



О путях развития железных дорог (1910)



110 лет назад для профессионального железнодорожного сообщества остро стоял вопрос о соотношении коммерческих и государственных интересов в деятельности железных дорог страны. Делались попытки классифицировать отдельные дороги в этих целях по направлениям и предназначению. Затрагивались проблемы соотношения монопольного и конкурентного аспектов. Поднимался вопрос о строгом контроле за выделяемыми на строительство новых железных дорог средствами, об извлечении прибыли или её направлении на инвестиции в будущее развитие, о справедливых тарифах. Отдельно была поставлена проблема, выражаясь современным языком, связанности территорий: увеличивать ли провозную способность существующих магистральных, или же строить новые второстепенные дороги там, где их ещё вообще нет. Обращает на себя внимание и отдельно поднятая проблема о повышении внимания к экономической подготовке специалистов как условия успешной коммерческой работы железных дорог: как служащих — в сети железнодорожных училищ, так и будущих руководителей в институтах, чтобы «в рассадниках железнодорожных инженеров, дающих контингент начальников железных дорог, — студентам давалась полная экономическая подготовка к их будущей деятельности».

Ключевые слова: история транспорта, железные дороги, тарифы, доходность, подготовка специалистов.

Редакция выражает признательность сотрудникам библиотеки Российского университета транспорта за помощь в подготовке материала.

Железнодорожное дело, являясь одной из отраслей государственного хозяйства, есть ли предприятие чисто коммерческое?

Поставленный нами заголовком вопрос имеет тем большую важность, что его решение определяет тот угол зрения, под которым следует рассматривать результаты эксплуатации железных дорог вообще, а наших в особенности.

Железнодорожное дело представляет собой специализированный извозный промысел монопольного характера, а потому оно может казаться лишь чисто коммерческим делом, значение которого определяется исключительно рублём, т.е. прямым барышом. Таковым оно и было бы, если бы не существовала неустранимая монопольность этого рода предприятия, обуславливаемая как рельсовой колеей, проводимой лишь в разрешаемых направлениях, так и своим особым государственным значением и неизбежным значительным ограничением самоуправления.

С другой стороны, не все рельсовые линии могут быть подводимы под одну общую категорию предприятий, предназначенных служить лишь удобными путями сообщения между промышленными, торговыми, производительными и населёнными центрами, что давало бы им право на исключительно коммерческий характер. Есть рельсовые пути, которые имеют ещё более серьёзное значение, уже чисто государственного характера: служить требованиям государственной обороны, стратегическим задачам, а также вызывать к жизни и развивать местную сельскохозяйственную, торгово-промышленную и заводскую производительность, реагируя, в то же время, на улучшение государственного хозяйства и усиление средств государственного казначейства.

Сопоставляя между собою эти разные услуги, оказываемые стране железными дорогами, естественно приходится подразделить последние на:

1) железные дороги как бы чисто коммерческого значения, а потому и могущие



представлять собою предприятия некоторого коммерческого характера, вне зависимости от их владельца, казны или частного общества;

2) железные дороги исключительно государственного значения, т.е. такие, которые должны содержаться временно или постоянно, если не полностью, то главным образом за счёт казны.

Сказанное относится собственно до эксплуатации всех железных дорог; что же касается их сооружения, т.е. выбора направления (изыскания), составления расценки их стоимости (расценочная ведомость) и производства самой постройки, то хотя это и не может быть не согласуемо с коммерческими соображениями (в смысле достижения дешевизны), но исходя из того кардинального положения, что все монопольные пути сообщения составляют неотъемлемую собственность государства, — сооружение железных дорог не должно рассматриваться, как предприятие коммерческое. Иметь коммерческий характер ещё не значит быть и предприятием коммерческим. Коммерческие предприятия соблюдают интересы собственников, иначе они являлись бы благотворительными учреждениями; государственные же предприятия, наоборот, на первый план выдвигают интересы страны, и третьих лиц. По отношению частных дорог следует иметь ещё в виду, что эти предприятия условно уступаемы частным лицам или обществам в срочное пользование под строгим контролем (будущего?) хозяина дороги — правительства. Точно так же и концессионное эксплуатирование такого предприятия частным обществом хотя и является, как уже сказано, делом чисто коммерческого характера, но должно, по нашему мнению, производиться при обязательном участии самой казны, и притом не в смысле гарантийного покрытия недоборов по эксплуатационным сборам, а в смысле его непосредственного участия как в основном капитале, так и личным участием своих представителей в администрировании самого концессионного предприятия, что уже имеет место по отношению некоторых частных дорог: Владикавказской, Рязанско-Уральской, Юго-Восточной, Бульгуминской и Первого Общества подъездных железных путей.

Долгое время почти все наши железные дороги строились как бы на коммерческих основаниях, иначе говоря, концессионных, когда многие строители, при сооружении дороги, не считаясь с условиями будущей эксплуатации, пользовались в широкой степени предельными уклонами и предельными радиусами и, в целях сокращения количества земляных работ в свою пользу, не останавливались перед вредным для эксплуатации удлинением линии и бесполезными преждевременными затратами. При казённых постройках ту же цель преследовали подрядчики за счёт слабого (по разным мотивам) надзора со стороны руководивших и начальствовавших лиц. Затем с окончанием постройки дороги, по принятию её в эксплуатацию с допускаемыми недоделками, эксплуататорам только что выстроенной линии неизбежно приходилось затрачивать новые средства на её, порой, капитальную перестройку. В результате получалось, что основной капитал, вложенный в сооружение дороги, значительно возрастал, а вместе с ним увеличивалось и количество процентов, ежегодно причитающихся на затраченный капитал; это, в свою очередь, плачевно отражалось на общей доходности сети железных дорог.

Малодоходность, но не бездоходность, так как таковая не существует, наших железных дорог, а также неудовлетворительность системы их хозяйства, являются прямым результатом, уже давно устаревших, всеобщих воззрений на значение железных дорог, а также ещё более является следствием существующей железнодорожной политики, не приспособленной к современному складу железнодорожной жизни и её требованиям. Смело можно сказать, что положение нашего железнодорожного дела станет совершенно иным, если Правительство в этом отношении будет держаться следующих оснований.

Сооружение новых рельсовых дорог, а также дальнейшее развитие существующих линий производить под строгим непосредственным контролем казны, применительно к условиям каждой местности, считаясь со всеми её характеристиками, и в особенности сообразуясь с требованиями будущей эксплуатации в полном её развитии, ограничиваясь при этом началь-

ным осуществлением лишь неотложных затрат, иначе говоря, сначала расходовать лишь столько, сколько необходимо для удовлетворения неотложных требований ожидаемой, первоначальной деятельности дороги, согласно предварительно установленному общему плану предстоящей деятельности этой линии.

Затем всякая могущая при сооружении дороги, образоваться экономия должна всецело поступать в запасной фонд, вместе с неизрасходованными суммами по недоделкам сооружений. Такой «запасной фонд» никоим образом не должен служить к усилению текущих эксплуатационных средств дороги, а всецело предназначаться, с наросшими на него процентами, к поступлению, по мере выясняющейся, надобности, — на расходы по развитию дороги и её оборудования. Это положение должно одинаково относиться как к казённым, так и к частным дорогам.

Эксплуатированию железных казённых и частных дорог общего значения следует придать чисто коммерческий характер; временное исключение должно быть допускаемо лишь для линий преимущественно стратегического значения, и то до тех пор, пока валовой доход не начнёт покрывать их эксплуатационные расходы; когда же такой момент наступит, то и чисто стратегические линии не должны быть изъяты из коммерческого характера эксплуатации.

Потребность образования при эксплуатации железных дорог отдельной коммерческой службы с её многочисленными агентами явилась вследствие выяснения, наконец, того важного значения, какое имеет служба движения вообще, а её коммерческая отрасль в особенности. В настоящее страдное для железнодорожного хозяйства время, во многих случаях, допускается как по отношению железнодорожных агентов, так и их руководителей, довольствоваться простым переименованием их в коммерческие агенты и коммерческие службы с соответствующими начальниками, в расчёте на уже приобретённый ими некоторый навык к коммерческим операциям, но жизненная практика показывает, что одного такого переименования далеко не достаточно. При этом необходимо установить, раз навсегда, что именно мы назы-

ваем коммерческим характером железнодорожной эксплуатации.

Основное правило всякого коммерческого дела — это получать доход на затраченный капитал и увеличивать оборот последнего, не ограничиваясь необходимыми расходами, а затрачивая, когда требуется, даже *à fond perdu*, новые средства для наибольшего развития своей коммерческой деятельности, при сознании, что такая затрата не только вернётся обратно, но ещё и принесёт хорошие плоды. Конечно, для этого необходимо иметь надлежащую сметливость, полное знание своего дела и обладать достаточным оборотным капиталом, собственным или же заимствованным.

Из этого положения уже ясно видно, какого рода серьёзным требованиям должны удовлетворять деятели-руководители по железнодорожной коммерческой части, а также видно, что каждая самостоятельная дорога должна обладать достаточными свободными средствами или кредитами для своих временных коммерческих оборотов. Такое требование наиболее существенно для дорог частных обществ, уставы коих не предвидят образования такого капитала, а потому некоторые дороги *volens nolens* вынуждены были прибегать к временному заимствованию из своих текущих кассовых средств, т.е. из расчётных сумм с другими дорогами, что при громадном денежном обороте, доходящем для всей Имперской сети до трёх миллиардов рублей в год, представляется соблазнительным, и даже в некоторых случаях неизбежным. Следует заметить, что такая неизбежность предусмотрена законодателем, установившим за такое заимствование 8 % пению в пользу казны.

Для создания коммерческих агентов, которые могли бы стоять на высоте своего положения, необходима предварительная их теоретическая подготовка и надлежащая практическая осведомлённость.

Вот тут-то и возникает серьёзный вопрос: лиц, изучивших коммерческие науки в существующих коммерческих школах и высших курсах, имеется немало, и среди них должны встречаться люди с широким кругозором, с правильным углом зрения, с достаточной наблюдательностью, и с аналитическим умом, но их железно-



дорожная осведомлённость будет почти всегда ограничена узким местным районом их общения.

Причину же такой ограниченной осведомлённости следует искать в трудности приобретения опытных знаний и практического механизма, а также с другой стороны, этому содействует отсутствие таких статистических отчётов, которые давали бы своевременно, а не запоздало на несколько лет, ясную и фактическую картину и бесспорный материал всех железнодорожных операций по движению, и, наконец, причину надо искать также в отсутствии у нас, до настоящего времени, достаточного числа практических по службе движения школ, так как только в последние годы, сперва частная предприимчивость, сознав насущную потребность организации таких школ, первоначально в Петербурге, а затем в Москве, открыла курсы для железнодорожных агентов службы движения; в Киеве, при Киевском коммерческом институте открылись, с сентября 1909 года, высшие курсы для кандидатов в железнодорожные коммерческие агенты. Все эти курсы платные, но могущие поставлять теоретически подготовленных, говорим: теоретически подготовленных, так как, при слишком краткосрочной практической подготовке, последняя едва ли может идти в серьёзный счёт, — далеко не в состоянии удовлетворить настоящее требование знающих агентов этой службы. Поэтому ввиду назревшей потребности, Учебный отдел Министерства путей сообщения уже выработал план и программу движенческих железнодорожных училищ и таких же курсов, а так как этому вопросу министр путей сообщения, С. В. Рухлов, придаёт важное значение в деле упорядочения нашего железнодорожного дела, то является полное основание верить в успешное развитие таких училищ, долженствующих поднять ценз наших железнодорожных агентов.

Коммерсант, устанавливая цену на свой товар, вводит в расчёт: во что ему этот товар или работа обошлись, прибавляет накладные расходы, связанные с приобретением, хранением и сохранностью товаров, и добавляет ещё свой ожидаемый барыш, размер которого ставить в зависимость от существующего рынка и скорости оборота капитала; при этом он имеет конечной

целью наибольший и скорейший сбыт, т.е. привлечение наиболее значительного числа покупателей. Такой коммерсант является в роли полного хозяина, действующего в пределах своих коммерческих способностей, размера капитала и личного кредита.

Далеко не так обстоит этот вопрос в современном железнодорожном деле: там политики и конкуренции не существует. Тарифные ставки устанавливаются по соображениям, совершенно чуждым действительной стоимости перевозки самой дороге, и вовсе не будет преувеличением сказать, что тарифные ставки определяются «академически», преследуя, за редким исключением, лишь одно понижение провозной платы ради случайных интересов третьих лиц, не говоря уже о льготных тарифах, не вызываемых интересами самой дороги.

Что тарифные ставки должны сообразоваться с разными государственными требованиями, по отношению перевозок некоторых массовых грузов первой необходимости, — это не подлежит никакому оспариванию, но пределы размеров минимальных тарифов обязательно должны регулироваться той действительной стоимостью, в какую обходится дороге или сети, сама перевозка этих грузов; на это обстоятельство было обращено внимание ещё бывшей Комиссией тайного советника Ивашинцева.

Конечно, могут являться и такие редкие моменты железнодорожной жизни, когда, за отсутствием транзитных и местных грузов, подвижной состав дороги пребывает в бездействии и, когда, следовательно, выгоднее произвести какую-либо работу за уменьшенную до убытка плату, дабы покрыть часть своих непроизводительных расходов, но это исключительные конкретные случаи, значение которых с большой осторожностью должна определять сама дорога, считаясь с износом своего подвижного состава и другими возможными последствиями при установлении временного льготного тарифа. И в таких случаях, решающим регулятором должна быть коммерческая сообразительность ответственного начальника дороги. Вообще же, в зависимости от характера и ценности перевозимых грузов, дифференциальность размеров тарифных ставок должна бы под-

лежать своему обоснованию на процентном отношении количества данного перевозимого груза к общему годовому, итоговому, эксплуатационному расходу дороги, и только в период значительного отсутствия обратных грузов усиление этой дифференциальности может быть допускаемо, до известной степени, за счёт понижения таких ставок, применительно к размеру расходов, лишь зависящих от движения. Точно так же следовало бы принять за правило, чтобы, при установлении всякого рода льготных тарифов в целях непосредственных интересов железной дороги, твёрдо помнить, что в деле транспортных предприятий одинаково имеют значение конечные результаты как зависящих от движения расходов, так и не зависящих от него; разница же взаимных отношений обоих этих расходов заключается в том, что когда первые, т.е. зависящие от движения расходы, с повышением трафика увеличиваются на единицу работы дороги; вторые, т.е. не зависящие от движения расходы, хотя и будучи расходами фиксированными, с увеличением трафика пропорционально понижаются в своём соотношении; впрочем, оговариваем, что это понижение возможно лишь до известного предела, переступление которого вызывает уже обратный результат. Следует заметить, что в последнее время расходы, не зависящие от движения, сильно возрастают из года в год, не урегулированные никаким мерилем.

Коренную причину такого повсеместного как у нас, так и на иностранных железных дорогах, возрастания расходов, не зависящих от движения, следует видеть:

Во-первых, в неразрешении, до настоящего времени, вопроса о том, что государству выгоднее делать: развивать ли свою рельсовую сеть сооружением новых магистралей и стягивать её петли постройкой второстепенных дорог? Или же затрачивать почти миллиардные суммы на увеличение подъёмной и пропускной способности, а также на более полное оборудование уже существующих линий, оставляя громадные площади страны без всякой железнодорожности?

И, во-вторых, одной из причин возрастания расходов, не зависящих от движения, следует также видеть в продолжающемся прогрессивном, повсеместном

требовании улучшения жизненных условий вообще, как результат политических передрыг нынешнего века, передрыг, не подсечённых в самом начале своего возникновения и, до сих пор, нигде ещё не нашедших полного своего ликвидации.

Для определения технических и хозяйственных коэффициентов работы железной дороги и сравнительной оценки результатов эксплуатации разных дорог, общеприняты измерительными единицами: паровозо-, поездо- и осевёрсты, и по отношению означенных коэффициентов эти измерители имеют своё решающее значение во многих случаях, но делать на основании их сравнительные выводы, без возможности впадения в крупные погрешности, более чем трудно; так, например, значение поездо-версты зависит от числа вагонов, входящих в состав поезда, которые бывают и в 5, и в 45 вагонов, а осевёрсты — от числа осей в циркулирующих вагонах — четырёхосных при тележках, и трёх- и двусосных без тележек; даже и паровозо-верста также требует дополнительных указаний: рабочий, холостой, маневрирующий, дополнительный и т.д. Поэтому для определения коммерческой работы дороги, правильнее считать — нормальными измерителями пассажиро- и пудо-версту, так как эти данные представляют прямые и точно определённые указания полезной коммерческой работы всех дорог, получающих свой доход от провоза пассажиров и грузов с единицы пути, ими пройденного.

Если показываемая средняя годовая стоимость паровозо-, поездо- и осевёрсты не даёт полного представления о полезной коммерческой работе железной дороги, то ещё более затемняет представление об этой работе — показание в статистических материалах лишь средней годовой стоимости пассажиро- и пудо-версты, одно общее для целой сети железных дорог, так как эти последние измерители, для каждой отдельной дороги, вполне самостоятельные и часто резко отличаются между собою. В доказательство приведём, для примера, некоторые данные нашей Имперской сети, по отчётам за 1906 год как казённых, так и частных дорог.



I. Средний расход на пассажиро-версту выразился:

а) на казённых дорогах:

Балтийско-Псковско-Рижской	1,18 коп.;
Самаро-Златоустовской	0,48 коп.;
Бискунчакской	0,28 коп.;
Забайкальской	3,71 коп.;
Сибирской	0,30 коп.

б) на частных дорогах:

Белгород-Сумской	2,35 коп.;
Варшавско-Венской	1,46 коп.;
Владикавказской	0,81 коп.;
Московско-Казанской	0,64 коп.;
Первого Общества подъездных путей	1,24 коп.

Средний же расход на пассажиро-версту для всей рельсовой сети за 1906 год исчисляется:

для Европейской России в 0,79 коп.;

для Азиатской России в 0,69 коп.

II. Средний расход на пудо-версту за 1906 г. выразился:

а) на казённых дорогах:

Закавказской	0,025 коп. = 1/40 коп.;
Николаевской	0,020 коп. = 1/50 коп.;
Риго-Орловской	0,0166 коп. = 1/60 коп.;
Екатерининской	0,0142 коп. = 1/70 коп.;
Забайкальской	0,0476 коп. = 1/21 коп.;
Средне-азиатской	0,0179 коп. = 1/58 коп.

б) на частных дорогах:

Рязанско-Уральской	0,0212 коп. = 1/47 коп.;
Московско-Виндавской	0,0140 коп. = 1/71 коп.;
Белгород-Сумской	0,0104 коп. = 1/46 коп.;
Первого Общества подъездных путей	0,0333 коп. = 1/30 коп.

Средний же расход на пудо-версту за 1906 год исчислен:

для Европейской России в 0,0158 коп. = 1/63 коп.;

для Азиатской России в 0,256 коп. = 1/39 коп.

Характерность колебаний этих данных указывает на то, что и установка минимальных тарифных ставок должна согласоваться с условиями каждой отдельной дороги, что принятие одной средней величины для измерителя собственных расходов всех дорог сети неправильно и, без дополнительного указания наибольших и наименьших таковых расходов отдельных дорог, вводит в заблуждение, и что поэтому необходимо, установленный ещё 15 лет тому назад, измеритель в 1/125 коп. с пудо-версты, для собственной стоимости, повысить и на будущее время подвергать периодической проверке, иначе окажется, что фактически и существует в некоторых случаях, что иные массовые грузы (уголь, руда, лес) дороги перевозят, неосознанно, себе в убыток, а это, в свою очередь, приводит дорогу к малопродуктивности. Конечно, нам возразят, что

такая мера повысит стоимость провоза дешёвых грузов и усложнит расчёты провозных плат, и что всюду, в Европе, стремятся к уменьшению числа тарифных ставок. На это мы ответим следующее:

Нерациональность существующей железнодорожной тарифной системы привела к тому, что в настоящее время на всех Европейских сетях замечается крайне тревожное понижение доходности, чему немало способствует стремление, в угоду производителям и потребителям, понижать до крайности провозные платы, не сообразуясь с коммерческими условиями данной железной дороги, тогда как в Америке, где, при протяжении рельсовой сети в 361 тысячу километров главного пути, находящегося во владении 2313 частных обществ, самостоятельно устанавливающих, по

своему личному усмотрению, умеренные* тарифные ставки, — результаты эксплуатации за 1906 год были следующие:

Акционеры получили в среднем дивиденды на свои акции:

в 1904 г.	6,09 %;
в 1905 г.	5,78 %;
в 1906 г.	6,03 %.

Основной строительный капитал равняется сумме в 75 766 191 686 франков, что составляет на 1 километр пути 219 569 фр. или 89 364 руб. на версту**. Акционерный капитал равняется 46,69 %, а облигационный разного наименования 53,31 % основного капитала.

Следует, однако, заметить, что дивиденды получили не все, а лишь некоторые акционерные общества, составляющие по отношению общего капитала всей американской сети:

в 1904 г.	57,47 % всего количества выпущенных;
в 1905 г.	62,84 % акций, остальные же акционеры;
в 1906 г.	66,54 % ничего не получили.

Сумма дивидендного капитала, выданного акционерам, равнялась:

в 1904 г.	1 157 093 455 фр.;
в 1905 г.	1 237 415 306 фр.;
в 1906 г.	1 418 539 065 фр. = 523 058 550 р.

Приведённые нами, выше, данные среднего годового расхода на пассажиро- и пудовверсту на нашей Имперской сети казённых и частных железных дорог довольно определённо устанавливают действительную стоимость перевозок для каждой указанной дороги, понижать же эту повёрстную стоимость, без особой косвенной выгоды для себя, дорогам, в смысле коммерческих тенденций, не имеется логического основания. Если же в государственных интересах, в исключительных случаях, дороги бывают вынуждены понижать, для данного груза на определённое время, размер тарифных ставок, в ущерб своим прямым интересам, то таковая жертва обязательно должна быть приносима лишь за счёт государственного казначейства, но никак не за счёт самой дороги, безразлично казённой или частной. В действительности же желез-

* Закон обуславливает лишь умеренность тарифов в интересах публики.

** На 20 % дешевле, чем у нас.

нодорожная практика наблюдает явления совершенно обратного характера.

Пока на этом остановимся и перейдём к следующему положению железнодорожной политики, от которой следовало бы отрешиться в целях подъёма нашего железнодорожного дела и установления правильного хозяйства, присущего благоустроенному, коммерчески эксплуатируемому предприятию.

Железнодорожное хозяйство, по своему характеру и результатам, настолько тесно связано с государственными экономическими интересами, что когда приходится слышать всеобщее огульное и даже официозного оттенка обвинение наших железных дорог во всеобщем отсутствии хозяйственного порядка, и притом вследствие всякого рода злоупотреблений со стороны железнодорожных агентов и их присных, то невольно зарождается вопрос: а что, если бы все эти заподозренные агенты превратились в безусловно честнейших людей, неспособных позариться ни на одну казённую копейку, то железнодорожное хозяйство улучшилось ли бы?, а эксплуатационные расходы уменьшились ли бы в значительной степени? На такой вопрос смело и безошибочно можно ответить следующее:

До тех пор, пока само правительство не придёт железным дорогам на помощь в смысле освобождения их путём законодательных мер и административных распоряжений:

1) от современных вампиров, высасывающих с железных дорог переплатежи по многомиллионным поставкам, в виде многочисленных синдикатов и трестов разного наименования, подымающих стачечно, ради личной наживы, — цены на массовые предметы первой необходимости железных дорог;

2) от разных претендующих, не останавливающихся перед подкупами, фальшами и всевозможными злоупотреблениями, в целях наживы за счёт железнодорожных порядков и допускаемых случайностей;

3) от хищников, паразитов, высасывающих, на основании законной обставленности у железных дорог всякого рода вознаграждения под различными предлогами трудно оспариваемыми.

До тех пор и железнодорожная администрация, будь то частная или казённая, будет находиться вне возможности что-либо сделать серьёзно, для понижения эксплуатационных убытков.



С другой стороны, безответственность некоторых высших и средних агентов, покрываемых в своих незаконных действиях санкцией разных комитетов и комиссий, также совершенно безответственных, в силу своей коллегиальности, а равно и неприменение принципа фискальной ответственности самих распорядителей кредитов за убытки, причинённые дороге их малорациональными распоряжениями, вызывающими громадные непроизводительные расходы, тоже немало способствуют тому, что антикоммерческая хозяйственность некоторых наших дорог не только держится стойко, но ещё возрастает из года в год.

Но наиболее сильными рычагами, могущими воздействовать на улучшение железнодорожного хозяйства и на постановку его на действительно благоустроенную коммерческую ногу, по нашему мнению, были бы:

1) настойчивое внушение всем железнодорожным агентам, в особенности высшей инстанции, что потеря времени есть значительное преступление, которое должно строго преследоваться;

2) чтобы в рассадниках железнодорожных инженеров, дающих контингент начальников железных дорог, — студентам давалась полная экономическая подготовка к их будущей деятельности;

3) убеждение тех, кого следует, в том, что краснбайство, связи и протекция, выдвигающая некоторых лиц, затемняют скромных, деятельных сведущих, а потому более полезных, агентов.

Затем, если каждого начальника железной дороги, всё конечно, при условии предоставления ему необходимых широких полномочий, под строгим отчётом за последствия своих распоряжений, — возвести в положение местного главного, ответственного коммерческого деятеля, что было бы безусловно рационально, то центральная администрация являлась бы хозяином всей железнодорожной сети, управляемой как бы агентами (по коммерческому выражению, приказчиками) на отчёте; тогда не стали бы проявляться такие неестественного характера факты, как, напр., внезапное превращение доходной дороги в бездоходную, за счёт вновь возведённых соседних линий диагонального, т.е. более краткого расстояния. Тогда такой хозяин сети, предвидя изменяющиеся условия выгодности направления грузов, не оставил бы дорогу,

утратившую большую часть своих грузов, передачей их на другую, — работать самостоятельно и сознательно в убыток, а присоединил бы её, но уже, как линию местного значения и служащую, как разгрузочно-обходная, к той дороге, которая наиболее оттянула её работу; и это было бы поступлено по коммерчески, а то, сейчас, мы видим, например, следующую картину, извлекаемую нами из записки председателя Особой высшей комиссии по исследованию железнодорожного дела в России, инженер-генерала Н. П. Петрова.

	Данные по сведению Государственного контроля (руб.)	Данные по сметам Министерства путей сообщения (руб.)
На Риго-Орловской дороге за 1906 год		
Валовой доход	24 000 059	18 854 997
Эксплуатационные расходы	14 319 774	12 874 571
Чистый доход	9 680 285	5 980 426
Обязательные платежи	5 964 159	5 964 159
Чистый остаток	3 716 126	16 267
На Сызрано-Вяземской дороге за 1906 год		
Валовой доход	24 086 081	12 593 265
Эксплуатационные расходы	15 221 434	13 991 260
Чистый доход	8 864 647	Дефицит 1 397 995
Обязательные платежи	3 989 250	3 989 250
Чистый остаток	4 875 397	Дефицит 5 387 245

Примечание: Отчёты Государственного контроля, вносящего в свои отчёты собственную мерку, иногда расходятся с отчётами самой дороги.

Но так как на усиление и улучшение этих дорог из Государственного Казначейства затрачен дополнительный капитал, на первую из приведённых 52 473 358 р., а на вторую 27 198 112 р., то означенный чистый остаток принёс Государственному казначейству:

По Риго-Орловской дороге за 1906 г. 7,88 %, тогда как по смете на 1909 г. ожидается всего лишь 0,03 %.

По Сызрано-Вяземской дороге за 1906 г. 17,9 %, а по смете на 1909 г. никакой оплаты не предвидится.

Такие результаты, явившиеся вследствие оттяжки грузов на новые диагональные дороги, прямо указывают на то, как следовало бы поступить настоящему коммерческому хозяину дела. И приведённые нами примеры не единичны.



Существует твёрдо установившееся мнение, что казённые дороги хуже эксплуатируются, чем частные, иначе говоря, частные дороги много лучше ведут своё дело. С этим мы не согласны; некоторая автономность частных дорог, действительно, даёт возможность местным управлениям последних лучше и сознательнее администрировать своё предприятие, тогда как по отношению казённых дорог, удалённая централизация администрации сильно тормозит проявление живой и чуткой деятельности местной администрации этих дорог. Будучи поставлена в одинаковые условия с частными дорогами, деятельность казённых дорог не будет отличаться от деятельности частных дорог, которые ныне возвышаются лишь за счёт казённых железных дорог; на частных дорогах самоуправление обосновано на доверии, чего на казённых не существует. Малая хозяйственность почти всюду одинакова, по причине свойственности этого недостатка славянской натуре вообще.

Выяснив, таким образом, условия коммерческого значения вообще и коммерческой деятельности железных дорог, и дав отрицательный ответ на поставленный в заголовке вопрос, переходим к рассмотрению вопроса, следует ли признавать за всеми железными дорогами казёнными и частными государственное значение? На этот вопрос можно ответить лишь утвердительно, так как коммерческий характер деятельности железнодорожных предприятий касается собственно их жизни и питания, каковые эти дороги должны извлекать из непосредственной своей деятельности, но, по результатам этой самой деятельности, отзывающейся на всех проявлениях

государственной жизни страны как в стратегическом, так и в культурно-экономическом отношении, — государственное значение железных дорог неотъемлемо от них. Мы уже имели случай указать, в одном из наших экскурсов^{***}, что современный колоссальный размер государственной росписи доходов зиждется именно на деятельности железных дорог; государственное хозяйство без путей сообщения, и главное, — рельсовых, не может не только считаться благоустроенным, но, при современных политических условиях, не могло бы существовать вовсе. В силу сего, прямая задача правительства, в собственных своих интересах, не останавливаясь ни перед какими жертвами, содействовать всеми мерами развитию и преуспеванию в России наибольшего количества железнодорожности, не только магистрального, но и второстепенного значения, памятуя неустанно, что:

Страна, изобилующая железными дорогами, будет всегда наиболее культурной и наиболее сильной.

С развитием сети железных дорог, упорядочением её обставленности и со стягиванием её петель, возвысится и рост производительных сил Государства и народного богатства, а это, в свою очередь, уравнивая противоположные страсти, гарантирует внутренний покой, внешний мир и процветание страны.

Энаэсь.
(Железнодорожное дело. — 1910. —
№ 23. — С. 127–132) •

^{***} Железнодорожное хозяйство перед Общественным судом: «Железнодорожное дело», 1909 г., № 41.

