



О РЕЗУЛЬТАТАХ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РАЗНЫХ СТРАН

Для того, чтобы иметь возможность определить преимущество иностранных железных дорог перед русскими, буде таковое преимущество существуете, необходимо прежде всего установить тот угол зрения, под коим должны сравниваться эти дороги в их положениях, функциях и результатах.

Таковыми углами зрения для сравнительного критерия могут быть:

1) отношение общего протяжения сети железных дорог к густоте населения и обслуживаемая ими зона;

2) среднее протяжение отдельных магистральных линий сети, как максимальное, так и минимальное;

3) отношение количества подвижного состава к единице рельсового пути, сведенная к общему знаменателю;

4) размер годовой доходности сети на единицу пути;

5) размер деятельности железных дорог, т.е. их годовая грузовая и пассажирская «трафика»;

6) размер годового нормального и усиленного расхода на единицу пути;

7) по отношению льгот и удобств грузовых клиентов железнодорожной сети;

8) по отношению удобств, комфорта и безопасности пассажирского движения;

9) по отношению роста размера основных затрат и погашения строительного капитала на единицу пути;

10) по отношению вырабатываемых железнодорожными сетями на затраченный капитал;

11) по отношению услуг, оказываемых железными дорогами государству;

12) по отношению вообще затрат, ежегодно требуемых железными дорогами от казны и страны в форме воспособлений или безвозвратных жертв;

13) что же по отношению большей или меньшей культуры, а также дисципли-

нированности железнодорожных агентов, равно как их обставленности и работоспособности.

Что же касается до суждений о преимуществах одной иностранной железнодорожной сети перед другой лишь на основании результатов системы железнодорожной тарификации, дающей те или другие результаты, то, без вышеприведенных показателей более или менее в совокупности, всякий критерий явится односторонним и спорным.

Статистика и периодические отчеты железнодорожных предприятий разных стран дают, до некоторой степени, красноречивые данные, характеризующие железнодорожное управление и хозяйство в той или другой стране.

Огульная же оценка достоинств или недостатков железнодорожного дела, на основании лишь одного или малого числа приведенных выше показателей, и притом без подведения измерителей к одному знаменателю, — легко вовлекает в неумышленную ошибку, тем более упорную, что она обосновывается на отдельных, хотя и действительных верных показателях, но без принятия во внимание остальных влияющих показателей.

Поэтому для того, чтобы с большею основательностью определить то место, которое в настоящее время принадлежит русской железнодорожной сети среди остальных европейских сетей, необходимо разобраться в этом вопросе при параллельном анализе вышеуказанных сравнительных показателей условий деятельности Австрийской, Французской, Германской, Великобританской и Швейцарской железнодорожных сетей, и затем уже сделать, соответственно выяснившимся данным, — выводы.

Неравномерность и разновременность опубликования отчетов об эксплуатационных результатах деятельности железнодорожных сетей европейских государств затрудняет производство сравнений между



собой этих результатов, но ещё более затрудняет такое сравнение — разнообразие форм этих отчетов. В данном случае имеются вполне законченные отчеты лишь за 1906 год, а потому приходится принимать во внимание и сметные предположения на 1907 и 1908 годы.

По размеру протяжений железнодорожных сетей в Европе к началу 1908 года Россия занимает второе место, уступая первенство в этом отношении лишь Германии.

По отношению протяжения своей рельсовой сети к количеству населения страны Россия ближе всего подходит к Италии, которая на 10 000 жителей считает 5,1 км рельсовых путей, тогда как у нас в России на те же 10 000 жителей приходится 4 км. По отношению же количества рельсовых путей к площади территории на долю России приходится на 100 квадр. километров всего лишь 0,9 км рельсовых линий, тогда как в Италии это отношение равно 5,7 км, а в Бельгии 25,4 км на те же 100 квадр. километров.

Хотя, если судить по показателю отношения общей длины железнодорожной сети к числу живущих на всей территориальной площади страны, России пришлось бы ответить одно из последних мест среди всех европейских государств, но такое сравнение не может признаваться правильным. При оценке как населенности, так и периферичности страны по отношению к площади обслуживаемых железными дорогами терри-

торий, площадь эта должна считаться не по политическим и географическим границам страны, а лишь по действительно обслуживаемым железными дорогами районам страны, и при такой безусловно правильной точке зрения коэффициент протяжения нашей сети относительно площади, а также и населенности, значительно увеличится. С этим необходимо считаться при сравнительных выводах.

В настоящем экскурсе будет сделан лишь обзор общих финансовых и коммерческих результатов эксплуатации в государствах: Австрии, Бельгии, Великобритании, Германии, Италии, Пруссии, Франции и Швейцарии, как странах, наиболее подходящих для сравнительных выводов — с результатами эксплуатации русских железных дорог. Материалы эти, составленные по различной программе и не в одинаковой полноте, далеко не восполняют все те данные, кои для всестороннего сравнения желательны. Но, однако, и эти, так сказать, отрывочные сведения о результатах железнодорожной эксплуатации в разных странах уже могут дать каждому столько, сколько он сам может взять.

Н. Сытенко
(«Железнодорожное дело»,
№№ 47—48, 1908) ●

**Редакция выражает благодарность
персоналу библиотеки МИИТ за помощь
в подготовке данного материала.**

