾ -802.273

³⁾ Показанные суммы выражают собою размер требовавшихся от казны приплат по гарантии выплаченных Государственным Казначейством. Общая сумма этих приплат казны с 1895 по 1906 г.г. подлежит выдаче 48.262.135 руб.).

⁴⁾ С 1895 по 1906 г.г. недополучено казною от частных железных дорог обязательных (всего 30.275.041 руб.) в том числе по Рязанско-Уральской жел. дор. 25.302.071 руб.).

⁵⁾ Показанный в «Введомости» итог приплат казны по гарантии и недополученных казною денежных уставов этих дорог.

В 1895 г. в «Таблиць» больше против «Введомости» на 1.002.917 руб. Сумма эта составляла была обращена на пополнение недостачи в чистом доходе Рязанско-Казанского Отделения того же

В 1896 г. в «Таблиць» больше на 147.348 руб. Сумма эта составляет перерасход по эксплоатации Рязанско-Казанского Отделения Общества Московско-Казанской жел. дороги. На равную сумму уменьшены дивиденды акционеров названного Общества за 1896 г. дорога приплатами по гарантии

В 1897 г. в «Таблиць» больше на 208.225 руб. Сумма эта (208.227 руб.) составляла отчисление приплатами по гарантии не пользовалась.

В 1898 г. в «Таблиць» пропущены 1.800.000 руб.; составляющие невнесенную в казну Общества

В 1899 году в «Таблиць» показаны только приплаты казны по гарантии облигаций Рязанско-Уральской жел. дороги суммы арендной платы—пропущены. В «Таблиць» опечатка (меньше) на

В 1900 г. в «Таблиць» пропущена невнесенная в казну Обществом Рязанско-Уральской жел. дороги арендная плата (2.200.000 руб.).

В 1901 г. в «Таблиць» больше на 327.232 руб., составляющие разность между уставным размером казны на платежи по капиталам арендных линий; при этом учтены поступления арендной платы от Общества Варшавско-Венское жел. дор.

В 1902 году в «Таблиць» убытки казны определены по системе, принятой в Таблиць для Рязанско-Уральской жел. дор. В 1903 г. в «Таблиць» больше на 76.978 руб. Сумма эта составляла недостачу чистого дохода Общества названной дороги. В «Введомости» означенная сумма не принята.

В 1905 г. в «Таблиць» больше на 100 руб.

1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
2.719.582	9.237.084	5.405.775	4.456.217	3.298.803	5.714.079	16.935.943
2.200.000	3.100.000	2.632.722	2.049.323	2.803.084	3.492.012	4.144.183
4.919.582	12.337.084	8.038.497	7.105.540	6.101.817	9.206.091	21.080.126
⁵⁾ +406.700	⁵⁾ -9.563.204	⁵⁾ -4.891.548	⁵⁾ -1.070.482	⁵⁾ +1.712.359	⁵⁾ -8.770.586	⁵⁾ -19.013.763

за отчетный эксплуатационный год независимо от того, в каком году означенные суммы были определены в размере—53.483.639 руб. (в том числе по Рязанско-Уральской жел. дор. выдано и

платежей (по консолидированным облигациям, ссудам, а также арендной платы за казенные линии

от частных железных дорог обязательных платежей, определен в пределах норм, обуслов-

резервный фонд Московско-Рязанского Отделения Общества Московско-Казанской железной дороги и

Общества. За 1895 г. Московско-Казанская дорога приплатами по гарантии не пользовалась.

атации Рязанско-Казанского Отделения Общества Московско-Казанской жел. дороги. На равную сумму не пользовалась.

в погасительный фонд акций Общества Московско-Казанской железной дороги. За 1897 год дорога

Рязанско-Уральской жел. дор. арендную плату за казенную Козлово-Саратовскую линию. Уральской железной дороги; невнесенные же в казну Обществами Рязанско-Уральской и Юго-Восточ-

3.000 руб. железной дороги арендная плата (2.200.000 руб.).

мформом аренды (Рязанско-Уральской и Юго-Восточных железных дорог) и действительным рас-

платы от Общества Московско-Киево-Воронежской железной дороги и взносы ренты основной и допол-

1901 года. Разница против Введомости+1.364.821 руб. Българодь-Сумской железной дороги для платежей по негарантированным облигациям, реализованным

Отчетные годы.	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Казенные жел. дороги Азиатской России *).												
Общее эксплуатационное протяжение казенных жел. дор. къ концу года.	1.344	1.473	3.891	4.596	5.931	7.118	7.780	7.780	7.805	7.859	9.365	10.160
Правительственные займы отнесенные къ казенным желѣз. дорогамъ .	—	—	—	—	—	60.374.161	60.374.161	60.374.161	60.374.161	60.374.161	90.758.311	90.758.311
Суммы, израсходованныя изъ ресурсовъ Государственнаго Казначейства	54.060.578	57.324.267	220.317.236	243.690.155	292.343.121	310.121.259	376.861.203	396.397.806	408.027.748	478.548.953	612.138.203	686.134.231
Платежи по жел. дор. займамъ исчисляемые по см. системы Государственнаго кредита	—	—	—	—	—	2.127.471	2.127.981	2.127.318	2.100.627	2.105.708	3.340.143	3.351.290
Валовой доходъ по эксплуатаци	4.799.436	5.449.590	14.158.890	20.043.178	24.528.397	31.754.137	40.616.418	44.942.628	48.897.534	69.019.001	86.422.945	85.121.906
Валовой расходъ по эксплуатаци со включеніемъ издержекъ на содержаніе мѣстныхъ частей Государственнаго Контроля	4.004.759	4.105.636	14.074.084	20.932.685	26.122.195	33.776.414	45.412.920	51.047.913	54.997.215	79.435.408	122.699.111	123.598.222
Чистый доходъ казенныхъ жел. дор.	794.677	1.343.954	85.806	—889.507	—1.593.798	—2.022.277	—4.796.502	—6.105.285	—6.099.681	—10.416.407	—36.276.166	—38.476.316
Остатокъ отъ чистаго дохода за уплатою обязательныхъ платежей по займамъ	794.677	1.343.954	85.806	—889.507	—1.593.798	—4.149.748	—6.924.483	—8.232.603	—8.200.308	—12.522.115	—39.616.309	—41.827.606
Суммы, неуплоченныя военнымъ вѣдомствомъ за перевозки, сдѣланныя для него	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22.096.672	31.372.367	10.067.255
Остатки чистаго дохода за уплатою обязательныхъ платежей по займамъ, исправленные включеніемъ упомянутыхъ суммъ, не уплоченныхъ военнымъ вѣдомствомъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9.574.557	—8.243.942	—31.760.351
Процентное отношеніе остатка чистаго дохода къ суммамъ, израсходованнымъ изъ Государственнаго Казначейства	1,47	2,34	0,4	—	—	—	—	—	—	2,00	—	—

*) Средне-Азиатская, Сибирская, Забайкальская, Ташкентская и Уссурийская.

Годы эксплуатаціи.	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Казенныя дороги Европейской Россіи съ Кавказомъ.												
Частный доходъ отъ эксплуатаціи казенныхъ жел. дорогъ	106.829.129	118.049.241	125.733.662	134.196.565	129.953.126	131.137.627	123.530.281	131.017.789	152.201.236	148.487.309	132.660.775	132.139.767
Государственный сборъ съ пассажировъ и перевозокъ ¹⁾	5.838.666	6.681.848	7.173.670	7.972.763	8.777.151	9.815.302	10.281.336	10.551.285	11.367.773	11.286.661	10.670.721	11.743.297
Чистый доходъ съ Государственнымъ сборомъ	112.667.795	124.731.089	132.907.332	142.169.328	138.730.277	140.952.929	133.811.617	141.569.074	163.569.009	159.773.970	143.331.496	143.883.064
Остатокъ чистаго дохода съ Государственнымъ сборомъ за вычетомъ платежей по займамъ	25.517.859	33.935.069	39.276.860	50.218.678	46.915.510	40.929.284	32.370.284	33.255.107	56.124.241	51.462.850	36.750.005	36.996.879
Суммы не уплаченныя Воен. Вѣд. за перевозки, произведенныя для него	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.344.161	11.786.636	3.771.322
Остатокъ чистаго дохода, дополненаго упомянутыми суммами	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59.807.011	48.536.641	40.768.201
Процентное отношеніе этого остатка къ суммамъ расходовъ изъ ресурсовъ Государственнаго Казначейства	8,69	10,47	10,88	12,24	9,38	10,06	6,06	4,63	6,21	5,82	3,93	3,52
Процентное отношеніе исправленныхъ остатковъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,77	5,20	3,90
Дороги Азіатской Россіи.												
Чистый доходъ эксплуатаціи казенныхъ жел. дорогъ	794.677	1.343.954	85.806	— 889.507	— 1.593.798	— 2.022.277	— 4.796.502	— 6.105.285	— 6.099.681	— 10.416.407	— 36.276.166	— 38.476.316
Государственный сборъ съ пассажировъ и перевозокъ	113.575	174.023	244.880	325.841	430.863	604.087	777.924	872.623	904.135	984.448	1.037.165	1.268.089 ²⁾
Чистый доходъ съ Государственнымъ сборомъ	908.252	1.517.977	330.686	— 563.666	— 1.162.935	— 1.488.190	— 4.018.578	— 5.232.662	— 5.195.546	— 9.431.959	— 35.239.001	— 37.208.227
Суммы не уплаченныя Воен. Вѣд. за перевозки, произведенныя для него	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22.096.672	31.372.367	10.067.255
Остатокъ чистаго дохода, дополненаго упомянутыми суммами	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12.664.713	— 3.866.634	— 27.140.972
Остатокъ чистаго дохода съ Государственнымъ сборомъ, за вычетомъ платежей по займамъ	908.252	1.517.977	330.686	—	—	— 3.545.661	— 6.146.559	— 7.359.980	— 7.296.173	— 10.559.005	— 7.206.777	— 30.492.262
Процентное отношеніе этого остатка къ суммамъ расходовъ изъ ресурсовъ Государственнаго Казначейства	1,68	0,26	10,15	—	—	—	—	—	—	2,20	—	—
Процентное отношеніе исправленныхъ остатковъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Остатокъ чистаго дохода съ Государственнымъ сборомъ за вычетомъ платежей по займамъ												
	26.426.111	35.453.046	39.607.546	49.655.012	45.752.575	37.383.623	26.223.725	25.895.127	48.828.068	39.925.183	—	—
Суммы не уплаченныя Воен. Вѣд. за перевозки, произведенныя для него												
Всего по всей сѣти казенныхъ жел. дор.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30.440.833	43.159.003	13.838.577
Остатокъ чистаго дохода дополненаго упомянутыми суммами												
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70.366.016	41.329.864	10.275.939
Процентное отношеніе остатка чистаго дохода съ Государственнымъ сборомъ къ суммамъ расходовъ изъ ресурсовъ Государственнаго Казначейства												
	7,60	9,30	6,81	7,60	5,77	5,21	2,88	2,32	3,72	2,93	—	—
Процентное отношеніе исправленныхъ остатковъ												
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,28	2,88	0,80

¹⁾ Въ эту группу дорогъ включенъ Государственный Сборъ и по прямому заграничному сообщенію.

²⁾ Въ эту группу дорогъ включенъ Государственный Сборъ и по прямому сообщенію съ Китай

Годы эксплуатаціи.	1895	1896	1897	1898	1899
Частныя желѣзныя дороги.					
Могло поступить въ доходъ казны (по участию въ прибыляхъ и въ возвращать долги по гарантіи)	3.237.071	3.774.567	2.387.288	2.149.162	3.785.839
Государственный сборъ съ пассажировъ и перевозокъ	2.956.178	2.866.614	2.928.561	3.289.290	3.799.462
Итого	6.193.249	6.641.181	5.315.849	5.438.452	7.585.301
А за вычетомъ уплаты казны по гарантіямъ	1.771.535	870.922	2.945.620	4.794.683	4.587.112
Могло поступить въ доходъ казны В С Е Г О	4.421.714	5.770.259	2.370.229	643.769	2.998.189

1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
5.325.282	2.773.880	3.146.949	6.035.058	7.814.246	435.505	2.067.363
3.638.338	3.938.161	4.258.583	4.697.485	4.749.973	4.604.787	5.067.754 3)
8.963.620	6.712.041	7.405.532	10.732.543	12.564.219	5.040.292	7.134.817
4.919.582	12.337.084	8.038.497	7.105.540	6.101.887	9.206.091	21.080.126
4.044.038	—5.625.043	— 632.965	3.627.003	6.462.332	—4.165.799	—13.945.309

3) Государственный Сборъ поступившій отъ частныхъ дорогъ общаго значенія и подъездныхъ

жел. путей.

