

385C
B54

Изданіе Института Инженеровъ Путей Сообщенія Императора Александра I.

НѢКОТОРЫЯ СООБРАЖЕНІЯ
○
ПРИЧИНАХЪ ДЕФИЦИТНОСТИ
РУССКОЙ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОЙ СѢТИ.

—◆—

Докладъ, прочитанный въ Институтѣ Инженеровъ Путей
Сообщенія Императора Александра I-го 7 апрѣля 1910 г.
Почетнымъ Членомъ Института графомъ С. Ю. Витте.

—◆—

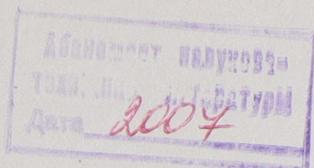
С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Ю. Н. Эрлихъ (влад. А. Э. Коллинсъ), Мал. Дворянская, 19.

1910.

1991

Издание Института Инженеровъ Путей Сообщенія Императора Александра I.



385C
B54

НѢКОТОРЫЯ СООБРАЖЕНІЯ

○

ПРИЧИНАХЪ ДЕФИЦИТНОСТИ

РУССКОЙ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОЙ СѢТИ.

Докладъ, прочитанный въ Институтѣ Инженеровъ Путей
Сообщенія Императора Александра I-го 7 апрѣля 1910 г.
Почетнымъ Членомъ Института графомъ С. Ю. Витте.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Ю. Н. Эрлихъ (влад. А. Э. Коллинсъ), Мал. Дворянская, 19.

1910.

74668

Нѣкоторыя соображенія о причинахъ дефицитности русской желѣзнодорожной сѣти.

Докладъ прочитанный въ Институтѣ Инженеровъ Путей Сообщенія Императора Александра 1-го 7 апрѣля 1910 года Почетнымъ Членомъ Института графомъ С. Ю. Витте.

М. Гг. Въ послѣдніе годы очень много говорятъ о дефицитѣ нашей желѣзнодорожной сѣти. Меня неоднократно просили высказать мое мнѣніе о значеніи и причинахъ этого дефицита. Я охотно согласился это сдѣлать въ настоящихъ стѣнахъ, мнѣ довольно близкихъ по моей прошлой дѣятельности. Само собою разумѣется, что сдѣлать это обстоятельно я не могу уже потому, что это невозможно въ теченіе одного вечера.

Обращаюсь прежде всего къ нѣкоторымъ историческимъ даннымъ ж.-дорожнаго дѣла въ Россіи. 70-хъ и 80-хъ годахъ у насъ доминировалъ принципъ частнаго ж.-д. строительства и эксплуатаціи. И этотъ принципъ въ практическомъ его примѣненіи вызывалъ все большія и большія нареканія, критику и безконечныя жалобы. Какъ всегда бываетъ въ такихъ случаяхъ, основательныя жалобы смѣшивались съ неосновательными, много было преувеличеній, обобщеній, зависти и страстей. Но основанія къ нареканіямъ все-таки, несомнѣнно, были правильны. Частное ж.-д. строительство и эксплуатація создали особаго рода владѣтелей въ государствѣ, такъ называемыхъ ж.-д. королей съ ихъ спутниками и свитою. Явились своего рода ж.-д. династіи. Громадныя ж.-д. капиталы, добытые, почти во всей своей совокупности, исключительно благодаря гарантіи государства, усиливались находившимися подъ патронатомъ тѣхъ же ж.-д. королей банковыми организаціями со всѣми миллионными вкладами русскіихъ обывателей. Явилась такая сила, не сумѣвшая снискать себѣ ни авторитета, ни уваженія, которыя не могла ужиться съ исторически сложившимися государственными традиціями Великой Россійской Имперіи. Но это явленіе само по себѣ, можетъ быть, перетерпѣлось бы. Но, конецъ, бывшему ж.-д. режиму положила послѣд-

няя война съ Турціей въ концѣ 70-хъ годовъ прошлаго столѣтія и ея послѣдствія. Война эта, между прочимъ, обнаружила крайнюю неподготовленность нашихъ ж. дорогъ къ мобилизаціи и массовымъ войсковымъ перевозкамъ. Какъ на одинъ изъ многихъ примѣровъ такой неподготовленности приведу слѣдующій, сохранившійся у меня въ памяти. Известно, что въ случаѣ войны, мобилизаціонное движеніе начинается мобилизаціей самихъ ж. дорогъ, заключающейся главнымъ образомъ въ распредѣленіи между дорогами подвижнаго состава и служащихъ. На дорогу, движеніемъ которой я управлялъ въ то время, а именно на Одесскую дорогу, которой суждено было играть главнѣйшую роль въ перевозкѣ войскъ связанныхъ со сказанной войной, согласно мобилизаціонному плану должны были прежде всего получиться паровозы съ чужихъ дорогъ, а затѣмъ приходитъ воинскіе поѣзда. Между тѣмъ паровозы во время не прибыли и пришлось встрѣтить поѣзда (которые всѣ двигались съ суточными опозданіями) съ воинскими частями слѣдующими на войну, безъ предварительной мобилизаціи самой ж. дороги. При такомъ положеніи вещей я былъ вынужденъ высадить первую прибывшую кавалерійскую бригаду на станціи Жмеринка и направить ее къ Кишиневу верхомъ, затѣмъ ввести непрерывное движеніе паровозовъ со смѣною машинистовъ (такъ называемую американскую систему) и, наконецъ, пускать поѣздъ за поѣздомъ, по однопутной ж. дорогѣ, по телеграфному соглашенію и безъ блокировки пути. Только этимъ путемъ удалось въ концѣ концовъ наладить движеніе не останавливая движенія арміи на Дунай. Я привожу одинъ примѣръ, а такихъ было сотни. Но, кромѣ всѣхъ приведенныхъ дефектовъ ж.-д. дѣла въ концѣ 70-хъ и началѣ 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія появился громаднѣйшій ж.-д. дефицитъ, превысившій въ 1886 г. 63 милл. руб. ¹⁾. Еще въ послѣдніе годы царствованія Александра II безотрадное положеніе ж.-д. дѣла обратило Его вниманіе, въ особенности послѣ разстройства финансовъ причиненнаго войной. Но были принимаемы мѣры [поліативныя, ибо борьба съ ж.-д. королевствами была дѣломъ не легкимъ. Со вступленіемъ на престолъ Александра III новый Государь, со свойственною его характеру твердостью и опредѣленностью, рѣшилъ покончить съ прежнею системою ж.-д. хозяйства. До того времени Государство смотрѣло на ж. дороги преимущественно какъ на частно-промышленныя предпріятія, находящіяся подъ особою протекціею государства. Со времени Александра III начали смотрѣть на ж. дороги, какъ на первостепенныя орудія государственности, и ихъ частно-промышленный характеръ сталъ играть подчиненную роль. Для совершенія этого перелома вся ж.-д. по-

¹⁾ См. Вѣдомость о результатахъ эксплуатаціи всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, составляющую приложение къ настоящему докладу.

литика и экономика, т. е. все что выходит за предѣлы непосредственной эксплуатаціи ж. дорогъ было сосредоточено въ М-вѣ Финансовъ, которое всегда, вплоть до 1906 г., было въ то же время М-вомъ Торговли и Промышленности. При М-вѣ Финансовъ были образованы особыя ж.-д. учрежденія, существующія и понынѣ. Мнѣ пришлось во всѣхъ этихъ преобразованіяхъ играть нѣкоторую роль, сперва, будучи еще управляющимъ Юго—Западныхъ дорогъ, въ составленіи проектовъ этихъ новыхъ учреждений, а затѣмъ, въ качествѣ директора департамента, ихъ руководителемъ, потомъ М-ра Путей сообщенія и, наконецъ, М-ра Финансовъ, вплоть до конца 1903 г. Главныя основанія совершеннаго перелома въ ж.-д. политикѣ заключались въ слѣдующемъ: была уничтожена всякая, а въ томъ числѣ и тарифная, автономія частныхъ ж.-д. обществъ и руководство тарифною системою всѣхъ ж. дорогъ было отдано въ руки тарифныхъ учреждений М-ва Финансовъ, было отдано предпочтеніе казенному ж.-д. строительству и эксплуатаціи передъ строительствомъ и эксплуатаціею частныхъ обществъ во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда весь или по крайней мѣрѣ главнѣйшій рискъ дѣйствій частныхъ обществъ слагался на государственную казну посредствомъ системы гарантій. Въ соотвѣтствіи съ этими основаніями были выкуплены въ казну главнѣйшія линіи нашей сѣти, находившіяся въ распоряженіи частныхъ обществъ. Посмотримъ теперь, какіе результаты дало, съ точки зрѣнія ж.-д. дефицитовъ, коренное измѣненіе ж.-д. политики Россійской Имперіи съ начала 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія? Результаты эти явствуютъ изъ Вѣдомости о результатахъ эксплуатаціи всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, составляющей приложение къ настоящему докладу. Въ вѣдомости этой въ первой половинѣ съ 1885 по 1908 годъ показаны по годамъ протяженіе сѣти, суммы, которыя казна приплачивала по дефицитамъ и получала въ видѣ излишка, а во второй половинѣ тѣ же данныя по всей сѣти, но за исключеніемъ дорогъ Сибирской, Забайкальской и Уссурійской. При этомъ данныя за года съ 1904 по 1907 не могутъ почитаться нормальными въ виду бывшей японской войны, смуты, забастовокъ и общаго переворота въ промышленности.

Изъ представленныхъ данныхъ, мнѣ кажется очевиднымъ, что принятые въ 80-хъ годахъ прошлаго столѣтія начала ж.-д. политики были правильны и что вновь выросшій дефицитъ нашей сѣти во всякомъ случаѣ произошелъ не отъ неправильности этихъ началъ, а отъ другихъ причинъ. Поэтому, когда мнѣ приходится нынѣ слышать о необходимости для уничтоженія дефицита провозгласить преобладающимъ принципомъ частное ж.-д. хозяйство, то я завидую этимъ людямъ, завидую ихъ молодости, такъ какъ они, очевидно, не были свидѣтелями—или забыли—того во всѣхъ отношеніяхъ безотраднaго положенія ж.-д.

дѣла, въ которомъ оно находилось, когда у насъ сказанный принципъ частнаго ж.-д. хозяйства главенствовалъ. Отчего же съ начала настоящаго столѣтія сталъ вновь образовываться дефицитъ? Конечно, какъ всякое крупное явленіе экономической жизни народа, причины дефицита многообразны,—и я укажу въ общихъ чертахъ только на самыя существенныя изъ нихъ.

Желѣзныя дороги строятся преслѣдуя различныя цѣли. По цѣлямъ, которыя преслѣдовались при постройкѣ той или иной дороги, ихъ можно раздѣлить на а) коммерческія—при сооруженіи которыхъ преслѣдовались коммерческія и экономическія цѣли; б) дороги политическія—преслѣдовавшія цѣли политическія и, наконецъ, в) дороги стратегическія—преслѣдовавшія цѣли военныя, т. е. обороны Государства. Само собою разумѣется, что каждая дорога въ нѣкоторой степени можетъ и обыкновенно удовлетворяетъ всѣмъ тремъ цѣлямъ, но все-таки главная цѣль сооруженія ея была или коммерческая, или политическая, или военная. Будетъ весьма естественно, что дороги, которыя строились по цѣлямъ политическимъ и въ особенности стратегическимъ будутъ давать дефицитъ, ибо никто и не рассчитывалъ на то, чтобы эти дороги, въ особенности въ первые годы и даже десятки лѣтъ, давали прибыль. Въ тѣхъ странахъ, а Россія въ этомъ отношеніи стоитъ на первомъ мѣстѣ, гдѣ военнымъ и политическимъ мотивамъ въ ж.-д. дѣлѣ дается преимущественное значеніе, подчиняющее себѣ всѣ прочія соображенія, естественно, что не только строятся дороги стратегическія, завѣдомо въ ближайшемъ будущемъ малоходные или безходные, но кромѣ того все ж.-д. строительство и эксплуатація во всей ихъ совокупности находятся подъ главенствующей идеей удовлетворенія военнымъ нуждамъ. Соотвѣтственно этому стратегическія соображенія въ особенности съ конца прошлаго столѣтія, когда наша ж.-д. сѣть вышла изъ дефицита, заявили свои права съ особою энергіею и настоятельностью. Соображенія эти не только имѣли вліяніе на приступъ къ сооруженію чисто военныхъ и политическихъ линій, но, кромѣ того, они вліяли на весь ходъ ж.-д. строительства въ смыслѣ выбора направленія почти всѣхъ безъ исключенія ж. дорогъ на меридіанахъ идущихъ къ западу отъ Москвы и Ростова, съ одной стороны, и къ востоку отъ Урала—съ другой. Въ силу тѣхъ же стратегическихъ соображеній сооружались на существовавшихъ ранѣе ж. дорогахъ вторые пути, новыя станціи, воинскіе продовольственные пункты и другія сооруженія, которыя коммерческими и экономическими мотивами или совсѣмъ не вызывались или не вызывались въ то время, когда сооружения эти возводились. Можно безъ всякихъ преувеличеній сказать, что если бы стратегическія и политическія соображенія не играли такую громадную роль въ конфигураціи нашей

ж.-д. сѣти, и въ ея оборудованіи, если бы развитіе всего ж.-д. дѣла въ Россіи подчинялось лишь расчетамъ коммерческимъ и экономическимъ, какъ это имѣетъ мѣсто, напримѣръ, въ Америкѣ, то, конечно, и общій видъ нашей сѣти былъ бы другой и она, вѣроятно, не давала бы убытка и во всякомъ случаѣ дефицитъ былъ бы умѣренный и случайный. Указывая на этотъ чрезвычайно важный фактъ, весьма вліяющій на доходность русской сѣти, я далека отъ мысли полагать, что онъ самъ по себѣ представляетъ явленіе неправильное. Напротивъ того, я думаю, что это явленіе нормальное и для блага государства, къ сожалѣнію, неизбежное. Только тѣ сооруженія, вынужденныя стратегическими соображеніями, я призналъ бы непроизводительными, которые въ ту пору когда, если чего Боже сохрани, имъ придется себя оправдать окажутся безцѣльными, несоотвѣтственными, а можетъ быть и вредными. Я думаю, господа что вы поймете, что я говорю это не для фразъ, изъ слѣдующихъ отрывочныхъ мыслей. Вся сѣть русскихъ ж. дорогъ стоитъ около 6.200 милл. руб. а казенныхъ дорогъ около 4.500 милл. руб. Несчастная японская война вызвала непосредственныхъ расходовъ казны, въ смыслѣ прямыхъ уплатъ денегъ и стоимости уничтоженнаго казеннаго имущества, не менѣе 3.000 милл. руб. Прошу сопоставить цифру 4¹/₂ миллиарда руб., съ одной стороны и 3 миллиарда, съ другой. Если бы наша ж.-д. сѣть была оборудована такъ, что мы могли бы собрать и доставить за Байкаль нашу армію въ два раза быстрѣе, то результаты войны были бы иные. Конечно, было бы еще лучше, если бы мы совсѣмъ не воевали. Возьмемъ другое сопоставленіе. Послѣдняя большая война въ Европѣ была франко-прусская 70-го года, т. е. война, которая имѣла мѣсто 40 лѣтъ тому назадъ. Война эта конечно, по своему объему и напряженности будетъ миниатюрной сравнительно съ возможной большой современной Европейской войной. Во что-же обошлась бы эта война Франціи? Вотъ какъ ее исчисляетъ академикъ Nanotaux въ I-мъ томѣ своего известнаго сочиненія «Histoire de la France Contemporaine». Приведя расчеты, онъ восклицаетъ: «Десять миллиардовъ пятьсотъ пятьдесятъ миллионѣвъ франковъ. Такова тяжесть, которая только отъ займовъ вызванныхъ войной 70-го года, лежитъ на благосостояніи Франціи, на свободѣ Франціи, на состояніи и на независимости каждаго ея гражданина». Сопоставьте опять, господа, эти цифру, въ 4 миллиарда руб. на наши деньги, со стоимостью въ 4¹/₂ миллиарда руб. всей нашей казенной сѣти. Чтобы обрисовать вамъ еще болѣе мысль, которую я желалъ бы чтобы вы усвоили, позволяю себѣ представить еще нѣсколько отрывочныхъ, но назидательныхъ, данныхъ. Известно, что въ настоящее время жел. дор. въ случаѣ войны могутъ иногда замѣнить не только укрѣпленія, но и недостатокъ живой военной силы. Покуда воздухоплаваніе будетъ со-

ставлять предметъ спорта жел. дороги будутъ служить главнѣйшимъ факторомъ войны, въ особенности въ первый ея періодъ, а этотъ періодъ является наиболѣе рѣшительнымъ и можетъ быть роковымъ. Мы имѣемъ въ Европейской Россіи на 1000 кв. версть 11 версть ж.-д. пути, на 100 тыс. жителей 40 вер., а Германія на 1000 кв. вер. имѣетъ 111 вер., а на 100 тыс. жителей 94 вер., Австро-Венгрія на 1000 кв. в. 63 вер., а на 100 тыс. жителей 80 вер. То-есть, густота германской сѣти, въ отношеніи площади территоріи, въ 11 разъ больше, а австро-венгерской—въ 6 разъ больше чѣмъ наша. При такомъ условіи и имѣя въ виду сравнительную громадность нашихъ пространствъ, не говоря о другихъ неблагоприятныхъ условіяхъ, вы можете себѣ представить насколько мы опаздываемъ въ первомъ фазисѣ мобилизаціи войскъ, т. е. военнаго укомплектованія ихъ на мѣстахъ. Затѣмъ явится слѣдующій періодъ мобилизаціи: передвиженіе войскъ къ границѣ. Позвольте по поводу этого періода представить лишь слѣдующую данную. Къ нашей западной границѣ отъ нижняго Нѣмана до Дуная (2.600 вер.) выходитъ 13 нашихъ ж.-д. линій (всего 18 колеѣ), при чемъ изъ внутреннихъ областей идетъ всего лишь 9 линій. А у нашихъ сосѣдей на ту же границу выходитъ 32 линіи (36 колеѣ), т. е. вдвое больше. Количество паровозовъ у нашихъ сосѣдей на версту дороги значительно большее нежели у насъ. Наши воинскіе поѣзда, вслѣдствіе малосильности паровозовъ, не могутъ быть доведены до размѣра свыше 70 осей, а на германскихъ дорогахъ они доходятъ до 100 осей. Въ результатѣ наши сосѣди сосредоточиваются на границѣ по крайней мѣрѣ недѣли на двѣ ранѣе насъ. Вы, конечно, легко себѣ представляете, что можетъ произойти въ эти двѣ недѣли. Изъ этихъ отрывочныхъ набросковъ, по вопросу довольно деликатному, вы усмотрите, что стратегическія и политическія соображенія не могутъ по самой природѣ положенія Россіи, не играть первенствующаго значенія въ ея строительствѣ вообще и въ ж. д. въ частности.

Послѣ этихъ предварительныхъ объясненій относительно значенія различныхъ ж.-д. линій, возвращаюсь опять къ вѣдомости о коей была уже рѣчь. Извѣстно, что Сибирская, Забайкальская и Уссурійская дороги строились главнымъ образомъ по соображеніямъ военно-политическимъ. Если мы ихъ исключимъ, уже получаютъ съ 1900 г. не такія страшныя цифры. Но, кромѣ Сибирской, Забайкальской и Уссурійской дорогъ на образованіе дефицита имѣли вліяніе многія другія дороги, которыя также строились по соображеніямъ политическимъ или стратегическимъ. Исчислять вліяніе ихъ на дефицитность, въ особенности имѣя въ виду, что дороги эти нынѣ раздроблены между большими группами казенныхъ и частныхъ дорогъ, возможно предпринявъ для этого тщательную и подробную работу, которая доступна лишь для правитель-

ственныхъ учрежденій, снабженныхъ всѣми данными и надлежащими средствами, при чемъ иногда работу эту сдѣлать точно окажется невозможнымъ. Для поясненія я приведу на выдержку нѣсколько примѣровъ. Въ 1889 г. было рѣшено строить по соображеніямъ стратегическимъ Новоселицкія вѣтви Юго-Западныхъ дорогъ, протяженіемъ въ 516 вер. Линія эта сама по себѣ давала, вѣроятно и теперь даетъ, дефицитъ, но такъ какъ она эксплуатируется въ совокупности всей группы Юго-Зап. дорогъ, то ея вліяніе на общій ж.-д. дефицитъ заключается въ томъ, что она уменьшаетъ доходность Юго-Западной группы, а слѣдовательно и уменьшаетъ способность этихъ дорогъ компенсировать общій ж.-д. дефицитъ, иначе говоря, если бы эти вѣтви не строились, то общій ж.-д. дефицитъ былъ настолько меньше, насколько эти вѣтви даютъ убытокъ. Линія Петровскъ-Баку политическо-стратегическая, она была построена О-вомъ Ростово-Владикавказской дороги по принужденію Правительства, которое пользовалось своимъ договорнымъ правомъ во избѣжаніе большаго для казны убытка при сооруженіи и эксплуатаціи этой линіи казной. Такъ какъ дороги О-ва Ростово-Владикавказской дороги весьма доходны, то дефицитъ линіи Петровскъ-Баку оказался незамѣтнымъ. Но въ чистой прибыли всей Р.-В. дороги казна заинтересована болѣе нежели само О-во, а потому, если бы доходность этой дороги была еще болѣе, то и казна получила бы больше, а потому и общая приплата казны по ж.-д. сѣти была бы меньше. Подобный же примѣръ представляетъ стратегическая линія Варшава-Калишъ, которую было вынуждено строить О-во Варшаво-Вѣнской дороги. Не входя въ перечисленіе всѣхъ дорогъ, которыя строились по соображеніямъ военно-политическимъ, для выясненія общей мысли представляю слѣдующія данныя. Съ 1889 г. по 1904 г. въ Европейской Россіи было разрѣшено къ постройкѣ и осуществлено 26.417 вер. ж. дорогъ. Изъ нихъ я насчиталъ несомнѣнно стратегическихъ 6.108 вер., т. е. 23,1%, а политическаго значенія, какъ напримѣръ дорога въ Астрахань—14,5%. Если исчислить дефициты, которые даютъ или давали эти стратегическія и политическія линіи, то очевидно, что если бы эти линіи не строились, то настолько же уменьшилась бы и общая ж.-д. дефицитность и это уменьшеніе было бы весьма существенное. Если мы обратимся ко вторымъ колеямъ и разберемъ мотивы ихъ сооруженія, то найдемъ, что значительная ихъ часть была также построена по соображеніямъ стратегическимъ и въ то время, когда колеи эти строились, коммерческое движеніе въ нихъ не нуждалось и въ нѣкоторыхъ не нуждается и по настоящее время. Между тѣмъ устройство вторыхъ путей увеличиваетъ капитальную стоимость дорогъ, на которыя по принятому правилу исчисляется $4\frac{1}{2}\%$ въ годъ.

Такимъ образомъ, одна изъ существенныхъ причинъ дефицитности

нашей ж.-д. сѣти—это стратегическіе и политическіе пути. Для уменьшенія дефицитности необходимо производить съ военными цѣлями лишь такія усиленія существующихъ ж. дорогъ и строить только такія стратегическія линіи, необходимость коихъ очевидна, а сооруженіе дорогъ политическаго значенія, которыя могутъ давать дефицитъ, слѣдуетъ совсѣмъ избѣгать. Къ сожалѣнію, въ этомъ отношеніи въ ближайшее будущее трудно ожидать существеннаго улучшенія положенія дѣла, такъ какъ нѣкоторыя дороги сказанной категоріи только недавно открыты, а потому дефицитность ихъ, вѣроятно, еще не отразилась полностью. Затѣмъ многія стратегическія дороги и вторыя колеи въ Европейской Россіи, какъ это ясно изъ предыдущихъ моихъ объясненій, строить еще придется и, кромѣ того, уже строятся вторыя колеи на Великомъ Сибирскомъ пути и наконецъ сооружается Амурская ж. д.; причемъ послѣдняя дорога, по моему личному мнѣнію, вообще вредная, а между тѣмъ она окажетъ весьма сильное вліяніе на общую доходность нашей ж.-д. сѣти.

Итакъ, одной изъ существенныхъ причинъ дефицитности нашей сѣти ж. дорогъ, разившейся съ начала этого столѣтія, послѣ того, какъ къ концу прошлаго столѣтія финансовая и экономическая сторона ж.-д. дѣла была приведена въ порядокъ,—это быстрое усиленіе въ ж.-д. строительствѣ рѣшительнаго вліянія соображеній стратегическихъ и обще-политическихъ надъ финансовыми и экономическими.

Вторая причина дефицита лежитъ въ самыхъ началахъ, на коихъ обосновалось управленіе нашей ж.-д. эксплуатаціи въ послѣднія десятилѣтія. Вообще эксплуатація ж. дороги должна стремиться къ регулярному передвиженію предъявляемыхъ грузовъ и пассажировъ при условіи, чтобы это передвиженіе само себя окупало. Первая часть этой формулы поддерживается всею силою власти центрального управленія ж. дорогами, вторая часть постепенно все болѣе и болѣе впадала въ заговоръ. М-во, которое вѣдаетъ эксплуатаціей ж. дорогъ, очень стремилось къ водворенію порядка на ж. дорогахъ, къ уничтоженію залежей, къ предоставленію всякихъ удобствъ пассажирамъ, особливо высшихъ классовъ, но было довольно равнодушно къ общимъ результатамъ государственнаго финансоваго хозяйства, какъ къ дѣлу другого околodka. Это воззрѣніе постепенно настроило умы и дѣятельность всего личнаго ж.-д. состава отъ верховъ до самыхъ низовъ, въ извѣстномъ направленіи. При самомъ бѣглому осмотрѣ ж. дорогъ, въ качествѣ болѣе или менѣе опытнаго пассажира, глазъ ежечасно наталкивается на факты подтверждающіе, что насколько на ж. дорогахъ цѣнится порядокъ, и въ особенности внѣшній, настолько иногда не придается значенія цѣнности рубля, хотя нынѣ и золотого. Такимъ образомъ, по моему мнѣнію, несомнѣнно, что

въ порядкѣ непосредственнаго управленія можно значительно объэкономить ж.-д. эксплуатацію и тѣмъ существенно повліять на уменьшеніе дефицита. Для это прежде всего нужно, чтобы вѣдомство ведущее эксплуатацію ж.-д. сѣти, было отвѣтственно заинтересовано въ ея финансовыхъ результатахъ, чтобы вся армія ж.-д. агентовъ, посредствомъ поощрительныхъ мѣръ и цѣлесообразныхъ премій, пришла къ убѣжденію, что экономное веденіе дѣла цѣнится начальствомъ и заслуживаетъ поощренія, не менѣе нежели общій порядокъ.

Наконецъ позволю себѣ указать на третью причину, вліявшую на новое нарастаніе ж.-д. дефицита съ начала настоящаго столѣтія. Однимъ изъ самыхъ дѣйствительныхъ средствъ къ уничтоженію еще большаго дефицита, образовавшагося въ концѣ прошлаго столѣтія, былъ тарифный законъ, снабдившій правительство соотвѣтствующею властью регулировать ж.-д. тарифы и передавшій эту власть въ руки М-ва Финансовъ, которое въ то время было также М-вомъ Торговли и Промышленности. Первымъ послѣдствіемъ этого закона было уничтоженіе вредной конкуренціи ж. дорогъ между собою, что значительно способствовало повышенію ихъ доходности, затѣмъ благодаря этому закону водворилась гласность, объединеніе и упрощеніе ж.-д. тарификаціи. Исходя изъ основанія, что доходность ж. дорогъ должна лишь оправдывать сдѣланныя и дѣлаемые на нихъ затраты, по мѣрѣ уничтоженія дефицита, съ одной стороны, и приведенія въ удовлетворительное состояніе общихъ финансовъ Имперіи — съ другой, М-во Финансовъ начало постепенно понижать тарифы, имѣя, между прочимъ, въ виду, что въ иныхъ случаяхъ пониженіе это уменьшая чистый доходъ ж. дорогъ въ первые годы затѣмъ вознаграждаетъ ихъ увеличеніемъ чистаго дохода въ будущемъ. Это основаніе особенно примѣнимо къ пассажирскому движенію, которое развивается пониженіемъ тарифовъ довольно медленно, но за то весьма прочно. Когда появился ж.-д. дефицитъ и началъ принимать грозные размѣры, то естественно, что обратили вниманіе и на тарифы. Но въ теченіе времени благополучнаго положенія сѣти, инициатива мѣстныхъ ж.-д. управленій въ тарифномъ отношеніи совсѣмъ заглохла, и, повидимому, тамъ къ этой отрасли ж.-д. эксплуатаціи сдѣлались совсѣмъ индеферентными. Можно думать, что на мѣстахъ даже утерялись здравыя понятія о ж.-д. тарифахъ, т. е. теорія и практика ж.-д. тарификаціи сдѣлались тамъ предметомъ довольно чуждымъ. Мнѣ представляется также, что и въ Петербургѣ, принимая мѣры для уничтоженія дефицита посредствомъ измѣненія тарифовъ, недостаточно считались съ основными принципами тарификаціи, что впрочемъ довольно понятно, разъ утеряли живую связь съ мѣстными управленіями, ибо М-во Финансовъ лишено возможности по тарифнымъ вопросамъ сноситься съ мѣстными

казенными управлениями непосредственно. Исходя изъ столь же простаго, сколько и невѣрнаго, правила «что чѣмъ больше назначу плату, тѣмъ больше положу въ карманъ», когда дефицитъ сталъ принимать серьезные размѣры, начали огульно повышать ж.-д. тарифы вообще и даже исковеркали повышеніемъ тарифную схему на пассажирское движеніе—схему имѣвшую громадное государственное и культурное значеніе. Конечно такимъ путемъ можно гораздо болѣе нанести вреда общеокономическимъ интересамъ Имперіи, нежели принести пользу въ смыслѣ уменьшенія ж.-д. дефицита. Очень часто не повышеніемъ, а, напротивъ того, пониженіемъ провозныхъ платъ достигаются наибольшіе чистые доходы. Но для достиженія этого ни пониженія, ни повышенія товарныхъ тарифовъ не должны дѣлаться механически и огульно. Если состояніе нашихъ финансовъ требуетъ оказать вліяніе на уменьшеніе дефицитности нашей сѣти посредствомъ тарифовъ, необходимо прежде всего отказаться отъ обобщеній, отъ унификаціи товарныхъ тарифовъ посредствомъ общихъ для всей Россіи или большихъ ея раіоновъ тарифныхъ формулъ, нужно принять въ самое серьезное вниманіе мѣстныхъ условія различныхъ областей и болѣе приспособиться къ нимъ въ видахъ полученія въ каждомъ данномъ случаѣ наибольшаго чистаго дохода. А чтобы это достигнуть, нужны тарифныя измѣненія основать не на общихъ апріорныхъ сужденіяхъ, а на мѣстныхъ серьезныхъ и обстоятельныхъ изслѣдованіяхъ. Однимъ словомъ для извлеченія наибольшаго чистаго дохода, съ цѣлью уничтоженія дефицита, необходимо возможно полнѣе руководствоваться тѣмъ основнымъ тарифнымъ принципомъ, чтобы товары платили за провозъ все то, что они могутъ заплатить,—не менѣе, но и не болѣе того,—и слѣдовательно покуда не будетъ устраненъ дефицитъ, меньше обращать вниманія на унификацію тарифовъ и простоту тарифныхъ схемъ. Для этого нужно административно переорганизоваться и пожертвовать формами для достиженія сущности. Насколько въ послѣднее десятилѣтіе, даже между специалистами, утратились здравыя понятія о ж.-д. тарификаціи мнѣ сдѣлалось очевиднымъ изъ разсужденій по поводу недавно вышедшаго закона о прибавкѣ къ ж.-д. товарнымъ тарифамъ платъ въ пользу городскихъ, а въ будущемъ и земскихъ учрежденій, для устройства хорошихъ грунтовыхъ дорогъ къ ж.-д. станціямъ. Нѣкоторые специалисты такъ и не поняли какое отношеніе имѣютъ надбавки къ товарнымъ ж.-д. тарифамъ къ вопросу о доходности жел. дорогъ. Какъ извѣстно суть новаго закона заключается въ томъ, что къ платамъ, взимаемымъ за провозъ товаровъ согласно ж.-д. тарифамъ, будутъ механически прибавляться платы находящіяся въ нѣкоторомъ соотношеніи съ первыми платами, и потомъ вырученныя деньги будутъ передаваться въ постороннія жел. дорогамъ руки, для сооруже-

нія гужевыхъ путей. Когда послѣ Турецкой войны конца 70-хъ годовъ бывший М-ръ Финансовъ, адмиралъ Грейгъ, для удовлетворенія государственныхъ нуждъ, не менѣ важныхъ чѣмъ вспомошествованіе городамъ и земствамъ для устройства гужевыхъ дорогъ, проектировалъ законъ о налогѣ на пассажирское и товарное движеніе, который также представлялъ механическое повышеніе ж.-д. тарифовъ, то Г. Совѣтъ подъ вліяніемъ необходимости согласился на сборъ въ пользу казны, въ видѣ надбавокъ на тарифы по пассажирскому движенію и товаровъ большой скорости, но отвергъ сборы съ товарныхъ тарифовъ, такъ какъ тогда спеціалисты еще понимали, что это въ сущности будетъ ни что иное, какъ самая грубая форма повышенія тарифовъ на провозъ товаровъ. Но, повидимому, то, что еще понимали въ то время, нынѣ уже мало понимаютъ. Въ одномъ высоко-официальномъ изданіи 1909 г. я читаю слѣдующія правильныя разсужденія: «Такъ какъ сборы съ пассажировъ и товаровъ большой скорости (это говорится о сборахъ въ пользу казны) суть ни что иное какъ повышеніе тарифовъ, то ихъ слѣдуетъ причислить къ доходамъ жел. дорогъ». «Сборы эти, говорится тамъ же, получаютъ исключительно благодаря дѣятельности жел. дорогъ и вліяніе ихъ на развитіе перевозокъ ни чѣмъ не отличается отъ простого повышенія тарифовъ. Ни пассажиры, говорится въ этомъ интересномъ сочиненіи, ни товароотправители ни мало не заинтересованы изъ какихъ составныхъ частей слагается вносимая ими плата. Они ѣдутъ или отправляютъ грузы лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда признаютъ, что взыскиваемая съ нихъ сумма соотвѣтствуетъ ихъ расчетамъ». Но когда пришлось высказаться о томъ, имѣютъ-ли отношеніе сборы по новому закону, повышающіе ж.-д. тарифы, но не въ пользу казны, а въ пользу городовъ, то забыли объ этихъ мудрыхъ цитатахъ, такъ недавно еще высказанныхъ. Во всякомъ случаѣ, если новый законъ будетъ примѣняться въ миниатюрномъ объемѣ, сравнительно съ задачею его сдѣлать Россію проѣзжею, то не стоило его вводить, если же онъ будетъ примѣненъ мало-мальски обильно, то, конечно, этотъ законъ самъ по себѣ можетъ остановить возвращеніе къ правильной ж.-д. тарификаціи и устраненіе ж.-д. дефицита.

Въ заключеніе прошу васъ, господа, отнестись снисходительно, если въ виду спеціальности предмета я не внесъ въ мою бесѣду достаточнаго интереса для не спеціалистовъ.

В Ъ Д О М О С Т Ъ

о результатахъ эксплуатаціи всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ находившихся въ вѣдѣніи частныхъ
Обществъ, такъ и казенныхъ.

(Китайская Восточная жел. дорога исключена).

| ГОДЫ. | По всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ. | | | | | По всей сѣти русскихъ жел. дор. за исключеніемъ Си- бирской, Забайкальской и Уссурийской жел. дорогъ. | | | | |
|---------------------|---|-------------------|------------|-------------------------|------------|--|-------------------|------------|-------------------------|------------|
| | Протяженіе сѣти. | Казна приплатила: | | Казна получила излишка: | | Протяженіе сѣти. | Казна приплатила: | | Казна получила излишка: | |
| | | В с е г о . | На версту. | В с е г о . | На версту. | | В с е г о . | На версту. | В с е г о . | На версту. |
| 1885 | 24.391 | 49.500.771 | 2.029 | — | — | 24.391 | 49.500.771 | 2.029 | — | — |
| 1886 | 25.630 | 63.225.327 | 2.467 | — | — | 26.630 | 63.225.327 | 2.467 | — | — |
| 1887 | 26.483 | 46.828.384 | 1.768 | — | — | 26.483 | 46.828.384 | 1.768 | — | — |
| 1888 | 27.604 | 32.181.603 | 1.166 | — | — | 27.604 | 32.181.603 | 1.166 | — | — |
| 1889 | 28.107 | 30.576.717 | 1.088 | — | — | 28.107 | 30.576.717 | 1.088 | — | — |
| 1890 | 28.745 | 24.870.708 | 865 | — | — | 28.745 | 24.870.708 | 865 | — | — |
| 1891 | 28.871 | 26.085.093 | 904 | — | — | 28.871 | 26.085.093 | 904 | — | — |
| 1892 | 29.302 | 42.585.639 | 1.453 | — | — | 29.302 | 42.585.639 | 1.453 | — | — |
| 1893 | 30.983 | 20.706.907 | 668 | — | — | 30.882 | 20.706.907 | 668 | — | — |
| 1894 | 33.366 | 4.109.319 | 123 | — | — | 32.989 | 4.109.319 | 123 | — | — |
| 1895 | 35.138 | — | — | 1.780.373 | 51 | 34.749 | — | — | 1.780.373 | 51 |
| 1896 | 37.375 | — | — | 11.287.636 | 302 | 35.649 | — | — | 11.287.636 | 302 |
| 1897 | 39.392 | — | — | 3.013.586 | 76 | 37.322 | — | — | 12.475.300 | 334 |
| 1898 | 42.268 | — | — | 8.762.470 | 207 | 39.398 | — | — | 19.787.946 | 502 |
| 1899 | 47.150 | — | — | 1.215.300 | 26 | 43.273 | — | — | 12.910.649 | 293 |
| 1900 | 50.129 | 2.646.111 | 53 | — | — | 45.061 | — | — | 11.665.496 | 259 |
| 1901 | 53.419 | 35.149.842 | 658 | — | — | 48.030 | 14.086.427 | 293 | — | — |
| 1902 | 54.366 | 40.370.024 | 743 | — | — | 48.977 | 16.344.067 | 334 | — | — |
| 1903 | 54.825 | 20.561.695 | 375 | — | — | 49.337 | — | — | 4.237.348 | 86 |
| 1904 | 55.959 | 32.586.828 | 582 | — | — | 50.471 | 27.677 | 1 | — | — |
| 1905 | 57.410 | 89.545.226 | 1.560 | — | — | 51.731 | 33.490.372 | 647 | — | — |
| 1906 | 59.771 | 113.402.774 | 1.897 | — | — | 45.092 | 54.399.414 | 1.006 | — | — |
| 1907 | 60.537 | 119.967.249 | 1.982 | — | — | 55.701 | 83.149.199 | 1.493 | — | — |
| 1908 | — | 98.000.000 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| По смѣтѣ на 1910 г. | — | 80.000.000 | — | — | — | — | — | — | — | — |

ВИДИМЫЙ
 Служащій
 Института инженеровъ
 Железныхъ Дорожныхъ
 Транспортовъ