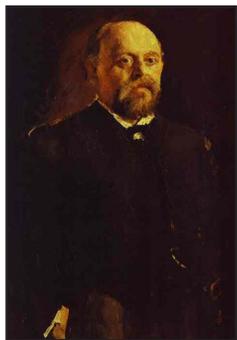


DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2021-19-272-278>

В. Серов. Портрет
Саввы Мамонтова. 1887.

Статья из журнала «Железнодорожное дело», изданного более 110 лет назад, подробно излагает содержание опубликованной известным предпринимателем и меценатом, имевшим самый непосредственный опыт, связанный со строительством и эксплуатацией железных дорог, С. И. Мамонтовым брошюры «О железнодорожном хозяйстве в России». В ней Савва Мамонтов предлагает свой взгляд на многочисленные преимущества частного подрядного строительства железных дорог и их последующей эксплуатации на основе, говоря современным языком, государственно-частного партнёрства, включая темпы строительства, рациональное отношение к расходам. Публикатор статьи, частично соглашаясь с С. И. Мамонтовым, настаивал тем не менее на необходимости более глубокого анализа изменений в привычную модель частных и государственных железных дорог, сложившейся в тот момент в России.

Ключевые слова: железная дорога, частное предпринимательство, С. И. Мамонтов, государственно-частное партнёрство, история железных дорог.

For the English text of the publication please see p. 276.

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

Савва Иванович Мамонтов о железнодорожном хозяйстве в России

В последние годы чуть не ежедневно затрагиваются разные вопросы, касающиеся строительства, эксплуатации и хозяйства наших железных дорог. Прислушиваясь к мнениям общества и считаясь с современным положением железнодорожного дела, Министерство Путей Сообщения делало и делает целый ряд попыток к согласованию установившихся издавна традиций с новыми веяниями, но прежде всего старается, хотя, к сожалению, пока совершенно напрасно, добраться до причин постоянного железнодорожного дефицита и установить, чтобы казённые железные дороги давали государству известный доход...

В ряде разных изданий, затрагивающих те или другие вопросы железнодорожной жизни, обращает на себя внимание небольшая брошюра «О железнодорожном хозяйстве в России», изданная известным железнодорожным и финансовым в недалёком прошлом деятелем, Саввой Ивановичем

Мамонтовым... В этой брошюре почтенный строитель Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги, излагая свои взгляды на существующий порядок постройки и эксплуатации железнодорожных линий и указывая на желательные, с его точки зрения, изменения в таковом порядке, сравнивает частное железнодорожное дело с казённым и приходит к любопытным, не в пользу казны, выводам.

Так например, из приводимых в брошюре данных¹ о повёрстной стоимости железных дорог без подвижного состава, уплаты % и расходов реализации, оказывается, что средняя стоимость одной версты казённых железных дорог (взято 15 линий, движение на коих открыто в 1899–1902 гг.) доходила до 57741 руб., а средняя стоимость одной версты частных железных дорог (приведено также 15 линий, открытых для пользования в 1897–1901 гг.) обошлась в

¹ Сведения эти взяты из доклада Департамента железнодорожных дел 30-го августа 1903 года.

48061 руб., т.е. почти на 20 % дешевле казённых.

Полагая, что техническая прочность дороги при её сооружении как казённым, так и частным путём, при существующем контроле, будет тождественной, С. И. Мамонтов приходит к выводу, что приведённая выше экономия при частном строительстве является, исключительно благодаря распорядительности и хозяйственности строителей, а также — отсутствию излишней канцелярщины и волокиты, чуждых всякому частному хозяйству...

При казённой постройке картина получается совершенно иная. Договоры с подрядчиками и поставщиками, заключаемые на основании устаревшего во всех отношениях положения о казённых подрядах и поставках, представляются явно ненормальными, ибо они совершенно не ограждают интересов контрагентов, отдавая их в полное распоряжение технического надзора, могущего — на основании договора — довести до больших убытков и даже разорить вполне, в сущности, исправного подрядчика. Это обстоятельство, равно как и существующий канцелярский формализм выдачи текущих платежей и окончательных расчётов, получаемых иногда с громадными опозданиями, заставляют контрагентов при назначении цен на работы повышать таковые более чем на 10 %, пропорционально несомому риску и необходимости вкладывать в дело капиталы, время возвращения которых трудно точно определить (не говоря уже и о возможности выхода с судебным процессом).

Кроме приведённых обстоятельств почтенный автор брошюры обращает внимание читателя на резкую разницу и в основных задачах строительства. Частное общество, сооружая дорогу для пользования своего общества и будучи заинтересовано в, возможно, более дешёвой эксплуатации проводимой линии, старается закончить постройку не только возможно скорее (чтобы не платить лишних % за время постройки), но и с таким расчётом, чтобы потом — после открытия движения — не пришлось достраивать или перестраивать дорогу за счёт эксплуатации. Совершенно иначе обстоит дело с казёнными железными дорогами, постройка которых производится одним Управлением, а эксплуатация — другим, причём интересы строителя и будущего начальника её эксплуатации бывает очень трудно согласовать и сопоставить. Как пример, С. И. Мамонтов указывает на Московскую Окружную дорогу, сдача которой в эксплуатацию нача-

лась ещё в конце 1907 года и продолжалась около 2-х лет. При постройках этой категории, помимо уплаты процентов по строительному капиталу за время постройки (зачастую благодаря замедлениям при строительстве, гораздо большее, чем предполагалось при утверждении сметы), приходится почти всегда нести дополнительные затраты на приведение выстроенной линии в надлежащий вид, что, в общем, не только удорожает постройку на громадную сумму, но и взваливает на казну лишние многомиллионные расходы по судебным процессам и по платежам всякого рода.

Обращаясь затем к существующим основам железнодорожной эксплуатации, С. И. Мамонтов подчёркивает те хозяйственно-экономические начала, которые положены в основу эксплуатации частных железных дорог. Правления таких дорог состоят из директоров-акционеров, вносящих залоги, лично заинтересованных в выгодном ведении дела; непосредственный руководитель технической эксплуатации — инженер, управляющий дорогой, и прочие служащие заинтересованы в прибылях общества наградами, сравнительно довольно крупными, выдаваемыми пропорционально прибылям эксплуатации. Аппарат управления делом частного общества подвижный и чувствительный. Постоянный хозяин дела — Правление, а в некоторых случаях и Управление — всегда знает точно, прибыль или убыток приносит предприятие, и потому имеет полную возможность безотлагательно принять соответствующие меры. Имея характер коммерческого дела, частная дорога старается привлекать грузы и пассажиров и в этих видах, соблюдая собственные интересы, она одновременно считается и с интересами грузоотправителей и пассажиров, заботясь об их удобствах и о возможно меньшем формализме и стеснении при расчётах и сношениях со своими клиентами.

Совершенно иной, инертный и безответственный характер носит казённая эксплуатация, благодаря главным образом тому, что роль Правления играет на казённых дорогах Управление железных дорог, состоящее из безответственных чиновников, а вместо ответственного Управляющего линией — Начальник дороги, поставленный также в рамки чиновника. Местные управления железных дорог не имеют вовсе времени думать о грузоотправителях и пассажирах, ибо заняты отпиской и высылкой справок, отзывов и всевозможных сведений, запрашиваемых бесчисленными предписаниями



и циркулярами разных контролирующих и наблюдающих учреждений. Кроме Государственного Контроля, что только не контролирует местные управления железных дорог: и Казённые Палаты, и Казначейства, и Управление железных дорог... Чего только не требуют от управлений железных дорог разные статистические отделы и инспекторские ревизии... Благодаря установленным порядкам, конечный результат казённой эксплуатации на линиях выясняется много лет спустя², а производимый из года в год Государственным Контролем подсчёт результатов эксплуатации, как выяснилось в настоящее время комиссией генерала Петрова, не соответствует истинному положению дела. При таком порядке нет ничего удивительного, если для руководителей дела совершенно неожиданно выплывают какие-то непокрытые дефициты прежних лет, как это случилось с бывшим министром Шауфусом при рассмотрении бюджета Министерства Путей Сообщения в Государственной Думе...

Затем, как и при казённых постройках, в силу всех вышеприведённых обстоятельств, при казённой эксплуатации происходят хронические переплаты при заготовках топлива и разных материалов по высшим ценам, чем в частной эксплуатации, и производство работ — сравнительно с частными дорогами — обходится по более дорогим ценам. Причина этого явления та же, как и при постройках: канцелярская волокита, формализм и хроническая задержка платежей, то благодаря равнодушному отношению к делу агентов дороги, то вследствие чересчур бдительного надзора со стороны Государственного Контроля, то, наконец, просто-напросто из-за ранее израсходованного Управлением дороги кредита, из которого надлежало бы произвести уплату..

Все эти выводы почтенный С. И. Мамонтов подкрепляет ссылками на наблюдавшиеся им факты из эксплуатационного быта Северных и некоторых других казённых железных дорог. Так, например, ныне уже предъявлены к казне крупные иски со стороны поставщиков нефти (фирмы Нобель и Мазут) за задержку платежей по поставкам на дороги этого продукта. По расчёту на 1 января 1909 года претензия названных фирм простирается до 10.000.000 руб., и за несвоевременную уплату казне, вероятно, придётся, кроме судебных издержек, упла-

тить непроизводительно огромный штраф в размере 12 % годовых. Можно ожидать, что, если нефтяники успеют взыскать означенный штраф, то, несомненно, постараются взыскать штрафы за несвоевременные платежи и все другие обижённые в этом направлении, подрядчики и поставщики, что, конечно, вызовет большие убытки для казны... Другой курьёзный факт из области формализма и явного признака хронического чиновного недомыслия, по словам автора брошюры, имел место на Северных железных дорогах в 1905 или 1906 гг. Была вызвана конкуренция на поставку нефтяных остатков, причём не только цены оказались выше, чем в предыдущем году, но и, сверх того, нефтяники предупреждали, что, если заявленных цен не утвердят, то через 2 недели они ещё повысятся. Несмотря на то, что заявление было вполне достоверно, ибо всем было хорошо известно, что всё нефтяное дело находится в крепких руках группы фирм, связанных синдикатом, заявленные цены Управлением железных дорог утверждены не были. На вторую конкуренцию явились те же лица, но, как и заявляли ранее, первоначальную цену повысили так, что казне пришлось непроизводительно переплатить более 400.000 рублей³. Так как в приводимом случае, едва ли можем иметь место в частном железнодорожном хозяйстве, упрёк в нанесении такого крупного ущерба казне, казалось бы, должен быть обращён и к представителям Министерства Финансов и Государственного Контроля, допустившим подобное серьёзное нарушение интересов казны, то автор брошюры полагает, что «участие Государственного Контроля в казённой эксплуатации железных дорог, в той форме, как это имеет место в настоящее время, совершенно бесцельно удорожает эксплуатацию».

Резюмируя всё вышеизложенное, С. И. Мамонтов обращает внимание на некоторую ненормальность в самой структуре частных железнодорожных обществ, образованных по ныне действующим уставам, и высказывает своё мнение о желательных изменениях в условиях частного железнодорожного дела:

1) Частное железнодорожное хозяйство должно быть установлено на нормах подряда по постройке и договора об аренде, причём частное общество, являющееся строителем и арендатором дорог, должно вносить Правительству залоги в обеспечение исправного окончания строительных работ, а также ис-

² Естественно, что при такой задержке, даже при желании, нельзя ничего предпринять к улучшению дела, не видя реальных результатов постановки этого дела.

³ На следующий год то же самое повторилось точно-точно, с одной только разницей, что казна потеряла совершенно напрасно 200000 руб.

правности арендной платы по эксплуатации дорог.

2) Необходимо установить самостоятельный железнодорожный фонд, средства которого не должны никуда расходоваться, кроме как на нужды железнодорожной сети. В этот фонд должны поступать суммы, полученные от обращения залогов частных обществ в соответствующие процентные Государственные бумаги.

Так как выгоды Правительства от введения такого рода изменений в существующий порядок частного железнодорожного хозяйства более чем очевидны, то, по мнению автора брошюры, нужно лишь коснуться вопроса, насколько приемлемы эти изменения для частных обществ.

Как полагает С. И. Мамонтов, «залог обществу можно образовать из складочного (акционерного) капитала, причём проценты, получаемые с бумаг, в которые обращены залогов, пойдут в доход по этому капиталу, т.е. в дивиденды по акциям.

В случае временной убыточности эксплуатации можно разрешить обществу должать по арендной плате за известные проценты; обращать залог на пополнение этого долга допускать лишь по истечении определённого количества времени после начала эксплуатации; расход залога пополнять, когда он дойдёт до 40–50 % первоначальной величины.

Чтобы уравнивать общества, образуемые на проектируемых началах, со старыми по вопросу о пропорциональном делении дохода на акции и облигации, возможно предоставить новым обществам право отчисления из чистой прибыли в первую голову 2–3 % на складочный капитал».

Изложив вкратце сущность брошюры почтенного С. И. Мамонтова, не могу не сказать, что вопрос о железнодорожном хозяйстве в России крайне сложен не только в виде его обширности и разносторонности, но и из-за истёкшего полувекowego периода, в течение которого хозяйство это налаживалось, расширялось и, наконец, вылилось в те формы, в которых находится ныне.

Так как железнодорожная моя служба протекла почти исключительно в тесных рамках ликвидационных расчётов по дорогам, перешедшим в казну, и совершенно не соприкасалась с внутренней железнодорожной жизнью, я затруднился бы высказать личное мнение по затронутому С. И. Мамонтовым вопросу.

Скажу лишь одно, что — дурно ли, хорошо ли, — но существующая много лет система

железнодорожного хозяйства, несомненно, пустила слишком глубокие корни не только в ведомстве Путей Сообщения, но и в других ведомствах, связанных в подобных вопросах с названным Министерством: Государственный Контроль, Министерство Финансов и др., принимающих непосредственное участие в разрешении наиболее важных хозяйственных железнодорожных операций, сжились с налаженной системой, и потому не только коренное изменение её, но даже и частичная ломка, как, надо полагать, окажутся весьма нелёгкими, чтобы не сказать почти невозможными. Трудно ожидать, чтобы целые корпорации, сверху донизу, даже сознавая всю ненормальность условий, в которых вращается их многолетняя деятельность, с лёгким сердцем пошли навстречу коренной ломке, связанной с разрушением привычек и взглядов, усвоенных целыми поколениями прошлых и настоящих министерских деятелей. Несомненно и то, что масса чиновников-бюрократов явятся упорными противниками новых веяний уже и потому, что признают своё бессилие и неумение подчиниться новым течениям и воспринять их основы, т.е., говоря проще, сознают в душе необходимость — в случае коренных преобразований в ведомстве — уйти и дать место другим, более способным к восприятию новых взглядов лицам.

С этой-то точки зрения мне и представляется, что проводимая почтенным автором брошюры идея о необходимости отменить казённое строительство и эксплуатацию и отдать предпочтение частной предприимчивости, при всей её кажущейся правдивости и целесообразности, заставляет желать не только большей детальной её разработки, но, одновременно, и подробного мотивированного заключения со стороны железнодорожников-специалистов как сторонников, так и противников взглядов С. И. Мамонтова, о необходимости проведения в жизнь новых или изменённых начал железнодорожного хозяйства. Не следует забывать, что, наряду с печальными явлениями казённого хозяйства, приводимыми С. И. Мамонтовым, надо полагать, найдутся и хорошие её стороны. С другой стороны, нельзя игнорировать и дефекты частного хозяйства, на которые приходилось и приходится наталкиваться не только при приёме частных железных дорог в казну, но и при обычном нормальном биении железнодорожного пульса.

В. М.
(Железнодорожное дело. — 1910. —
№ 10. — С. 47–49) ●

