



НЕСКОЛЬКО ДАННЫХ О РЕЗУЛЬТАТАХ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЧАСТНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В РОССИИ ЗА 1901–1904 ГГ.

Из № 181 «Торгово-Промышленной Газеты» за 1905 год

В настоящее время Министерством финансов получены уже отчетные данные по эксплуатации русских частных железных дорог за прошлый 1904 год, т.е. за тот год, в начале которого мирное течение экономической жизни было внезапно прервано и в продолжении одиннадцати месяцев которого происходили военные действия на Дальнем Востоке.

В виду этого представляется небезынтересным сравнить упомянутые отчетные данные за 1904 год с соответствующими данными за ближайшие предшествующие годы.

Обращаясь к современному положению частного железнодорожного дела в России, необходимо упомянуть, что из эксплуатируемых в настоящее время частных железных дорог все линии общего значения (около 17 000 верст*) находятся в заведывании 8 акционерных обществ, а именно варшавско-венской, владикавказской, лодзинской, московско-виндаво-рыбинской, московско-казанской, московской-киев-воронежской, рязанско-уральской и юго-восточных железных дорог, в доходности которых так или иначе заинтересована казна, так как, по уставам названных обществ, в казну отчисляется некоторая определенная в каждом отдельном уставе часть чистой прибыли данной дороги.

Все эти общества, развившиеся или составившиеся путем слияния из старых железнодорожных компаний в самом конце прошлого века, вели начиная с 1891 года весьма интенсивную строительную деятельность, благодаря чему сеть дорог Европейской России обогатилась несколькими тысячами верст новых рельсовых путей.

Посмотрим же теперь, каковы были конечные финансовые результаты эксплуатации названных восьми железнодорожных предприятий за первый год войны 1904 года, и сравним эти результаты с данными за ближайшее предшествующее трехлетие 1901–1903 гг.

За период времени 1901–1903 гг. по всем этим обществам получено чистой прибыли (за вычетом из чистого дохода, — т.е. остатка от налогового дохода за покрытием всех расходов эксплуатации — всех обязательных платежей**):

Годы	Млн руб.	Годы	Млн руб.
1901	8,9	1903	13,9
1902	8,7	1904	15,1

что составило, в среднем, на версту всех эксплуатирувавшихся названными 8-ми обществами путей, соответственно: 605, 552***, 845 и 921 руб.

Из этих чистых прибылей отчислено в пользу казны: на уплаты долга по гарантии прежних лет и за участие казны в чистых прибылях:

*) Не считая железных дорог чисто местного назначения и подъездных путей.

**) Процентом и погашения по облигационным капиталам, по выданным из казны ссудам, по аренде за казенные железные дороги, гарантированного дохода по акциям и отчислений в запасный капитал, на погашение негарантированных акций, в награду служащим и директорам, в пользу учредителей, а также всех выправок по начетам Высочайше учрежденной комиссии для проверки годовых отчетов частных железных дорог.

***) Некоторое понижение для 1902 года объясняется тем, что, несмотря на возрастание чистого дохода в 1902 году (60,7 млн руб.), против 1901 года (54,1 млн руб.) чистая прибыль за 1902 год уменьшилась сравнительно с 1901 годом, вследствие увеличения платежей по облигационным капиталам, в виду открытия в течении 1901 года значительного числа верст (1,732 вер.) новых линий и притом преимущественно в последней четверти этого года.

Годы	Млн руб.	Годы	Млн руб.
1901	2,4	1903	5,9
1902	3,0	1904	7,6

а затем отчислено для выдачи в дивиденды по акциям, — сверх гарантированного дохода, — включая купонный налог:

Годы	Млн руб.	Годы	Млн руб.
1901	6,5	1903	7,7
1902	5,7	1904	7,5

По отношению к доли чистой прибыли вышеуказанных обществ в пользу акционеров за 1904 год, — несколько уменьшившиеся по сравнению с 1903 годом, несмотря на увеличение чистой прибыли поступившей в разделе между казной и акционерами, — следует заметить, что такое явление находит объяснение в том, что в 1904 году чистая прибыль тех обществ, в коих казна участвует в половине прибыли (общество варшаво-венской жел.дор.), несколько уменьшилась, чистая же прибыль тех обществ, по уставам коих доля казны равна 3/4 чистой прибыли (общество владикавказской жел.дор.) или же 9/10 чистой прибыли, после отчисления известного процента на акции, каковая обращена на оплату долгов по гарантии (общество юго-восточных жел.дор.) — возросла.

Таковы в общем финансовые результаты эксплуатации рассматриваемых частных железных дорог за время 1901—1904 гг. для акционеров названных восьми обществ.

Что касается другой заинтересованной в этой эксплуатации стороны — государственного казначейства, то необходимо иметь в виду, что одновременно с получением части чистых прибылей, о чем говорено выше, казне за те же 1901—1904 гг., за недостаточностью чистого дохода некоторых линий, пришлось понести расходы по приплате гарантии по капиталам, как реализованным обществами, так и оставленным за правительством, — всего в следующих суммах:

Годы	Млн руб.	Годы	Млн руб.
1901	11,6	1903	7,3
1902	9,4	1904	6,5

В конечном результате железнодорожная сеть, эксплуатируемая восьмью частными обществами за 1901, 1902 и 1903 годы,



хотя и потребовала расходов казны, но расходы эти последовательно убывали, составив:

Годы	Млн руб.
1901	(11,6—2,4=) 9,2
1903	(9,4—3,0=) 6,4
1902	(7,3—5,9=) 1,4

В 1904 году вместо расходов казна получила уже (7,6—6,5=) 1,1 млн чистой прибыли.

Приведенные цифровые данные свидетельствуют о том, что настоящая война, в общем, не помешала наблюдавшемуся и ранее постепенному росту доходности названных 8 частных обществ.

Несомненно, на столь удовлетворительные результаты эксплуатации 1904 года повлиял в значительной мере урожай этого года; но так как урожай этот до настоящего времени еще не вполне реализован, отчасти вследствие залежей на многих дорогах, отчасти по коммерческим конъюнктурам, — то он же будет иметь влияние на доходность железных дорог еще и в текущем 1905 году, благодаря чему результаты частного железнодорожного хозяйства окажутся, вероятно, как для акционеров, так и для казны и в этом году также достаточно благоприятными.

(Железнодорожное дело. — 1906. — № 46—47. — С. 497.)

Редакция благодарит Библиотеку МИИТ за помощь в подготовке материала к печати.

