

Высочайше учрежденная Особая Комиссія для всесторон-  
няго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

В. LXXI.

*С. Кольсонъ.*

Начальникъ Управленія Мостовъ и Шоссейныхъ Дорогъ.

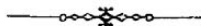
---

# ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ И БЮДЖЕТЪ.

---

Перевелъ съ французскаго В. Л. ЛѢСКОВЕЦЪ.

Подъ редакціей К. Я. ЗАГОРСКАГО.



С. ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія С. Л. Кинда, Казанская ул., 44.

1911.

ВЫСОЧАЙШЕ учрежденная Особая Высшая Комиссія для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

## Слѣдующіе Труды Комиссіи:

А) вышли изъ печати и продаются въ магазинѣ Ринкера, Невскій, 14.

№№ вы- пусковъ.	Цѣна. Р. К.
I. Краткій историческій обзоръ событій, предшествовавшихъ учрежденію Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи . . . . .	75
II. Историческій очеркъ учрежденія, подъ предсѣдательствомъ Генераль-Адъютанта Графа Э. Т. Баранова, Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. В. Саловъ . . . . .	20
III. Нѣсколько соображеній, полезныхъ при разсмотрѣніи смѣтъ путей сообщенія на 1908 г. Н. Петровъ . . . . .	1 —
IV. О числѣ служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Н. Петровъ . . . . .	Исчерпанъ.
V. Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы. Н. Петровъ . . . . .	3 —
VI. Обзоръ финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи казенныхъ жел. дор. въ различныхъ государствахъ за 1905 г. по даннымъ «Archiv für Eisenbahnwesen» 1907 и 1908 г. г. . . . .	Исчерпанъ.
VII. О пользованіи товарнымъ подвижнымъ составомъ на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи 1894—1906 г. г. Н. Петровъ . . . . .	75
VIII. Объ учетѣ товарнаго вагоннаго парка. С. Н. Кульжинскій . . . . .	Исчерпанъ.
IX. Записка Н. К. Гофмана. О главныхъ мастерскихъ для починки подвижного состава; о главныхъ матеріальныхъ складахъ; объ испытательныхъ лабораторіяхъ и о техническихъ конторахъ при службѣ подвижного состава и тяги,—на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ . . . . .	50
X. Министерство Путей Сообщенія и желѣзнодорожное дѣло. И. Рербергъ . . . . .	Исчерпанъ.
XI. Объ административной организаціи желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи. А. Фроловъ . . . . .	3 —

XII.	О хозяйственности управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ . . . . .	1 —
XIII.	Къ разсмотрѣнiю смѣты желѣзныхъ дорогъ на 1909 г. Н. Петровъ . . . . .	Исчерпанъ.
XIV.	Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Панта на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г. перевелъ Н. Петровъ . . . . .	3 —
XV.	Таблицы результатовъ эксплуатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г.г. . . . .	Исчерпанъ.
XVI.	Краткое изложеніе заключеній съѣзда начальниковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включеннымъ въ программу занятій сего съѣзда, состоявшаго 27 января—3 февраля 1909 г. . . . .	Исчерпанъ.
XVII.	Краткія соображенія по вопросу объ организациі русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ . . . . .	Исчерпанъ.
XVIII.	Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. С. Кульжинскій . . . . .	Исчерпанъ.
XIX.	Схематическая карта желѣзныхъ дорогъ съ указаніемъ тяговыхъ участковъ, коренныхъ и оборотныхъ депо для торговаго движенія и главныхъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ . . . . .	Исчерпанъ.
XX.	Описаніе существующаго порядка счетоводства и отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Приложение къ докладу И. И. фонъ-Рихтера, помощника начальника С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, о счетоводствѣ на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г. . . . .	1 50
XXI.	Должностныя лица въ Пруссіи. Г. Демарсіаль. Переводъ В. Ивановскаго . . . . .	Исчерпанъ.
XXII.	Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. С. Кульжинскій . . . . .	2 —
XXIII.	Главные причины чрезвычайнаго роста расходовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 г.г. и мѣра вліянія этихъ причинъ. Н. Петровъ . . . . .	4 —
XXIV.	I. Отчетъ по осмотру Тульскихъ паровозныхъ и Московскихъ вагонныхъ мастерскихъ Московско-Курской жел. дор. и главныхъ мастерскихъ Московско-Брестской жел. дор., произведенному въ августѣ мѣсяцѣ 1909 года, по порученію г. Предсѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. II. Реорганизациія главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ по принципу для современнаго интенсивнаго механическаго производства. Инж.-Техн. II. П. Риццони . . . . .	Исчерпанъ.
XXV.	Перевозка почты по желѣзнымъ дорогамъ. С. Кульжинскій . . . . .	50 —

XXVI.	Швейцерскіе союзные желѣзнодорожные законы . . .	1 50
XXVII.	О государственномъ сборѣ съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ Россіи . . . . .	— 75
XXVIII.	Экономическое значеніе русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ . . . . .	— 50
XXIX.	Правительственные источники образованія капиталовъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ . . . . .	— 20
XXX.	О дѣятельности сѣздовъ желѣзныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованія 1869—1909 г.г. . . . .	— 20
XXXI.	О наивыгоднѣйшемъ расположеніи мастерскихъ для ремонта подвижного состава. С. Кульжинскій . . . . .	— 75
XXXII.	Матеріалы по вопросу о реорганизациі управленія русскихъ желѣзныхъ дорогъ . . . . .	Исчерпанъ.
XXXIII.	Свѣдѣнія и данныя о мастерскихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и о нѣкоторыхъ заграничныхъ. Н. Антошинъ . . . . .	1 50
XXXIV.	Передача государственныхъ земель желѣзнымъ дорогамъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки. С. Кульжинскій . . . . .	— 75
XXXV.	Къ вопросу о частномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ. Проф. П. П. Мигулинъ . . . . .	— 75
XXXVI.	О развитіи русской желѣзнодорожной сѣти. С. Кульжинскій . . . . .	— 75
XXXVII.	Матеріалы по обслѣдованію Южныхъ желѣзныхъ дорогъ . . . . .	3 —
XXXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ . . . . .	3 —
XXXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Екатерининской желѣзной дороги . . . . .	3 —
XL.	Матеріалы по вопросу о реорганизациі отчетности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Часть I. . . . .	3 —
XLI.	Тоже. Часть II. . . . .	3 —
XLII.	Тоже. Часть III. . . . .	3 —
XLIII.	Причины дефицитовъ русской желѣзнодорожной сѣти въ первые годы XX вѣка. Н. Петровъ . . . . .	— 50
XLIV.	Паровозный паркъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, мѣры къ его улучшенію въ связи съ сокращеніемъ эксплуатационныхъ расходовъ, проектъ расходовъ, проектъ распредѣленія мощныхъ паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ по сѣти казенныхъ жел. дор. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ . . . . .	3 —
XLV.	Планъ района обращенія паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ на сѣти каз. ж. д. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ. . . . .	Исчерпанъ.
XLVI.	Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Часть I. Уставы Обществъ, эксплуатирующихъ желѣзн. дороги общаго значенія . . . . .	5 —

XLVII.	Тоже. Часть II. Уставы Обществъ, эксплуатирующихъ подъѣздные пути; условія сооруженія и эксплуатаціи подъѣздныхъ путей и вѣтвей . . . . .	5 —
XLVIII.	Тоже. Часть III. Выдержки изъ уставовъ Обществъ, не получившихъ осуществленія . . . . .	2 —
XLIX.	Состоящая при Министерствѣ Финансовъ Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и ея дѣятельность. Часть I. 1896—1902 г. г. Н. Ермиловъ . . . . .	3 —
L.	Ислѣдованіе разницъ въ показаніяхъ доходовъ казен. жел. дорогъ по исполненію росписи и по эксплуатационнымъ отчетамъ этихъ дорогъ . . . . .	2 —
LI.	Выгоды, полученныя желѣзными дорогами въ 1909 г. отъ урожая и отъ улучшенія своего хозяйства съ 1907 г. Н. Петровъ . . . . .	— 75
LII.	Матеріалы по ислѣдованію Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ . . . . .	3 —
LIII.	Перевозка скоропортящихся продуктовъ и снабженіе ими городовъ въ Россіи и за границею М. П. Федорова . . . . .	1 —
LIV.	Мексиканскій законъ о желѣзныхъ дорогахъ. Аргентинскій законъ о желѣзнодорожныхъ обществахъ . . . . .	1 —
LV.	Матеріалы по ислѣдованію Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ . . . . .	3 —
LVI.	Матеріалы по ислѣдованію Николаевской желѣзной дороги . . . . .	3 —
LVII.	Первое приближеніе къ опредѣленію наименьшаго пробѣга товарныхъ поѣздовъ на данной линіи Н. Петровъ . . . . .	1 25
LVIII.	О реорганизаціи Центральныхъ Установленій Министерства Путей Сообщенія по управленію желѣзными дорогами. С. Кульжинскій . . . . .	1 —
LIX.	Отвѣтственность русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ цифрахъ. М. П. Федорова . . . . .	1 50
LX.	Критерій для желѣзныхъ дорогъ и его примѣненіе. Н. Петровъ . . . . .	— 50
LXI.	Вѣтви общаго пользованія, выстроенныя на средства частныхъ предпринимателей и переданныя въ собственность казны. П. Соловьева подъ ред. С. Кульжинскаго . . . . .	1 —
LXII.	Статья 683 ч. 1 т. X Свода законовъ, исторія и анализъ ея въ связи съ данными для ея пересмотра Г. Н. Каргановъ . . . . .	1 50
LXIII.	Очерки финансовой организаціи Сѣверо-Американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Стюаръ Даджетъ. Перев. съ англ. М. С. Модель подъ ред. С. Н. Кульжинскаго . . . . .	3 —
LXIV.	О нормальныхъ размѣрахъ оборотныхъ капиталовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ К. Ходоровскій . . . . .	1 50

LXV. О скорости слѣдованія грузовъ по русскимъ жел. дор. С. Кульжинскій . . . . .	— 50
LXVI. Матеріалы по обслѣдованію Сызрано-Вяземской жел. дор. . . . .	3 —
LXVII. Матеріалы по обслѣдованію: Самаро-Златоустовской жел. дор. . . . .	3 —
LXVIII. Матеріалы по обслѣдованію Либаво-Роменской ж. д. . . . .	3 —
LXIX. Матеріалы по обслѣдованію Сибирской жел. дор. . . . .	3 —
LXX. Свѣдѣнія и данныя объ англійскихъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, о вопросахъ сл. тяги, связанныхъ съ ними, и сравненіе съ русскими Н. Антошинъ . . . . .	— 75
LXXI. Желѣзные дороги и бюджетъ. С. Кольсонъ. Переводъ съ французск. В. Л. Лѣсковецъ, подъ ред. К. Я. Загорскаго . . . . .	1 50
LXXII. О сооруженіи желѣзнодорожныхъ подъѣздныхъ путей С. Кульжинскій . . . . .	1 50
LXXIII. Къ вопросу о реорганизаціи прускихъ желѣзнодорожныхъ и государственныхъ финансовъ. Г. Кирхгофъ. Переводъ съ нѣм. Ю. Н. Кульжинскаго . . . . .	1 —

### Б) Печатаются:

- LXXIV. Матеріалы къ вопросу о проведеніи подъѣздныхъ путей къ казеннымъ жел. дор. Часть I. Отвѣты покрайонныхъ комитетовъ на письмо г. управляющаго дѣлами О. В. Комиссіи.
- LXXV. Тоже. Часть II. Отвѣты начальниковъ казенныхъ ж. дор. на письмо г. управляющаго дѣлами О. В. Комиссіи.
- LXXVI. Экономическое положеніе Сибирской магистрали. М. Федоровъ.
- LXXVII. О перевозкѣ грузовъ по русскимъ жел. дорогамъ со скоростью пассажирскихъ поѣздовъ. И. Я. Мірославскій.
- LXXVIII. Матеріалы по обслѣдованію Головного участка Амурской жел. дор.
- LXXIX. Матеріалы по обслѣдованію Пермской жел. дор.



## О Г Л А В Л Е Н И Е.

	СТР.
<b>Глава I. Историческое развитие сѣти и финансовыя конвенці . . . . .</b>	<b>3</b>
I. Конвенціи 1859 г. и ихъ развитіе . . . . .	8
II. Второстепенныя компаніи, выкупы и большая программа 1879 г. . . . .	18
III. Конвенціи 1883 г. . . . .	27
IV. Гарантія доходовъ второстепенныхъ сѣтей . . . . .	37
V. Алжиръ и колоніи . . . . .	40
VI. Колебанія доходовъ и расходовъ . . . . .	44
<b>Глава II. Расходы государства въ 1894 г., перемѣны съ 1884 г. и виды на будущее . . . . .</b>	<b>50</b>
I. Проценты на затраты по сооруженію, понесенные государ- ствомъ . . . . .	52
II. Гарантія доходовъ большихъ компаній . . . . .	63
§ а. Платежи по капиталамъ, израсходованнымъ компаніями. . . . .	73
§ б. Доходы . . . . .	76
§ в. Расходы по эксплуатаціи. . . . .	93
III. Гарантіи и дефициты второстепенныхъ сѣтей Франціи. . . . .	102
IV. Гарантіи доходовъ въ Алжирѣ и въ колоніяхъ. . . . .	106
V. Сводъ расходовъ государства. . . . .	109
<b>Глава III. Доходы и сбереженія, полученные государствомъ благо- даря принятой желѣзнодорожной системѣ . . . . .</b>	<b>115</b>
I. Чистый доходъ государственной сѣти . . . . .	119
II. Налоги на перевозки . . . . .	122
III. Налоги на цѣнныя бумаги . . . . .	130
IV. Сбереженія на государственныхъ перевозкахъ . . . . .	136
V. Итогъ доходовъ и сбереженій, реализованныхъ казной. . . . .	140
<b>Глава IV. Общія заключенія . . . . .</b>	<b>142</b>

# Желѣзныя дороги и бюджетъ.

## ГЛАВА ПЕРВАЯ.

### Цѣль изслѣдованія. Историческое развитіе сѣти и финансовыя конвенціи.

Ежегодно, всякій разъ, когда законодательныя палаты должны вотировать необходимые кредиты для удовлетворенія государственныхъ нуждъ, центръ тяжести всѣхъ преній сосредоточивается на министерствахъ, справедливо названныхъ «министерствами расходующими», — т.-е. военномъ, морскомъ и общественныхъ работъ. И дѣйствительно, изъ трехъ миллиардовъ съ половиною, которые поглощаетъ нашъ нынѣшній бюджетъ, болѣе 1.200 милліоновъ предназначены на эти три министерства. Съ другой стороны, государственный долгъ возлагаетъ на насъ ежегодно приблизительно такихъ же размѣровъ бремя, которое почти всецѣло обязано своимъ происхожденіемъ, приготовленіямъ или послѣдствіямъ международныхъ войнъ и сооруженій путей сообщенія. Такимъ образомъ, можно утвердительно сказать, что болѣе двухъ третей государственныхъ расходовъ имѣютъ своей причиной или цѣлью войны близкаго или далекаго будущаго и публичныя работы.

Изъ этихъ расходовъ наибольшее недовольство общественнаго мнѣнія вызываютъ тѣ расходы, которые связаны съ желѣзными дорогами; между тѣмъ, нѣтъ другого расхода, возрастаніе котораго было-бы болѣе прямымъ путемъ вызвано этимъ самымъ общественнымъ мнѣніемъ. Расширеніе сѣти, улучшеніе ея услугъ, пониженіе тарифовъ никогда не идутъ

впередъ настолько быстро, чтобы отвѣчать желаніямъ народонаселенія и требованіямъ его представителей; а потомъ еще удивляются тому, что статьи бюджета по этому предмету растутъ подъ вліяніемъ постоянного и совмѣстнаго дѣйствія этихъ различныхъ причинъ.

Тревога была поднята съ особенной энергіей, два года тому назадъ, г-номъ Бурдо при докладѣ бюджета 1895 года. Онъ опредѣлилъ расходы по бюджету желѣзныхъ дорогъ въ 265 милліон., считая только спеціальные кредиты, и въ 411 милл. съ прибавленіемъ къ нимъ тѣхъ расходовъ, которые сливаются съ общими платежами по государственному долгу. Онъ просилъ обратить вниманіе на то, что эти расходы увеличивались съ каждымъ годомъ, что они могли-бы возрасти еще на сотню милліоновъ и что нѣтъ такихъ финансовъ, которые могли бы долгое время выдерживать подобное увеличеніе расходовъ на одно только вѣдомство.

Этотъ призывъ былъ услышанъ. Въ то время, какъ роспись 1895 года сокращала въ широкой мѣрѣ полномочія на расходы съ тѣмъ, чтобы приостановить непрерывный ростъ аннуитетовъ, лежащихъ на бюджетѣ, министры общественныхъ работъ г.г. Жоннаръ и Барту, побѣждая всѣ затрудненія, рѣшительно направили свои административныя дѣйствія къ экономіи и къ уменьшенію платежей по гарантіямъ доходности. Они сдѣлали въ этомъ направленіи усилія, тѣмъ болѣе заслуживающія уваженія, что въ этомъ вопросѣ — тѣ, кто подвергаетъ себя потерѣ популярности, неизбѣжно связанной съ экономіей, рѣдко пожинаетъ плоды своей смѣлой инициативы; ибо, по условіямъ нашихъ конвенцій, только въ бюджетахъ послѣдующихъ годовъ обнаруживаются финансовые результаты мѣръ, предпринятыхъ при исполненіи бюджета даннаго года. Эти энергичныя попытки оказались безплодными и уже бюджетъ 1896 года много выигрываетъ отъ нихъ.

Цѣль изслѣдованія, которое мы предпринимаемъ, заключается въ томъ, чтобы точно выяснитъ общую сумму ежегодныхъ расходовъ, которые возлагаются желѣзными дорогами на государственное казначейство и сопоставить съ ними доходы,

которые желѣзныя дороги доставляютъ ему; затѣмъ изыскать причины колебаній въ этихъ расходахъ и доходахъ послѣ того, какъ конвенціи 1883 года установили настоящій режимъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, а также въ особенности опредѣлить ту часть общей суммы дефицита, которая должна быть приписана этимъ конвенціямъ, которыя обсуждаются болѣе горячо послѣ того, какъ получили законодательную санкцію, чѣмъ обсуждались до голосованія въ палатахъ; наконецъ, указать тѣ элементы возрастанія или сокращенія расходовъ, которые могутъ обезпокоивать или обнадеживать насъ относительно будущаго.

Два соображенія въ особенности побуждаютъ настойчиво обращать вниманіе на эти различныя обстоятельства. Первое заключается въ томъ, что въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ большая часть расходовъ появляется въ бюджетѣ только съ опозданіемъ, подъ видомъ долговъ, противъ которыхъ можно, конечно, выступать съ обвиненіями, но которые надо, тѣмъ не менѣе, оплатить въ срокъ, чтобы не оказаться банкротомъ. Поэтому мѣры бережливости или финансовой осторожности вовсе не находятъ опоры въ той непосредственной необходимости, которая вытекаетъ изъ обязанности въ каждомъ бюджетѣ устанавливать равновѣсіе хотя бы даже только на бумагѣ. Финансовый законъ cadaго бюджета содержитъ, несомнѣнно, разныя статьи, которыя опредѣляютъ максимальное количество новыхъ работъ, подлежащихъ исполненію, равно какъ и тѣхъ обязательствъ, которыя могутъ быть приняты въ данномъ году въ отношеніи новыхъ линій, но эти работы и обязательства выражаются въ кредитахъ, подлежащихъ внесенію только въ бюджеты послѣдующихъ лѣтъ. Этимъ и объясняется то явленіе, что бюджетная комиссія даже въ тѣ годы, когда она проявляла наибольшее стараніе сдѣлать сбереженія, никогда почти не брала инициативы дѣйствительныхъ сокращеній сказанныхъ максимальныхъ количествъ и уменьшала ихъ только тогда, когда правительство это предлагало ей.

Вторая причина, дѣлающая бережливость особенно трудной въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ, заключается въ томъ,

что значительная часть бюджетных расходов является въ видѣ уплатъ гарантій, предоставленныхъ концессионнымъ компаниямъ. Этимъ обуславливается, что для того, чтобы уменьшить бремя плательщиковъ налоговъ, необходимо работать въ направленіи сокращенія расходовъ и увеличенія доходовъ этихъ компаний. А эту задачу чрезвычайно трудно разрѣшить въ настоящее время для представителей и агентовъ государства. Въ борьбѣ, которую они ведутъ противъ постоянныхъ причинъ роста гарантіи, они не могутъ защищать интересовъ казны, не защищая въ то же время и интересовъ компаний, съ которыми государство вступило въ товарищество. Такъ какъ публика соприкасается непосредственно только съ компаниями, то часто кажется, что правительство поддерживаетъ ихъ интересы, тогда какъ на самомъ дѣлѣ оно заботится только о государственныхъ финансахъ. Министру нужно имѣть чрезвычайно много мужества, чтобы не отступить предъ мыслью, что его будутъ систематически третировать какъ пособника компаний и покровителя финансоваго феодализма.

Уже здѣсь мы видимъ два характеристическихъ факта, которые опредѣляютъ отношенія между желѣзными дорогами и бюджетомъ. Одинъ составляетъ постоянный элементъ прогрессивнаго возрастанія расходовъ: это—сооруженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ, работа которыхъ не можетъ оплачивать затраченныхъ на нихъ капиталовъ. Другимъ фактомъ являются крупныя колебанія, то въ одну, то въ другую сторону, обуславливаемая связью, существующею между государственными финансами и результатами, прибыльными или убыточными, главной отрасли огромной транспортной промышленности. Такъ какъ ходъ работъ опредѣляется законодателемъ и такъ какъ эксплуатація подчинена во всѣхъ своихъ подробностяхъ правительственному контролю, государственная власть оказываетъ на оба сказанные элемента неоспоримое вліяніе. Но для того, чтобы хорошо оцѣнить значеніе этого вліянія и результаты, которыхъ можно ожидать отъ него, необходимо все время имѣть въ виду разнообразныя формы, въ которыхъ тотъ или

ной порядокъ желѣзнодорожнаго дѣла отражается на бюджетѣ.

Во всякомъ случаѣ, прежде чѣмъ входить въ подробности настоящаго положенія, мы считаемъ своимъ долгомъ возстановить вкратцѣ исторію возникновенія нашей системы желѣзнодорожнаго дѣла. Разсматриваемая сама по себѣ, безъ принятія во вниманіе обстоятельствъ, которымъ было подчинено ея развитіе, эта система могла бы показаться верхомъ нелѣпости. Чтобы имѣть возможность понять то положеніе, которое создалось въ настоящее время для государственнаго казначейства, и тѣ обязательства, которыя лежатъ на немъ, необходимо послѣдовательное изученіе фактовъ постепеннаго развитія дѣйствующихъ условій гарантій доходности, равно какъ и способовъ и размѣровъ обоюднаго участія государства и компаній въ развитіи сѣти. Мы вышли бы изъ рамокъ нашего предмета, если бы входили въ этомъ отношеніи въ излишнія подробности. Но мы обязаны набросать въ общихъ чертахъ исторію нашихъ желѣзныхъ дорогъ, чтобы имѣть впоследствии возможность говорить безъ всякихъ отклоненій о бюджетныхъ расходахъ и доходахъ, сопряженныхъ нынѣ съ желѣзными дорогами.

### I. Конвенціи 1859 года и ихъ развитіе.

Исторія желѣзныхъ дорогъ во франціи отмѣчена тремя большими этапами: закономъ 11 іюня 1842 г., конвенціями 1859 г. и конвенціями 1883 года. Законъ 11 іюня 1842 г. не оставилъ въ нашей настоящей сѣти другихъ слѣдовъ, кромѣ превосходнаго строенія ея остова, который обязанъ своимъ осуществленіемъ удачной трассировкѣ, принятой въ эту эпоху для магистральныхъ линій въ соотвѣтствіи съ большими грузовыми теченіями. Этотъ законъ установилъ для сооруженія желѣзныхъ дорогъ систему, по которой мѣстности, получающія желѣзную дорогу, должны были оплачивать двѣ трети стоимости земель, а государство должно было брать на себя большую часть расходовъ по постройкѣ; концессионеры должны были дать только путь и подвижной составъ. Сокративъ, такимъ образомъ, значительно капиталъ, подлежащій оплатѣ и погашенію ком-

паніями, можно было бы устанавливать концессіи съ достаточно короткими сроками, которыя могли бы существовать на свои собственныя средства. Къ несчастью, эта система была на практикѣ очень скоро оставлена.

Подъемъ, который послѣдовалъ за изданіемъ закона 1842 г., былъ уже остановленъ финансовымъ кризисомъ 1847 года, когда революція 1848 г. еще усилила и продолжила этотъ кризисъ. Въ 1852 году наша сѣть состояла только изъ 4000 километровъ, сданныхъ въ концессію, къ которымъ присоединялись около 1000 клм., эксплуатируемыхъ или сооружаемыхъ государствомъ. Все протяженіе линій, находившихся въ эксплуатаціи, составляло 3500 клм., и понесенные расходы не достигали суммы въ  $1\frac{1}{2}$  миллиарда, двѣ пятыхъ которой были доставлены казною.

Имперія вызвала сліянія, въ результатѣ которыхъ и образовались 6 большихъ компаній, существующихъ въ настоящее время. Вмѣстѣ съ тѣмъ Имперія сильно расширила ихъ концессіи; онѣ достигали къ концу 1858 года 16000 клм., изъ которыхъ больше половины были въ эксплуатаціи. Произведенныя затраты превосходили 4 миллиарда, а расходы, которые еще предстояло сдѣлать, были опредѣлены въ 2,5 миллиардовъ.

Большія компаніи, владѣвшія главными артеріями сѣти, получали очень высокіе дивиденды, и ихъ процентныя бумаги пользовались полнымъ расположеніемъ публики, когда наступилъ финансовый кризисъ 1857 года. Онъ не замедлилъ повліять на рынокъ желѣзнодорожныхъ бумагъ. Общественное мнѣніе взволновалось при мысли о томъ, что линіи, еще подлежащія сооруженію, будутъ менѣе продуктивными, чѣмъ старыя, и составятъ бремя, быть можетъ, большее, нежели прибыли получавшіяся раньше, и будутъ даже угрожать платежеспособности компаній. Вскорѣ стало очевиднымъ, что послѣднія не смогли бы реализовать выпуски облигацій, необходимыхъ для того, чтобы выполнить принятыя на себя обязательства окончить въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ линіи, концессіонерами которыхъ онѣ были.

Рѣшеніе, принятое въ такомъ положеніи государственной властью, установило, можно сказать, почти оконча-

тельно режимъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ это время правительство Имперіи могло выбирать между двумя рѣшеніями: выборъ, который оно сдѣлало, вызвалъ большую часть мѣръ, предпринятыхъ съ той поры.

Было-бы вполне законнымъ въ 1859 г. предоставить компаніямъ подвергнуться той участи, которая получилась бы для каждой изъ нихъ въ зависимости отъ стоимости ея линій и солидности ея кредита. Одрѣ выдержали-бы кризисъ, другія погибли бы. Для этихъ послѣднихъ, капиталы уже израсходованные, были бы погашены въ большей ихъ части банкротствомъ; новыя общества замѣстили бы старыя на основаніи передачи въ порядкѣ торгового права или на основаніи продажи съ публичныхъ торговъ, предусмотрѣнной въ условіяхъ концессіи на случай утраты таковой концессіонеромъ общественныхъ работъ. Эти общества выкупили-бы разныя сѣти за часть уже сдѣланныхъ затратъ, которую онѣ опредѣлили бы, принимая въ соображеніе тѣ расходы, какіе оставалось еще сдѣлать для постройки уже взятыхъ въ концессію линій, и ожидаемой выручки; затѣмъ онѣ существовали бы на свои собственные средства. Желѣзныя дороги остались бы во Франціи тѣмъ, чѣмъ онѣ являются въ Англіи и Соед. Штатахъ: промышленностью, которая подвергается, всякимъ хорошимъ или дурнымъ случаямъ частныхъ предпріятій.

Было ли это хорошо или дурно, но правительство отступило передъ разореніями, которыя должны были получиться изъ сказаннаго положенія, передъ колебаніями общественнаго кредита и передъ тѣмъ опозданіемъ, которое это потрясеніе повлекло бы за собою въ дѣлѣ окончанія сѣти въ странѣ, гдѣ частная инициатива далека отъ обладанія такою смѣлостью, какую мы видимъ у англо-саксонскихъ народовъ. Правительство рѣшило предоставить компаніямъ поддержку своимъ кредитомъ и создало такимъ образомъ между ними и государствомъ товарищество, котораго съ тѣхъ поръ не могли уже уничтожить.

Такое его рѣшеніе объясняется тѣмъ, что для всѣхъ здравомыслящихъ людей того времени затрудненія, встрѣченныя компаніями, были только временными. Не сомнѣвались въ томъ,

что если бы их подкрѣпленный кредитъ позволилъ подождать, то онѣ стали бы когда нибудь въ положеніе, по меньшей мѣрѣ равное тому, которое онѣ занимали до кризиса. Конвенціи 1859 года имѣли единственною цѣлью дать средства пережить періодъ достиженія новыми линиями хорошаго состоянія путемъ авансированія правительствомъ каждый годъ компаніямъ суммъ, необходимыхъ для уплаты процентовъ и погашенія по займамъ и выдачи акціонеромъ дивиденда близкаго къ тому, который они получали до наступленія кризиса. Когда доходы эксплуатаціи достигли бы и въ послѣдствіи даже превзошли бы сумму, необходимую для обезпеченія платежей по займамъ и для выдачи фиксированнаго такимъ образомъ дивиденда, избытокъ былъ бы предназначенъ на возвращеніе государству его авансовъ съ прибавленіемъ 4 процентовъ годовыхъ, послѣ чего компаніи получили бы вновь право распоряжаться своими доходами и свободу увеличивать свои дивиденды.

Такимъ образомъ была создана гарантія доходовъ. Она относилась къ капиталу первоначальнаго сооруженія, который былъ опредѣленъ для нѣкоторыхъ линій оптомъ, между тѣмъ какъ по другимъ нужно было вносить въ счетъ сумму дѣйствительныхъ затратъ, надлежащимъ образомъ доказанныхъ въ предѣлахъ максимальныхъ цифръ, установленныхъ конвенціями.

Чтобы исчислять на каждый годъ авансы, необходимые для каждой компаніи, государство должно было устанавливать дѣйствительную цифру чистаго дохода по эксплуатаціи путемъ провѣрки дѣйствительнаго итога расходовъ и выручки.

Норма гарантированнаго процента была единственнымъ элементомъ вычисленія, всегда фиксированнаго оптомъ, каковъ-бы ни былъ дѣйствительный процентъ по займамъ, заключеннымъ компаніями.

Положенія, которыя мы такимъ образомъ резюмируемъ, не обнаруживаются на первый взглядъ въ конвенціяхъ 1859 г.; онѣ тамъ замаскированы сложными комбинаціями чрезвычайной изобрѣтательности. Гарантія номинально относится только къ новой сѣти, составленной изъ линій концессионированныхъ въ самое послѣднее время; она предоставлена на 50 лѣтъ, начиная

съ 1865 г. съ опредѣленіемъ нормы въ 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>·плюсъ погашеніе долга, что составляетъ только 4.655%. Главныя магистрали составляютъ старую сѣть, которая не пользуется никакой гарантіей. Изъ доходовъ этой старой сѣти, каждая компанія удерживаетъ, подъ именемъ *резервированнаго дохода (revenue réservé)*, сумму необходимую для того, чтобы уплатить дивидендъ своимъ акціонерамъ и чтобы довести до 5.75%<sup>1)</sup> сумму, которою компанія можетъ располагать для оплаты процентовъ и погашенія по капиталамъ, затраченнымъ сверхъ акціонернаго капитала. Избытокъ чистаго дохода старой сѣти перечисляется на новую сѣть, чтобы быть вычтеннымъ изъ дефицитовъ, подлежащихъ покрытію изъ государственной гарантіи, и чтобы такимъ путемъ на столько-же сократить авансы, которые государство должно вносить каждый годъ. Но такъ какъ не подлежало сомнѣнію (и по этому вопросу опытъ подтвердилъ предвидѣнія), что сѣть будетъ доставлять резервированный доходъ въ широкихъ размѣрахъ, и даже болѣе, то всѣ эти комбинаціи, въ сущности сводились къ гарантіи условленнаго дивиденда для акціонернаго капитала и къ гарантіи дохода въ 5.75% для суммъ облигаціоннаго капитала. Съ того времени, какъ конвенціи 1859 г. были подписаны, кредитъ компаній сдѣлался отраслью государственнаго кредита, и государство такимъ образомъ вступило какъ морально, такъ и легально въ обязательственныя отношенія къ держателямъ желѣзнодорожныхъ бумагъ. Съ тѣхъ поръ соучастіе, созданное между плательщиками налоговъ и концессіонерами опредѣляло всѣ мѣры настоящаго и послѣдующаго времени. Въ частности, расширеніе сѣти стало возможнымъ только по соглашенію съ компаніями. Было, въ самомъ дѣлѣ, вполне ясно, что давать полномочія на сооруженіе конкурирующихъ линій для большихъ грузовыхъ теченій было бы безразсудствомъ со стороны государства, гарантія котораго уменьшалась на всѣ суммы, подлежавшія перечисленію съ главныхъ магистралей на новыя линіи. Вслѣдствіе сего, всѣ линіи, подлежавшія разрѣ-

---

<sup>1)</sup> Въ видѣ исключенія, эта норма была для Сѣверной Компаніи до 5 фр. 50 сент. на сто.

ни прибыли, ни убытка. Мы считаемъ излишнимъ останавливаться на этомъ фактѣ, потому что, если-бы когда-нибудь такое положеніе осуществилось на продолжительное время, то оно представляло бы, внѣ всякаго сравненія, самый плачевный изъ всѣхъ мыслимыхъ способовъ эксплуатаціи.

Въ теченіе двадцати лѣтъ конвенціи 1859 г. могли быть приспособляемы ко всѣмъ потребностямъ, благодаря слѣдовавшимъ за ними новымъ конвенціямъ, которыя измѣняли гарантированный капиталъ и составъ разныхъ сѣтей, но не затрагивали основаній системы. Не входя въ подробности этихъ конвенцій, мы считаемъ полезнымъ сказать нѣсколько словъ объ ихъ нѣкоторыхъ постановленіяхъ для того, чтобы показать, какимъ образомъ, какъ только кладутъ въ механизмъ гарантій доходности только одинъ палецъ, туда стягивается и все тѣло.

Конвенціи 1859 г. давали гарантію только на расходы по *первоначальному* устройству желѣзныхъ дорогъ, т. е. расходы, необходимые для сооружеія линіи, оборудованія ея и начала эксплуатаціи. Скоро должны были присоединить сюда и *дополнительныя работы*, т. е. расходы, произведенные на линіяхъ, уже эксплуатируемыхъ, чтобы улучшить ихъ положеніе, увеличивъ ихъ средства къ дѣятельности. Въ теоріи ничто не мѣшало, повидимому, оставить на обязанности акціонеровъ платежъ процентовъ и погашеніе по капиталамъ, взятымъ въ займы для этихъ работъ, такъ какъ компаніи ничего не выговорили по этому предмету въ первоначальныхъ конвенціяхъ. На практикѣ можно скоро убѣдиться, что съ тѣхъ поръ, какъ компанія пользуется гарантіею, основанною на *дѣйствительныхъ* доходахъ и расходахъ эксплуатаціи, собственный интересъ давшего гарантію заключается въ томъ, чтобы предоставить компаніи полномочіе включать въ общій счетъ и дополнительные работы.

Въ самомъ дѣлѣ, между этими работами лишь немного такихъ, которыя должны быть исполнены во всякомъ случаѣ, напр. тѣ, которыя министръ предписываетъ по соображеніямъ безопасности. Для государства было бы, очевидно, только выгодно оставить эти работы на обязанности акціонеровъ. Но

большая часть дополнительныхъ работъ имѣеть своею цѣлью либо привлечь новыя перевозки, либо сократить расходы по эксплуатаціи; такія работы не обязательны и могутъ быть исполнены лишь въ томъ случаѣ, если расходы, которыя онѣ влекутъ за собою, могутъ быть внесены въ тѣ-же счета, какъ и прибыли, отъ нихъ происходящія. Если, напр., компанія затрачиваетъ 2 или 3 милліона, чтобы произвести на какой-нибудь сортировочной станціи такое переустройство, которое позволитъ съэкономить 300.000 въ годъ по расходамъ на маневры и на эксплуатацію, то она совершаетъ этимъ такую операцію, которая выражается и для нея и для счетовъ по гарантіи значительною экономіею.

Эта операція, очевидно, не была бы осуществлена, если-бы экономія шла въ пользу только государства, между тѣмъ какъ проценты на затраченный капиталъ, не подлежа внесенію въ счета по гарантіи, должны были бы высчитываться изъ суммъ, назначенныхъ въ дивидендъ. Равнымъ образомъ, компанія никогда не предложитъ уменьшенія тарифовъ, даже будучи убѣждена въ томъ, что это приведетъ къ значительному увеличенію перевозокъ, если избытокъ выручки долженъ будетъ пойти на уменьшеніе государственныхъ авансовъ, между тѣмъ какъ проценты по издержкамъ на расширеніе станцій или на увеличеніе подвижного состава остались-бы на обязанности акціонеровъ.

Итакъ, невозможность относить дополнительныя работы на счетъ гарантіи остановила бы всякій прогрессъ въ эксплуатаціи линій, къ которымъ примѣняется гарантія, и привела-бы къ положенію, столь же невыгодному для публики, сколь обременительному для государства. По этой именно причинѣ, государственная власть вынуждена была распространить гарантію процентовъ на издержки, произведенныя по этимъ работамъ, въ предѣлахъ установленнаго максимума, который неизбѣжно увеличивали далѣе, какъ только онъ бывалъ достигнутъ.

Равнымъ образомъ, распространили гарантію на серію новыхъ линій; эти главныя и новыя линіи съ теченіемъ времени достигли въ концѣ 1875 г. длины въ 23.000 клм., несмотря на отторженіе одной изъ нихъ вслѣдствіе войны 1870 г.

Какъ мы уже сказали, большія компаніи, разъ ставъ владѣльцами главныхъ артерій, однѣ были въ состояніи эксплуатировать съ прибылью и примыкающія къ нимъ линіи, и онѣ разумѣется, принимали концессіи на эти послѣднія линіи, являшіяся все менѣе и менѣе продуктивными, не иначе какъ под условіемъ включенія издержекъ въ счетъ гарантіи. Большіе компаніи были впрочемъ заинтересованы, чтобы такое увеличеніе гарантированного капитала не привело къ такому возрастанію дефицитовъ, которое отняло бы у нихъ всякую надежду расплатиться когда-нибудь съ государствомъ. Когда какая-нибудь линія проектировалась по труднымъ мѣстностямъ и должна была вслѣдствіе этого поглотить капиталъ внѣ всякаго соотвѣтствія съ предполагаемой выручкой отъ мѣстныхъ перевозокъ и съ тѣмъ дополнительнымъ доходомъ, который она доставила-бы существующимъ уже линіямъ, къ которымъ она должна была примкнуть, компанія никогда не принимала концессіи иначе, какъ при опредѣленномъ пособіи, данномъ государствомъ въ видѣ безвозвратной субсидіи; иногда компаніи обязывались отъ себя произвести заемъ капитала, предоставленнаго такимъ образомъ въ видѣ пособія, и въ такомъ случаѣ государство ограничивалось тѣмъ, что представляло аннуитетъ равный процентамъ и погашенію по облигаціямъ, выпущеннымъ съ этой цѣлью, но этотъ аннуитетъ, не подлежащій возврату оставался независимымъ и отличнымъ отъ гарантіи.

Такимъ образомъ, постоянно расширяя подъ давленіемъ потребностей работы, производимыя съ гарантіей процентовъ государство и компаніи сумѣли сохранить за этой гарантіей характеръ аванса, подлежащаго возврату какъ по существу такъ и формально по праву, не лишая акціонеровъ интереса къ результатамъ эксплуатаціи.

## II. Второстепенныя компаніи, обратные выкупы и большая программа 1879 года.

Удерживаемыя этой же заботой,—не слишкомъ обременять счетъ гарантіи, большія компаніи только послѣ сильнаго сопротивленія соглашались на расширеніе своихъ сѣтей, которое

всегда шло слишкомъ медленно по мнѣнію мѣстностей, еще не обслуженныхъ желѣзными дорогами. Правительство, чтобы дать удовлетвореніе нуждамъ населенія, оказалось вынужденнымъ передать нѣкоторыя линіи въ концессию второстепеннымъ компаніямъ, которыя получали отъ государства или отъ департаментовъ довольно значительныя пособія въ видѣ капиталовъ но которымъ однако не давалось гарантіи доходовъ на произведенныя затраты, которыя оставались на обязанности самихъ компаній. Нѣкоторыя изъ этихъ концессій были отнесены къ сѣти *общаго значенія*, другія къ новой категоріи желѣзныхъ дорогъ *значенія мѣстнаго*. Желѣзныя дороги мѣстнаго значенія, установленныя закономъ 12 іюля 1865 г., характеризуются тѣмъ, что концессія на нихъ дается департаментомъ, а не государствомъ.

Малыя компаніи, не владѣя линіями съ большимъ движеніемъ и не пользуясь гарантіей, могли существовать только при условіи строительства и эксплуатаціи на очень скромныхъ началахъ, въ строгомъ соотвѣтствіи съ подлежащими обслуживанію потребностями и при поддержкѣ со стороны большихъ обществъ, которымъ онѣ должны были давать извѣстныя перевозки. Вмѣсто того, чтобы слѣдовать по этому благоразумному пути, большинство изъ нихъ увлекались безумными спекуляціями, начали претендовать на то, чтобы создать конкуренцію гарантированнымъ линіямъ, посредствомъ объединенія второстепенныхъ линій, трассировка которыхъ не позволяла съ успѣхомъ вести борьбу; эта борьба была для всѣхъ лишь причиною напрасныхъ расходовъ и потерь, которыхъ государство не могло, очевидно, облегчить и должно было даже стремиться предупредить.

Такимъ образомъ, въ теченіе двадцатилѣтняго періода послѣ конвенцій 1859 г., сверхъ упомянутаго выше расширенія большихъ сѣтей общаго значенія, были даны концессіи на 9000 клм. второстепенныхъ линій, изъ которыхъ больше половины считались линіями мѣстнаго значенія, но которыя почти всѣ были выстроены въ условіяхъ слишкомъ обременительныхъ обществами съ очень шаткимъ финансовымъ основаніемъ.

Развитіе, данное при этихъ условіяхъ совокупности нашей сѣти, было еще очень далеко отъ того, чтобы отвѣчать всѣмъ желаніямъ населенія различныхъ мѣстностей. Когда Франція покрыла подавляющіе расходы, вызванные катастрофою 1870 г. съ помощью такого богатства ресурсовъ, которое удивилъ міръ, то правительство и палаты стали изыскивать средства удовлетворить эти желанія. Ни большія компаніи, не желавшія обременять себя недоходными линіями, ни малыя, не обладавшія необходимыми средствами и кредитомъ, не оказались подходящими для чрезвычайно быстрого развитія концессій. Государственная власть не имѣла тогда ни достаточно рѣшимости, чтобы сдѣлаться хозяиномъ сѣти путемъ общаго выкупа ни достаточно терпѣнія, чтобы выждать возможность заставить компаніи постепенно принять новыя концессіи. Въмѣсто того чтобы избрать одинъ изъ этихъ путей, государство принялось съ необдуманномъ рвеніемъ за постройку новыхъ линій, не установивъ заранѣе условій, въ которыхъ онѣ должны были эксплуатироваться. Послѣдствіемъ этой политики явилось то что по прошествіи нѣсколькихъ лѣтъ палата, быть можетъ наиболѣе изъ всѣхъ существовавшихъ во Франціи палатъ враждебная къ большимъ компаніямъ, была принуждена окончательно консолидировать ихъ, принявъ конвенціи 1883 года.

Уже Имперія въ 1868 г., затѣмъ въ особенности Національное Собраніе, въ моментъ своего распуска, подали достойный сожалѣнія примѣръ тѣмъ, что объявили имѣющими общественное значеніе или включили законодательнымъ порядкомъ въ сѣть общаго значенія большое число линій, самый способъ эксплуатаціи которыхъ не былъ предусмотрѣнъ. Государство такимъ образомъ, къ концу 1875 г. понесло расходы по сооруженію около 2900 километровъ линій, которыя не были ни сданы въ концессию, ни пригодны для самостоятельной эксплуатаціи по окончаніи ихъ постройки. Мы увидимъ далѣе, какъ быстро оно уже съ своей стороны усилило этотъ источникъ затрудненій.

Начиная съ 1876 г., большое число второстепенныхъ компаній оказались не въ силахъ выполнить свои обязатель-

ства, доведенныя до банкротства или до потери концессій. Компанія сѣверныхъ дорогъ, на основаніи временныхъ договоровъ, вела эксплуатацію линій, которыя были въ районѣ ея дѣятельности, не получивъ однако, права включать результаты этихъ договоровъ въ свой счетъ гарантіи или распредѣленія прибылей. Большая часть другихъ желѣзныхъ дорогъ, сданныхъ въ концессию разорившимся второстепеннымъ компаніямъ, была разбросана между линіями Орлеанской компаніи, которая изъ всѣхъ большихъ обществъ проявила наибольшее сопротивление расширенію своей сѣти. Отвергнувъ проектъ конвенціи, представленный правительствомъ, чтобы включить эти желѣзные дороги въ сѣть Орлеанской Компаніи, палаты рѣшили выкупить ихъ путемъ возмѣщенія затратъ, произведенныхъ дѣйствительно цѣлесообразно. Эта мѣра имѣла въ гораздо болѣе высокой степени, чѣмъ конвенціи 1859 года, характеръ подарка относительно держателей бумагъ малыхъ компаній; въ самомъ дѣлѣ, она примѣнялась къ линіямъ, чистые доходы которыхъ ни въ какомъ случаѣ не должны были развиваться въ достаточной мѣрѣ для того, чтобы покрывать платежи по затраченному капиталу. Государство приняло такимъ образомъ въ 1878 году 2600 килом. линій, изъ которыхъ одна часть была въ эксплуатаціи, а другія должны были быть окончены за счетъ казны. Изъ 10 маленькихъ сѣтей, не имѣвшихъ между собой никакой связи, сдѣлали временную сѣть государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, лишенныхъ элементовъ для развитія своего движенія, разрѣзанную линіями Орлеанской Компаніи, пускавшую, такъ сказать, свои щупальцы поперекъ сосѣднихъ сѣтей, и не поддававшуюся рациональной и выгодной эксплуатаціи.

Въ то же время выработали программу большихъ общественныхъ работъ, которая была принята палатами въ 1879 году при всеобщемъ энтузіазмѣ. Мы не будемъ говорить здѣсь о работахъ, касающихся внутренняго или морского судоходства, исчисленныхъ въ началѣ въ 1 миллиардъ, потомъ въ 1.5 м. и относительно которыхъ уже съ 1882 г. было признано, что расходы на нихъ по расчетамъ превзойдутъ 2.5

милліарда. Что касается желѣзныхъ дорогъ, то Главный Совѣтъ мостовъ и шоссеиныхъ дорогъ принялъ постановленія, которымъ были намѣчены 4400 новыхъ километровъ, которыя онъ оцѣнивалъ въ среднемъ по 250.000 фр. за 1 километръ, предлагая строить ихъ только тогда, когда заинтересованныя мѣстности предоставятъ для этого необходимыя земли. Въ окончательномъ законѣ это условіе исчезло, но длина намѣченныхъ линій была доведена до 8.800 килом. Хотя часть линій, такимъ образомъ прибавленныхъ, должна была строиться въ мѣстностяхъ гористыхъ, расцѣпка была понижена до 200.000 фр. съ километра. Такимъ образомъ, было достигнуто исчисленіе предстоящихъ расходовъ въ 3.5 милліарда какъ для окончанія линій, уже сданныхъ въ концессию или декретированныхъ, такъ и для сооруженія линій намѣченныхъ. Для исполненія работъ предусматривался срокъ отъ 10 до 12 лѣтъ, хотя впрочемъ было заявлено, что осуществленіе линій остается въ зависимости отъ финансовой возможности; но нужно было страннымъ образомъ игнорировать необходимыя условія системы государственнаго управленія, основаннаго на выборахъ, чтобы думать, что разъ проектъ линій установленъ, то можно откладывать осуществленіе его на неопредѣленное время, если бы необходимая для этого затрата силъ превосходила ресурсы страны.

Наконецъ, проектъ закона содержалъ списокъ линій, ранѣе сданныхъ въ концессию, въ качествѣ линій мѣстнаго значенія, и теперь подлежащихъ включенію въ сѣть общаго значенія. Этотъ списокъ не получилъ законодательнаго утвержденія. Но отъ 1878 до 1883 г.г. послѣ большихъ выкуповъ желѣзныхъ дорогъ, которые создали государственную сѣть, была составлена на тѣхъ-же основаніяхъ серія другихъ дорогъ длиною около 1800 клм., которыя прежде были сданы въ концессию второстепеннымъ компаніямъ въ качествѣ дорогъ мѣстнаго или общаго значенія, однѣ въ эксплоатацію, другія для постройки.

Такимъ образомъ какъ прямымъ проектированіемъ дорогъ различныхъ классовъ въ 1875 и 1879 гг., такъ и путемъ

последовательныхъ выкуповъ, государство въ 1883 г. оказалось взявшимъ на себя обязательства, превышающія 16.000 км. линий, обѣщанныхъ разнымъ раіонамъ, разбросанныхъ по всей территоріи, не имѣющихъ никакой связи между собою и вкрапленныхъ въ сѣти большихъ компаній. Между тѣми, которыя уже были открыты для эксплуатаціи, одна часть была сдана администраціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, сѣть которыхъ отъ этого не сдѣлалась менѣе разорванной и безсвязной; другія были эксплуатируемы хозяйственнымъ способомъ или сданы въ аренду большимъ компаніямъ по временнымъ договорамъ, довольно обременительнымъ для казны.

Правительство хорошо сознавало невозможность оставлять далѣе дѣло въ такомъ положеніи. Оно видѣло также, что время благопріятствовало тому, чтобы вступить въ переговоры съ большими компаніями; ибо, съ одной стороны, развитіе государственной сѣти не переставало тревожить компаніи, а съ другой, — благополучное состояніе, которымъ онѣ пользовались въ это время, позволяло требовать отъ нихъ серьезныхъ жертвъ. Но всѣ проекты конвенцій, которые министры общественныхъ работъ выработывали, встрѣчали самый скверный пріемъ въ парламентскихъ комиссіяхъ, которыя, съ своей стороны, предлагали проекты выкупа, начиная съ Орлеанской сѣти. Эти проекты наталкивались на вѣчные споры объ относительныхъ преимуществахъ государственной эксплуатаціи и эксплуатаціи частными обществами; въ этихъ дебатахъ теоретическіе аргументы, равно какъ и практическіе примѣры, повидимому, до сихъ поръ оставляютъ вѣсы спора въ среднемъ положеніи между обѣими сторонами. Кромѣ того, эти проекты столкнулись съ серьезнымъ возраженіемъ, указывавшимъ на тѣ непосредственныя жертвы, которыя надо было-бы возложить на государство, чтобы устранить компаніи, какъ мы объяснили это выше. На это гг. Вильсонъ и Баіо, бывшіе одинъ за другимъ докладчиками предложеній, которыя должны были освободить наши великіе національные пути сообщенія отъ ига дѣльцовъ и финансистовъ, — отвѣчали, что приростъ чистаго дохода въ скоромъ времени покрылъ бы и даже съ излишкомъ тотъ дополнительный расходъ,

который государство должно было бы произвести на уплату, сверхъ аннуитета, равнаго уже достигнутому доходу, также цѣны выкупа, опредѣленной на основаніи условій концессій.

Въ самомъ дѣлѣ, въ это время доходы желѣзныхъ дорогъ, какъ впрочемъ и налоги и всякаго другого рода государственные доходы каждый годъ давали великолѣпный приростъ. Доходы всѣхъ линій сѣти общаго значенія, которые съ 1872 до 1879 г. поднялись съ 792 до 946 милл., увеличившись такимъ образомъ въ 7 лѣтъ на 154 милліона, повысились въ 1882 г. до 1.128 милл. съ приростомъ въ 182 милл. въ течение 3 лѣтъ. Не только гарантія перестала дѣйствовать, но широко вступили въ періодъ возмѣщеній выданныхъ авансовъ. Только 4 компаніи изъ шести обращались къ государству за гарантіею, на основаніи конвенцій 1859 года; съ 1872 по 1879 гг. авансы, требовавшіеся ими ежегодно, колебались между 30 и 50 милл.; въ 1879 г. они превышали еще 38 милл. Съ 1880 г. Орлеанская и Южная сѣти начали выплачивать свои долги; въ 1881 и 1882 гг. Восточная Компанія дѣлала то же самое; только Западная продолжала обращаться къ гарантіи, а въ итогѣ счета правительства съ компаніями выражались полученіемъ казною ежегодно нѣсколькихъ милліоновъ. Полное погашеніе долга по гарантіи и начало эры дѣлежа барышей казались дѣломъ лишь нѣсколькихъ лѣтъ.

Въ это время, вслѣдъ за періодомъ процвѣтанія, на почвѣ котораго возникли безумныя спекуляціи, послѣдовала финансовый кризисъ, который остался въ исторіи биржи крахомъ *par excellence*. Продолжительный торговый, промышленный и земледѣльческій кризисъ, началомъ котораго и былъ биржевой крахъ, долженъ былъ тяжело повліять на желѣзныя дороги; но остановка въ производствѣ и въ транспортномъ дѣлѣ не сказывается такъ внезапно, какъ кризисъ на финансовомъ рынкѣ. Въ январѣ 1882 года Парижская Биржа чуть не потерпѣла крушеніе вмѣстѣ съ «Всеобщимъ Союзомъ». Для желѣзныхъ дорогъ 1882 годъ былъ еще годомъ значительнаго прироста ихъ выручки; въ 1883 г. отмѣчается только приоста-

новка, и лишь съ 1884 года начинается обратное движеніе. Такимъ образомъ, въ то время, какъ состояніе кредита, повидимому, дѣлало невозможнымъ выпускъ государственныхъ займовъ, необходимыхъ для продолженія работъ по большой программѣ 1879 г., а по еще болѣе сильнымъ причинамъ оно же дѣлало утопической такую крупную операцію, какъ выкупъ, положеніе компаній казалось ничуть непоколебленнымъ. Для того, чтобы объединить, какъ это всѣ признавали необходимымъ, эксплуатацію новыхъ линій съ эксплуатаціею старыхъ были возможны до тѣхъ поръ два способа: выкупить сѣти компаній или продлить срокъ ихъ концессій. Первый становился невозможнымъ, а второй напрашивался самъ собою.

Легкомысленно позабыли о неудобствахъ государственныхъ займовъ, когда при непрерывныхъ выпускахъ въ годы благополучія былъ созданъ чрезвычайный бюджетъ, доведенный въ 1881, 1882 и 1883 гг. до 600 или 700 милл. франковъ въ годъ. Одна половина этого бюджета обращалась на желѣзныя дороги, а другая шла на военные расходы и на нужды судоходства. Быть можетъ, преувеличивали въ своемъ представленіи трудности продолжать работы средствами государства послѣ кризиса. Съ точки зрѣнія финансовой прежде всего слѣдовало сократить расходы какимъ нибудь способомъ, чтобы выйти изъ этого затрудненія. Впрочемъ, пересмотрѣнная расцѣнка работъ, предположенныхъ къ исполненію въ 1879 г. по сооруженію желѣзныхъ дорогъ простиралась до 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> миллиардовъ, изъ которыхъ только 1 миллиардъ приходился на долю компаній, на основаніи прежнихъ конвенцій; изъ 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> миллиардовъ, приходящихся на долю государства, менѣе <sup>1</sup>/<sub>5</sub> было уже израсходовано. Съ другой стороны, палаты не могли допустить мысли о приостановкѣ или даже о слишкомъ большомъ замедленіи въ работахъ. Такимъ образомъ государство послѣ отказа войти въ соглашеніе съ компаніями, когда оно было хозяиномъ положенія, было приведено къ тому, что обратилось къ нимъ съ поспѣшнымъ призывомъ, чтобы онѣ вывели его изъ затруднительнаго положенія, въ которое оно поставило само себя, принимая съ большой торопливостью концессіи столь же ши-

рокія, какъ и мало прибыльныя. Легко сейчасъ критиковать со многихъ сторонъ конвенціи 1883 г. Критики слишкомъ скоро забываютъ, въ какомъ положеніи находились тѣ, кто эти конвенціи заключалъ. Можетъ быть, главный аргументъ, приводившійся въ ихъ пользу во время переговоровъ, не былъ умѣстенъ; намъ, по крайней мѣрѣ, было бы очень трудно допустить, что продолженіе прямыхъ займовъ со стороны государства на сооруженіе было бы болѣе затруднительно и повлияло бы на движеніе капиталовъ хуже, чѣмъ выпускъ облигацій компаній на такую же сумму. Но требовалось непременно разрѣшить вопросъ объ эксплуатаціи новыхъ линій, а это имѣнно и заставило войти въ соглашеніе съ концессионерами прежнихъ линій, когда не могли больше выкупить ихъ концессіи.

### III. Конвенціи 1883 года.

Существеннымъ постановленіемъ конвенцій, въ виду котораго палата ихъ вотировала, несмотря на свое нерасположеніе къ этой мѣрѣ, было включеніе въ составъ большихъ сѣтей болѣе части линій, еще не сданныхъ въ концессию, сооруженныхъ, находящихся въ сооруженіи или просто лишь класифицированныхъ.

Осуществляя это включеніе, конвенціи обезпечиваютъ способы и средства для сооруженія новыхъ линій посредствомъ сотрудничества государства и компаній: часть, подлежащая взносу со стороны государства, должна быть авансирована ему компаніями, которымъ она впослѣдствіи будетъ возвращена путемъ годичныхъ взносовъ; часть же, приходящаяся на долю компаній, присоединяется къ гарантированному капиталу. Гарантія доходовъ сохранена, но основанія ея упрощены и приняты временныя мѣры къ тому, чтобы новые расходы, возложенные на компаніи, не увеличивали ея въ первые годы. Наконецъ, въ качествѣ компенсаціи за эти обязательства, компаніи получаютъ разныя преимущества, одни общія для всѣхъ, другія специально только для нѣкоторыхъ: отмена всякихъ ограниченій относительно суммы дополнительныхъ

работъ; обезпеченіе возмѣщенія въ случаѣ выкупа за работы, недавно выполненныя, и назначеніе извѣстнаго минимума для ежегодныхъ взносовъ по выкупу; ограниченіе конкуренціи со стороны государственной сѣти; продолженіе срока гарантіи и, наконецъ, только для Южной Компаніи увеличеніе дивиденда.

Остановимся немного на трехъ обстоятельствахъ, которые особенно вліяютъ на настоящее положеніе бюджета, а именно: расширеніе сѣтей, принятые способы и средства выполненія работъ, новыя основанія гарантіи.

Присоединеніе новыхъ линій къ большимъ сѣтямъ было исполнено или путемъ непосредственнаго предоставленія концессій, или путемъ взятія съ компаній обязательства принять впослѣдствіи концессию на линіи, которыя не были тогда-же поименованы. Эти послѣднія были опредѣлены разными законами, вотированными съ 1885 по 1893 г., за исключеніемъ сотни километровъ, которые приходилось еще установить. Такимъ образомъ, большія компаніи поглотили 12000 клм. линій, не сданныхъ въ концессию, которыя почти всѣ содержались въ прежнихъ актахъ классированія; только нѣкоторыя изъ нихъ, хотя и не числившіяся въ этихъ программахъ, были сданы въ концессию въ 1883 г., или еще позже, чаще всего въ интересахъ стратегическихъ, иногда также въ интересахъ концессионныхъ компаній, которымъ эти линіи должны облегчить ихъ наиболѣе обремененныя линіи.

Равнымъ образомъ, большія компаніи присоединили къ своимъ сѣтямъ или непосредственно, или впослѣдствіи въ силу заключенныхъ конвенцій, до 2000 клм. линій мѣстнаго значенія или линій общаго значенія, сданныхъ въ концессию второстепеннымъ компаніямъ, которыя оказались не въ состояніи вести ихъ эксплуатацію.

Такимъ образомъ онѣ довели протяженіе своихъ концессій до 37.000 километровъ, изъ которыхъ 32.500 кил. находилось въ эксплуатаціи.

Тѣмъ не менѣе, государственная сѣть продолжаетъ существовать; но, освободясь отъ линій слишкомъ разорванныхъ и

получивъ взаѣмъ, — именно у Орлеанской сѣти, 400 км. линій, вплетенныхъ въ государственную сѣть, эта послѣдняя получила рациональный составъ, который допускаетъ хорошую эксплуатацію. Такимъ образомъ, эта сѣть была сведена къ 3.000 км. дорогъ, уже построенныхъ или предполагаемыхъ къ постройкѣ, расположенныхъ въ углу, образованномъ линіями Парижъ — Нантъ и Парижъ — Бордо; государственная сѣть получила два подхода къ Парижу чрезъ посредство линій Западной и Орлеанской компаній, вслѣдствіе чего устранилась необходимость въ постройкѣ новой дорогой линіи для входа въ столицу. Постоянныя правила, установленныя, для дѣлежа грузовъ, предупреждаютъ конкуренцію съ сосѣдними сѣтями, которая стала излишнею съ тѣхъ поръ, какъ государство вступило въ договоръ съ компаніями.

Расходы по сооруженію новыхъ линій должны нести отчасти государство въ видѣ безвозвратныхъ пособій, отчасти же компаніи на дополнительные выпуски гарантированнаго капитала. Подвижной составъ и другія средства эксплуатаціи должны быть цѣликомъ доставлены компаніями. Расходы по постройкѣ въ тѣсномъ смыслѣ раздѣляются такъ: та часть расходовъ, которую компаніи нашли возможнымъ взять на себя, не обременяя своихъ счетовъ по гарантіи настолько, чтобы стать несостоятельными по отношенію къ государству, остается отдѣльной отъ той, которая доставляется государствомъ въ видѣ безвозвратнаго пособия. Впрочемъ, компаніи обязуются реализовать необходимые капиталы, какъ для расхода, падающаго на государство, такъ и для части, обязательной для нихъ; но только государство будетъ предоставлять имъ ежегодно суммы, потребныя для уплаты процентовъ и погашенія по облигаціямъ, выпущеннымъ, такъ сказать, за его, государства, счетъ. Эти ежегодныя взносы, величина которыхъ остается неизмѣнной до истеченія сроковъ концессій, должны быть совершенно отдѣленными отъ гарантіи процентовъ, которая дана по издержкамъ, приведеннымъ самими компаніями.

Эта гарантія сохраняетъ характеръ выдачи авансовъ, подлежащихъ возврату, коль скоро выручка дорогъ это позволитъ.

По прежнимъ конвенціямъ, когда государство брало на себя, въ видѣ безвозвратныхъ пособій, часть расходовъ по какой либо мало доходной линіи, размѣръ пособія съ его стороны всегда назначался въ опредѣленной неизмѣнной величинѣ, часть же, приходившаяся на долю компаніи, должна была измѣняться въ зависимости отъ размѣра дѣйствительныхъ затратъ. Дѣйствительно представляется разумнымъ, чтобы риски постройки фигурировали въ томъ же счетѣ, какъ и риски эксплуатаціи. Во всякое время при постройкѣ какой нибудь линіи является вопросъ о томъ, что предпочтительнѣе: улучшить ли профиль линіи, ея трассу, расположеніе станцій, съ цѣлью уменьшить расходы по эксплуатаціи, или, наоборотъ, стремиться къ сбереженіямъ во время самой постройки, что, разумѣется, повлечетъ за собою удорожаніе тяги, производства маневровъ и пр. Старые договоры составлялись такимъ образомъ, что компаніи бывали заинтересованы въ томъ, чтобы подыскать наивыгоднѣйшее само по себѣ рѣшеніе по соображеніямъ о вѣроятныхъ размѣрахъ грузооборота. По системѣ же конвенцій 1883 года, наоборотъ, доля компаніи по расходамъ на постройку линій устанавливается напередъ въ опредѣленной неизмѣнной цифрѣ, а доля государства измѣняется сообразно съ дѣйствительнымъ расходомъ.

Компаніи поэтому заинтересованы въ томъ, чтобы ставить при постройкахъ на первый планъ всякія мѣры, которыя могутъ увеличить хоть сколько-нибудь выручку или уменьшить хоть сколько нибудь расходы, не считаясь съ тѣмъ, въ какую сумму такія мѣры обходятся. Такое положеніе является неблагоприятнымъ, потому что государству всегда трудно отказывать компаніямъ въ исполненіи работъ даже сомнительной полезности, когда онѣ предлагаютъ эти работы при неизмѣнной поддержкѣ населенія. Но, очевидно, было невозможно заключить съ компаніями договоры съ возложеніемъ на нихъ риска постройки, когда отъ нихъ требовали брать концессіи на линіи, которыхъ онѣ никогда не изучали и часть которыхъ даже не была опредѣленнымъ образомъ намѣчена.

Поэтому доля компаній была опредѣлена въ оптовой цифрѣ,

что являлось необходимымъ послѣдствіемъ тѣхъ условій, при которыхъ заключались договоры. Сѣверная жел. дорога обязалась доставить сумму въ 90 милліоновъ, превосходящую стоимость всѣхъ линій, на которыя она получила концессию. Эта значительная жертва была компенсаціею за позволеніе объединить счетъ государственной гарантіи и дѣлежа барышей со счетомъ дефицитовъ отъ линій, принятыхъ ею отъ второстепенныхъ компаній и эксплуатировавшихся уже нѣсколько лѣтъ за счетъ акціонеровъ. Орлеанская компанія дала 40 милліоновъ за линію отъ Лиможа до Монтобана, которая могла бы создать для нея же самой страшную конкуренцію. Для другихъ линій компаніи должны были доставить пособіе въ размѣрѣ 25 тыс. франк. на километръ; эта цифра была впослѣдствіи уменьшена до 12,5 тыс. фр. для линій узкоколейныхъ, которыми замѣнили нѣкоторыя линіи широкой колеи, причемъ на счетъ возмѣщенія, ожидаемаго отъ этого сбереженія, было увеличено протяженіе концессионированныхъ линій. Общая сумма километрическихъ пособій, рассчитанныхъ такимъ способомъ, составляла 215 милл. фр., что повышало до 345 милл. долю, которую должны были взять на себя шесть компаній по работамъ въ тѣсномъ смыслѣ этого слова.

Всякій излишекъ работъ падаетъ на государство, но одна часть обусловливаемаго этимъ расхода покрывается досрочнымъ возвратомъ суммъ, которыя ему должны были четыре компаніи, вслѣдствіе тѣхъ авансовъ по гарантіи, которые компаніи получили въ силу прежнихъ договоровъ. Чтобы произвести эти досрочные возвраты, компаніи выпускаютъ займы, сумма которыхъ прибавляется къ гарантированному капиталу. Изъ этого слѣдуетъ, что, пока грузооборотъ желѣзныхъ дорогъ не даетъ гарантированнаго дохода, досрочные возвраты являются въ нѣкоторомъ родѣ одною только фикціею, потому что этотъ возвратъ реализуется посредствомъ займовъ, платежи по которымъ покрываются новыми авансами со стороны государства. Такой возвратъ станетъ для всякой компаніи дѣйствительнымъ только тогда, когда выручка позволитъ ей болѣе не обращаться къ гарантіи, т. е. именно въ тотъ моментъ, когда можно

было бы потребовать уплаты долга въ силу прежнихъ договоровъ. Съ этого момента досрочный возвратъ имѣетъ только то дѣйствіе, что переводить со счета ежегодныхъ взносовъ въ счетъ гарантіи часть платежей по тѣмъ капиталамъ, которые считаются падающею на государство долею издержекъ по сооруженію новыхъ линій.

Орлеанская и Южная линіи, находившіяся въ 1883 году въ періодѣ возврата, должны были употребить на первыя работы тѣ суммы, по которымъ онѣ состояли должниками, т. е., первая 209 милл., а вторая — 34 мил. Восточная компанія, которая, повидимому, должна была уплачивать возвратъ менѣе быстро, взяла на себя оптомъ на 150 милл., составлявшихъ ея долгъ, и на километрическое пособіе, производство работъ по устройству верхняго строенія новыхъ линій и расширенія узловыхъ станцій, т. е. совокупность работъ, распределенныхъ на все время постройки новыхъ линій. Для Западной компаніи, которая все еще продолжала обращаться къ гарантіи, долгъ былъ сокращенъ съ 240 до 160 милл. посредствомъ довольно сложной учетной операціи, основанной на довольно произвольныхъ предположеніяхъ относительно вѣроятнаго срока возврата, либо по старой, либо по новой системѣ. Былъ открытъ новый счетъ по употребленію этой суммы на условленные работы, т. е. такой счетъ, по которому должны капитализоваться проценты первоначальныхъ расходовъ до полного окончанія сѣти со всѣми ея расширеніями.

Изложеннымъ образомъ конвенціи 1883 года опредѣляютъ способъ и средства сооруженія линій, на которыя онѣ даютъ концессию. Въ то же самое время онѣ упрощаютъ механизмъ гарантіи такъ, чтобы сдѣлать яснымъ все то, что было съ такой тщательностью замаскировано въ конвенціяхъ 1859 г. Различіе между старой и новой сѣтью было уничтожено; оно остается только въ счетахъ постройки двухъ компаній, а именно: компаніи Сѣверныхъ жел. дор. и компаніи Парижъ — Ліонъ — Средиземное море, имѣя цѣлью только ограничить извѣстнымъ максимумомъ возможное обращеніе къ

гарантіи государства. Для каждой компаніи долженъ быть одинъ счетъ, обнимающій всѣ доходы и всѣ расходы по эксплуатаціи. Гарантія должна примѣняться ко всему затраченному капиталу, безъ ограниченія, какъ по расходамъ на постройку, такъ и по дополнительнымъ работамъ. Размѣръ гарантіи рассчитывается по дѣйствительнымъ платежамъ по займамъ и прежняя оптовая норма гарантіи въ 5,75 процентовъ, уже оставленная для нѣкоторыхъ линій въ 1875 году, исчезла окончательно. Наконецъ, доходъ, предоставленный акціонерамъ, опредѣленъ самымъ яснымъ образомъ и гарантія, которой пользовался этотъ доходъ въ дѣйствительности по прежнимъ договорамъ, дана ему яснымъ образомъ по четыремъ компаніямъ: Восточной, Западной, Орлеанской и Южной.

Размѣръ дивиденда, такимъ образомъ гарантированный, является однимъ изъ положеній, которое всего чаще привлекало къ себѣ вниманіе. По отношенію ко всѣмъ компаніямъ, кромѣ Южной, намѣреніе составителей конвенцій сводилось къ тому, чтобы сохранить для акціонеровъ приблизительно то же положеніе, которое было установлено для нихъ прежними договорами. Однако, дивиденды, опредѣленные въ 1883 г., превышаютъ дивиденды, которые, какъ упомянуто выше, были резервированы скрытымъ образомъ по этимъ прежнимъ договорамъ. Дѣло въ томъ, что эти договоры сохраняли нѣсколько элементовъ риска для акціонеровъ, а именно: строительный капиталъ, гарантированный оптомъ по нѣкоторымъ линіямъ, могъ разниться отъ цифры дѣйствительныхъ расходовъ; дѣйствительная высота процентовъ могла быть другой, нежели норма въ 5,75 процентовъ, которая служила основаніемъ конвенціямъ. Въ дѣйствительности, по этимъ двумъ статьямъ акціонеры реализовали выгоды, которыя еще увеличились бы ко времени окончанія сооруженія линій, ранѣе того сданныхъ въ концессию, вслѣдствіе прогрессивнаго пониженія нормы процентовъ. Въ моментъ составленія договоровъ, счета по послѣднимъ балансамъ не были еще вполне провѣрены; поэтому легко можно было ошибиться относительно цифры выработаннаго дивиденда, и еще сейчасъ можно спорить о томъ, не

былъ ли дивидендъ, установленный для акціонеровъ той или иной компаніи, на 50 сант. или на 1 франкъ выше или ниже того дивиденда, который должно было имъ давать дѣйствіе прежнихъ договоровъ. Но несомнѣнно, что уклоненіе въ одну или другую сторону слишкомъ незначительно, чтобы играть замѣтную роль въ расходахъ государства.

Для Южной компаніи, напротивъ того, когда опредѣляли гарантированный дивидендъ въ размѣрѣ 50 фр., сознательно повышали приблизительно на 10 фр. цифру, которую имѣли въ виду прежнія конвенціи; въ самомъ дѣлѣ, кажется, что гарантированный доходъ превышалъ немногимъ 40 франк. въ 1882 г. и достигъ бы 45 фр. по окончаніи сооруженія сѣти. Но Южная компанія имѣла такія выручки, которыя, если бы онѣ остались на той же высотѣ, позволили бы ей давать дивидендъ свыше 60 фр., какъ только ея долгъ, уже сильно уменьшившійся, былъ бы погашенъ возвратомъ полностью авансовъ, полученныхъ отъ государства.

Принимая на себя новыя обязательства, которыя, конечно, отдаляли ея освобожденіе отъ долга, компанія выговорила себѣ, въ качествѣ возмѣщенія, непосредственное увеличеніе своего дивиденда, составляющее для 250 тыс. акцій сумму въ 2.500.000 или 1.250.000 фр. въ годъ, смотря по тому, будетъ ли взята за исходный пунктъ выданный дивидендъ (40 франк.) или будущая цифра гарантированнаго дивиденда (45 фр.) на акцію.

Мимоходомъ замѣтимъ, что если съ тѣхъ поръ нѣкоторыя компаніи, все еще требуя гарантіи, могли выдавать дивиденды выше установленныхъ по договорамъ, то это объясняется тѣмъ, что акціонеры составили резервный капиталъ, посредствомъ тѣхъ суммъ, которыя имъ предоставляло дѣйствіе договоровъ по балансамъ, предшествовавшимъ 1883 г.; эти суммы акціонеры могли между собой раздѣлить, но они предпочли ихъ капитализовать. Такимъ образомъ, они обладаютъ, внѣ счетовъ по гарантіи, частнымъ имуществомъ, которое можетъ нѣсколько увеличивать ихъ доходъ.

Если, за исключеніемъ Южной компаніи, въ 1883 г. не имѣлось въ виду измѣнять гарантированный дивидендъ,

то, наоборотъ, существенно была понижена норма дивиденда, предоставлявшагося акціонерамъ до наступленія дѣлежа барышей; сверхъ сего, повысили съ половины до двухъ третей долю государства въ излишкѣ чистой выручки сверхъ суммы, необходимой для выдачи сказаннаго дивиденда. Этому именно пункту придавали тогда наибольшее значеніе, потому что, въ виду огромныхъ размѣровъ недавнихъ избытковъ, полагали, что для большинства компаній дѣлежъ барышей безконечно болѣе вѣроятенъ, чѣмъ обращеніе къ гарантіи. Сторонники и противники конвенцій говорили объ этомъ дѣлежѣ, какъ объ очень близкой возможности.

Этимъ объясняется то вопіющіе недоразумѣніе, которое было вызвано вопросомъ о продолжительности гарантіи. Этотъ вопросъ казался совершенно второстепеннымъ, въ то время, когда заключались конвенціи. По конвенціямъ 1859 г. гарантія должна была окончиться въ 1914 г., между тѣмъ какъ сроки концессій истекаютъ между 1950 и 1960 годами. Для Западной Компаніи, которая еще не начинала возврата авансовъ, и для Восточной, которая взяла на себя многія, малоодоходныя стратегическія линіи конвенціи продолжили срокъ гарантіи еще на 21 годъ; ни правительство, ни парламентъ не придавали этой статьѣ, повидимому никакого значенія <sup>1)</sup>. Извѣстно, какимъ образомъ для Орлеанской и Южныхъ Жел. дор. вопросъ о томъ, продолжаетъ ли дѣйствовать прежній срокъ до 1914 г., или конвенціи его отмѣнили и продолжили гарантію до конца концессій, вызвалъ споръ, по которому Государственный Совѣтъ издалъ постановленіе отъ 12 января 1895 года. Что вопросъ такой важности могъ быть столь неудовлетворительно регулированъ, представляется удивительнымъ фактомъ, если забыть о томъ общемъ оптимизмѣ, который въ 1883 г. допускалъ, что гарантія должна на самомъ дѣлѣ окончиться въ очень близкомъ будущемъ.

---

<sup>1)</sup> Восточная Компанія, гарантія которой начиналась и оканчивалась однимъ годомъ ранѣе, чѣмъ для другихъ компаній, получила эту отсрочку въ 1875 году, но только по новымъ линіямъ, на которыя ей дали въ это время концессию.

Таковы главные черты конвенцій 1883 г.

Въ этомъ бѣгломъ разборѣ мы оставляемъ въ сторонѣ многочисленныя различія по существу и по формѣ между шестью конвенціями, равнымъ образомъ какъ и несовершенства отъ слишкомъ торопливой редакціи. Эти несовершенства породили много споровъ между государствомъ и компаніями о времени, съ котораго подлежитъ требованію доля, падающая на концессионеровъ въ расходахъ по новымъ линіямъ, о расчетѣ процентовъ за время постройки и т. п. Но, несмотря на ихъ важность, эти подробности имѣютъ только второстепенное вліяніе на ходъ бюджетныхъ расходовъ, изслѣдованія которыхъ составляетъ единственную цѣль нашего изслѣдованія. Поэтому, мы не считаемъ нужнымъ на нихъ останавливаться.

#### IV. Гарантія доходовъ второстепенныхъ сѣтей.

Въ силу конвенцій 1883 г. почти всѣ линіи, выкупленныя казною или классированныя въ 1875 и 1879 г.г., заняли въ настоящее время мѣсто въ семи сѣтяхъ большихъ компаній и государства. Тѣ, которыя оставались внѣ этихъ сѣтей, также не были оставлены на произволъ судьбы, и авторы конвенцій 1883 г. заявили о формальномъ намѣреніи позаботиться объ ихъ осуществленіи, путемъ учрежденія второстепенныхъ сѣтей съ узкою колеєю. Въ силу этого компаніи: жел. дорогъ Южной Франціи, экономическихъ желѣзныхъ дорогъ и дорогъ департаментскихъ получили гарантію доходовъ, которая должна продолжаться до 1985 г. и которая примѣняется къ совокупности линій общаго значенія протяженіемъ въ 1000 км. приблизительно; изъ этой цифры 200 км. пока еще не объявлены имѣющими общественное значеніе и поэтому представляютъ собою предметъ только будущихъ концессій.

Въ то же время государство оканчивало за свой счетъ постройку въ Корсикѣ сѣти въ 300 км., которая сдана въ аренду компаніи департаментскихъ желѣзныхъ дорогъ. Маленькая линія въ 32 км. въ Изерѣ является также предметомъ временной аренды.

Эти разнообразныя мѣропріятія довели приблизительно до 1400 клм. протяженіе линій, отнесенныхъ къ классу дорогъ общаго значенія, судьба которыхъ въ настоящее время не обезпечена. Большая часть изъ нихъ является столь малополезными, что едва ли будутъ осуществлены, развѣ только найдутъ себѣ мѣсто въ сѣтяхъ мѣстнаго значенія, для постройки которыхъ законъ 11 іюня 1880 г. далъ новыя и очень большія облегченія.

Мы видѣли, какъ потерпѣла неудачу большая часть второстепенныхъ компаній, которыя получили концессіи общаго или мѣстнаго значенія безъ гарантіи доходовъ и какъ почти всѣ ихъ линіи были включены въ большія сѣти; нѣсколько другихъ были оставлены. Кромѣ приблизительно 400 клм. линій, эксплуатируемыхъ прямо или косвенно Восточной, Орлеанской и Южной компаніями, въ этой категоріи находятся только 200 клм. желѣзныхъ дорогъ общаго значенія и 1000 клм. жел. дор. мѣстнаго значенія. Но въ послѣдніе 15 лѣтъ возникли новыя второстепенныя сѣти съ дарованіемъ гарантіи доходовъ. Мы только-что указали на важность сѣтей общаго значенія, которыя государство сдало въ концессію на этихъ условіяхъ. Законъ 11 іюня 1880 г. позволилъ, одинаковымъ образомъ, примѣнить гарантію къ устройству сѣтей желѣзныхъ дорогъ мѣстнаго значенія съ тѣмъ условіемъ, чтобы жертвы, по меньшей мѣрѣ равноцѣнныя жертвамъ государства, были произведены заинтересованными департаментами и общинами. Гарантія можетъ быть дана, подъ тѣмъ же условіемъ, трамваямъ съ механическою тягою, перевозящимъ пассажировъ и грузы, которые создаютъ на грунтовыхъ путяхъ настоящія желѣзныя дороги.

На этихъ условіяхъ были сданы въ концессію до 1 янв. 1896 года около 3200 клм. желѣзныхъ дорогъ и 2000 клм. трамваевъ. Эти цифры не заключаютъ въ себѣ около 2500 клм. несубсидируемыхъ государствомъ трамваевъ городскихъ и подгородныхъ, предназначенныхъ почти исключительно для перевозки пассажировъ.

Гарантіи доходовъ, которыя предоставляли второстепеннымъ сѣтямъ общаго значенія, желѣзнымъ дорогамъ мѣстнаго

значенія и трамваямъ, были до послѣдняго времени основаны на системѣ оптоваго (подряднаго) опредѣленія какъ строительнаго капитала, такъ и расходовъ эксплуатаціи.

Для этихъ послѣднихъ сумма, назначаемая компаніямъ оптомъ, колебалась сообразно съ валовымъ доходомъ и состояла вообще изъ постоянной части и нѣкоторой опредѣленной доли этого дохода; но для того случая, когда валовая выручка оказалась бы слишкомъ слабой, государство гарантировало всегда минимумъ расходовъ, независимо отъ грузооборота. Но только недавно оцѣнили важныя неудобства оптовыхъ (подрядныхъ) гарантій, даваемыхъ капиталу, котораго никогда не сможетъ оплатить чистый доходъ; по этой системѣ, въ самомъ дѣлѣ, концессионеры, будучи увѣрены въ томъ, что имъ никогда не удастся извлечь изъ эксплуатаціи доходъ выше гарантированнаго, изучаютъ желѣзнодорожныя предпріятія исключительно съ точки зрѣнія тѣхъ выгодъ, которыя можно получить отъ реализаціи бумагъ и отъ производства работъ. Убѣдились также и въ томъ, насколько опасно опредѣлять суммы, назначенныя на расходы эксплуатаціи, въ видѣ неизмѣнной величины, или мало измѣняющейся, когда выручка повышается, потому что при этихъ условіяхъ развитіе грузооборота оказывается для эксплуатанта расходомъ безъ компенсаціи, вслѣдствіе чего онъ заинтересованъ болѣе въ томъ, чтобы отталкивать перевозки, но никакъ не привлекать ихъ.

Въ настоящее время департаменты доставляютъ, въ большинствѣ случаевъ, часть капитала такимъ образомъ, чтобы извлечь выгоды на процентахъ по своему кредиту, болѣе высокому сравнительно съ кредитомъ малыхъ компаній. Болѣе не дается гарантія иначе, какъ только на сумму дѣйствительныхъ затратъ, въ предѣлахъ извѣстнаго максимума, съ назначеніемъ компаніи премии за сбереженія въ случаѣ, если этотъ максимумъ не будетъ достигнутъ какъ въ отношеніи расходовъ по сооруженію, такъ и по эксплуатаціи. Относительно расходовъ по эксплуатаціи стараются придать этому максимуму такую форму, чтобы она приближалась, по возможности, къ дѣйствительному расходу и заинтересовывала бы концессионе-

ровъ развивать грузооборотъ, путемъ примѣненія формулъ, въ которыхъ учитывается не только валовая выручка, но и число поѣздовъ, а иногда и перевезенныя количества. Стараются измѣнить, по тѣмъ же правиламъ, основы и прежнихъ концессій.

Въ началѣ гарантія назначалась почти всегда въ размѣрѣ 5 процентовъ, включая погашеніе; въ настоящее же время она дается въ размѣрѣ 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> съ прибавкою погашенія, что составляетъ 4.655<sup>0</sup>/<sub>0</sub> для срока въ 50 лѣтъ и лишь 4.084<sup>0</sup>/<sub>0</sub>—въ 99 лѣтъ.

Одна только второстепенная линія общаго значенія пользуется гарантіею, рассчитанной по дѣйствительнымъ расходамъ и не сопровождаемой никакимъ ограниченіемъ по расходамъ эксплуатаціи. Это — линія отъ Роны до Монсениса, которая по присоединеніи Савои (1859) была выкуплена у одной пьемонтской компаніи, и съ тѣхъ поръ эксплуатируется компаніей Парижъ—Лионъ—Средиз. Море, въ видѣ специальной сѣти, счета которой совершенно отдѣлены отъ счетовъ главной сѣти. Въ виду огромныхъ расходовъ по прорытію Монсениса эта линія получила, кромѣ значительнаго пособія гарантію процентовъ по капиталу, который превышаетъ 600 тыс. фр. на километръ. Но и такъ, несмотря на высокую выручку, эта линія всегда останется въ дефицитѣ.

#### V. Алжиръ и колоніи.

Мы окончили разсмотрѣніе условій развитія французской сѣти, оставляя преднамѣренно въ сторонѣ алжирскія, тунисскія или, вообще, колоніальныя линіи, сооруженіе которыхъ отвѣчаетъ совершенно инымъ идеямъ. Расходы въ бюджетѣ, которые онѣ повлекли за собою, ни подъ какимъ видомъ, по нашему мнѣнію, не могутъ быть смѣшаны съ расходами на сооруженіе сѣти въ метрополіи. Мотивы, по которымъ государство несетъ эти расходы, какъ и преслѣдуемые имъ экономическіе результаты, въ обоихъ случаяхъ совершенно различны. Если Франція находитъ полезнымъ въ цѣляхъ колонизаціи наложить на себя расходы для того, чтобы построить въ Африкѣ или Азіи линіи, которыя ни въ какомъ случаѣ, сами по себѣ,

не будутъ доходными очень долгое время, то нельзя къ дорогамъ, сооруженнымъ въ метрополи предъавлять требованіе покрывать этотъ дефицитъ. Надо, слѣдовательно, оставлять счета совершенно раздѣльными, подъ страхомъ впасть, въ противномъ случаѣ, въ настоящую путаницу.

Тѣмъ не менѣе, для полноты изслѣдованія, мы обязаны сказать нѣсколько словъ о тѣхъ изъ этихъ линій, которыя вызываютъ платежи по гарантіямъ, фигурирующіе въ бюджетѣ метрополи.

Сюда относятся всѣ алжирскія линіи, кромѣ 247 км. дорогъ, построенныхъ компаніей Франко-Алжирской и компаніей Мокта-Эль-Хаджидъ главнымъ образомъ съ цѣлью облегчить свои частныя предпріятія по разработкѣ алфы или руды.

Наиболѣе старинная изъ гарантій доходовъ, данныхъ въ Алжирѣ, очень похожа на гарантіи нашихъ большихъ сѣтей и основана, какъ и послѣднія, на дѣйствительныхъ расходахъ постройки и эксплоатации. Она была дана компаніи Парижъ-Лионъ-Сред.-Море на сооруженіе 513 км. линій, обслуживающихъ два наиболѣе значительныя грузовыя теченія. Половина капитала сооруженія, исчисленнаго въ 160 милл. фр., была дана въ видѣ безвозвратной субсидіи, переведенной въ ежегодные взносы (аннуитеты); другая половина пользуется гарантіею въ 5<sup>0</sup>/<sub>10</sub>, которая въ настоящее время почти покрывается чистою выручкою сѣти.

Другія алжирскія линіи пользуются гарантіями, основанными на суммахъ, назначенныхъ оптомъ какъ по издержкамъ на сооруженіе, такъ и по расходамъ на эксплоатацию, на каковыхъ суммахъ компаніи реализуютъ въ большинствѣ случаевъ значительныя выгоды. Этихъ компаній четыре, и ихъ гарантированная сѣть имѣетъ протяженіе 2370 км. Въ это число входитъ 285 км., расположенныхъ въ Тунисѣ, которымъ французское правительство дало свою гарантію до установленія протектората съ намѣреніемъ распространить наше вліяніе въ этой области.

Три компаніи: Восточно-Алжирская, Западно-Алжирская и Бонъ-Гельма, получаютъ доходы, которые въ настоящее

время немного превышают расходы по эксплуатации. Они получают на свой капитал от гарантии, размер которой, назначенный в виде оптовой нормы, колебался между 6% и 4.85%, считая здесь и погашение. Эта гарантия распространяется на весь срок концессии, т. е. до 1975 г.

Четвертая Компания, Франко-Алжирская, обанкротилась несколько лет тому назад, вследствие неуспеха частных предприятий, которые она затронула до получения в концессию гарантированных линий; она существует только в силу любовного соглашения. Одна из линий, которую она эксплуатирует с гарантией от государства, была сооружена на средства казны; чтобы построить другие линии, она выпустила облигации, держатели которых совершенно специальным постановлением закона о концессиях имеют привилегию на доходы и на суммы, которые казна авансирует каждый год в силу гарантии. Линии, которые эта компания эксплуатирует с гарантией доходов, очень далеки от того, чтобы покрывать свои расходы по эксплуатации.

Кроме линий, находящихся в эксплуатации, в Алжире имеется 158 км. линий, сданных в концессию условно и 381 км. линий проектированных (классированных), но не сданных в концессию, из которых весьма небольшая часть, повидимому, имеют характер безотлагательности. Но сейчас требуют с настойчивостью сооружения четырех линий, проникающих вглубь страны на Юг и к Мароккской границе; одна из них от Аинт-Сефра до Дженен-бу-Резг, в Оранской провинции, строится распоряжением государства; три остальных из Берруагия в Лагуа, из Бискры в Царгла и из Тлемсен в Лалла-Магния находятся в состоянии простых проектов. Полная длина этих колониальных дорог превышает 700 км.

Тунис строит в настоящее время новую сеть, довольно обширную, но своими собственными средствами, не обращаясь к помощи Франции.

В Алжире и Тунисе, двум колониальным предприятиям была дана государственная гарантия. Первое это же-

лѣзная дорога и портъ на островѣ Союза. Такъ какъ расходы на сооруженіе сильно превысили предварительную смѣту, то компанія, получившая концессию, вложивъ туда свой акціонерный капиталъ и барыши, полученные ею на первыхъ эмиссионныхъ операціяхъ, обанкротилась и была объявлена утратившей концессию. Но такъ какъ государство гарантировало непосредственно облигаціонерамъ процентъ по ихъ бумагамъ, достигающій 2,5 милліоновъ въ годъ, то и производитъ теперь эти платежи. Доля, относящаяся къ желѣзной дорогѣ, длина которой равна 126 км., составляетъ въ этой суммѣ немного менѣе половины. Эксплоатація, принятая государствомъ въ свои руки, покрываетъ приблизительно его издержки.

Второе предпріятіе это желѣзная дорога отъ Дакара до Сень-Луи, длиною въ 264 км., которой государство дало пособіе въ 12.500.000 фр., представляющее собою три четверти расходовъ по постройкѣ, предвидѣнныхъ смѣтами, и гарантируетъ доходъ въ 6<sup>0</sup>/<sub>0</sub> на послѣднюю четверть; эта желѣзная дорога, сооруженная посредствомъ, далека отъ того, чтобы покрывать расходы по эксплуатаціи и содержанію, сумма которыхъ опредѣляется по подрядной (оптовой) формулѣ, установленной путемъ арбитража послѣ открытія линіи.

Желѣзная дорога изъ Каа въ Вафулабе, въ Суданѣ, была сооружена непосредственно самимъ государствомъ, агенты котораго эксплуатируютъ ее въ настоящее время на протяженіи 130 км., и ея продолженіе идетъ на тѣхъ же условіяхъ.

Желѣзныя дороги изъ Сайгона въ Мито и изъ Фу-Лангъ-Туонгъ въ Лангъ-Сонъ входятъ исключительно въ бюджетъ Индокитая и поэтому не относятся къ нашему предмету. Въ такомъ же положеніи будутъ и новыя линіи, проектированныя въ Тонкинѣ.

## VI. Измѣненія доходовъ и расходовъ.

Бѣглое обзорѣніе финансовой исторіи нашихъ желѣзныхъ дорогъ, которое мы сейчасъ сдѣлали, позволяетъ понять происхожденіе и причину существованія значительныхъ расхо-

довъ, которые онѣ налагаютъ на нашъ бюджетъ. Перепутанность интересовъ, которая теперь существуетъ между государствомъ и компаніями, объясняется, какъ это видно, не зрѣлымъ расчетомъ, но ходомъ обстоятельствъ. Разъ давши гарантію, государство было необходимо приведено къ тому, чтобы дать ей тѣ размѣры, которые она приняла, или же должно было приступить къ общему выкупу. Оно болѣе не могло отказывать въ гарантіи новыхъ расходовъ, сдѣланныхъ гарантированными компаніями для сооруженія новыхъ линій или для улучшенія старыхъ, не только потому, что компаніи подчиняли свое содѣйствіе этому условію, но еще и потому, что, поскольку оно не отказывалось абсолютно отъ этого содѣйствія, всякое средство, способное укрѣпить кредитъ облигацій, было для него самого въ сущности выгоднымъ. Въ самомъ дѣлѣ, все, что уменьшало проценты по новымъ подлежащимъ заключенію займамъ, понижало на столько же расходы, изъ-за которыхъ и обращались къ казнѣ; съ того времени, какъ плательщики налоговъ должны были участвовать въ оплатѣ расходовъ по расширенію сѣти, они были весьма заинтересованы въ сокращеніи этихъ расходовъ до минимума.

Въ два пріема государство приняло на себя ради компаній жертвы, которымъ не соотвѣтствовали новыя услуги: въ первый разъ въ 1859 г., когда оно посредствомъ гарантіи укрѣпило кредитъ и дивиденды большихъ компаній; во второй разъ въ 1878 г., когда оно, вмѣсто того, чтобы забрать исполненныя второстепенными обанкротившимися компаніями сооруженія, не расходуя ни гроша, уплатило за эти работы и добровольно выкупило линіи. Но неизвѣстно еще, составляла ли мѣра, принятая въ 1859 г., щедрость безъ соотвѣтственной выгоды. Ибо, если эта щедрость повлекла за собою несомнѣнные расходы относительно тѣхъ компаній, которыя обанкротились бы и которыя продолжаютъ существовать только благодаря гарантіи, то она создала относительно тѣхъ компаній, которыя, наоборотъ, пережили бы кризисъ, положеніе, благопріятное для казны; такъ какъ очень вѣроятно, что, если-бы эти компаніи вышли изъ кризиса своими собственными средствами,

то отъ нихъ нельзя было бы получить въ послѣдующее время весьма важнаго содѣйствія, которое онѣ оказали для позднѣйшаго расширенія сѣти, и которое поглощаетъ всѣ избытки дохода ихъ старыхъ концессій. Кромѣ этихъ двухъ случаевъ, расходы казны, когда они не были необходимымъ слѣдствіемъ прежнихъ лѣтъ, имѣли единственную цѣлью обезпечить постройку линій слишкомъ малоходныхъ, чтобы покрыть свои расходы. Нужно признать, что для линій съ очень малымъ грузооборотомъ, особенно въ мѣстностяхъ трудныхъ, гдѣ постройка всегда очень дорога, это финансовое вмѣшательство государства представляется необходимымъ. Когда, въ интересахъ національной солидарности, государственная власть рѣшаетъ постройку какой-нибудь линіи, которая не оплатитъ того капитала, который будетъ затраченъ на нее, даже принявъ въ расчетъ доходъ отъ перевозокъ, доставляемыхъ ею главнымъ артеріямъ, для которыхъ она является питательною линіею, тогда необходимо, чтобы плательщики налоговъ покрывали дефицитъ въ той или иной формѣ. Это еще болѣе оправдывается въ отношеніи линій, построенныхъ въ интересахъ почти исключительно военныхъ, или къ линіямъ, которыя строятся въ новыхъ областяхъ съ цѣлью способствовать ихъ колонизаціи. Мы, впрочемъ, увидимъ, что, не говоря о косвенныхъ выгодахъ, происходящихъ отъ развитія общаго благосостоянія, казна находитъ нѣкоторую частичную компенсацію въ значительныхъ доходахъ, получаемыхъ ею непосредственно отъ желѣзныхъ дорогъ.

Такимъ образомъ, не принципъ помощи, которую государство оказало постройкѣ извѣстныхъ линій, можетъ самъ по себѣ подлежать критикѣ. Можно оспаривать, что средства, употребленныя для обезпеченія развитія сѣти, были всегда самыя выгодныя; напр., концессіи, данныя второстепеннымъ компаніямъ, требуютъ уплаты процентовъ, размѣръ которыхъ значительно превышаетъ норму процентовъ, обуславливаемую кредитомъ государства; эти концессіи далеки отъ того, чтобы давать, въ видѣ компенсаціи, такую эксплуатацію, которая была бы проникнута коммерческимъ пониманіемъ дѣла, потому

что по конвенціямъ компаніи бываютъ заинтересованы въ развитіи грузооборота только въ исключительныхъ случаяхъ; равнымъ образомъ конвенціи 1883 г. предоставили, напримеръ, Южной компаніи увеличеніе дивиденда, очевидно, ничѣмъ не оправдываемое. Во всякомъ случаѣ, нѣтъ сомнѣнія, что, при всѣхъ ошибкахъ въ подробностяхъ, значительнѣйшая часть жертвъ государства является необходимымъ слѣдствіемъ развитія сѣти. Замѣчательно, что нареканія на это положеніе, исходятъ, главнымъ образомъ, изъ тѣхъ самыхъ круговъ, которые требовали этого развитія съ наибольшей горячностью.

Тѣмъ не менѣе вѣрно, что, констатируя огромные расходы, которые являются слѣдствіемъ развитія желѣзнодорожной сѣти, слѣдуетъ задаться вопросомъ, нѣтъ ли между линіями, которыя вызываютъ жертвы со стороны государства, такихъ, которыя являются слишкомъ дорогими по соображенію съ тѣми услугами, которыя онѣ оказываютъ; не была ли во многихъ случаяхъ сверхъ мѣры сокращена доля, отнесенная на заинтересованное населеніе; наконецъ, особенно слѣдуетъ признать, что въ послѣднія 20 лѣтъ дѣйствовали нѣсколько послѣшно въ расходованіи денегъ и въ сложеніи платъ за услуги какъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, такъ и въ другихъ областяхъ. При системѣ соучастія, созданнаго у насъ между государствомъ и компаніями, благоразуміе требовало бы, чтобы государство увеличивало свои затраты на новыя линіи только въ такой мѣрѣ, въ какой уменьшались бы, благодаря развитію перевозовъ, расходы, принятыя имъ на себя по старымъ линіямъ. Ни составители большой программы общественныхъ работъ 1879 г., ни авторы конвенцій, заключенныхъ въ 1883 г. съ цѣлью не оставить безъ исполненія этой программы, не думали, что они выходятъ изъ этихъ предѣловъ. Съ тѣхъ поръ ростъ бюджетныхъ расходовъ доказалъ, что сказанные составители и авторы чрезвычайно ошиблись. Какую же роль въ испытанныхъ разочарованіяхъ играли ошибки, которыхъ можно было избѣжать, или событія, которыхъ невозможно было предвидѣть, или неправильности, допущенныя впослѣдствіи? Исслѣдованіе этого вопроса предста-

вляеть собою реальный историческій интересъ и можетъ дать полезныя указанія на будущее время.

Но, прежде чѣмъ входить въ подробности, мы можемъ сразу дать себѣ отчетъ въ существенной причинѣ тѣхъ ошибокъ въ расчетѣ, которыя вызвали столько нареканій. Эта причина заключается въ несоразмѣрности, произошедшей въ послѣднія 10 лѣтъ, между ростомъ расходовъ и ростомъ доходовъ.

Нижеслѣдующая графическая таблица даетъ возможность прослѣдить движеніе тѣхъ и другихъ по всей сѣти желѣзныхъ дорогъ общаго значенія въ періодъ послѣднихъ 10 лѣтъ и въ предшествовавшіе годы \*).

Чтобы хорошо понять законъ колебаній, мы считали нужнымъ начать съ 1872 г., перваго послѣ потери части нашей территоріи. Въ это время всѣ главныя артеріи были окончены, и общая конфигурація сѣти была приблизительно уже такая, какая существуетъ въ настоящее время. Слѣдовательно, мы можемъ, не смотря на измѣненія, которымъ сѣтъ подверглась, и на расширеніе, полученное ею, сравнивать съ пользою результаты, зарегистрированные съ тѣхъ поръ.

---

\*) Для составленія этой таблицы мы воспользовались тѣми статистическими изданіями министерства публичныхъ работъ, основанія составленія которыхъ наименѣе подверглись измѣненіямъ въ теченіе рассматриваемаго періода. Слѣдуетъ замѣтить, что цифры, относящіяся къ одному и тому же году, могутъ разниться очень замѣтно, смотря по тому, принимаютъ ли статистику, заключающую или исключющую тѣ или другіе элементы, но законъ измѣненія остается тотъ же, если только сравниваютъ для различныхъ годовъ цифры, составленныя по одинаковымъ источникамъ.

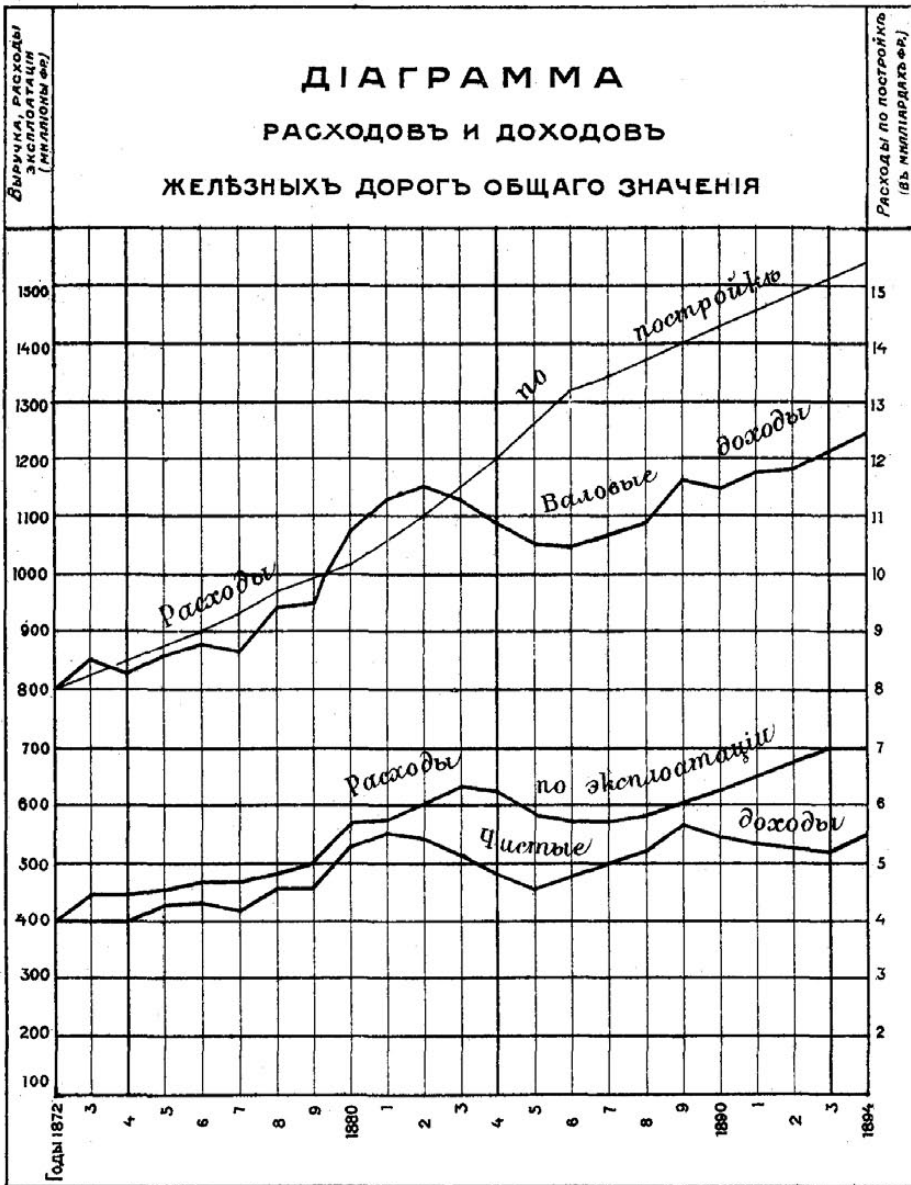
Годичные доходы и расходы взяты тѣ, которыя приведены въ таблицѣ *общихъ результатовъ эксплуатаціи*, включая сюда и разные доходы и расходы и дополнительные статьи всякаго рода, изъ коихъ нѣкоторыя вовсе не связаны съ эксплуатаціей въ собственномъ смыслѣ.

Расходы по постройкѣ до 1883 г. тѣ, которые помѣщены въ таблицѣ *расходовъ по сооруженію Государствомъ, компаніями и разные другіе на участкахъ эксплуатируемыхъ по 31 декабря* каждаго года; съ 1884 г. расходы, сдѣланные ранѣе 1 января каждаго года на линіяхъ, эксплуатируемыхъ полностью или частично въ теченіе года, помѣщенные въ *сводѣ, по линіямъ расходовъ по постройкѣ и результатамъ эксплуатаціи*. Измѣненіе, введенное въ способъ веденія статистики, даетъ съ 1883 по 1884 г.г. увеличеніе капитала, на 211 милл. меньше того, какимъ оно было бы, если бы та же серія цифръ была продолжена.

**Затраты по сооруженію, доходы и расходы по эксплуатаціи всей сѣти желѣзныхъ дорогъ общаго значенія.**

Годы.	Средняя эксплуатаціонная длина въ километр.	Затраты по сооруженію въ милліонахъ.	Валовые доходы въ милліонахъ.	Расходы по эксплуатаціи въ милліонахъ.	Чистые доходы въ милліонахъ.
1872	17.438	8.033	792	395	397
1873	18.139	8.243	833	434	399
1874	18.744	8.486	819	427	392
1875	19.357	8.779	863	440	423
1876	20 034	9.003	887	455	432
1877	20.534	9.280	868	453	415
1878	21.435	9.632	932	474	458
1879	22.249	9.882	946	493	453
1880	23.089	10.185	1.061	538	523
1881	24 249	10.614	1.110	560	550
1882	25.576	11 099	1.128	592	536
1883	26.692	11.482	1.126	614	512
1884	28.722	12.062	1.096	609	487
1885	29.839	12.655	1.058	588	470
1886	30.696	13.084	1.036	562	474
1887	31.446	13.278	1.061	561	500
1888	32.128	13.690	1.081	567	514
1889	32.914	14.050	1.159	599	560
1890	33.280	14.271	1.154	606	548
1891	33.878	14.667	1.185	639	546
1892	34.881	14.908	1.183	663	520
1893	35 350	15.213	1.205	688	517
1894	35.973	15.437	1.234	688	546

См. въ выносѣ, стр. 43, указаніе на статистическія изданія, послужившія для составленія этой таблицы.



Съ 1872 по 1894 гг. средняя годовая эксплуатационная длина линий болѣе чѣмъ удвоилась, увеличившись съ 17438 до 35973 клм., столько же вслѣдствіе постройки новыхъ линий, сколько вслѣдствіе присоединенія многочисленныхъ желѣзнодорожныхъ линий мѣстнаго значенія къ сѣти общаго значенія. Капиталь, затраченный къ 1 января каждаго года на эксплуатируемыя въ теченіе года линии, увеличивался тѣмъ же порядкомъ; его сумма поднялась съ 8.033 до 15.437 милліардовъ фр. Можно удивляться тому, что капиталъ на сооруженіе растетъ почти столь же быстро, какъ и километрическая длина, между тѣмъ какъ второстепенныя линии, которыя строятся въ настоящее время, обходятся гораздо дешевле, чѣмъ главныя артеріи, которыя имѣютъ отличный профиль и значительно лучшее оборудованіе станцій. Но не слѣдуетъ забывать, что строительный капиталъ растетъ не только въ зависимости отъ стоимости новыхъ линий: дополнительныя работы, увеличеніе подвижнаго состава, необходимыя на старыхъ линияхъ, играютъ въ этомъ ростѣ почти одинаковую роль. Вотъ чѣмъ объясняется то обстоятельство, что даже послѣ замедленія въ новыхъ работахъ, этотъ ростъ все еще достигаетъ суммы отъ 250 до 300 милліоновъ въ годъ, что соотвѣтствуетъ возрастанію въ размѣрѣ 10—12 милл. въ ежегодныхъ расходахъ на уплату процентовъ и погашенія.

Такимъ образомъ, въ то время, какъ платежи по капиталу регулярно повышаются, валовой доходъ, наоборотъ, растетъ очень неравномѣрно и съ большими колебаніями. Съ 1872 по 1879 гг., несмотря на эти колебанія, изображающая его линия немного уклоняется отъ своего общаго направленія, которое соотвѣтствуетъ среднему годовому возрастанію въ 22 милл., что даетъ для каждаго изъ этихъ годовъ увеличеніе, выражающееся приблизительно въ 2,5 проц. годовой выручки въ этотъ періодъ времени. Съ 1886 до 1894 гг. мы отмѣчаемъ такимъ же образомъ довольно правильное возрастаніе, достигающее средняго годового размѣра въ 25 милл., или 2,2 проц. валовой выручки. Но въ промежуткѣ времени съ 1879 по 1886 гг. мы замѣчаемъ въ началѣ совершенно ненормаль-

ный подъемъ, за которымъ послѣдовало пониженіе, не менѣе исключительное, дающее въ окончательномъ результатѣ, между первымъ и послѣднимъ годомъ этого періода, среднее годовое увеличеніе въ размѣрѣ только 13 милл., не достигающее на цѣлые 10 милліоновъ той цифры, до которой она должна была бы дойти, по общему закону обоихъ періодовъ, предшествовавшаго и послѣдующаго. Отсюда запозданіе на 60—80 милліоновъ въ нормальномъ возрастаніи валовыхъ доходовъ, которое остается съ тѣхъ поръ не наверстаннымъ. Кривая расходовъ и кривая чистыхъ выручекъ идутъ приблизительно тѣмъ же ходомъ, какъ и кривая валового дохода, вплоть до 1890 года. Увеличеніе или уменьшеніе расходовъ слѣдуетъ съ нѣкоторымъ опозданіемъ за увеличеніемъ или уменьшеніемъ выручекъ. Это по той причинѣ, что когда исключительное увеличеніе перевозокъ происходитъ внезапно, то желѣзныя дороги начинаютъ удовлетворять этому требованію, хорошо ли, худо, но съ помощью тѣхъ средствъ, которыми располагаютъ, требуя отъ всѣхъ служащихъ усиленной работы; только постепенно возможно привести въ надлежащее соотвѣтствіе съ новыми потребностями число служащихъ, число поѣздовъ и т. п. и расходы мало-по-малу слѣдуютъ за возрастаніемъ выручки. Подобнымъ же образомъ, при наступленіи кризиса необходимо известное время, чтобы произвести измѣненіе въ обслуживаніи линіи и уменьшить число служащихъ, что даетъ возможность достигнуть необходимыхъ сбереженій.

До 1890 года сравненіе трехъ кривыхъ не показываетъ ничего ненормальнаго. Но съ 1890 года наблюдается очень тревожное явленіе, именно: уменьшеніе чистой выручки, совпадающее съ увеличеніемъ валового дохода. Въ самомъ дѣлѣ, въ этотъ періодъ времени увеличеніе издержекъ значительно превышаетъ увеличеніе выручки и достигаетъ чрезвычайной цифры, равной 27 милліонамъ въ среднемъ въ годъ. Отсюда быстрое возрастаніе приплатъ по гарантіямъ, которое, появившись при отсутствіи всякаго кризиса, вполне правильно обезпокоило государственную власть. Къ счастью это возрастающее движеніе расходовъ могло быть задержано, благодаря энерги-

ческимъ усиліямъ компаній, поддержанныхъ правительствомъ. Въ 1894 году оказалось возможнымъ исполнить значительно увеличившіяся перевозки безъ всякаго увеличенія расходовъ; вслѣдствіе этого чистый доходъ ощутительно поднялся. Относительно 1895 г. уже извѣстно, что окончательные результаты были въ такой же степени удовлетворительны и что выручки значительно увеличились, а расходы возрасли мало, хотя еще и нѣтъ окончательныхъ результатовъ.

Таблица показываетъ, что конвенціи 1883 г. были заключены въ моментъ, можно сказать, единственный въ исторіи желѣзныхъ дорогъ, непосредственно вслѣдъ за періодомъ безпримѣрнаго процвѣтанія и наканунѣ кризиса, въ равной степени также безпримѣрнаго. Отсюда всеобщій оптимизмъ, который царствовалъ въ моментъ обсужденія этого предмета, отсюда то разочарованіе, которое ощутилось сейчасъ послѣ введенія въ дѣйствіе новаго режима. Если осторожность должна была заставить предвидѣть, что не придется сохранить въ полности выгоды очевидно исключительнаго прироста доходовъ предшествовавшихъ лѣтъ, то все же ничто не могло предсказывать столь глубокой упадокъ. Въ 1881 году чистая выручка достигла своего максимума—550 милл. Четыре года спустя, она понизилась на 80 милл. Оставляя въ сторонѣ 1889 г., въ которомъ всемірная выставка дала исключительное увеличеніе дохода, мы видимъ, что въ 1890 и 1891 гг. едва вновь достигли чистаго дохода 1881 года, между тѣмъ какъ въ этотъ промежутокъ времени капиталъ сооруженія увеличился на 4 миллиарда франк. Въ 1893 г. вслѣдствіе увеличенія издержекъ опять было потеряно 30 милл. фр., ихъ вновь получили въ 1894 г. Чистая выручка, слѣдовательно, не идетъ назадъ, но только въ 1895 году она начала превышать цифру, достигнутую 14 лѣтъ раньше, между тѣмъ какъ капиталъ, подлежащій оплатѣ и погашенію, не переставалъ увеличиваться.

Что касается чистаго дохода съ 1 километра, то онъ естественно сильно понизился, потому что протяженіе сѣти возрасло безъ увеличенія общей суммы чистаго дохода. Съ 1872 по 1882 гг. онъ колебался между 20 и 23 тыс. франк.; въ

1893 г. упалъ ниже 15 тыс. фр. и въ настоящее время едва превышаетъ эту же цифру.

Желѣзныя дороги мѣстнаго значенія представляютъ результаты еще менѣе удовлетворительные. Новыя линіи, построенныя при дѣйствіи закона 1880 г., только замѣнили по протяженію тѣ линіи, которыя были присоединены къ сѣти общаго значенія, вслѣдствіе выкуповъ 1878 г. и конвенцій 1883 г. Капиталь сооруженія, достигшій 330 милл., валовой доходъ, повысившійся до 18 милл., поднялись приблизительно до максимальныхъ цифръ, имѣвшихъ мѣсто до присоединенія. Но чистый доходъ, который былъ въ то время отъ 4 до 5 милл., нынѣ уже не превышаетъ 3 милл., ибо новыя линіи слабѣ старыхъ и новыя капиталы всѣ гарантированы государствомъ. Трамваи, перевозящіе грузы и являющіеся настоящими желѣзными дорогами на грунтовыхъ путяхъ, добавляють къ вышеуказанному капиталу 68 милл. и валовой доходъ въ суммѣ 5 милл., превышающій расходы эксплуатаціи только на 1 милл.

Алжирская и тунисская сѣти даютъ подобный же результатъ. Двадцать лѣтъ тому назадъ находилось въ эксплуатаціи 513 км., которые стоили 160 милл. и давали отъ 4 до 5 милл. валового дохода. Десять лѣтъ тому назадъ сѣть имѣла 1786 км., капиталъ достигъ 391 милл., а выручка—18 милл. Въ 1894 г. на 3175 км. капиталъ превышаетъ 650 милл., а валовой сборъ—25 милл. Но вслѣдствіе малой доходности новыхъ линій; чистая выручка не достигаетъ 4 милл. и даетъ только незначительную долю суммы, потребной на вознагражденіе капитала.

Что касается колониальныхъ линій, открытыхъ въ этотъ періодъ, то мы сказали, что лучшая изъ нихъ едва покрываетъ расходы эксплуатаціи.

Съ тѣхъ поръ, какъ повсюду протяженіе сѣти и капиталъ, обращенный на ея сооруженіе, росли съ такой быстротой, между тѣмъ какъ чистая выручка падала, не слѣдуетъ удивляться, что дефициты все болѣе и болѣе увеличивались. Чтобы вызвать постройку этихъ новыхъ линій, государство вынуждено было оплатить ихъ въ большей части прямо или кос-

венно. Чтобы компаніи присоединили эти линіи къ своимъ сѣ-  
тямъ, государство должно было гарантировать, что отъ этого  
не произойдетъ никакого ущерба для доходовъ, достигнутыхъ  
компаніями ранѣе. Слѣдовательно, не требуется подробнаго  
изученія, чтобы понять, какимъ образомъ ростъ дефицитовъ  
выразился въ увеличеніи бюджетныхъ расходовъ. Но только  
съ помощью такого изученія можно выяснитъ себѣ, долженъ ли  
ростъ бюджета, имѣвшій мѣсто въ прошломъ, продолжаться и  
въ будущемъ, и нѣтъ ли средствъ предупредить такое явленіе.  
Это и побудило насъ предпринять сказанное изученіе.

## ГЛАВА ВТОРАЯ.

### Расходы государства въ 1894 году. Измѣненія съ 1884 года и виды на будущее.

Отчеты и статистическія данныя за 1894 г. нынѣ уже цѣликомъ опубликованы, и мы можемъ сдѣлать полную выборку расходовъ государства въ этомъ году. Чтобы выдѣлить причины новѣйшаго времени, которыя вліяли на сумму этихъ расходовъ, мы сопоставимъ ихъ съ расходами 1884 г., какъ наиболѣе отдаленнаго года, результаты котораго могутъ быть сравниваемы съ результатами нынѣшними, такъ какъ онъ является первымъ, отчеты котораго составлены на основаніяхъ, обусловливаемыхъ конвенціями 1883 г. Кромѣ того, мы постараемся вмѣстѣ съ тѣмъ выяснить, какое вліяніе оказало принятіе новыхъ основаній на результаты 1884 г.

Въ нашемъ изслѣдованіи мы возьмемъ не расходы, покрытые изъ бюджета 1894 г., но укажемъ расходы и доходы, относящіеся къ 1894 эксплуатаціонному году. Платежи, отнесенные на какой-либо бюджетъ, не дали бы точнаго понятія о положеніи. Въ самомъ дѣлѣ, гарантія доходовъ, относящаяся къ какому-нибудь году, не появляется въ бюджетѣ этого же года; въ бюджетѣ будущаго года она появляется нѣкоторой своею частью только въ то время, когда компанія представляетъ свои счета. Государство въ этотъ моментъ уплачиваетъ значительную часть, которая колеблется между 85 и 90 процентами затребованной компаніею суммы. Лишь нѣсколько лѣтъ спустя, когда счета провѣрены, уплачивается остальная сумма; наконецъ, если компанія не признаетъ рѣшеній министра, принятыхъ на основаніи провѣрки, и обращается со своими

претензіями въ Государственный Совѣтъ, то могутъ послѣдовать дополнительные уплаты, но опять таки по истеченіи промежутка времени въ нѣсколько лѣтъ, когда споры будутъ разобраны. Равнымъ образомъ, и аннуитеты даютъ мѣсто и предварительнымъ частичнымъ уплатамъ, послѣдующимъ доплатамъ остатковъ и урегулированіямъ счетовъ въ порядкѣ спорнаго разбирательства. Поэтому суммы, отнесенныя на какой либо бюджетъ, зависятъ столько же отъ хода провѣрки счетовъ, сколько и отъ значительности послѣднихъ дефицитовъ, и не могли бы дать точнаго представленія о финансовомъ положеніи, при-сущемъ каждому году.

Для большинства случаевъ сведенія счетовъ между государствомъ и компаніями, относящихся къ балансу 1894 г., мы вынуждены брать цифры, представленныя компаніями, провѣрка которыхъ еще не исполнена. Мы можемъ только указать, на основаніи результатовъ, достигнутыхъ въ предшествовавшихъ годовыхъ балансахъ, что вѣроятнымъ результатомъ этой провѣрки будетъ небольшое облегченіе аннуитетовъ въ пользу обремененія гарантіи процентовъ; въ самомъ дѣлѣ, компаніи вполне естественно стремятся во всѣхъ сомнительныхъ случаяхъ увеличить счетъ пособій, которыя имъ окончательно присвоены, скорѣе, нежели счетъ авансовъ, которые онѣ когда-нибудь обязаны будутъ вернуть обратно. Комиссія же по провѣркѣ счетовъ, напротивъ того, вычеркиваетъ изъ счета государственныхъ пособій все то, что ей кажется возможнымъ законно отнести на счетъ компаній, т. е. на тотъ счетъ, по которому компаніи получаютъ нынѣ гарантію. Затѣмъ разсмотрѣніе въ порядкѣ спорнаго разбирательства даетъ рѣшеніе по этимъ противоположнымъ домогательствамъ.

Наконецъ, считаемъ долгомъ оговорить, что характеризуя настоящее положеніе счетовъ, мы не имѣемъ намѣренія высказывать здѣсь свое мнѣніе по какому бы то ни было спорному вопросу. Мы занимаемся изслѣдованіемъ общаго хода бюджетныхъ расходовъ. Но тѣ исправленія, къ которымъ приведутъ происходящіе нынѣ дебаты, могутъ, не смотря на ихъ часто значительную важность, оказать только второстепенное вліяніе

на этотъ ходъ. Поэтому мы пользуемся статистическими данными и отчетами, вообще округляя ихъ и оставляя по возможности въ сторонѣ тѣ споры о подробностяхъ, которые не относятся къ предмету нашего изученія.

Руководствуясь изложенными основаніями, мы будемъ изучать расходы, падающіе на бюджетъ: 1) какъ проценты на капиталы, затраченные государствомъ, 2) какъ приплаты по гарантіи доходовъ большихъ компаній и 3) какъ приплаты по гарантіямъ второстепенныхъ компаній.

### **I. Проценты на расходы по сооруженію, произведенные государствомъ.**

Статистическія данныя опредѣляютъ въ 15.437 милліоновъ затраты по сооруженію на 1 янв. 1894 г., по линіямъ общаго значенія, которыя эксплуатировались въ теченіе года. Эта цифра обнимаетъ только расходы, произведенные государствомъ, мѣстностями и нынѣ существующими компаніями. Работы, произведенныя исчезнувшими компаніями, занесены въ счета только по цѣнѣ выкупа, уплаченнаго нынѣшними концессіонерами или государствомъ. Излишекъ затратъ этихъ компаній исчезъ въ банкротствахъ и ликвидаціяхъ. Онъ считается погашеннымъ. На это ушелъ капиталъ въ нѣсколько сотъ милліоновъ, потеря которыхъ не должна быть забываема, потому что именно тотъ характеръ риска, который представляла въ началѣ желѣзнодорожная промышленность для затраченныхъ капиталовъ, объясняетъ и оправдываетъ повышенную доходность, которой пользуется нынѣ часть этихъ капиталовъ.

Официальная статистика дѣлитъ расходы на три части, изъ которыхъ одна падаетъ на государство, другая приходится на мѣстности и третья на концессіонеровъ, но она причисляетъ управленіе государственныхъ желѣзныхъ дорогъ къ расходамъ послѣднихъ и, съ другой стороны, включаетъ въ государственные расходы работы, оплаченныя компаніями, въ видѣ возвратныхъ платежей по ихъ прежнему долгу. Съ точки зрѣнія, которая насъ занимаетъ, мы должны нѣсколько измѣнить основы этого распредѣленія. Расходы по выкупу и окон-

чанію линій государственной сѣти входятъ въ составъ тѣхъ затратъ, которыя были сдѣланы прямо изъ средствъ казны, но не въ расходы концессионеровъ. Напротивъ того, расходы, произведенные компаніями въ возвратъ ихъ прежняго долга, не могутъ, безъ двойнаго счета, быть сливаемы съ тѣми расходами, проценты по которымъ прямо падаютъ на бюджетъ, по тому что облигаціи, выпущенныя для покрытія упомянутыхъ расходовъ, входятъ въ составъ гарантированнаго капитала, и, поэтому, платежи процентовъ и погашенія, которыхъ они требуютъ, имѣютъ мѣсто въ ежегодной гарантіи.

Послѣ этихъ исправленій, сумма, дѣйствительно представленная государствомъ, опредѣляется въ 4.363 милліона, а субсидіи мѣстностей въ 179 милл. Если прибавить къ первой цифрѣ работы, производящіяся на линіяхъ, находящихся въ постройкѣ, то окажется, что расходъ государства по сооруженію нашей сѣти превышалъ къ 1 янв. 1894 г.  $4\frac{1}{2}$  милліарда.

Эта цифра не обнимаетъ расходовъ, отнесенныхъ на бюджетъ военнаго министерства за работы, предназначенныя единственно для военныхъ надобностей, которымъ должны удовлетворяютъ желѣзныя дороги.

Доля, падающая на государство, получаетъ въ составѣ капитала сооруженія, относительно все большее и большее значеніе по мѣрѣ того, какъ строятся болѣе плохія дороги. Эта доля возросла особенно въ періодъ выкуповъ и большихъ работъ съ 1878 по 1883 г.г. Къ 1 янв. 1878 г. суммы, представленныя государствомъ по работамъ и субсидіямъ компаніямъ, не превышала  $1\frac{1}{2}$  милліардовъ; 1 янв. 1884 г. затраты государства на линіи, эксплуатируемыя или строящіяся, достигали  $3\frac{1}{2}$  милліардовъ, увеличившись на 2 милліарда въ 6 лѣтъ. Съ тѣхъ поръ, ростъ былъ уже значительно менѣе быстрый вслѣдствіе уменьшенія числа работъ, а также вслѣдствіе значительныхъ зачетовъ, произведенныхъ въ первые годы послѣ заключенія конвенцій отъ возврата компаніями ихъ стараго долга.

Расходы государства были покрыты, — одни непосредственно изъ бюджетныхъ ресурсовъ, другіе посредствомъ авансовъ, предоставленныхъ компаніями.

Первая группа достигаетъ приблизительно 2.900 милл., по весьма тщательному подсчету, сдѣланному въ 1894 году г-номъ М. Бюрдо, министромъ финансовъ. Почти вся эта сумма была реализована путемъ займовъ. Г. Бюрдо справедливо полагають, что даже минимальная доля, которая была отнесена на кредиты обыкновеннаго бюджета, должна считаться увеличившею государственный долгъ; въ самомъ дѣлѣ, ни одинъ почти изъ бюджетовъ, въ которомъ было допущено такое отнесение, не былъ сведенъ безъ значительнаго дефицита, и естественно считать займы, посредствомъ которыхъ этотъ дефицитъ былъ покрытъ, немедленно или впоследствии, употребленными, въ особенности, на тѣ расходы казны, которые составляли своего рода помѣщеніе капитала, т. е. на новыя работы.

Займы, произведенные для желѣзнодорожныхъ работъ, составляютъ приблизительно половину 3-хъ процентнаго долга, подлежащаго погашенію; остальная часть помѣщена почти вся въ вѣчной 3-хъ процентной рентѣ. Анализъ условій, при которыхъ они были произведены, привелъ финансовое вѣдомство къ опредѣленію процентовъ, которые отягощаютъ бюджетъ по израсходованнымъ непосредственно на постройку желѣзныхъ дорогъ капиталамъ, въ цифрѣ 130 милл., которую мы и принимаемъ.

Въ эту цифру желѣзныя дороги отъ Дакара до Сень-Луи, въ Суданѣ и Южномъ Оранѣ входятъ въ суммѣ приблизительно 34 милл. капиталомъ и на  $1\frac{1}{2}$  милл. процентами.

Расходы этого порядка не должны, повидимому, сильно увеличиваться въ будущемъ; въ 1894 и 1895 гг. затраты по сооруженіямъ, произведеннымъ на счетъ казны на французскихъ желѣзныхъ дорогахъ, составляли приблизительно 11 милліоновъ. Въ бюджетѣ 1896 года сократили соответствующіе кредиты до  $8\frac{1}{2}$  милл., раздѣленныхъ на двѣ главы. Для дополнительныхъ работъ и приобрѣтенія подвижнаго состава государственной сѣти ассигнованъ кредитъ въ размѣрѣ 5 милл., въ каковомъ примѣрно размѣрѣ слѣдуетъ предвидѣть его въ каждомъ изъ послѣдующихъ балансовъ. Для новыхъ линій кредитъ уменьшили до  $3\frac{1}{2}$  милліоновъ франковъ посред-

ством сокращенія, быть можетъ, чрезмѣрнаго; въ самомъ дѣлѣ, остается израсходовать 13 или 14 милліоновъ для окончанія строящихся линій государственной сѣти длиною въ 138 километровъ. Линіи, включенныя (классированныя) въ эту сѣть, но еще не начатыя, представляютъ, кромѣ того, 125 клм., стоимость коихъ исчислена въ 25 милліоновъ фр. Государство должно равнымъ образомъ на свой счетъ построить линію отъ Пюже-Таньеръ до Сентъ-Андрэ, которая составляетъ часть сѣти Южной Франціи и оцѣнена въ 15—16 милліоновъ. Такимъ образомъ остается исполнить на казенный счетъ новыхъ работъ на 50 или 55 милліоновъ; однако, большинство этихъ работъ не начаты и не требуютъ никакой спѣшности.

Единственная строящаяся государствомъ линія внѣ Европы идетъ отъ Аинъ-Сефра до Дженіенъ-Бу-Резгъ, которая едва начата, будетъ стоить 5 милл. и на которую въ бюджетѣ 1896 г. ассигновано 800 т. фр.

Во всякомъ случаѣ трудно опредѣлять меньше, чѣмъ 9 или 10 милл. въ годъ, ту сумму, которую нужно будетъ вносить въ обыкновенный бюджетъ каждаго года на новыя или дополнителныя работы, которыя должны увеличить капиталъ сооруженія отечественной сѣти. Этотъ расходъ не увеличилъ бы платежей процентовъ по долгамъ, если бы наши бюджеты сводились съ равновѣсіемъ.

Расходы по платежу процентовъ и погашенія по затратамъ на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, произведенныхъ государствомъ при помощи авансовъ желѣзнодорожныхъ компаній, могутъ быть легче выдѣлены въ бюджетѣ, потому что онѣ представляютъ собою предметъ спеціальныхъ кредитовъ.

Аннуитеты, слѣдуемые согласно конвенціямъ, предшествовавшимъ 1883 году, помѣщены въ двухъ главахъ. Одна въ суммѣ 41 милл. занесена въ бюджетъ министерства финансовъ и обнимаетъ аннуитеты, окончательно урегулированныя, которые не будутъ больше измѣняться до окончанія концессіи; въ эту сумму входятъ въ размѣрѣ почти 4 милл. аннуитеты, составляющіе субсидію, данную государствомъ на постройку въ Алжирѣ линій, сданныхъ въ концессію Ліонской компаніи.

Другая глава, въ 7 милл., помѣщена въ бюджетѣ публичныхъ работъ; она содержитъ аннютеты, подлежащія урегулированію и, главнымъ образомъ, временные аннютеты, слѣдующіе линіямъ, пути которыхъ удвоены по требованіямъ военнаго министерства, въ интересахъ исключительно стратегическихъ. Выдача этихъ аннютетовъ должна прекратиться по каждой линіи, какъ только движеніе на ней настолько усилится, что компанія должна была бы строить вторую колею на свой счетъ въ интересахъ коммерческаго обслуживанія, если ея линіи уже не находились въ такомъ состояніи; конвенціи устанавливаютъ для этого километрическую выручку въ размѣрѣ 35 тыс. франк. и, къ сожалѣнію, эта цифра, повидимому, можетъ быть въ ближайшемъ времени достигнута только на очень немногихъ линіяхъ, о которыхъ идетъ рѣчь. Совокупность этихъ аннютетовъ, достигающая 48 милліоновъ, повидимому, можетъ подвергаться въ будущемъ только колебаніямъ, относительно маловажнымъ.

Въ иномъ положеніи находятся аннютеты, соответствующіе авансамъ, произведеннымъ компаніями въ силу конвенцій 1883 г. Эти аннютеты увеличиваются каждый годъ и будутъ увеличиваться въ теченіе долгаго періода. Расходы, произведенные къ 1 января 1894 года въ силу конвенцій 1893 г., достигали 1.186 милліоновъ, но въ этой суммѣ заключается 568 милл., происшедшихъ изъ субсидій компаній и отъ возвратной уплаты ими долга, такъ что совокупность авансовъ, сдѣланныхъ государству, достигала только 618 милл., которые обусловливаютъ платежъ аннютетовъ въ 25 милл. за 1894 г. Расходы, которые остается сдѣлать для окончанія сѣти, сданной въ концессию въ 1883 г., включая сюда нѣсколько линій, которыя еще не опредѣлены, были исчислены въ суммѣ отъ 1200 до 1300 милл., изъ которыхъ менѣе 300 падаютъ на компаніи. Слѣдовательно, послѣднія должны были еще авансировать государству почти 1 милліардъ; вслѣдствіе этого аннютеты увеличатся ко времени окончанія работъ, приблизительно, на 40 милл., если допустить, что размѣръ процентовъ и погашенія останется около 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>; но это предпо-

лагаеть, что ссудный процентъ будетъ понижаться, потому что размѣръ погашенія увеличивается по мѣрѣ приближенія срока концессій.

Оцѣнка стоимости, которую мы даемъ для работъ по линиямъ, строящимся или подлежащимъ сооруженію по изысканіямъ, сдѣланнымъ до сихъ поръ, составляетъ въ среднемъ болѣе 250 тыс. фр. на километръ, не включая сюда общихъ расходовъ и добавочныхъ процентовъ. Эта цифра очень высока, и палата часто уже выражала желаніе, чтобы она была понижена до 200 тыс. франк., но это желаніе таково, что дать ему полное удовлетвореніе не зависитъ отъ правительства. Въ самомъ дѣлѣ, концессіи, уже данныя, содержатъ съ одной стороны стратегическія линіи, которыя должны быть сооружены въ очень обременительныхъ техническихъ условіяхъ, а съ другой стороны линіи въ гористыхъ мѣстностяхъ, которыя обойдутся очень дорого, на какихъ бы условіяхъ ихъ ни строили. Примѣненіе узкой колеи, которое часто было прославляемо, какъ средство для уменьшенія затратъ, даетъ серьезное сбереженіе только въ сильно пересѣченныхъ мѣстностяхъ, но узкая колея не примѣнима на изолированныхъ участкахъ слишкомъ малой длины, чтобы имѣть независимую эксплоатацію. Зубчатая желѣзныя дороги, электрическая тяга могутъ дать, при большихъ уклонахъ, для нѣкоторыхъ горныхъ участковъ выгодные результаты. Тѣмъ не менѣе, нужно будетъ рѣшиться на очень высокій средній расходъ, если не желательно отказаться ни отъ одной части программы, составленной въ такое время, когда не отступали передъ расходами.

Наши расчеты обнимаютъ 51 милл., которые придется израсходовать западной компаніи въ счетъ возврата ея долговъ для того, чтобы открыть разнымъ линиямъ своей сѣти и окружной дорогѣ новый доступъ къ Парижу (станція Инвалидовъ) и чтобы устроить двойной путь отъ Ренна до Бреста и отъ Каэна до Шербурга. Эти работы составляютъ предметъ конвенціи, внесенной въ парламентъ. Онѣ не увеличатъ будущихъ платежей государства, ибо, если бы существующія конвенціи не были измѣнены, то сумма, которую должна еще западная

компанія, была бы почти цѣликомъ поглощена нарастаніемъ сложныхъ процентовъ, которые компанія имѣетъ право вносить въ счетъ до полнаго окончанія линій, сданныхъ въ концессию въ 1883 г.

Именно въ предположеніи, что утвержденіе новаго договора дастъ этой суммѣ полезное примѣненіе, мы исчислили приблизительно въ 300 милліоновъ долю, падающую на компаніи въ расходахъ, которые надо еще произвести; если бы это утвержденіе не послѣдовало, то сумма, которая должна быть занесена въ счетъ аннуитетовъ, не измѣнилась бы, но настолько же уменьшились бы капиталы, которые должна представить Западная компанія. Но такъ какъ къ тому же дѣло идетъ о работахъ, которыя несомнѣнно будутъ выгодны, то можно надѣяться, что ихъ производство на средства этой компаніи не увеличитъ приплатъ по гарантіи.

Въ теченіе какого времени къ 25 милліон. аннуитетовъ, слѣдуемыхъ за 1894 г., присоединятся 40 милліоновъ будущихъ аннуитетовъ? Это будетъ зависѣть отъ хода работъ. Этотъ ходъ установленъ статьей финансоваго закона, который опредѣляетъ для каждаго года максимальную сумму новыхъ работъ, подлежащихъ исполненію по линіямъ, сданнымъ въ концессию въ 1883 году, но до сихъ поръ это ограниченіе было излишнимъ, ибо правительство всегда оставляло не использованной часть тѣхъ полномочій по расходамъ, которыя парламентъ ему предоставлялъ; эта часть составляла каждый годъ по меньшей мѣрѣ 20 милл. Дѣйствительный расходъ достигъ 166 милл. въ 1884 г., вслѣдствіе большого числа линій, предпринятыхъ въ предыдущіе годы; онъ сократился приблизительно до 120 милліоновъ въ годъ въ періодъ съ 1886 по 1889 гг. и до 100 милл. съ 1890 по 1893 гг.

Число километровъ, для которыхъ кредиты были предусмотрены въ бюджетѣ, достигало 3400 къ 1 января 1884 г. и уменьшилось до 1900 на 1 января 1892 г. Но оно было значительно увеличено въ 1892 и 1893 г. Въ документы, представленныя бюджетной комиссіи и опубликованныя ихъ докладчикомъ, правительство внесло въ число желѣзныхъ до-

рогъ, на которыя должны быть открыты кредиты при исполненіи бюджетовъ этихъ лѣтъ, 1400 километровъ новыхъ линій, между тѣмъ, какъ протяженіе линій, на которыхъ открывалась эксплуатація, едва превышало половину этой цифры. Вслѣдствіе этого длина строящихся линій увеличилась на 1-е января 1894 года до 2550 клм.

Это увеличеніе не оказало непосредственнаго вліянія на расходы 1894 г., ибо линіи, только что внесенныя въ бюджетъ, причиняютъ очень мало издержекъ въ первые годы. Исслѣдованія и изысканія, которыя вызываютъ расположеніе станцій, составленіе исполнительныхъ проектовъ, законныя формальности по отчужденію земель, требуютъ около двухъ лѣтъ, въ теченіе которыхъ достаточно и минимальныхъ кредитовъ. Но когда отчужденіе сдѣлано и первоначальные торги произведены, очень важно, чтобы работы велись дѣятельно, потому что разъ производство расходовъ начато, то проценты на капиталъ, затрачиваемый на работы, составляетъ бремя безъ компенсаціи, пока линія еще не открыта для эксплуатаціи. Занесеніе многочисленныхъ новыхъ линій въ бюджетъ 1893 и 1894 гг. повлекло бы поэтому за собою сильное увеличеніе расходовъ при исполненіи послѣдующихъ бюджетовъ, если бы не были приняты энергичныя мѣры къ тому, чтобы избѣгнуть этого.

Уже г. Виеттъ сократилъ до 240 клм. вновь внесенныя въ бюджетъ 1894 г. линіи, признавая необходимымъ сократить размѣры заготовокъ лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ. Г. Жоннаръ сократилъ до 95 милл. дѣйствительныя затраты по исполненію бюджета, отложивъ для пересмотра проектовъ постройку слишкомъ дорогихъ линій, которыя еще не были начаты. Онъ предложилъ сократить до 90 милл. расходы, разрѣшенные на 1895 годъ и не обременять исполненія бюджета этого года ни какой новой линіей. Эти предложенія были не только утверждены палатами, но сенатъ, кромѣ того, ввелъ въ финансовый законъ статью, по которой списокъ предлагаемыхъ къ постройкѣ каждый годъ линій не долженъ имѣть характера простой справки, сообщаемой парламенту, но дол-

женъ наоборотъ представлять на будущее время таблицу, прилагаемую къ бюджету на тотъ предметъ, чтобы ни одна новая желѣзнодорожная линія не могла быть предпринята безъ формальнаго вѣтума обѣихъ палатъ.

Слѣдуя программѣ сбереженій, предложенной г-ми Жоннаромъ и Бурдо, въ послѣдствіи принятой г-ми Барту и Пуанкаре, парламентъ сократилъ до 80 милл. расходы, утвержденныя на 1896 г.; въ таблицѣ, приложенной къ финансовому закону, были исключены 207 клм. линій, на которыя прежде были ассигнованы деньги и которыя были признаны слишкомъ обременительными или слишкомъ мало доходными; ихъ, правда, замѣнили 164 километрами новыхъ линій, но выбранныхъ изъ числа наименѣе дорогихъ.

Благодаря этимъ мѣрамъ, протяженіе строящихся линій въ концѣ 1896 года сократится до 1900 клм., на окончаніе которыхъ останется израсходовать около 320 милл. Можно будетъ еще сократить эту цифру, замѣняя каждый годъ новыми занесеніями въ бюджетъ части линій, подлежащихъ открытію въ теченіе времени исполненія даннаго бюджета. Если, какъ это является вѣроятнымъ, работы, подлежащія исполненію до 1900 г., обнимаютъ линіи, которыя должна построить Западная Компанія въ счетъ оплаты своего долга, то максимумъ всего ежегоднаго расхода можетъ быть удержанъ на высотѣ 80 милл., при чемъ доля государства, подлежащая уплатѣ въ видѣ аннютетовъ, будетъ входить въ эту сумму въ размѣрѣ не болѣе 60 милл.

Такимъ образомъ, сумма аннютетовъ, соответствующая конвенціямъ 1883 г., росла бы въ размѣрѣ отъ 2 до 3 милл. ежегодно. Она достигла бы 65 милл. полностью приблизительно къ 1910 или 1912 году. Въ самомъ дѣлѣ, къ этому времени были бы окончены тѣ 2000 клм. линій, на которыя бюджетъ еще не назначаетъ никакихъ суммъ, предполагая, что ихъ туда будутъ вносить въ размѣрѣ 200 клм. въ среднемъ ежегодно, начиная съ 1897 года. Государственная власть, впрочемъ, имѣетъ полную возможность ускорить или замедлить это дѣло, смотря по состоянію бюджета. Но никакъ нельзя забывать,

что въ этомъ дѣлѣ невозможно дѣйствовать урывками, случайно, что всякій разъ, когда начинаютъ новую линію, то возлагаютъ обязательства на нѣсколько бюджетовъ, и что предпринимать слишкомъ много работъ, а затѣмъ тянуть ихъ слишкомъ долго, есть настоящее расточеніе государственнаго достоянія. Поэтому въ высшей степени важно, устанавливая перечень линій, постройка которыхъ должна быть начата въ каждомъ году, вести свои расчеты на болѣе отдаленное будущее и не идти впередъ безъ выработанной программы, какъ это иногда дѣлалось.

Чтобы закончить перечень аннуитетовъ, лежащихъ на казнѣ, мы должны включить въ него уплату въ пользу Орлеанской компаніи, за обмѣнъ линіями, совершенный въ 1883 г. между нею и государственной сѣтью: эта уплата представляетъ собою превышеніе чистаго дохода линій уступленныхъ надъ доходомъ линій полученныхъ. Въ счетахъ компаніи уплата опредѣлена въ суммѣ, близкой къ 3 милл. въ годъ; это есть одинъ изъ аннуитетовъ, которые должно сократить окончательное урегулированіе счетовъ.

Мы охотно опускаемъ аннуитетъ въ 20.500.000 фр., которые государство даетъ Восточной компаніи въ силу конвенціи 17 іюня 1873 г. Этотъ аннуитетъ является цѣною линій, которыя были отторгнуты отъ Восточной сѣти вслѣдствіе потери Эльзась-Лотарингіи и которыя были уступлены Германіи за сумму въ 325 милл., вошедшихъ въ счетъ 5 миллиардовъ военной контрибуціи. Процентъ ренты, предоставленной компаніи, былъ разсчитанъ по проценту большого займа 1871 г., очень выгоднаго для нея, чтобы учесть также разные другіе ея убытки, причиненные войной, равно какъ и необходимыя работы для приведенія ея изуродованной сѣти въ состояніе, годное для эксплуатаціи. Такимъ образомъ этотъ аннуитетъ составляетъ часть расходовъ по войнѣ, но ни въ какомъ случаѣ не затрату, понесенную государствомъ на желѣзныя дороги современной Франціи.

Равнымъ образомъ нельзя включать въ число расходовъ государства на желѣзныя дороги въ 1894 г. аннуитетъ вл.

2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл., который государство даетъ компаніямъ взаменъ гарантій 1871 и 1872 гг., и проценты на 208 милл. краткосрочныхъ облигацій, выпущенныхъ съ 1886 по 1891 гг. для производства уплатъ по гарантіи доходовъ, а также и проценты на 103 милл. предварительныхъ удержаній, сдѣланныхъ съ тѣхъ поръ съ той же цѣлью изъ неутвержденнаго долга казны. Если финансовое положеніе заставляло въ извѣстные моменты относить на средства, полученные путемъ займовъ, такія затраты, которыя имѣли своей цѣлью не улучшение оборудованія національнаго достоянія, но воспомоществованіе на покрытіе части годичнаго дефицита, то это является обстоятельствомъ постороннимъ для желѣзныхъ дорогъ. Замакировывается ли дефицитъ внѣшними формами специальныхъ счетовъ, открытыхъ для покрытія постоянныхъ расходовъ, вытекающихъ изъ конвенцій, или онъ является открыто, какъ въ дефицитахъ прежнихъ бюджетовъ, — отъ этого онъ не тянетъ характера бюджетнаго дефицита, который не относится къ специальному предмету нашего изученія. Насколько широко мы считали въ пассивѣ желѣзныхъ дорогъ проценты на расходы, увеличившіе ихъ капиталъ сооруженія, не пытаясь устранить тѣ изъ нихъ, которые въ видѣ исключенія не вызвали бы займовъ, настолько намъ кажется справедливымъ исключить изъ расходовъ, производимыхъ въ настоящее время, тѣ платежи, которые обязаны своимъ происхожденіемъ тому, что государство нѣсколько разъ не сумѣло покрыть свои постоянные расходы изъ нормальныхъ средствъ каждаго исполняемаго бюджета.

Резюмируя изложенное, мы приходимъ къ заключенію, что расходы на уплаты процентовъ по капиталамъ, обращеннымъ государствомъ на сооруженіе или на выкупъ желѣзныхъ дорогъ, достигаютъ за 1894 г. общей суммы въ  $130 + 48 + 25 + 3 = 206$  милл. Изъ этой суммы 201 милл. приходится на расходы, произведенные во Франціи, и 5 милліоновъ на расходы, касающіеся Алжира или Сенегала. Къ этимъ суммамъ постепенно прибавятся 40 милл. аннуитетовъ въ возвратъ за авансы, которые остается произвести большимъ компаніямъ въ силу

конвенцій 1883 г.: ежегодное увеличеніе должно, повидимому, составлять отъ 2 до 3 милл., судя по болѣ медленному темпу, усвоенному недавно государственной властью въ отношеніи предпріятія новыхъ работъ.

На ряду съ этими расходами по платежу процентовъ, ежегодные расходы на новыя или дополнительныя работы, включаемые въ обыкновенный бюджетъ и относящіяся, въ особенности, къ казенной сѣти, достигли за 1894 годъ 11 милл. Ихъ можно сократить до 9 или 10 милл., но эта цифра составляетъ навѣрное минимумъ на довольно продолжительный періодъ времени.

## II. Гарантіи доходовъ большихъ компаній.

Изъ всѣхъ бюджетныхъ расходовъ, вызываемыхъ желѣзными дорогами, гарантія доходовъ возбуждаетъ больше всего нареканій. Въ самомъ дѣлѣ, она представляетъ наиболѣ широкія колебанія, потому что опредѣляется въ зависимости отъ прибылей и убытковъ пяти большихъ промышленныхъ производствъ, обороты которыхъ приближаются къ 1 миллиарду. Весьма понятно то замѣшательство, которое долженъ вносить въ бюджетныя предположенія этотъ элементъ, столь подверженный случайностямъ; но ясно также, что, въ противоположность другимъ расходамъ, которые постоянно возрастаютъ, этотъ расходъ имѣетъ въ эластичности желѣзнодорожныхъ выручекъ очень серьезныя шансы на будущія сокращенія.

Мы уже сказали, что съ 1872 по 1879 г. четыре компаніи потребовали гарантіи на суммы, которыхъ годовой итогъ колебался между 30 и 50 милл. Въ 1881 и 1882 гг., напротивъ того, только Западная компанія продолжала обращаться къ государству за авансами въ суммѣ 10 милл. за первый годъ, 7 милл. за второй, тогда какъ Компаніи Восточная, Южная и Орлеанская уплачивали казнѣ въ возвратъ авансовъ суммы вдвое болѣе, Лионская Компанія, которая не была должна государству ничего, давала 75, а потомъ 65 фр. дивиденда своимъ акціонерамъ. Но уже по эксплуатаціи 1883 г. положеніе

было менѣе благопріятное: Восточная и Западная компаніи имѣли вмѣстѣ 10 милл. дефицитовъ, при 6 только милліонахъ превышенія, подлежавшаго внесенію отъ Южной и Орлеанской компаній; Ліонская компанія могла выдать дивидендъ въ 55 фр., только путемъ отнесенія на счетъ сооруженія 10 милл. дефицита, прибѣгая такимъ образомъ почти впервые къ праву капитализовать недостаку дохода по новымъ линіямъ, которое она себѣ выговорила въ конвенціяхъ 1875 г. Въ 1884 г. произошла видимая перемѣна: всѣ пять компаній обращаются къ гарантіи болѣе, чѣмъ на 40 милл.

Было естественно, что подобное превращеніе, наступившее въ годъ введенія конвенцій въ дѣйствіе, заставило вспомнить поговорку: *Post hoc, ergo propter hoc*. Это и есть, можно сказать, настоящая причина травли, которая поднялась противъ *мошенническихъ конвенцій*. Между тѣмъ, если всмотрѣться ближе, то можно видѣть, что онѣ почти не повинны въ дефицитахъ 1884 г. Мы уже объяснили, что за исключеніемъ прибавки дивиденда Южной компаніи въ  $2\frac{1}{2}$  милл. фр., доходъ, предоставленный акціонерамъ, былъ приблизительно тотъ же при новомъ режимѣ, что и при старомъ. Участіе компаній въ постройкѣ сѣти, которая была имъ сдана въ концессию, только начиналось и не обременяло еще исполненія бюджета 1884 г. никакими расходами по платежу процентовъ. Линіи, построенныя ранѣе и безвозмездно уступленныя государствомъ, покрывали приблизительно свои издержки эксплуатаціи; Орлеанская компанія, которая отдала линіи, лучшія тѣхъ, что получила, компенсировала разницу платой, входившей въ активъ гарантіи. Только двѣ компаніи, Сѣверная и Ліонская, включили въ гарантированную сѣть совокупность второстепенныхъ линій, выкупленныхъ по довольно высокой цѣнѣ, которыя съ тѣхъ поръ уже не покрывали своихъ расходовъ; но Сѣверная сѣть не требовала гарантіи и дефицитъ Домбской сѣти, не достигавшій 3 милл., былъ отчасти компенсированъ уничтоженіемъ конкуренціи, которую эта сѣть вела до тѣхъ поръ со старыми линіями Ліонской компаніи.

Такимъ образомъ, нельзя замѣтить ни одного новаго рас-

хода въ связи съ рѣзкимъ увеличеніемъ дефицита. Часто утверждали, что компаніи, сдѣлавъ чрезвычайныя сбереженія подѣ влияніемъ угрозы выкупа до заключенія конвенцій, обнаружили распушенность въ своемъ управленіи, какъ только получили увѣренность относительно будущаго. Изученіе кривой расходовъ показываетъ, что это указаніе прямо противоположно истинѣ, потому что кривая даетъ возможность констатировать быстрый подъемъ до 1883 г., а затѣмъ значительныя сбереженія.

Истинная причина дефицитовъ, послѣдовавшихъ за конвенціями, это продолжительный кризисъ, который пережили торговля, земледѣліе и промышленность. Если паденіе было столь рѣзкимъ въ 1883 г., то къ этой дѣющейся причинѣ, послѣдствія которой должны были еще болѣе выдвинуться въ позднѣйшихъ балансахъ, присоединилось дѣйствіе временнаго фактора значительныхъ потерь, холеры, которая удалила изъ Южной Франціи всѣхъ пассажировъ, не имѣвшихъ абсолютной необходимости побывать тамъ.

Подѣ влияніемъ кризиса и измѣненія въ порядкѣ зачета извѣстныхъ расходовъ, о которомъ мы сейчасъ скажемъ, гарантія доходитъ до 72 милл. въ 1885 г. и до 82 милл. въ 1886 г. Затѣмъ начинается нисходящее движеніе вмѣстѣ съ общимъ улучшеніемъ дѣлъ; авансы возвращаются приблизительно къ цифрѣ въ 60 милл. въ 1887 и 1888 гг., а затѣмъ приблизительно къ 50 милл. въ 1890 и 1891 гг. <sup>1)</sup> Если бы этотъ прогрессъ продолжался, то настоящее положеніе не было бы плохимъ. Но увеличеніе расходовъ эксплуатаціи поднимаетъ дефициты до 86 милл. въ 1892 г., до 97 милл. въ 1893 г.; этотъ рѣзкій скачекъ, по справедливости обезпокоилъ министра финансовъ въ 1894 г. Возрастаніе доходовъ и мѣры бережливости, предпринятыя въ этотъ моментъ, счастливо свели гарантію къ 77 милл. на 1894 г. и къ 52 милл. на 1895. Несмотря на это значительное улучшеніе, новое движеніе назадъ,

---

<sup>1)</sup> Мы оставляемъ въ сторонѣ чисто временное пониженіе, вызванное выставкою, которая сократила обращеніе къ гарантіи въ 1889 г. до 26 милл.

имѣвшее мѣсто въ два предыдущіе года, чрезвычайно поколебало вѣру публики въ будущее облегченіе тягостей, благодаря прогрессивному и регулярному развитію перевозокъ.

Важно, между тѣмъ, отмѣтить, что увеличеніе расходовъ государства за послѣдніе нѣсколько лѣтъ, не зависятъ только отъ неблагопріятныхъ событій, могущихъ повториться въ будущемъ. Оно объясняется отчасти измѣненіями, произведенными съ 1884 г. въ способѣ веденія счетовъ, касающихся новыхъ линій, измѣненіями, которыя, сильно отягощая настоящіе финансовыя балансы, освободили будущее отъ тревожныхъ угрозъ. Чтобы объяснить эти измѣненія, мы должны остановиться на время на постановленіяхъ конвенцій 1883 г., относящихся къ тому, что было названо *счетами отдельной эксплуатаціи*.

Эти статьи составляли не что-либо новое, но лишь распространеніе уже давно практиковавшагося порядка; это распространеніе, чрезмѣрно широкое, объясняется, какъ и многія другія условія конвенцій, только тѣмъ оптимизмомъ, который царилъ во время составленія конвенцій.

Когда компаніи строятъ линію, онѣ всегда вносятъ въ счетъ сооруженія проценты на капиталъ за время постройки; въ самомъ дѣлѣ, слѣдуетъ удерживать изъ самихъ займовъ сумму на уплату процентовъ первоначальнымъ кредиторамъ до того времени, когда эксплуатація начнетъ давать доходы. Замѣтимъ даже мимоходомъ, что здѣсь есть элементъ, который извращаетъ сравненія стоимости желѣзныхъ дорогъ, построенныхъ компаніями, со стоимостью желѣзныхъ дорогъ или другихъ путей сообщенія, исполненныхъ государствомъ. Въ самомъ дѣлѣ, это послѣднее ведетъ спеціальныя счета только на работы и съ самаго начала относитъ къ общимъ расходамъ бюджета не только проценты на занятый капиталъ, но еще и общіе расходы и вознагражденіе личнаго персонала, тогда какъ компаніи причисляютъ ихъ къ счету сооруженія. Отсюда происходитъ разница въ итогахъ расходовъ, выведенныхъ въ счетъ, которая, въ случаѣ трудныхъ и продолжительныхъ работъ, можетъ достигать значительныхъ цифръ.

Когда компанія открываетъ линію участками, то первые открытыя участки имѣютъ, естественно, только ограниченное движеніе: отсюда появился обычай продолжать вносить въ счетъ сооруженія проценты на капиталъ и результаты эксплоатаціи, въ видѣ прибылей или убытковъ, до тѣхъ поръ, пока полное открытіе линіи не позволитъ, въ дѣйствительности, обслуживать тѣ перевозки, ради которыхъ линія была построена. Уже конвенціи 1875 г., фиктивно образывая одно цѣлое изъ концессій, которыя онѣ учреждали, уполномачивали каждую компанію эксплоатировать совокупность этихъ линій за счетъ сооруженія до полного окончанія работъ. Конвенціи 1883 г. прибавили къ группѣ, такимъ образомъ составленной, всѣ линіи, которыя сдавали въ концессию, и продолжили срокъ временнаго режима, которому была подчинена совокупность каждой сѣти, до полного окончанія каждой сѣти, со всѣми расширениями, которыя она получала.

Новыя линіи не могли давать очень скоро чистаго дохода, приближающагося къ процентамъ на затраченный капиталъ; ихъ выручка могла въ среднемъ только покрыть расходы эксплоатаціи. А для нѣкоторыхъ компаній, какъ напр., Лионской, капиталы, уже израсходованные на линіи, составлявшія предметъ конвенцій 1875 г., были значительны; другія, какъ Орлеанская, должны были спѣшно реализовать высокіе займы для погашенія своихъ долговъ. Поэтому въ теченіе продолжительнаго періода времени производили капитализацію процентовъ и процентовъ на проценты по этимъ займамъ. Но твердо разсчитывали на то, что по прошествіи этого періода, когда платежи по капиталу, увеличенному такимъ образомъ вслѣдствіе наростанія сложныхъ процентовъ, прибавятся къ счету гарантіи, компанія не будутъ больше нуждаться въ требованіи авансовъ отъ государства и, что отсрочивая сказанный расходъ, можно будетъ избѣгнуть того, что бы онъ когда-нибудь обременялъ бюджетъ.

Этотъ порядокъ, основанный на двойномъ предположеніи, что періодъ постройки новыхъ линій будетъ длиться около десяти лѣтъ и что по окончаніи его выручка старыхъ линій

будетъ далеко превосходить гарантированный доходъ, становился совершенно неразумнымъ, когда онъ могъ дѣйствовать 20 или 30 лѣтъ, взваливая на будущія поколѣнія такіе расходы, которыхъ, повидимому, приростъ чистаго дохода всей сѣти болѣе не могъ покрывать. Уже въ 1884 г. дефициты, такимъ образомъ капитализованные достигали 23 милл., или почти 17 милл. для одной Ліонской компаніи. Если бы продолжали примѣнять тотъ же порядокъ при исполненіи послѣдующихъ бюджетовъ, эти дефициты достигли бы въ настоящее время суммы отъ 45 до 50 милл.; они должны были бы увеличиться еще, какъ отъ дѣйствія системы сложныхъ процентовъ, такъ и отъ новыхъ расходовъ въ продолженіе около 15 лѣтъ.

Уже въ 1888 г. въ изслѣдованіи, опубликованномъ въ *Annales des ponts et chaussées*, мы указали на эту опасность, тѣмъ болѣе серьезную, что, скрывая часть дефицитовъ, подвергались опасности упустить изъ виду серьезность положенія, въ которомъ находился вопросъ о гарантіи. Палаты и правительство встревожились изъ-за этого и серіи конвенцій, заключенныхъ съ 1889 по 1891 г., исправили зло. Въ настоящее время новыя линіи подлежатъ слянію съ гарантированной сѣтью съ 1 янв., слѣдующаго за ихъ полнымъ открытіемъ для эксплуатаціи у Компаній Восточной, Западной и Южной, и пять лѣтъ позднѣе у Компаній Орлеанской и Ліонской.

Для этой послѣдней, по взаимному соглашенію, даже измѣнили условія, въ которыхъ были представлены счета по исполненію бюджетовъ 1885 по 1890 г.г., тогда еще не оконченные. Компанія, не желая обнаруживать всей значительности своихъ дефицитовъ, сдѣлала довольно произвольное распредѣленіе линій между счетомъ гарантіи и счетомъ отдѣльной эксплуатаціи, благодаря чему дефициты, капитализованные въ этомъ послѣднемъ счетѣ увеличились свыше 22 милл. Въ 1887 г. комиссія по провѣркѣ счетовъ компаній, конечно, признавала, что это распредѣленіе могло быть оспариваемо; тѣмъ не менѣе, она не думала, чтобы для государства было

выгодно производить исправленіе, обременяя настоящее съ цѣлью облегченія будущаго. Ліонская компанія, дѣйствительно, въ значительной степени имѣетъ наиболѣе шансовъ вскорѣ прекратить обращеніе къ гарантіи, которая притомъ безъ всякихъ споровъ окончится въ 1914 г. Комиссія счетовъ не видѣла никакой выгоды въ томъ, чтобы увеличить авансы по гарантіи, съ цѣлью уменьшить на равную сумму счетъ постройки, платежи по которому перестанутъ обременять бюджетъ несомнѣнно въ довольно скоромъ времени и во всякомъ случаѣ съ 1915 года. Когда министръ принялъ это мнѣніе, Г. Баю сдѣлалъ въ палатѣ депутатовъ по этому дѣлу запросъ 26 янв. 1891 г., и Г. Пеллетанъ, поддерживая этотъ запросъ, добился того, что палата приняла резолюцію, предлагающую министру измѣнить свое рѣшеніе. Компанія, обсудивъ тщательно, чѣмъ прежде, когда она переобременяла свой счетъ по отдѣльной эксплуатаціи, согласилась на поправку, исключая только 1884 г., счетъ по которому уже былъ сведенъ. Такимъ образомъ перенесли со счета постройки на счетъ гарантіи 52 милл. по исполненію бюджетовъ 1885 по 1890 г.г. Необходимость авансировать компаніи эту сумму, которой она не требовала, было одной изъ причинъ затрудненій казначейства въ 1894 г. Если, какъ можно надѣяться, Ліонская компанія уплатитъ впослѣдствіи свой долгъ, то неудобство будетъ только временнымъ. Если же, наперекоръ предвидѣнію, она сдѣлалась бы несостоятельной, то это причинило бы государству потерю 52 милл.; начиная съ 1915 г., акціонеры, освобожденные отъ 2 милл. ежегодныхъ расходовъ, которые возлагала бы на нихъ капитализація этихъ дефицитовъ, будутъ получать благодаря принятію предложенія г.г. Баю и Пеллетана увеличеніе дивиденда приблизительно по 3 фр. на акцію, до конца концессіи.

Такимъ образомъ, протяженіе линій, включенныхъ въ счета отдѣльной эксплуатаціи, вмѣсто того, чтобы увеличиться на 5.500 клм., открытыхъ для эксплуатаціи пятью компаніями съ 1884 г., сократилось очень сильно. Измѣненія, введенныя въ счета компаніи Парижъ—Ліонъ—Средиземное

Море, исключили изъ нихъ десять милліоновъ. Кромѣ того, съ 1890 по 1894 г.г. примѣненіе новыхъ конвенцій возстановило 25 милл. ежегодныхъ дефицитовъ въ счетахъ пяти сѣтей. Наконецъ, открытіе линіи изъ Лиможа въ Монтобанъ на Орлеанской сѣти, новой линіи изъ Парижа въ Реймсъ на Восточной сѣти, отвлекло на линіи со счетами отдѣльной эксплуатаціи часть перевозокъ, которыя принадлежали старымъ линіямъ, такъ что въ 1894 г. выручка новыхъ линій, въ совокупности, превзошла расходы эксплуатаціи на 3 милл. Капитализованные дефициты достигаютъ только 10 милл., изъ которыхъ 8 для Орлеанской компаніи, которая будетъ продолжать до 1898 г. эксплуатировать по счету сооруженія линію изъ Лиможа въ Монтобанъ, на которую она израсходовала болѣе всего капиталовъ, какъ въ видѣ возврата своего долга, такъ и въ видѣ спеціальнаго пособія.

Чтобы прослѣдить движеніе всей суммы дѣйствительнаго дефицита пяти сѣтей, начиная съ 1884 г., слѣдуетъ, въ каждомъ финансовомъ балансѣ, прибавить къ недоборамъ, размѣщеннымъ гарантіей, тѣ недоборы, которые были капитализованы по счету отдѣльной эксплуатаціи. Въ такомъ случаѣ оказывается, что весь дефицитъ въ суммѣ 63 милл. въ 1884 г., достигаетъ 103 милл. въ 1886 г. Уменьшившись до 73 милл. въ 1890 г., онъ возросъ до 109 милл. въ 1893 г., потомъ, къ счастью, понизился до 87 милл. въ 1894 г.; повидимому, онъ не превысилъ 61 милл. въ 1895 г.

Нижеслѣдующая таблица представляетъ положеніе, въ этомъ отношеніи, пяти гарантированныхъ сѣтей, тотчасъ послѣ конвенцій и въ теченіе послѣдняго года, счета котораго утверждены.

Подъ рубрикой «платежи по капиталамъ» мы подразумеваемъ для каждой компаніи не только гарантированные проценты и дивиденды и погашеніе бумагъ, но еще и уплаты другимъ компаніямъ, по разнымъ обязательствамъ и арендамъ, участіе въ окружныхъ дорогахъ и пр., все это, однако, за вычетомъ аннуитетовъ, полученныхъ или отъ государства или отъ другихъ компаній.

	Годы.	Средняя эксплуатационная длина въ километрахъ.	Платежи по капиталамъ въ милліонахъ.	Валовой доходъ эксплуатаціи въ милліонахъ.	Идержки эксплуатаціи въ милліонахъ.	Дефицитъ въ милліонахъ.
		1884	1884	1884	1884	1884
Линіи, относящіяся къ счету гарантіи . . . . .	1884	20.389	442	843	441	40
	1894	26.703	523	947	501	77
Увеличеніе . . . . .	—	6.314	81	104	60	37
Счеты по отдѣльной эксплуатаціи . . . . .	1884	2.508	23	21	21	23
	1894	1.723	13	13	10	10
Уменьшеніе . . . . .	—	785	10	8	11	13
Совокупность пяти сѣтей	1884	22.897	465	864	462	63
	1894	28.426	536	960	511	87
Увеличеніе . . . . .	—	5.529	71	96	49	24

Цифры доходовъ и расходовъ взяты изъ «свода по линиямъ результатовъ эксплуатаціи», содержащихся въ статистикѣ министерства, увеличенныхъ цифрами, относящимися къ линиямъ мѣстнаго значенія, эксплуатируемымъ Восточной и Орлеанской компаніями; но мы только отдѣлили отъ расходовъ эксплуатаціи расходы на уплату гербового сбора съ процентныхъ бумагъ, а также оброчные платежи (les redevances), уплаченные Восточной компаніей второстепеннымъ компаніямъ, линіи которыхъ она эксплуатируетъ, чтобы включить эти послѣднія категоріи расходовъ въ рубрику «платежей по капиталамъ».

За десятилѣтній періодъ съ 1884 по 1894 г.г., гарантія въ окончательномъ результатѣ увеличилась на 37 милл., но общій итогъ дефицита увеличился только на 24 милл., благодаря сокращенію капитализованныхъ дефицитовъ. Увеличенія гарантіи едва превышаетъ общую сумму ежегодныхъ рас-

ходовъ, которые были возстановлены путемъ мѣропріятій, только что нами разсмотрѣнныхъ.

Это увеличеніе, однако, обусловливается, повидимому, въ особенности, расширеніемъ сѣти. Чтобы узнать это достовернымъ образомъ, слѣдовало бы въ точности исчислить перевозки, вызванныя новыми линіями, что является невозможнымъ по причинѣ трудности отдѣлать перевозки, собственно имъ принадлежащія отъ тѣхъ перевозокъ, которыя онѣ отнимаютъ отъ линій существующихъ, создавая сокращенія разстояній. Тѣмъ не менѣе, подробное изслѣдованіе заставляеть думать, что собственные перевозки 5500 клм. линій, присоединенныхъ къ эксплуатируемой сѣти, въ теченіе 10-лѣтняго періода, который мы разсматриваемъ, дали около тридцати милл., т. е. 5500 фр. на километръ и покрываютъ приблизительно издержки по эксплуатаціи <sup>1)</sup>. Эти линіи, съ одной стороны, повысили выручку, а съ другой расходы на одинаковыя суммы и поэтому онѣ вліяютъ на увеличеніе дефицитовъ единственно только своими расходами на уплату процентовъ и погашенія капиталовъ, затраченныхъ на ихъ сооруженіе. Правда, съ другой стороны онѣ играли довольно важную роль, не поддающуюся учету, какъ питательныя вѣтви, въ развитіи перевозокъ на старыхъ линіяхъ.

Чтобы дать себѣ отчетъ въ тѣхъ опасеніяхъ и надеждахъ относительно будущаго, которые оправдываетъ положеніе гарантій доходовъ, необходимо войти въ детальное разсмотрѣніе причинъ тѣхъ измѣненій, которыя имѣли мѣсто со времени конвенцій. Для этого мы послѣдовательно изучимъ три главные элемента финансоваго положенія каждаго года, а именно: а) платежи по капиталамъ сооруженія; б) доходы; в) расходы эксплуатаціи.

---

<sup>1)</sup> Эти цифры получены въ предположеніи, что тѣ нѣсколько новыхъ линій, которыя отвлекли значительныя грузовыя теченія, принадлежавшія до ихъ открытія старымъ линіямъ (Аржантэйль-Мантъ, Лиможъ-Монтбанъ и др.), имѣютъ собственную выручку и расходы, приблизительно равныя, доходамъ и расходамъ другихъ новыхъ линій, и что наблюдаемый на нихъ избытокъ сверхъ этого является только *перемѣщеніемъ* раяѣ существовавшихъ доходовъ и расходовъ.

§ а. Платежи по капиталамъ, израсходованнымъ компаніями.

Платежи по капиталамъ сооруженія выражались въ счетахъ гарантіи въ 1884 г. въ суммѣ 442 милл. Въ эту сумму дивиденды акціонерамъ входятъ въ размѣрѣ 122 милл., превышая приблизительно на 60 милл., сумму дохода въ 5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> на капиталъ, внесенный ими. Этотъ избытокъ, не измѣнявшійся со времени конвенцій, доставленъ далеко не всецѣло гарантіей, потому что изъ 60 милл. 45 приходятся на Орлеанскую и Лионскую компаніи, которыя потребовали у казны только 28 милл. авансовъ въ 1894 г. и едва 8 въ 1895 г. Дивиденды увеличились на сумму отъ 2 до 3 милл. въ 1883 г.; вся же остальная сумма объясняется консолидаціей прибылей, достигнутыхъ акціонерами до 1859 г., и отъ прибылей, реализованныхъ ими въ періодъ съ 1852 г. до 1883 г. на оптовой нормѣ гарантіи.

Съ 1884 по 1894 г. платежи по займамъ, относящимся къ гарантированнымъ линіямъ, увеличились на 81 милл., тогда какъ тѣ платежи, которые капитализовались по счету отдѣльной эксплуатаціи, уменьшились на 10 милл. Эти 81 милл. представляютъ проценты и погашеніе капитала приблизительно въ 1.850 милл., въ который расходы по сооруженію, оборудованію и снабженію въ 1875 г., или еще ранѣе, входятъ болѣе, чѣмъ въ суммѣ 1 миллиарда; впрочемъ, большая часть этого миллиарда была издержана до конвенцій на тѣ линіи, которыя въ 1884 г. фигурировали въ счетѣ отдѣльной эксплуатаціи, или же находились въ постройкѣ. Остатокъ отъ 1850 милл. дѣлится почти пополамъ между расходами, сдѣланными на линіяхъ, сданныхъ въ концессию въ 1883 г. (уплаты долга, пособія на работы, поставка матеріаловъ) и затратами, вызванными дополнительными работами и увеличеніемъ подвижнаго состава на старыхъ линіяхъ.

Средняя норма процентовъ по займамъ, заключеннымъ съ 1875 по 1883 г.г., была около 4,75<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, тогда какъ съ 1884 по 1893 г.г. эта норма, со включеніемъ погашенія непрерывно уменьшалась съ 4,75<sup>0</sup>/<sub>0</sub> до 3,90<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Такимъ обра-

зомъ болѣе старыя займы являются пропорціонально и болѣе дорогими. Въ суммѣ 81 милл. новыхъ платежей можно считать въ 47 милл. часть, приходящуюся на расходы, сдѣланные на линіяхъ, сданныхъ въ концессию ранѣе 1883 г., въ 17 милл. часть, приходящуюся на затраты по линіямъ, сданнымъ въ концессию въ 1883 г. и въ 17 милл. часть, соответствующую дополнительнымъ работамъ и увеличенію подвижного состава, произведеннымъ съ этого времени вслѣдствіе развитія перевозокъ на старыхъ линіяхъ.

47 миллионъ платежей, приходящихся на миллиардъ, израсходованный по прежнимъ концессіямъ, очевидно, не могутъ быть относимы къ дѣйствию конвенцій 1883 г.; иначе стоитъ дѣло съ 17 милл., затрата коихъ вызвана участіемъ компаній въ постройкѣ и сдачѣ въ эксплуатацію новыхъ линій. Слѣдуетъ, однако, замѣтить, что государство должно было бы произвести непосредственно расходы, принятые на себя компаніями по этому предмету, если бы постройка прежде классированныхъ линій была исполнена безъ соглашенія съ ними. вмѣсто отнесенія на счетъ гарантій, проценты и погашеніе нашли бы себѣ мѣсто въ государственномъ долгѣ. Расходы казны въ настоящее время были бы тѣ-же самыя, но не имѣли бы характера авансовъ, подлежащихъ возврату и способныхъ уменьшаться отъ развитія движенія. Если бы конвенцій не было, то положеніе въ этомъ отношеніи было бы для государства не лучшимъ, но даже худшимъ.

Труднѣе высказаться относительно послѣдней статьи, о 17 милл. платежей, вызванныхъ дополнительными работами и увеличеніемъ подвижного состава на старыхъ линіяхъ. Въ 1883 г. большая часть компаній исчерпала кредиты, открытыя прежними конвенціями на расходы этого рода въ добавленіе къ гарантированному капиталу; только Южная компанія имѣла еще довольно широкій просторъ. Поэтому на первый взглядъ кажется, что для другихъ сѣтей конвенціи, отмѣняя всякое ограниченіе, значительно увеличили гарантію. Но не слѣдуетъ забывать, что въ числѣ дополнительныхъ работъ, которыя должны были быть предприняты

при всякомъ положеніи дѣла, тѣ работы, которыя подлежали бы осуществленію компаніями съ помощью оплаты, процентовъ на израсходованный капиталъ изъ дохода, предоставленнаго акціонерамъ, составляютъ весьма малую часть. Другія работы, имѣвшія характеръ факультативныхъ, это именно тѣ работы, цѣль которыхъ заключается не въ томъ, чтобы просто обезнечить исполненіе перевозокъ, но въ томъ, чтобы повысить чистый доходъ путемъ увеличенія выручки или путемъ сокращенія расходовъ эксплуатаціи; эти работы остались бы неисполненными, и счетъ гарантіи несомнѣнно на этомъ больше потерялъ бы, чѣмъ выигралъ, не говоря объ ущербѣ, который терпѣла бы публика отъ того, что необходимыя улучшенія остались бы не осуществленными. Такимъ образомъ, 17 милл., о которыхъ идетъ рѣчь, заключаютъ въ себѣ нѣкоторыя суммы, которыя можно было бы продолжать относить въ счетъ гарантіи и при дѣйствіи прежнихъ конвенцій, затѣмъ другія суммы, которыя остались бы на счету концессионеровъ, и, наконецъ, такія, которыя не были бы израсходованы, но къ большому ущербу чистаго дохода и обслуживания публики. Только вторая группа составляетъ увеличеніе расходовъ, которое можно поставить въ вину конвенціямъ. Сюда можно прибавить расходы по расширенію станцій и приобрѣтенію подвижнаго состава, вызванные увеличеніемъ движенія, которое произошло благодаря реформѣ тарифовъ большой скорости, потому что эта реформа была произведена въ силу примѣненія конвенцій. Но эта категорія расходовъ была дѣйствительно осуществлена на практикѣ только въ силу позднѣйшаго рѣшенія, принятаго законодателемъ по собственной его волѣ въ интересахъ населенія.

Капиталъ, израсходованный на дополнительныя работы и на подвижной составъ на пяти сѣтяхъ въ десятилѣтній періодъ, предшествовавшій 1894 г., достигъ 512 милл., тогда какъ выручка увеличилась только на 96 милл. <sup>1)</sup> Такимъ образомъ

---

<sup>1)</sup> Эта цифра обнимаетъ перевозки по новымъ линіямъ; но цифра въ 512 милл. включаетъ въ себѣ также и подвижной составъ, необходимый для эксплуатаціи этихъ линій, и это представляетъ соотвѣтственную компенсацію.

была чрезвычайно превышена пропорція, допущенная прежде, которая составляла 3 милл. дополнительныхъ расходовъ на 1 милл. увеличенія валовой выручки. Измѣненіе объясняется отчасти пониженіемъ тарифовъ, къ которому мы возвратимся позже. Вслѣдствіе этого пониженія перевезенныя количества, какъ въ видѣ грузовъ, такъ и пассажировъ, увеличились гораздо быстрѣе, чѣмъ выручка; но усиленіе оборудованія линій со стороны компаній обуславливается увеличеніемъ перевозимыхъ количествъ, а не увеличеніемъ выручки. Съ другой стороны, среднее возрастаніе доходовъ въ рассматриваемый періодъ было особенно медленнымъ; но возрастающія требованія комфорта и безопасности вызываютъ расходы, такъ сказать, независящіе отъ перевозокъ. Такъ, примѣненіе сквозныхъ тормозовъ, защелкиваніе дверей и другія мѣры безопасности, предписанныя правительствомъ съ 1880 г., повлекли за собою для пяти сѣтей расходъ около 80 милл., почти всецѣло реализованный въ рассматриваемый нами періодъ.

Въ ближайшіе годы, можно предвидѣть слѣдующія увеличенія платежей по гарантированному капиталу.

Прежде всего, 13 милл. процентовъ, находящіеся на счетѣ отдѣльной эксплоатаціи въ 1894 г., постепенно сольются въ теченіе пяти слѣдующихъ лѣтъ съ гарантіей. Затѣмъ, доля пяти компаній въ расходахъ, которые необходимо сдѣлать для полнаго завершенія концессій 1883 г., представляетъ около 300 милл. <sup>1)</sup>, которые, считая по 4 процента со включеніемъ погашенія, потребуютъ ежегоднаго расхода въ 12 милл. Это составитъ въ итогѣ 25 милл., которые будутъ прибавляться къ нынѣшнимъ расходамъ въ теченіе 15 или 18 лѣтъ, т. е. по 1,5 милл. въ годъ въ среднемъ.

Можно опредѣлить въ 2 милл. платежи, которые будутъ обуславливаться дополнительными работами и приобрѣтеніемъ подвижнаго состава, которыхъ ежегодно будетъ требовать открытіе новыхъ линій и развитіе движенія на старыхъ ли-

---

<sup>1)</sup> Эта цифра выражаетъ участіе компаній въ расходахъ на непоименованныя линіи и 51 милл. расходовъ, предусмотрѣнныхъ въ договорѣ съ Западной компаніей, внесенномъ въ палаты.

ніяхъ. Эта цифра соотвѣтствуетъ ежегодному расходу приблизительно въ 50 милл., почти равному среднимъ затратамъ пяти лѣтъ въ теченіе послѣдняго десятилѣтняго періода. Этотъ періодъ можетъ быть разсматриваемъ, какъ особенно обремененный, и главнымъ образомъ въ послѣдніе годы. Но нѣкоторыя причины, которыя увеличили расходы, будутъ продолжать дѣйствовать еще въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ. Усиленіе путей и увеличеніе вѣса рельсъ большихъ линій, съ цѣлью сдѣлать возможнымъ повышеніе скорости движенія курьерскихъ поѣздовъ, еще не закончены. Реформа тарифовъ большой скорости потребовала увеличенія количества подвижного состава, который былъ далеко неполнымъ въ концѣ 1893 г.; она, равнымъ образомъ, заставитъ возобновить работы по расширенію станцій въ большихъ городахъ, столь дорого обходящіяся вслѣдствіе высокой стоимости земель и тѣхъ затрудненій, которыя обусловливаются невозможностью прерывать движеніе. Можно почти утверждать, что улучшенія станцій въ Парижѣ и непосредственныхъ къ нимъ подходовъ поглощаютъ все прибыли отъ развитія пригороднаго движенія; онѣ стоили (включая Сѣв. жел. дор.) 120 милл. съ 1884 по 1894 г.г.; окончаніе работъ утвержденныхъ и представленные проекты, считая новую станцію Инвалидовъ, потребовали еще 80 милл. расходовъ, а между тѣмъ уже теперь представляется необходимость произвести и другія расширенія.

По этимъ причинамъ пришлось израсходовать въ 1894 г. 62 милл.; въ 1895 г. расходы опустились до 44 милл. Тѣмъ не менѣе трудно считать преувеличенной сумму въ 50 милл., какъ среднюю, ежегодную, которую слѣдуетъ предвидѣть, если имѣть въ виду продолжительный періодъ. Во всякомъ случаѣ можно сказать, что эта сумма должна давать возможность приготовляться къ болѣе значительному приросту движенія и выручки, чѣмъ какой имѣлъ мѣсто въ истекшемъ періодѣ.

Именно, можно было бы производить движеніе съ помощью меньшаго числа паровозовъ, пользуясь въ болѣе широкомъ размѣрѣ двойной прислугой, вмѣсто того, чтобы ограничивать, какъ это слишкомъ часто дѣлается, продолжитель-

ность суточной работы паровоза продолжительностью той работы, которой можно требовать от одного машиниста и одного кочегара, назначаемых на паровозъ. Имѣя такимъ образомъ меньшій паровозный паркъ, который изнашивался бы быстрѣе, было бы легче поддерживать его на уровнѣ требованій науки. Но для того, чтобы осуществить это улучшение, необходимо имѣть энергію противостоять борьбѣ противъ недостаточности паровознаго парка, которую часто поднимаютъ въ печати заводчики, заинтересованные въ увеличеніи сбыта паровозовъ; не слѣдуетъ поддаваться тѣмъ, кто, въ цѣляхъ полученія большихъ заказовъ, ссылается на военные интересы, хотя военный министръ уже нѣсколько разъ удостовѣрялъ и заявлялъ, что нынѣшій паркъ болѣе чѣмъ удовлетворяетъ всѣмъ потребностямъ мобилизаціи.

Вообще можно принять для платежей по гарантированному капиталу, въ теченіе ближайшихъ 15 лѣтъ, увеличеніе примѣрно на 4 милл. въ годъ, наполовину для новыхъ линій, наполовину для дополнительныхъ работъ. Послѣ двойного ежегоднаго увеличенія въ періодъ съ 1884 по 1894 г.г., замѣчается, что въ будущемъ положеніе станетъ существенно лучше, если будутъ настойчивы въ относительно благоразумныхъ мѣрахъ, принятыхъ въ настоящее время для новыхъ работъ и если правительство воздержится отъ давленія на компаніи въ цѣляхъ заставить ихъ осуществлять улучшения, которыя не принесутъ пользы.

#### § 6. Доходы.

Что касается доходовъ, то уже въ 1884 году было потеряно все то, что приростъ предыдущихъ годовъ имѣлъ исключительнаго; для совокупности пяти сѣтей выручка была на 16 милл. ниже, чѣмъ въ 1883 г., хотя конвенціи увеличили эксплуатационную длину линій на 2000 км. Въ два или три послѣдующіе года пониженіе только усилилось и пять сѣтей потеряли до 55 милл. въ сравненіи съ валовымъ доходомъ 1884 г. Затѣмъ возобновилось возрастаніе: оно достигло

151 милл., такъ что въ окончательномъ результатѣ за десятилѣтній періодъ получилось увеличеніе на 96 миллионѡвъ; или на 11 проц. отъ первоначальнаго дохода.

Это увеличеніе, едва превосходящее 1 проц. въ годъ, слѣдовало бы считать слабымъ даже для сѣтей, составъ которыхъ не измѣнился; оно представляется совсѣмъ недостаточнымъ, если принять во вниманіе, что въ этотъ періодъ времени длина линій въ эксплуатаціи на пяти сѣтяхъ увеличилась на 5.529 км., или на 27 проц. Безъ сомнѣнія, новыя линіи, открытыя въ этотъ періодъ, едва покрывающія свои расходы по эксплуатаціи, не способствовали прямо увеличенію чистаго дохода; тѣмъ не менѣе онѣ увеличили валовой доходъ приблизительно на 30 милл. Крімъ того, привлекая перевозки изъ мѣстностей, которыя до сихъ поръ еще не были обслужены, онѣ явились для старыхъ линій новыми питательными вѣтвями, которыя не были лишены значенія. Въ этомъ заключалась причина, которая должна была бы ускорить возрастаніе выручки; поэтому необходимо изслѣдовать, не объясняется ли наблюдаемое замедленіе исключительными обстоятельствами.

Прежде всего слѣдуетъ замѣтить, что увеличеніе произошло почти исключительно на Западной, Восточной и Ліонской сѣтяхъ. Эти три сѣти реализовали приростъ въ 88 милл., а Сѣверная сѣть, которой мы не касаемся въ нашихъ расчетахъ, потому что она не обращается къ гарантіи, съ своей стороны реализовала 30 милл., тогда какъ доходы Орлеанской и Южной сѣтей оказались почти въ застоѣ; въ 1893 г. они остались почти на той же цифрѣ, что и въ 1884 г.; только одинъ 1894 г. даетъ ощутительный прогрессъ, въ размѣрѣ около 4 миллионѡвъ на каждую сѣть.

Это положеніе объясняется для Южной сѣти опустошеніями, произведенными филлоксерой. Сокращеніе перевозокъ винъ, которое постигло также Орлеанскую и Ліонскую сѣти, было гораздо чувствительнѣе для Южной сѣти, гдѣ эти перевозки играли преобладающую роль; кромѣ того, вся область, обслуживаемая этой послѣдней, за нѣсколько лѣтъ пришла изъ состоянія чрезвычайнаго процвѣтанія въ состояніе настоящей

подавленности, и перевозки всякаго рода очень сильно пострадали отъ этого.

Для Орлеанской сѣти мѣстной причиною чувствительныхъ потерь является отвлеченіе грузовъ, происшедшее отъ послѣдовательнаго открытія линій государственной сѣти. Конкуренція между обѣими сѣтями прекратилась съ тѣхъ поръ, какъ конвенція 1883 г. установила дѣленіе перевозокъ, предписавъ опредѣленные правила относительно направленій, по которымъ онѣ должны совершаться между двумя какими-либо станціями; но, конечно, сокращенія пробѣговъ, созданныя послѣдовательнымъ открытіемъ линій государственной сѣти отнимаютъ у сосѣдней компаніи тѣ перевозки, для которыхъ узаконенное направленіе оказывается измѣненнымъ. Компанія исчисляетъ въ 8 или 9 милл. доходъ, который былъ такимъ образомъ отнятъ у нея и эта оцѣнка подтверждается тѣмъ фактомъ, что на 16 милл. увеличенія, констатированныхъ въ десятилѣтній періодъ, въ доходахъ государственной сѣти 7,5 милл. были реализованы съ 1885 по 1887 г. Именно въ промежуткѣ между этими двумя годами, въ іюль 1886 г., была открыта государственная желѣзная дорога отъ Парижа до Бордо. Небольшая разница между выигрышемъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ и потерей, заявленной компаніей вполне соотвѣтствуетъ разницѣ въ цѣнахъ, отъ которой выгадали грузы и пассажиры, получившіе возможность двигаться по болѣе дешевому направленію.

Кромѣ этихъ особенныхъ причинъ, объясняющихъ разницу въ положеніи сѣтей, общая слабость въ прогрессированіи доходовъ происходила въ особенности отъ того, что за только что истекшее десятилѣтіе народное богатство и торговые обороты развивались лишь весьма недостаточно. Это отразилось главнымъ образомъ на перевозкахъ товаровъ: въ общей суммѣ увеличенія на 96 милл., пассажиры и багажъ даютъ 56 милл., а грузы только 40, изъ которыхъ двѣ трети приходятся на долю большой скорости.

Правда, перевезенныя количества возросли въ гораздо большей пропорціи, чѣмъ выручка, такъ что малое увеличеніе послѣдней также можетъ быть объясняемо до нѣкоторой степени пониженіемъ тарифовъ.



Перевозки и доходы отъ пассажировъ и грузовъ на всей сѣти дорогъ общаго значенія.

Перевозки по воднымъ путямъ сообщенія.

Годы.	Средняя эксплуатационная длина въ км.	Пассажиры.				Грузы малой скорости <sup>3)</sup>			Внутреннее су-ходоство; километр. тоннажъ.
		Пассаж. километ.	Доходы <sup>1)</sup> .		Средній тарифъ <sup>2)</sup> ; сантимы.	Тонно-километр.; миллионы.	Доходы; миллионы.	Средній тарифъ; сантимы.	
			Съ на лог.	Безъ налог.					
1872	17.438	4.278	278	229	5,35	7.725	456	5,91	1.836
1873	18.139	4.347	282	232	5,34	8.251	487	5,90	1.847
1874	18.744	4.446	290	238	5,35	7.926	474	5,97	1.795
1875	19.357	4.786	306	251	5,25	8.136	493	6,06	1.964
1876	20.034	4.962	316	259	5,21	8.326	504	6,05	1.953
1877	20.534	4.870	312	256	5,24	8.185	488	5,96	2.034
1878	21.435	5.779	368	302	5,21	8.400	501	5,97	2.005
1879	22.249	5.254	335	275	5,21	8.999	536	5,95	2.023
1880	23.089	5.863	364	299	5,09	10.350	616	5,95	2.007
1881	24.249	6.323	387	318	5,03	10.753	632	5,88	2.174
1882	25.576	6.761	404	332	4,90	10.836	638	5,89	2.265
1883	26.692	7.040	413	339	4,81	11.065	634	5,73	2.383
1884	28.722	6.883	398	327	4,76	10.478	619	5,90	2.452
1885	29.839	7.025	399	328	4,67	9.791	581	5,94	2.453
1886	30.696	7.137	402	331	4,64	9.314	553	5,94	2.798
1887	31.446	7.212	403	331	4,59	9.917	575	5,80	3.073
1888	32.128	7.345	405	333	4,54	10.409	589	5,66	3.180
1889	32.914	8.628	468	384	4,46	11.052	614	5,55	3.238
1890	33.280	7.943	431	354	4,46	11.759	641	5,46	3.216
1891	33.878	8.286	444	365	4,41	12.294	659	5,36	3.537
1892	34.881	9.243	422	371	4,01	12.120	649	5,36	3.609
1893	35.350	10.008	434	387	3,88	12.274	644	5,25	3.604
1894	35.973	10.331	450	401	3,88	12.482	649	5,20	3.912

<sup>1)</sup> Включая дополнительные доходы, см. примѣчаніе на стр. 125.

<sup>2)</sup> Включая дополнительные доходы, но безъ налога, который повысилъ бы ставку на 1,04 сантимы въ 1879 г., 0,96 съ 1885 г. по 1891 г. и на 0,49 въ 1893 и 1894 г.г.

<sup>3)</sup> Грузы по вѣсу въ тоннажъ, не включая животн., экипажи и пр.

Вышеприведенныя таблица и діаграмма позволяют видѣть, насколько это пониженіе тарифовъ было значительнымъ для обоихъ главнѣйшихъ категорій перевозокъ.

Официальныя данныя показываютъ, что на всей сѣти дорогъ общаго значенія пониженіе тарифовъ происходило непрерывно и въ болѣе замѣтной степени съ 1879 г. для пассажировъ, а съ 1886 г. для грузовъ, перевозимыхъ по тонно съ малой скоростью. Мы должны привести въ цифрахъ то специальное значеніе, которое имѣло это пониженіе для пяти гарантированныхъ сѣтей въ періодъ съ 1884 по 1894 г.

Для грузовъ малой скорости, перевозимыхъ по вѣсу, число исполненныхъ тонно-километровъ возросло на этихъ пяти сѣтяхъ на 1202 милл. или на 14 проц., тогда какъ выручка увеличилась только на 8 милл., или менѣе чѣмъ на 2 проц., средній тарифъ съ тонны и километра, напротивъ того, понижился съ 5,99 сантимовъ до 5,32 сантим., сократившись на 11 проц. Трудно рѣшить, зависитъ ли уменьшеніе средней ставки исключительно отъ пониженія тарифовъ, или же отчасти оно обуславливалось измѣненіемъ въ составѣ перевозокъ. Очевидно, въ самомъ дѣлѣ, что, если движеніе громоздкихъ и малоцѣнныхъ грузовъ, перевозимыхъ по низкимъ ставкамъ, увеличивается быстрѣе, чѣмъ движеніе продуктовъ, перевозимыхъ по высокимъ тарифамъ, то средняя ставка должна понижаться, и это явленіе не будетъ обозначать пониженія тарифныхъ ставокъ. Но, даже и не имѣя полной картины подраздѣленія товарнаго движенія по категоріямъ, мы видимъ, по статистическимъ даннымъ, что минеральное топливо, главный изъ всѣхъ громоздкихъ грузовъ, которые представляли собою 14 процентовъ километрическаго тоннажа пяти сѣтей въ 1884 г., достигаетъ только 18 проц. въ 1894. Это измѣненіе могло бы повлечь за собою пониженія средней ставки самое большое на 2<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Слѣдовательно, необходимо признать, что пониженіе этой ставки на самомъ дѣлѣ произошло преимущественно вслѣдствіе пониженія тарифовъ и, главнымъ образомъ, вслѣдствіе той общей реформы, которая была произве-

дена на всѣхъ большихъ сѣтяхъ въ разсматриваемый періодъ, въ силу обязательствъ, принятыхъ на себя компаніями въ запискахъ, сообщенныхъ палатамъ во время голосованія конвенцій.

Въ отношеніи пассажирскаго движенія результатъ еще болѣе ясенъ. Число пассажирокилометровъ на пяти сѣтяхъ увеличилось на 2.524 милл. или на 47 проц., тогда какъ выручка поднялась только на 55 милл. или на 21 проц., средняя ставка, которая была 4,85 сантима въ 1884 г., понизилась до 4 сант. съ километра въ 1894 г., уменьшившись такимъ образомъ на 17 проц. Пониженіе, начатое развитіемъ системы обратныхъ билетовъ въ 1884—1888 г.г., усилилось значительно благодаря реформѣ, проведенной какъ необходимое слѣдствіе пониженія налога въ 1892 г.

Очень трудно опредѣлить, въ какой мѣрѣ увеличеніе перевозокъ было вызвано уменьшеніемъ тарифовъ, или въ какой мѣрѣ, наоборотъ, это пониженіе составило жертву въ интересахъ населенія и въ ущербъ гарантіи доходовъ, безъ компенсаціи. Мы разсмотримъ болѣе подробно съ этой точки зрѣнія послѣдствія пониженія тарифовъ большой скорости, когда займемся изученіемъ налоговъ на перевозки. Мы увидимъ, что реформа ни замедлила, ни ускорила развитія доходовъ компаній; подъ вліяніемъ двухъ одновременныхъ пониженій, изъ которыхъ болѣе значительное было предоставлено государствомъ, а другое компаніями, толчокъ, данный развитію движенія, оказался достаточнымъ, чтобы компенсировать это послѣднее, такъ что окончательную потерю въ точности составило пожертвованіе государства. Измѣненія тарифовъ малой скорости были менѣе значительными и притомъ производились не одновременно; поэтому гораздо труднѣе выяснить ихъ результаты. Конечно, нѣкоторыя изъ этихъ измѣненій вызвали развитіе перевозокъ, одинаково выгодное для компаній и для населенія. Но при общихъ тарифныхъ пересмотрахъ часть пониженій досталась такимъ перевозкамъ, на развитіе которыхъ они не могли оказать никакого дѣйствительнаго вліянія. Представляется весьма вѣроятнымъ, что выгоды отъ ясности и

простоты новыхъ тарифовъ были приобрѣтены, въ нѣкоторой небольшой степени, въ ущербъ выручки, потому что въ цѣломъ послѣдняя не развивалась параллельно съ перевозками. Поэтому обязательства, принятыя въ 1883 г., обременили въ этомъ отношеніи въ нѣкоторой мѣрѣ гарантію, доставивъ пользующимся услугами желѣзныхъ дорогъ облегченія, послѣдствія которыхъ легли на плательщиковъ налоговъ.

Кромѣ того, публика выиграла не только отъ уменьшенія провозныхъ платъ, вызваннаго пониженіемъ тарифовъ. Открытіе многочисленныхъ новыхъ линій создало во многихъ случаяхъ для существовавшихъ уже перевозокъ сокращенія пробѣговъ, что имѣло въ результатѣ чувствительныя уменьшенія въ сборахъ, уплачиваемыхъ отправителями, а въ то же время и въ доходахъ, получаемыхъ компаніями. При дѣйствіи километрическихъ тарифныхъ схемъ, которыя примѣняются въ настоящее время къ большей части перевозокъ, провозныя платы рассчитываются на каждой сѣти по кратчайшему разстоянію. Всякая новая линія даетъ для извѣстныхъ сообщеній сокращенія разстояній, которыя понижаютъ платы изъ конца въ конецъ, но при этомъ чаще всего не получается сокращенія себѣ стоимости перевозки, потому что компаніи находятъ для себя болѣе выгоднымъ направлять перевозки по старымъ линіямъ, профиль которыхъ въ общемъ лучше профиля новыхъ. Такъ, напр., законное разстояніе отъ Парижа до Марсея въ 864 клм. было сокращено въ 1882 г. до 844 клм. открытіемъ линіи отъ Аваллона до Драси-Сенъ-Лу, а въ 1895 г. до 829 клм. открытіемъ линіи изъ д'Оранжа въ Л'ель-сюръ-Соргъ; вслѣдствіе этого получилось уменьшеніе провозной платы для большого числа перевозокъ, дѣйствительный путь слѣдованія которыхъ, однако, не былъ измѣненъ. Равнымъ образомъ, разстояніе отъ Парижа до Бреста, которое было сокращено въ 1879 г. съ 924 до 610 клм. открытіемъ линіи отъ Фоллиньи до Ламбалль, затѣмъ сократилось въ 1893 г. до 597 клм., благодаря открытію участка отъ Домфронта до Мортэнъ; новая линія изъ Лиможа въ Монтобанъ сократила съ 750 до 712 клм. разстояніе отъ

Парижа до Тулузы. Въ этомъ заключается одна изъ причинъ, дѣйствующихъ понижающимъ образомъ на доходы, которая въ извѣстной мѣрѣ парализуетъ обратное вліяніе расширенія сѣти.

Новый таможенный режимъ, стѣсняющій международный обмѣнъ, могъ только уменьшить товарное движеніе. Какого бы мнѣнія ни держаться относительно покровительственной системы и системы, свободной торговли, необходимо признать, что система, которая побуждаетъ каждый народъ къ тому, чтобы насколько возможно онъ самъ производилъ все, что ему нужно, должна въ меньшей степени способствовать развитію перевозокъ, чѣмъ та система, которая предоставляетъ каждому специализовать свои промыслы сообразно со своими способностями и затѣмъ получать путемъ обмѣна необходимые для него предметы. Компаніи Восточная, Ліонская и Южная обслуживающія сухопутныя границы, исчисляють въ суммѣ отъ 10 до 12 милл. уменьшеніе доходовъ по международнымъ перевозкамъ, вызванное перемѣною таможенной системы.

Равнымъ образомъ, можно было бы указать на перемѣщеніе металлургической промышленности изъ центра Франціи, какъ на экономическій фактъ, причинившій серьезный ущербъ доходамъ желѣзныхъ дорогъ. Чугуноплавильные заводы, построенные въ угольномъ бассейнѣ Луары, питались очень чистой рудой, подвозимой по желѣзной дорогѣ съ большими издержками изъ отдаленныхъ пунктовъ. Развитіе же промышленной техники металлургіи позволило получать чугунъ и сталь изъ сѣрнистыхъ и фосфористыхъ рудъ района бассейна Мерты и Мозеля, и крупная металлургія перемѣстилась на эти руды въ сосѣдство съ бельгійскими и нѣмецкими каменноугольными копами. Меньшая длина перевозки сырыхъ матеріаловъ и конкуренція водныхъ путей приводятъ къ тому, что Восточная компанія далеко не выиграла на этомъ дѣлѣ того, что потеряла на немъ желѣзныя дороги центральной Франціи.

Развитіе внутренняго судоходства является, можетъ быть, важнѣйшей изъ причинъ, которыя препятствуютъ прогрессированію доходовъ гарантированныхъ линій; поэтому намъ кажется нужнымъ немного на этомъ остановиться. Это развитіе

началось, послѣ долгаго застоя, въ эпоху большаго процвѣтанія желѣзныхъ дорогъ; но кризисъ, отнявшій у нихъ все то, что онѣ заработали раньше, едва только замедлилъ прогрессъ конкурентной промышленности. Таблица и діаграмма, приведенныя нами на стр. 81, позволяютъ сравнить, начиная съ 1872 г., прогрессированіе километрическаго тоннажа по воднымъ путямъ съ прогрессированіемъ движенія грузовъ по-тонныхъ, перевозимыхъ съ малою скоростью по желѣзнымъ дорогамъ, по отношенію къ которому только конкуренція дѣйствительно имѣетъ мѣсто. Но для того, чтобы произвести сколько-нибудь точное изслѣдованіе, не слѣдуетъ заходить далѣе 1881 года, потому что, только начиная съ этого времени, на министерство публичныхъ работъ было возложено веденіе статистики, и оно придало ей настоящія ея формы. Кромѣ того, приблизительно именно съ этого времени судоходство и начало развиваться, вслѣдствіе отмѣны судоходныхъ сборовъ и, въ особенности, благодаря предпринятымъ крупнымъ работамъ на водныхъ путяхъ сообщенія.

Съ 1881 по 1894 г.г. число тоннокилометровъ, сдѣланныхъ на водѣ, увеличилось на 1.738 милл. или на 80 проц. первоначальнаго тоннажа, тогда какъ на желѣзныхъ дорогахъ увеличеніе было на 1.729 милл. тоннокилометровъ, почти равное предыдущему по абсолютной величинѣ, но составляющее только 16 проц. отъ первоначальнаго тоннажа желѣзныхъ дорогъ.

Такимъ образомъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ развиваются не такъ быстро, какъ движеніе по воднымъ путямъ, конкурирующимъ съ ними; и это вполне естественно, потому что водные пути устроены и содержатся государствомъ, и пользующіея ими не оплачиваютъ ни въ какой долѣ ни процентовъ на капиталъ, ни ежегодныхъ издержекъ по управленію, и содержанію ихъ. Если бы такой порядокъ могъ быть примѣненъ ко всѣмъ путямъ, которые обслуживаютъ перевозки на большія разстоянія, какъ онъ примѣняется на шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогахъ, обслуживающихъ мѣстныя нужды, то онъ имѣлъ бы, конечно, большія преимущества. Давно уже признали полезнымъ включать въ общіе расходы, падающіе на

плательщиковъ налоговъ, улучшенія и содержаніе огромной сѣти колесныхъ дорогъ, которая покрываетъ всю территорію, и эту сѣть предоставлять въ безвозмездное пользованіе всѣмъ желающимъ. Этотъ порядокъ будетъ несомнѣнно распространень и на желѣзныя дороги, когда ихъ капиталъ будетъ погашень. Но никто не можетъ думать о томъ, чтобы замѣнить въ настоящее время налогами тѣ 546 милл. чистаго дохода, которые оплачиваютъ большую часть этого капитала; и не слѣдуетъ удивляться, что эта чистая прибыль растетъ менѣе быстро, нежели платежи по капиталу, когда, оказывая исключительное покровительство нѣкоторымъ мѣстностямъ, въ нихъ дублируютъ устройствомъ водного пути, на которомъ транспорты не подлежатъ никакой пошлинѣ, желѣзнодорожный путь, на которомъ соотвѣтственный судоходнымъ пошлинамъ сборъ взимается и котораго только одного достаточно для населенія большей части раіона, чтобы совершить тѣ же перевозки.

Стало общимъ мѣстомъ, что внутреннее судоходство и желѣзная дорога дополняютъ другъ друга. Одному, говорятъ, принадлежатъ грузы тяжеловѣсные, а другому продукты наиболѣе цѣнные; если помѣстить оба пути рядомъ, то перевозки распредѣлятся между ними по указанному принципу, и низкая плата за массовыя перевозки обезпечитъ земледѣлію и промышленности процвѣтаніе, благоприятныя послѣдствія котораго почувствуетъ и сама желѣзная дорога.

Это было бы очень хорошо, если бы судоходство дѣйствительно конкурировало съ желѣзными дорогами только въ отношеніи товаровъ тяжеловѣсныхъ, каменнаго угля, камня, рудъ, удобрений и пр. Для этихъ малоцѣнныхъ грузовъ стоимость перевозки играетъ весьма важную роль въ условіяхъ сбыта. Такъ какъ эти предметы являются необходимымъ средствомъ всякаго промышленнаго и земледѣльческаго прогресса, то понятно, что государство принимаетъ на себя извѣстныя жертвы, чтобы расширить раіонъ ихъ распространенія: слѣдуетъ только спросить себя, дѣйствительно ли устройство водныхъ путей сообщенія является наиболѣе экономичнымъ и раціональнымъ

средствомъ, чтобы достигнуть этой цѣли. Можно долго спорить по вопросу о томъ, какой изъ двухъ путей, судоходство или желѣзная дорога, даютъ наиболѣе низкую цѣну себѣ стоимости; однако, не подлежитъ сомнѣнію, что для перевозокъ сравнимыхъ, исполняемыхъ судами или полногрузными поѣздами на дорогахъ съ очень хорошимъ профилемъ, съ достаточно длинными сроками доставки, стоимость собственно перевозки по обоимъ путямъ одинакова. Разница же въ провозныхъ платахъ, уплачиваемыхъ въ дѣйствительности, зависитъ почти исключительно отъ элемента дорожной пошлины или оплаты капитала сооруженія, которая входитъ въ составъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, но отсутствуетъ на водныхъ путяхъ. Поэтому, если государственная власть признаетъ полезнымъ понизить исключительнымъ образомъ въ какомъ-либо привилегированномъ направленіи стоимость перевозки, напр., каменнаго угля, то часто было бы гораздо дешевле войти въ соглашеніе съ желѣзными дорогами, чтобы освободить эти перевозки отъ элемента всякой пошлины, чѣмъ дублировать уже существующій путь сооруженіемъ новаго.

Но на самомъ дѣлѣ, когда сооружаются новые водные пути, то этимъ въ большей степени затрагивается движеніе грузовъ средней стоимости, чѣмъ движеніе грузовъ малоцѣнныхъ, и это совершенно понятно. Въ желѣзнодорожныхъ тарифахъ элементъ дорожной пошлины составляетъ лишь минимальную долю по тяжеловѣснымъ и громоздкимъ грузамъ, отнесеннымъ къ послѣднимъ классамъ общей тарифной классификаціи; напротивъ того, онъ составляетъ половину или даже двѣ трети всей суммы провозной платы для грузовъ средней цѣнности, хлѣба, вина, пряжи и т. п.; онъ составляетъ четыре пятыхъ и даже болѣе того для товаровъ высокой цѣнности<sup>1)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Условія концессій устанавливають приблизительно одинаковымъ образомъ ту долю въ различныхъ платахъ, которая *легально* разсматривается какъ дорожная пошлина. Но очевидно, что часть платы, имѣющая дѣйствительно характеръ пошлины, т. е. та, которая предназначена на возмѣщеніе расходовъ по оплатѣ строительнаго капитала и по содержанію пути, не опредѣляется такимъ образомъ; это свободный избытокъ, которымъ можно располагать послѣ вычета стоимости перевозки въ собственномъ смыслѣ слова.

Поэтому выгода, доставляемая отменною этой пошлины на водномъ пути, тѣмъ болѣе значительна, чѣмъ выше тарифный классъ, въ который отнесенъ данный предметъ перевозки. Если это преимущество недостаточно для того, чтобы отклонить отъ желѣзнодорожнаго пути продукты очень цѣнные, для которыхъ стоимость перевозки имѣетъ мало значенія и которые вслѣдствіе этого избираютъ наиболѣе быстрый путь, то иначе стоитъ дѣло съ промежуточными товарами, средней цѣнности, которые переходятъ на водный путь, какъ только этотъ послѣдній въ достаточной мѣрѣ предоставляетъ регулярныя условія перевозки.

Этого явленія нельзя наблюдать на каналахъ сѣвера Франціи, слишкомъ загруженныхъ для того, чтобы давать возможность правильной ускоренной перевозки. Но Сена и Рона, на которыхъ условія судоходства были преобразованы съ помощью большихъ затратъ, перевозятъ гораздо больше вина, хлѣба, пряжи, сахара, чѣмъ угля и камня. Статистика судоходства очень ясно показываетъ вліяніе, которое это положеніе вещей должно было оказать на гарантію доходовъ. Изъ десяти группъ, на которыя статистика раздѣляетъ грузы, можно составить двѣ большія категоріи: съ одной стороны,— уголь, руды, лѣсные и строительные матеріалы; съ другой,— металлическія издѣлія, промышленные, земледѣльческіе и пищевые продукты. Съ 1881 по 1894 гг., перевозка первой категоріи увеличилась на 70 проц., а второй на 107 проц. Но, въ то время, какъ на водныхъ путяхъ сѣвера увеличеніе достигало для громоздкихъ товаровъ 612 милл. тонно-километровъ, а для товаровъ болѣе высокой цѣнности только 179 милл. т.-к., на водныхъ путяхъ остальной территоріи увеличеніе равнялось 458 милл. т.-к. для первой категоріи и 488 милл. т.-к. для второй. Изъ этого видно, въ какой широкой мѣрѣ товарное движеніе гарантированныхъ сѣтей подрывается этой конкуренціей, не говоря уже о тѣхъ перевозкахъ, которыхъ судоходство требуетъ, какъ собственно ему принадлежащихъ.

Это имѣетъ тѣмъ болѣе мѣсто, что правительственный контроль, подъ давленіемъ общественнаго мнѣнія, производится вообще

въ томъ направленіи, чтобы помѣшать желѣзнымъ дорогамъ удержать за собою, путемъ пониженія тарифовъ, товарное движеніе, составляющее предметъ конкуренціи. Въ силу того факта, что Франція ввозитъ главнымъ образомъ товары средней цѣнности, а вывозитъ продукты очень высокой стоимости при маломъ вѣсѣ, которые всегда принадлежатъ желѣзнымъ дорогамъ, водные пути очень часто являются путями ввоза. Было израсходовано 74 милл., чтобы на Сенѣ, между Парижемъ и Руаномъ; увеличить число якорныхъ стоянокъ, что прежде всего и главнымъ образомъ привело къ значительному пониженію стоимости перевозки испанскихъ и итальянскихъ винъ въ Берси и американскаго хлѣба въ Корбэйль. Когда компаниі предоставили пониженныя ставки, чтобы сохранить за собою эти роды перевозки, ихъ обвинили въ томъ, что они устанавливають тарифы поощряющіе ввозъ въ страну (*tarifs de penetration*). Даже, когда повторныя официальные разслѣдованія показали, что исключительныя тарифы желѣзныхъ дорогъ превышали ставки конкурирующаго водного пути въ достаточной степени, чтобы компенсировать преимущества скорости и срочности доставки, все-таки раздавались настойчивыя требованія объ отмѣнѣ этихъ тарифовъ. Отказъ отъ международныхъ тарифовъ, имѣвшихъ цѣлью сохраненіе за кратчайшимъ путемъ, каковымъ является желѣзная дорога, перевозокъ, привлеченныхъ каботажемъ и урегулированной Сеной, лишилъ наши Орлеанскую и Южную компаниі всей перевозки испанскихъ винъ, которая сосредоточилась въ Руанѣ; онъ повлекъ за собой, въ силу взаимности, отказъ отъ тарифовъ, благодаря которымъ мы вывозили въ Испанію каменный уголь, нынѣ замѣненный тамъ англійскимъ углемъ. Такимъ образомъ, затраты, значительныя сами по себѣ, произведенныя государствомъ для урегулированія Сены, способствовали отягченію гарантій, не только Западной компаниі, но также Орлеанской и Южной.

Даже когда не затрагивается вопросъ о протекціонизмѣ, всякій разъ, когда желѣзная дорога пытается путемъ пониженія тарифовъ удержать за собою оспариваемыя конкуренціей

перевозки, владѣльцы транспортныхъ предпріятій на водныхъ путяхъ относятся къ тарифнымъ пониженіямъ на дорогахъ, параллельныхъ этимъ путямъ, какъ къ произвольнымъ преимуществамъ. И правительство слишкомъ часто отклоняетъ эти пониженія, или подчиняетъ утверждение ихъ примѣненію тождественныхъ пониженій, и на другихъ линіяхъ, стоящихъ внѣ конкуренціи. Оно воспрещаетъ, такимъ образомъ, компаніямъ сообразовать свои тарифы съ положеніемъ, созданнымъ государственной властью, которая по своему усмотрѣнію понизила стоимость перевозки въ извѣстныхъ направленіяхъ, создавая пути, всѣ затраты которыхъ несутъ плательщики налоговъ, но которая при этомъ не имѣла намѣренія распространять повсюду примѣненіе этого порядка, потому что хорошо знаетъ, что это было бы несовмѣстимо съ настоящимъ состояніемъ государственныхъ финансовъ.

Такимъ образомъ водные пути причиняютъ ущербъ доходамъ желѣзныхъ дорогъ тѣмъ, что, во 1-хъ, создаютъ конкуренцію, надѣленную законодателемъ совершенно исключительными преимуществами, эксплуатируемую такими предпріятіями, которыя являются вполне хозяевами своихъ дѣйствій, свободными варьировать свои провозныя цѣны, сообразно съ временами года, съ особенными условіями мѣстъ погрузки или выгрузки и т. д., во 2-хъ, тѣмъ, что желѣзная дорога стѣснена въ попыткахъ, которыя она дѣлаетъ, чтобы сохранить за собою оспариваемое движеніе грузовъ, устанавливая тамъ, гдѣ это нужно, ставки, которыя, хотя и слишкомъ низки, чтобы могли быть обобщаемы предпріятіями, которыя должны оплачивать свой капиталъ, но все-таки еще давали бы небольшую выгоду, которая могла бы уменьшать гарантію.

Очень трудно оцѣнить убытки, понесенные отъ этого обстоятельства въ теченіе десятилѣтняго періода, который мы разсматриваемъ. Пять компаній, которыя требуютъ гарантіи, произвели исчисленія по главнымъ только статьямъ, при чемъ итогъ оказался между 12 и 15 милл., и исчисленія эти нельзя назвать преувеличенными.

Мы окончили изслѣдованіе причинъ, которыя оказывали

вліяніе на движеніе доходовъ въ послѣдніе годы. Очень трудно извлечь изъ этого изслѣдованія какія-нибудь предсказанія относительно будущаго; между тѣмъ, можно въ немъ найти нѣкоторыя мотивы для надежды, что это будущее будетъ лучшимъ, нежели только что истекшее десятилѣтіе. Не считая абсолютнымъ закономъ постоянное прогрессированіе доходовъ, можно признать, что кризисъ, имѣвшій мѣсто въ началѣ этого десятилѣтія, отличался совершенно ненормальной интенсивностью. Бичъ, опустошившій половину Франціи, уже отвращенъ, и возрожденіе нашихъ виноградныхъ хозяйствъ, повидимому, возстановитъ былое процвѣтаніе на Южной сѣти и въ смежныхъ областяхъ; это тѣ области, которыя больше всего способствовали появленію 22 милл. избытка въ доходѣ, констатированнаго на пяти сѣтяхъ въ 1894 г., избытка еще большаго въ 1895 г. Кажется, что торговыя сношенія съ заграничными странами должны тоже улучшиться скорѣе, чѣмъ подвергнуться новымъ ограниченіямъ. Крупныя тарифныя реформы также уже закончены.

Судоходство, правда, несомнѣнно будетъ продолжать прогрессировать въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ въ пропорціи, превосходящей общее развитіе перевозокъ, потому что рѣчной флотъ теперь только начинаетъ организоваться такъ, чтобы воспользоваться тѣми улучшеніями, которыя сдѣланы государствомъ съ большими расходами на старыхъ путяхъ, и открытіемъ усовершенствованныхъ путей, которые были подстроены въ послѣднія 15 лѣтъ; но, по меньшей мѣрѣ, кажется мало вѣроятнымъ, что будутъ создавать новые конкурентные пути. Развитіе желѣзныхъ дорогъ также потерпитъ чувствительное замедленіе; но мы видѣли, что если развитіе сѣти является причиною дополнительныхъ доходовъ, то оно даетъ также нѣкоторыя потери вслѣдствіе сокращенія пробѣговъ. Въ общемъ мы полагаемъ, что можно, не подвергаясь упреку въ оптимизмѣ, предвидѣть на будущіе годы возрастаніе валовыхъ доходовъ, скорѣе превосходящее, нежели уступающее росту ихъ за періодъ, истекшій со времени конвенцій.

### § в. Расходы эксплуатаціи.

Движеніе расходовъ эксплуатаціи за послѣднія 10 лѣтъ аналогично движенію доходовъ. 1884 годъ принесъ повышеніе по сравненію съ 1883 г. въ размѣрѣ 6 милл для 5 сѣтей, что, принимая въ расчетъ удлиненіе въ 2.000 клм. въ силу конвенцій, могло бы быть разсматриваемо уже какъ начало сбереженій. Въ послѣдующіе годы удалось уменьшить расходы до того, что они стали на 50 милл. ниже цифры 1884 г. Такое сокращеніе, конечно, не могло удержаться послѣ кризиса: послѣ него произошло увеличеніе на 99 милл., такъ что окончательный результатъ десятилѣтняго періода выражается 49 *милл.* возрастанія расходовъ. Имѣя въ виду возрастаніе доходовъ на 96 милл., нельзя признавать этой цифры чрезмѣрной. Коэффициентъ эксплуатаціи, или отношеніе расходовъ къ валовымъ доходамъ, нѣсколько уменьшился; съ 53,5 проц. въ 1885 г. онъ упалъ до 53,2 въ 1894 г. <sup>1)</sup> Можно считать довольно удовлетворительнымъ результатомъ, что этотъ коэффициентъ не увеличился, въ то время какъ длина пяти сѣтей увеличилась на 27 проц., благодаря открытію линій, на которыхъ доходы не превышаютъ расходовъ.

Но это положеніе объясняется замѣтнымъ улучшеніемъ, которое имѣло мѣсто въ 1894 г. Годы 1892 и 1893 отличались чрезмѣрнымъ развитіемъ расходовъ, которое по справедливости взволновало государственную власть и финансистовъ. Благодаря энергичному усилію, поддержанному правительствомъ, компаніи, пользующіяся гарантіей, оказались въ состояніи справиться съ увеличившимся движеніемъ, которое дало въ 1894 г. приростъ въ 22 милл., не только безъ увеличенія своихъ расходовъ, но даже съ сокращеніемъ ихъ въ общемъ итогѣ на 5 милл. Въ частности, Ліонская компанія осуществила экономію въ размѣрѣ приблизительно 7 милл., тогда какъ ея доходы увеличились на 9 милл. и такимъ образомъ

---

<sup>1)</sup> Эти цифры получаются при исчисленіи расходовъ и доходовъ на основаніяхъ, указанныхъ на стр. 71.

сильно сократила свое обращеніе къ гарантіи, которое чрезмѣрно увеличился. 1885 г. даетъ новое увеличеніе доходовъ на 27 милл., съ сокращеніемъ расходовъ на 3 милл., при чемъ увеличеніе этихъ послѣднихъ на Восточныхъ и Западныхъ дорогахъ въ сильной степени было компенсировано сокращеніемъ ихъ на 6 милл. на Ліонской линіи.

Съ 1884 по 1894 гг. возрастаніе расходовъ, какъ и доходовъ имѣло мѣсто только на Восточной, Западной и Ліонской сѣтяхъ. Орлеанская и Южная компаніи, хотя протяженіе ихъ сѣтей и увеличилось на 2.200 клм., не увеличили своихъ расходовъ эксплуатаціи, и этотъ результатъ показываетъ ту заботливость, которую онѣ прилагаютъ, чтобы эксплуатировать экономно.

Что касается причинъ возрастанія расходовъ, то первой и главной изъ нихъ является увеличеніе исполненной работы по перевозкѣ, зависящей, какъ въ отношеніи эксплуатируемаго протяженія, такъ и въ отношеніи перевезенныхъ количествъ.

Открытіе эксплуатаціи 5.500 клм. новыхъ линій повлекло за собой расходъ въ размѣрѣ около 30 милл. <sup>1)</sup>. Эта цифра, соотвѣтствующая 5.500 фр. на 1 клм., очень высока для линіи, на которыхъ въ общемъ отправляется только 3 или 4 поѣзда въ сутки въ каждомъ направленіи, въ большинствѣ случаевъ весьма слабо нагруженныхъ. Правда, что эта цифра заключаетъ въ себѣ часть общихъ расходовъ, а также расходовъ на содержаніе станцій общаго пользованія, рассчитанную пропорціонально числу поѣздовъ, а не ихъ нагрузкѣ. Даже учитываемая этотъ фактъ, вышеприведенная цифра представляется совершенно чрезмѣрной по сравненію съ расходами второстепенныхъ компаній.

Это положеніи зависитъ отъ условій эксплуатаціи, которыхъ публика и правительство требуютъ на всемъ протяженіи

---

<sup>1)</sup> Эта цифра заключаетъ въ себѣ только непосредственные расходы на новыхъ линіяхъ, рассчитанные помимо иногда очень значительныхъ расходовъ, которые вызываются въ извѣстныхъ случаяхъ перемѣщеніемъ существующихъ грузовъ на новыя направленія и которые компенсируются уменьшеніемъ расходовъ на старыхъ линіяхъ, отъ которыхъ перевозки отвлечены. (См. примѣчаніе на стр. 72).

большихъ сѣтей. Какъ извѣстно, очень трудно заставить публику примириться съ примѣненіемъ большими компаніями, даже на линіяхъ чисто второстепенныхъ, такого экономнаго образа дѣйствій, который позволяетъ малымъ компаніямъ дешево эксплуатировать свои линіи. Когда, напр., большая компанія организуетъ обслуживаніе очень маленькихъ станцій или остановочныхъ пунктовъ только однимъ агентомъ или одной женщиной; включая въ правила обязательство для отправителей и получателей оказывать свое личное содѣйствіе по совершенію станціонныхъ операціи съ отправителями, она часто вызываетъ живѣйшіе упреки. Однако очевидно, что, предлагая публикѣ всѣ удобства, которыя она, вообще, привыкла находить на большихъ магистральныхъ, нельзя вести эксплуатацію съ помощью тѣхъ издержекъ, которыми ограничиваются небольшія компаніи. Сокращеніе расходовъ на второстепенныхъ линіяхъ есть одна изъ статей, надъ которыми осталось еще много поработать. На правительствѣ лежитъ въ этомъ отношеніи обязанность побуждать и въ особенности поддерживать компаніи, когда онѣ проявляютъ инициативу въ проведеніи мѣръ экономіи.

На ряду съ удлиненіемъ сѣти слѣдуетъ указать на увеличеніе количества перевозокъ на старыхъ линіяхъ, которое, какъ объяснено выше, значительно превышало увеличеніе выручки вслѣдствіе пониженія тарифовъ. Увеличеніе расходовъ зависитъ не отъ роста доходовъ, но отъ увеличенія количества перевозокъ. Несомнѣнно, что на линіяхъ съ посредственнымъ движеніемъ, гдѣ число поѣздовъ и служащихъ опредѣляется скорѣе необходимостью выполнить расписание поѣздовъ, чѣмъ количествомъ перевозокъ, возрастаніе этихъ послѣднихъ влечетъ за собою только лучшую утилизацію подвижнаго состава и личнаго состава служащихъ, безъ дополнительныхъ расходовъ. Но на большихъ станціяхъ личный составъ приблизительно пропорціоналенъ размѣрамъ движенія; точно такъ же на большихъ линіяхъ, гдѣ поѣзда часто достигаютъ предѣла своей нагрузки, слѣдуетъ увеличивать ихъ число, когда увеличивается движеніе. Это и имѣло мѣсто въ тотъ періодъ,

который мы разсматриваемъ. Не беря въ расчетъ удовлетворенія собственныхъ нуждъ новыхъ линій, число поѣздо-километровъ увеличилось приблизительно на 30 милл. или на 18 проц. съ 1884 по 1894 гг.

Это увеличеніе, потребовавшее, по меньшей мѣрѣ 30 милл. фр. <sup>1)</sup> добавочныхъ расходовъ, повидимому, превзошло крайнюю необходимость. Изъ всѣхъ статей расходовъ министеръ публичныхъ работъ имѣетъ наибольшее вліяніе на число поѣздовъ потому что онъ устанавливаетъ это число по своему усмотрѣнію. Быть можетъ, не было примѣра, чтобы онъ воспользовался своею властью въ смыслѣ сокращенія предположеній компаній. Правда, онъ пользуется своею властью только умѣренно для того, чтобы предписать какой-нибудь компаніи ввести въ обращеніе поѣздъ, который онъ считаетъ ненужнымъ. Но правительственное вмѣшательство проявляется постоянно, чтобы поддерживать требованія улучшенія въ согласованіяхъ поѣздовъ различныхъ дорогъ, что требуетъ или введенія въ обращеніе новыхъ поѣздовъ или ускоренія хода существующихъ, а это послѣднее вызываетъ необходимость облегченія состава и въ результатѣ биссированія извѣстныхъ поѣздовъ. Когда дѣло идетъ объ удовлетвореніи дѣйствительныхъ потребностей, то улучшеніе доходовъ обыкновенно слѣдуетъ за улучшеніемъ службы; но важно не уступать въ этомъ отношеніи необоснованнымъ требованіямъ. А это именно имѣло мѣсто въ 1892 и 1893 гг. на Ліонской сѣти: чтобы ускорить движеніе, преобразовали очень большое число смѣшанныхъ поѣздовъ въ легкіе поѣзда, предназначенные только для перевозки пассажировъ, что вызвало необходимость значительно увеличить пробѣгъ спеціальныхъ товарныхъ поѣздовъ. Пришлось возвратиться къ прежнему; въ 1894 году сократили пробѣгъ поѣздовъ на

---

<sup>1)</sup> Если раздѣлить общую сумму расходовъ эксплуатаціи на пробѣгъ поѣздовъ, то получится, что 1 поѣздо-километръ обходится въ среднемъ въ 2 фр. 50 сант.; но эта цифра обнимаетъ общіе расходы и постоянныя затраты, которые не измѣняются пропорціонально числу поѣздовъ; отъѣнка въ среднемъ въ 1 фр. на километръ увеличенія расходовъ эксплуатаціи отъ введенія въ обращеніе на линіи уже эксплуатируемой новаго дополнительнаго поѣзда является достаточно общепринятою.

1.200.000 клм. Опытъ показалъ, что доходы отъ этого не пострадали; но, очевидно, не безъ трудной борьбы удалось лишить населеніе тѣхъ удобствъ, которыя были даны ему преждевременно. Быть можетъ, подобныя же сокращенія были бы возможны и на Восточной и Западной сѣтяхъ.

На ряду съ развитіемъ операцій дѣйствуетъ параллельная причина увеличенія расходовъ, вытекающая изъ улучшения положенія служащихъ. Можно сказать, что въ социальномъ движеніи, которое всюду проявляется въ этомъ направленіи, наши большія компаніи стоятъ во главѣ. Здѣсь имѣетъ мѣсто очень большой прогрессъ, и не слѣдуетъ удивляться тому, что онъ выражается въ расходахъ. Вопросъ можетъ быть разсматриваемъ съ двухъ принципиальныхъ точекъ зрѣнія: 1) съ точки зрѣнія кассъ, пенсіонныхъ и вспомошествованія и 2) съ точки зрѣнія продолжительности рабочаго дня.

Съ самаго начала большія компаніи устроили для своихъ служащихъ многочисленныя учрежденія по оказанію помощи и призрѣнія. Изъ года въ годъ расширялись категоріи служащихъ, допускаемыхъ къ пользованію ими, равно какъ и преимущества, имъ предоставляемыя. Законъ 27 декабря 1890 г., который обязалъ компаніи представлять уставы пенсіонныхъ кассъ на утвержденіе министра, послужилъ поводомъ къ преобразованію, которое, естественно, совершилось въ направленіи нивеллированія на основѣ положеній, которыя являлись наиболѣе благопріятными. вмѣстѣ съ тѣмъ онъ вызвалъ пересмотръ исчисленій, положенныхъ въ основу составленія резервнаго фонда, что дало возможность констатировать, что общая сумма взносовъ была недостаточна, чтобы выполнить принятыя обязательства. Чѣмъ болѣе понижается норма процентовъ, тѣмъ болѣе увеличиваются суммы, необходимыя для того, чтобы путемъ наростанія сложныхъ процентовъ образовать такой резервный фондъ, который обезпечитъ каждому служащему, когда онъ выйдетъ въ отставку, опредѣленную пожизненную ренту, переходящую въ нѣкоторой своей части и на его вдову. Вычисленія, произведенныя по разнымъ методамъ компаніями и управленіемъ государственныхъ желѣз-

ныхъ дорогъ, привели къ согласному заключенію, что для выполненія обязательствъ ежегодные взносы въ кассу должны достигать 15 или 16 проц. жалованья служащихъ, которымъ предстоитъ приобрести права на пенсію. Вычеты со служащихъ колебались между 3 и 5 проц., смотря по дорогамъ, и до сихъ поръ не были увеличены. Взносы компаній, напротивъ того, были увеличены въ широкихъ размѣрахъ; въ результатѣ получилось увеличеніе ежегодныхъ расходовъ въ суммѣ почти до 12 милл. въ теченіе 10-лѣтняго періода. Несмотря на это, Западная компанія должна была рѣшиться начиная съ 1895 г., еще на такое увеличеніе, которое выразится расходомъ въ размѣрѣ болѣе 2.000.000 фр. Лионская компанія ввела у себя въ пенсіонное дѣло такое преобразованіе, которое будетъ примѣняться только постепенно и повлечетъ за собой мало-по-малу 1.500.000 фр. ежегодныхъ дополнительныхъ расходовъ. По крайней мѣрѣ можно думать, что такимъ образомъ скоро настанетъ конецъ необходимымъ жертвамъ, если пониженіе нормы процентовъ не пойдетъ слишкомъ далеко. Служащіе желѣзныхъ дорогъ въ настоящее время въ отношеніи пенсій занимаютъ одно изъ лучшихъ мѣстъ среди французскихъ гражданъ; поэтому можно надѣяться, что законодательныя постановленія, которыя могутъ быть изданы по общему вопросу о рабочихъ пенсіяхъ, не увеличатъ расходовъ по гарантіямъ.

Съ точки зрѣнія условій труда и вознагражденія, положеніе компаній тоже, что и частной промышленности, по отношенію къ большей части ихъ служащихъ, напр., по отношенію ко всѣмъ служащимъ въ канцеляріяхъ, по производству станціонныхъ операцій съ грузами и проч. Поэтому увеличеніе расходовъ, обусловливаемое улучшеніемъ положенія служащихъ этихъ категорій, является единственнымъ, которое вытекаетъ изъ закона экономическаго прогресса, столь ясно выразившагося въ послѣдніе годы, въ силу котораго, вознагражденіе за трудъ постоянно увеличивается, вознагражденіе капиталовъ уменьшается. Но по отношенію къ служащимъ, работа которыхъ должна обеспечивать безопасность движе-

нія, положеніє нѣсколько иное. Высшая власть, принадлежащая министру, и его обязанность слѣдить за общественной безопасностью обнимають и право издавать необходимыя правила для того, чтобы эта безопасность не была нарушаема чрезмѣрнымъ переутомленіемъ агентовъ, которые завѣдываютъ маневровымъ движеніемъ и сигнализаціей, а также распоряжаются движеніемъ поѣздовъ.

Такимъ образомъ работа стрѣлочниковъ была ограничена съ 1864 г. Что касается машинистовъ, то Г. Ивѣ-Гюйо началъ въ 1891 г. устанавливать нѣкоторыя правила разумной осторожности. Г. Виеттъ придалъ имъ строго математическую точность, которая повлекла за собою тягости столь же обременительныя для компаній, сколь неудобныя и для служащихъ. Увеличеніє расходовъ, получившееся отъ этого, достигло для пяти гарантированныхъ сѣтей суммы отъ 4 до 5 милл. Г. Жоннаръ измѣнилъ эти предписанія самымъ удачнымъ образомъ, придавъ регламентаціи большую гибкость, которая позволила сократить максимальную среднюю суточную работу съ 12 до 10 часовъ и отпускать служащихъ чаще домой для отдыха. Машинисты изъявили явное удовольствіе по поводу этого новаго порядка, который даже уменьшилъ вмѣсто того, чтобы увеличить, дополнительные расходы, вызванные регламентаціей.

Трудъ послѣдней категоріи служащихъ, отъ которыхъ зависитъ безопасность движенія, начальниковъ станцій и ихъ помощниковъ, былъ нормированъ Г. Барту. Эта регламентація, тонко обдуманная, исправила нѣкоторыя злоупотребленія, не вызвавъ значительныхъ затратъ. Однако, чтобы она не была слишкомъ обременительною, надо примѣненіе ея соединить съ мѣрами разумной экономіи. Такъ, въ многихъ случаяхъ можно дать начальнику маленькой станціи или остановочнаго пункта необходимый отдыхъ, не увеличивая служебнаго персонала, однако, при томъ условіи, чтобы начальникъ станціи былъ освобожденъ отъ исполненія своихъ обязанностей при первомъ утреннемъ или при послѣднемъ вечернемъ поѣздѣ. Для этого достаточно отмѣнить багажныя операціи по этому поѣзду и

возложить выдачу и прием билетов на поѣздную прислугу по системѣ, принятой для обслуживанія простыхъ остановокъ во время пути, какъ это заведено нѣсколько лѣтъ тому назадъ. Если дѣло касается поѣзда, мало населяемаго публикой, то эта мѣра не влечетъ за собой для публики какого-нибудь стѣсненія, достаточно крупнаго для оправданія расхода, который былъ бы вызванъ учрежденіемъ должности лишняго агента на станціи.

Мы приводимъ эти подробности въ доказательство того, какимъ образомъ щедрое правленіе можетъ совмѣстить мѣры, необходимыя для общественной безопасности, съ экономіей, требуемой положеніемъ бюджета. Въ цѣломъ, въ дѣлѣ регламентаціи труда столько же, какъ и въ дѣлѣ пенсій, въ настоящее время крупныя пожертвованія уже сдѣланы. Разсматривая ихъ, удивляешься тому, что увеличеніе расходовъ по эксплуатаціи въ послѣдніе 10 лѣтъ не было значительнѣе. Передача новыхъ линій въ эксплуатацію, увеличеніе пробѣга поѣздовъ на старыхъ линіяхъ, увеличеніе взносовъ въ пенсионныя кассы даютъ уже 72 милл. новыхъ расходовъ; если къ этому прибавить расходы вслѣдствіе сокращенія продолжительности труда, то приходится еще разъ удивиться тому, что окончательный ростъ расходовъ не превысилъ 49 милл. Чтобы получить этотъ результатъ, необходимо было, чтобы сокращеніе расходовъ, достигнутыхъ улучшеніемъ способовъ содержанія или эксплуатаціи было значительно; усовершенствованіе всякаго рода оборудованія, если и увеличило счетъ по дополнительнымъ работамъ, то въ широкой мѣрѣ повлекло за собой экономію.

Однако, можно надѣяться достигнуть еще большаго, именно по эксплуатаціи второстепенныхъ линій, если не отказывать компаніямъ въ необходимыхъ упрощеніяхъ службы. Съ другой стороны, будущіе балансы не должны, повидимому, представить увеличенія расходовъ, сравнимаго съ тѣми жертвами, которыя уже были сдѣланы, чтобы улучшить службу и положеніе личнаго состава. Протяженіе линій, открываемыхъ каждый годъ, идетъ на убыль. Что же касается увеличенія про-

бѣга поѣздовъ на старыхъ линіяхъ, то, если взять на себя трудъ сопоставить его съ развитіемъ движенія, можно считать, что оно поглотитъ только минимальную часть новыхъ доходовъ. Такимъ образомъ, какъ въ отношеніи расходовъ эксплуатаціи, такъ и въ отношеніи доходовъ или платежей по капиталамъ, будущее представляется, повидимому, въ лучшемъ свѣтѣ, нежели прошлое.

Въ изслѣдованіи, которое мы сейчасъ произвели относительно доходовъ и расходовъ эксплуатаціи мы разсматривали всѣ пять сѣтей въ совокупности, не раздѣляя линій, значащихся въ счетѣ гарантіи отъ линій, которыя помѣщаются въ счетѣ раздѣльной эксплуатаціи. Обособленіе, которое легко осуществляется для счетовъ по сооруженію, оказывается въ самомъ дѣлѣ очень труднымъ для счетовъ эксплуатаціи.

Если же мы возьмемъ отдѣльно счетъ гарантіи, то увидимъ, что съ 1884 по 1894 г. дефицитъ поднялся съ 40 до 77 милл. вслѣдствіе того, что доходы линій, внесенныхъ въ этотъ счетъ, повысились только на 104 милл., между тѣмъ какъ платежи по капиталамъ увеличились на 81 милл., а расходы по эксплуатаціи на 60 милл. Сокращеніе числа счетовъ по раздѣльной эксплуатаціи содѣйствовало въ большой степени этому росту дефицита.

Линіи, имѣющіяся въ этомъ послѣднемъ счетѣ въ 1894 г., увеличатъ постепенно на цѣлый десятокъ милл. дефицитъ тѣхъ линій, которыя значатся въ счетѣ гарантіи. Расходы по новымъ и дополнительнымъ работамъ будутъ прибавлять каждый годъ отъ 3 до 4 милл. къ подлежащимъ покрытію платежамъ.

Поэтому, чтобы гарантія не увеличивалась, необходимо, чтобы всѣ пять сѣтей давали въ среднемъ прибавку чистаго дохода отъ 4 до 5 милл. въ годъ, или приблизительно въ 1 проц. настоящей цифры этого дохода. Все, что будетъ реализовано сверхъ этого дохода, будетъ облегчать бюджетъ. Примѣръ 1894 и 1895 г.г. доказываетъ, что при экономной и умной администраціи не требуется исключительнаго подъема народнаго благосостоянія для того, чтобы вышеуказанный избытокъ оказался значительнымъ.

### Ш. Гарантіи и дефициты второстепенныхъ сѣтей Франціи безъ колоній.

Гарантія доходности второстепенныхъ сѣтей кореннымъ образомъ различается отъ гарантіи большихъ сѣтей въ томъ смыслѣ, что ежегодныя приплаты государства не составляютъ болѣе или менѣе значительной добавочной суммы, которая прибавляется къ чистому доходу эксплуатаціи, чтобы обезпечить капиталу условленное вознагражденіе. Напротивъ того, здѣсь гарантія почти одна оплачиваетъ капиталъ, между тѣмъ какъ чистый доходъ, если таковой оказывается, представляетъ лишь нѣкоторое уменьшеніе расходовъ государства. Это уменьшеніе можетъ сдѣлаться болѣе значительнымъ по мѣрѣ увеличенія доходовъ, но надежда, что компаніи когда-нибудь будутъ въ состояніи начать производить возвратные платежи, была бы абсолютно химеричной. Поэтому неправильно называютъ *авансами* суммы, выплачиваемыя государствомъ этимъ компаніямъ, и текущій счетъ, который тщательно ведется ихъ долгамъ казнѣ, является чистой фантазмагоріей. По своей природѣ бюджетные расходы, къ разсмотрѣнію которыхъ мы теперь обратимся, походятъ гораздо больше на безвозвратные ежегодные взносы (аннуитеты), имѣющіе цѣлью обезпечить проценты капиталамъ, вложеннымъ на потребности, которыя себя не окупаютъ, чѣмъ на гарантіи, установленныя на тѣ случаи, въ которыхъ извѣстныя предпріятія не дали бы такого вознагражденія, котораго вправѣ были ожидать отъ нихъ. Мы сейчасъ перечислимъ бюджетные расходы, вызываемыя тѣми желѣзными дорогами, къ которымъ примѣняется гарантія этого рода въ самой Франціи. Линія отъ Роны до Монъ-Сениса, сданная въ концессию компаніи Парижъ—Лионъ—Средиземное Море, составляетъ спеціальную сѣть, счеты которой абсолютно различны отъ счетовъ главной сѣти. Эта линія потребовала въ 1894 г. гарантію въ размѣрѣ 2.853.000 фр. Чистый доходъ по эксплуатаціи достигаетъ 1.777.000 фр. Этотъ чистый доходъ уменьшился приблизительно на 1 милл., вслѣдствіе открытія линіи чрезъ Сенъ-Готтардъ. Онъ понизится еще болѣе,

когда осуществится прорытіе Симплона, что представляется вѣроятнымъ.

Идутъ переговоры о томъ, чтобы присоединить эту линію къ главной сѣти Парижъ—Лионъ—Средиз. Море, превративъ открыто въ аннионитеты большую часть теперешней гарантіи: остатокъ слился бы съ гарантіей главной сѣти. Одновременно регулировали бы условія укладки второго пути, ставшаго необходимымъ на нѣкоторыхъ участкахъ, для каковой укладки нѣтъ больше кредитовъ по дополнительнымъ работамъ. Въ результатѣ этихъ работъ на государство могутъ упасть нѣкоторые расходы, которые компенсировались бы тѣмъ, что компанія взяла бы на себя убытки, которые могутъ быть причинены новой конкуренціей.

Три компаніи: Южной Франціи, экономическихъ жел. дор. и Департаментскихъ жел. дорогъ потребовали въ 1894 г. для сѣтей общаго значенія, находящихся у нихъ въ концессіи, 6.212.000 *фр.* аванса, изъ которыхъ 5.469.000 представляютъ гарантированный процентъ на капиталъ, а 743.000 франковъ являются дефицитомъ по эксплоатаціи, также гарантированнымъ. Новая конвенція, заключенная съ компаніей дорогъ Южной Франціи, уничтожила на будущее время гарантію по недоборамъ эксплоатаціи, которая достигала въ 1894 г. 411.000 *фр.*; взамѣнъ этого, она установила прибавку къ гарантированному доходу приблизительно въ суммѣ 200.000 *фр.*, представляющихъ проценты на затраты, сдѣланныя въ стратегическихъ цѣляхъ.

Компанія Департаментскихъ желѣзныхъ дорогъ эксплоатируетъ на Корсикѣ, въ качествѣ арендатора, сѣть, сооруженную на средства государства. Результаты исполненія смѣты 1894 г. выразились уплатою 445.000 *фр.*, которую государство должно было произвести компаніи, чтобы заплатить за наемъ подвижнаго состава и на покрытіе дефицита по эксплоатаціи. Увеличеніе выручки, повидимому, нескоро уменьшитъ этотъ расходъ, который чувствительно увеличился бы, если бы государство построило остальные линіи, проектированныя на этомъ островѣ.

Также Компания сооружаетъ въ Шарантѣ двѣ линіи, которыя прибавятъ по меньшей мѣрѣ 300.000 фр. къ гарантіямъ второстепенныхъ сѣтей общаго значенія. Она имѣетъ также условную концессию въ Виварэ на линіи, сооруженіе которыхъ вызоветъ ежегодный расходъ въ 600—700 тысячъ фр.; этотъ расходъ будетъ нѣсколько уменьшенъ путемъ пониженія нормы гарантіи старымъ линіямъ, которого можно достигнуть благодаря условію, включенному въ актъ концессіи, которое уполномочиваетъ государство выкупить сѣть во всякое время съ уплатой только гарантированнаго капитала.

Въ сѣти Южной Франціи остается построить линію отъ Пюге—Теньеръ до Сентъ-Андре, которая, какъ мы это сказали, будетъ сооружена на обыкновенные источники бюджета, безъ обремененія будущаго. Компания, кромѣ того, имѣетъ условную концессию на линію изъ Кастеллане въ Драгиньянъ, которая была бы весьма обременительной, но которал, повидимому, можетъ быть отложена на неопредѣленное время.

Обращеніе къ гарантіи государства, сдѣланное линіями мѣстнаго значенія и трамваями на 1894 эксплуатаціонный годъ, исчисляется въ суммѣ 3.300.000 фр., между тѣмъ какъ платежи по этимъ самымъ линіямъ, падающіе на департаменты, достигли 5.600.000 фр. Валовые доходы гарантированныхъ линій, достигающія суммы 10 милл., едва превышаютъ расходы эксплуатаціи; весь же чистый—не достигаетъ 1 милл. Законъ или декретъ, которымъ объявляется признаніе за какой-либо сѣтью значенія общественной полезности, вмѣстѣ съ тѣмъ опредѣляетъ максимумъ для ежегодныхъ государственныхъ пожертвованій на нее. Этотъ максимумъ представляетъ на самомъ дѣлѣ вѣроятный размѣръ государственныхъ расходовъ, ибо случаи, въ которыхъ дефицитъ оказался бы ниже предвидѣнія, очень рѣдки и уклоненія отъ него всегда самыя малыя. Для всей совокупности линій, находившихся въ эксплуатаціи въ 1894 году, общая сумма авансовъ, потребованныхъ у государства, составила приблизительно девять десятыхъ со-

отвѣтственныхъ максимумовъ. Принятые обязательства, уже достигали въ концѣ 1894 г. 5.327.000 фр.; разница между этой цифрой и затребованой по гарантіи, для 1894 г., станетъ мало-по-малу прибавляться почти цѣликомъ къ дефицитамъ, относящимся къ исполненію бюджета за этотъ годъ.

Съ другой стороны, финансовыя законы ограничиваютъ максимумъ обязательствъ, которыя государство можетъ принимать на себя по линіямъ, объявленнымъ въ теченіе каждаго года имѣющими общественное значеніе; но до 1895 г. этотъ максимумъ, опредѣлявшійся въ размѣрѣ сильно превышающемъ надобность, никогда не былъ достигнутъ. Г. Жоннаръ взялъ на себя инициативу сдѣлать это ограниченіе дѣйствительнымъ посредствомъ приближенія его къ размѣрамъ доказанной потребности. Сумма разрѣшенныхъ закономъ обязательствъ на 1896 г. какъ и на 1895 г., была установлена въ 600.000 фр., и эта цифра представляетъ приблизительно вѣроятное возрастаніе бюджетныхъ расходовъ по будущимъ балансамъ. Не слѣдуетъ забывать, что въ силу органическихъ законовъ къ этому бремени прибавляется еще другое, по меньшей мѣрѣ равное, налагаемое на плательщиковъ налоговъ по департаментскимъ бюджетамъ.

Такимъ образомъ, обращеніе къ гарантіи всей совокупности второстепенныхъ сѣтей общаго и мѣстнаго значенія собственно Франціи въ 1894 эксплуатационномъ году достигаетъ 13 милл.; соотвѣтственная цифра не достигала и 3 милл. въ 1884 г., и прогрессированіе на 1 милл. ежегодно зависѣло всецѣло отъ концессій, предоставленныхъ съ тѣхъ поръ. Оно будетъ менѣе быстрымъ въ будущемъ, если будутъ имѣть благоразуміе не создавать новыхъ второстепенныхъ сѣтей общаго значенія, не объявлять слишкомъ быстро имѣющими значеніе общей полезности линій, сданныя въ концессию условно и не толкать слишкомъ энергично развитіе сѣтей мѣстнаго значенія. Кажется затруднительнымъ, однако, предположить, что упомянутое прогрессированіе не будетъ превосходить полъ-милліона въ годъ въ среднемъ.

Что касается уменьшенія, котораго можно ожидать въ приростѣ доходовъ, то оно не можетъ быть очень значительнымъ, потому что валовая выручка всей совокупности разсматриваемыхъ сѣтей не достигаетъ 18 милл. и потому что только одной изъ этихъ линій, которая обслуживаетъ большое грузовое теченіе, а именно отъ Роны до Монъ-Сениса, угрожаетъ новая и очень опасная конкуренція.

#### IV. Гарантія доходовъ въ Алжирѣ и въ колоніяхъ.

Сѣти, которымъ дарована гарантія, находятся, за исключеніемъ только одной, въ положеніи, похожемъ на положеніе второстепенныхъ сѣтей собственно Франціи. Несмотря на завѣдомую недостаточность доходовъ, изъ всѣхъ линій только линіямъ Ліонской компаніи въ Алжирѣ было открыто дана безвозвратная субсидія, достаточная для того, чтобы сдѣлать для нихъ возможнымъ когда-нибудь достигнуть покрытія доходами отъ эксплуатаціи процентовъ по ихъ займамъ и на ихъ капиталъ. Государство равнымъ образомъ дало субсидію въ видѣ капитала линіи изъ Дакара въ Сенъ-Луи и построило на свой счетъ чисто военныя линіи въ Южномъ Оранѣ и Суданѣ. Но за этими исключеніями, всѣ расходы по сооруженію были сдѣланы предметомъ гарантіи доходовъ, примѣненіе каковой гарантіи несомнѣнно будетъ продолжаться безконечно.

Нынѣшняя сумма этихъ различныхъ расходовъ можетъ быть сведена слѣдующимъ образомъ.

Алжирская сѣть, которая была уступлена въ 1863 г. въ концессию Ліонской компаніи, получила, какъ мы уже указали это на стр. 55, субсидію въ 80 милл., представляющую половину капитала сооруженія. Остальной капиталъ, доставленный компаніею, былъ снабженъ гарантіей въ размѣрѣ 5 процентовъ. Обращеніе къ этой гарантіи достигало въ 1894 г. 694.000 *франковъ*, тогда какъ чистая выручка доходила до 3.600.000 фр. Въ 1884 г. требованіе по гарантіи составило

только 530.000 фр. Въ промежуткѣ, въ теченіе двухъ лѣтъ, имѣли мѣсто возвратные платежи въ пользу государства; въ другіе же годы, требовались авансы всегда въ размѣрѣ меньше 1 милліона, исключая 1893 г., когда Алжиръ постигъ исключительный кризисъ. Поэтому можно сказать, что чистый доходъ почти покрываетъ проценты на капиталъ и что гарантія представляетъ собою только временную добавку; но движеніе доходовъ не обнаруживаетъ никакого закона правильнаго возрастанія, который позволялъ бы предвидѣть въ будущемъ возвратъ долга.

Три компаніи: Западно-Алжирская, Восточно-Алжирская и Бонъ-Гвельма, находятся до извѣстной степени въ аналогичномъ положеніи. Онѣ обратились къ гарантіи въ 1894 г. на сумму въ 21.860.000 фр. Ихъ валовые доходы достигали только 12.600.000 фр., едва превысивъ сумму, назначенную на расходы эксплуатаціи; эта послѣдняя сумма получается на основаніи оптовыхъ формулъ, по сравненію съ которыми три компаніи реализовали 1 милл. экономіи. Такимъ образомъ до сихъ поръ только гарантія доставляла вознагражденіе за капиталъ. Она появилась въ первый разъ въ бюджетѣ 1879 г., достигла 11 милл. въ 1884 г., увеличивалась правильнымъ образомъ по мѣрѣ прогрессивнаго расширенія сѣти, пока не достигла 22.600.000 фр. въ 1893 г.; 1894 г. отмѣчаетъ начало уменьшенія; можно надѣяться, что этотъ прогрессъ усилится. Перевозка фосфатовъ уже дала въ 1895 году болѣе 1 милл. прибавки. Дефициты по эксплуатаціи, повидимому, исчезли окончательно, но прежде чѣмъ чистый доходъ будетъ покрывать какую-либо значительную часть тѣхъ 22.000.000 фр. дохода, которые были гарантированы на затраченный капиталъ, пройдетъ еще много времени.

Наконецъ, послѣдняя изъ гарантированныхъ компаній въ Алжирѣ, Франко-Алжирская, потребовала у государства въ 1894 г. 2.754.000 фр., изъ которыхъ двѣ пятыхъ части шли на покрытіе дефицитовъ по эксплуатаціи ея линій, между тѣмъ какъ валовой доходъ достигалъ только 1 милл. Этотъ

доходъ пока нисколько не увеличивается. Гарантія, слѣдуемая этой компаніи въ силу договоровъ, которые всѣ заключены послѣ 1883 г., повидимому, не имѣетъ никакихъ элементовъ для уменьшенія въ будущемъ.

Въ общей сложности алжирскія гарантіи увеличились на 14 милл. въ истекшіе 10 лѣтъ и превосходятъ въ настоящее время сумму въ 25.000.000 фр. Развитие движенія можетъ подавать надежду на значительное уменьшеніе. Въ дѣвственной странѣ можно, повидимому, предвидѣть болѣе скорое прогрессированіе, чѣмъ на какое мы вправѣ рассчитывать на второстепенныхъ линіяхъ во Франціи. Однако не слѣдуетъ забывать, что дефицитъ въ настоящее время превосходитъ валовую выручку. Принимая во вниманіе, что часть новаго дохода непремѣнно будетъ поглощаться расходами эксплуатаціи, мы придемъ къ заключенію, что приростъ долженъ былъ бы достигать въ среднемъ 3 или 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> въ годъ для того, чтобы уменьшать гарантію каждый годъ на полъ-милліона.

Существующія конвенціи не содержатъ въ себѣ никакихъ причинъ къ увеличенію, ибо линіи, признанныя имѣющими значеніе общественной пользы, уже окончены. Только въ видѣ исключенія компаніи могутъ вносить въ счетъ затраты на дополнительныя работы. Однако линія, строящаяся на счетъ государства въ Южномъ Оранѣ, которая необходимо будетъ передана Франко-Алжирской Компаніи, нѣсколько увеличитъ дефициты ея сѣти. Если бы, кромѣ того, построили на условіяхъ гарантіи колоніальныя дороги, о сооруженіи которыхъ заявлено требованіе, до Лала-Магнія на западѣ, до Лагуатъ и Уаргла на югѣ, и которыя будутъ стоить 70 до 80 милл., то нѣтъ сомнѣнія, что гарантія, вмѣсто того, чтобы уменьшиться, продолжала бы возрастать по исполненію будущихъ бюджетовъ.

Въ концессіяхъ на желѣзныя дороги въ колоніяхъ имѣются двѣ гарантіи доходности, падающія на бюджетъ метрополиі. Желѣзная дорога острова Соединенія, выручка которой покрываетъ приблизительно расходы эксплуатаціи, вызываетъ пла-

тежи, равные процентамъ на затраченный капиталъ, который достигъ суммы около 19 милл. Эти платежи составляютъ приблизительно 1.100.000 фр. за 1894 г. Желѣзной дорогѣ отъ Дакара до Сень-Луи гарантированъ доходъ въ 300.000 фр., рассчитанный изъ 6<sup>0</sup>/<sub>0</sub> на часть капитала, которую компанія должна была доставить въ силу оптоваго договора. Но расходы эксплуатаціи, исчисленные на основаніи установленныхъ формулъ подряда, составляютъ около 2.400.000 фр., между тѣмъ какъ выручка даетъ только 1.500.000 фр. Такимъ образомъ, весь дефицитъ, падающій на государство достигаетъ 1.200.000 фр. и, повидимому, не уменьшится въ близкомъ будущемъ. Гарантии даны этимъ двумъ предпріятіямъ ранѣе 1884 г., но онѣ не появлялись еще въ бюджетѣ этого года.

#### V. Сводъ расходовъ государства.

Мы обозрѣли расходы, падающіе на государство по статьѣ желѣзныхъ дорогъ. Для полноты расчета слѣдовало бы къ платежамъ по государственному долгу и по счетамъ гарантіи прибавить еще суммы, израсходованныя на правительственную администрацію и контроль за желѣзными дорогами. Эти суммы помѣщаются въ бюджетѣ нѣкоторымъ образомъ только для порядка, потому что онѣ возмѣщаются компаніями въ видѣ расходовъ по контролю. Въ принципѣ было принято, что даже общіе расходы по желѣзнодорожному дѣлу должны быть покрываемы изъ доходовъ желѣзныхъ дорогъ вмѣсто того, чтобы падать на плательщиковъ налоговъ, какъ это имѣетъ мѣсто въ отношеніи другихъ отраслей государственнаго управленія. Тѣмъ не менѣе, эти расходы должны входить въ полный счетъ. Они нѣсколько превышаютъ 4 милл. для метрополии и 200.000 фр. для Алжира. Въ итогѣ бюджетные расходы по желѣзнымъ дорогамъ за эксплуатаціонные 1884 и 1894 г.г. можно свести къ слѣдующимъ цифрамъ:

	Франція метрополія.		Алжиръ и колоніи.	
	1884	1894	1884	1894
Милліоны франковъ.				
Проценты на капиталы, затраченные государством . . . . .	165	201	4	5
Гарантіи доходовъ главныхъ сѣтей . . . . .	40	77	—	—
Гарантіи доходовъ второстепенныхъ линій . . . . .	3	13	11,5	27,5
Новыя работы . . . . .	66	11 <sup>*)</sup>	10	0,5
Общіе расходы на контроль . . . . .	3	4	0,2	0,3
Итого . . . . .	277	306	25,7	33,3

Расходы только въ метрополіи увеличились на 29 милл но слѣдуетъ замѣтить, что расходы 1884 г. заключали в себѣ на 66 милл. новыхъ работъ, составляющихъ усиленіе національнаго оборудованія, тогда какъ аналогичные расходы в бюджетѣ 1894 г. равны только 11 милл.; въ самомъ дѣл большая часть новыхъ работъ производится въ настоящее время на авансы компаній, которые возмѣщаются посредствомъ аннуйтетовъ. Поэтому дѣйствительное увеличеніе ежегодныхъ расходовъ, помимо расходовъ на первоначальное сооруженіе составляетъ для метрополіи 84 милл.

Гарантіи большихъ сѣтей входятъ въ эту цифру приблизительно на половину. Но слѣдуетъ не забывать, что даже в этихъ гарантіяхъ главный элементъ платежей составляетъ постройка новыхъ линій, сооруженныхъ либо въ интересахъ стратегическихъ, либо для того, чтобы обслужить бѣдныя области

\*) Не включая 10,5 милл., временно покрытыхъ обязательствами и значейства, которые однако будутъ переведены въ счетъ аннуйтетовъ, в силу договора, заключеннаго 11 декабря 1895 года съ Южной компаніей.

Къ сожалѣнію нельзя установить отдѣльный счетъ расходамъ, произведеннымъ въ интересахъ военной обороны, которые по самой природѣ своей падали бы на государство при всякомъ порядкѣ. Несомнѣнно, услуги, которыя желѣзныя дороги, построенныя для общихъ потребностей страны, оказываютъ воинскимъ перевозкамъ, входятъ въ совокупности тѣхъ выгодъ, которыя вытекаютъ изъ ихъ созданія, не оправдывали бы составленія спеціальнаго счета. Наоборотъ, приспособленія и всякія устройства, предназначенныя исключительно для военныхъ цѣлей и которыя не могутъ быть использованы для коммерческаго движенія, падаютъ на бюджетъ военнаго министерства и не вошли поэтому въ произведенные нами подсчеты. Но между этими двумя ясно разграниченными категориями есть еще очень многія, по которымъ работы, входящія въ обыкновенный типъ желѣзныхъ дорогъ коммерческаго значенія и вносимыя поэтому въ счетъ публичныхъ работъ, оказываются произведенными исключительно или почти исключительно съ военными цѣлями. Такъ, между аннунциатами, внесенными въ бюджетъ, имѣется на сумму болѣе 5 милл. расходовъ, относящихся къ укладкѣ двойного пути на линіяхъ, гдѣ таковая была произведена единственно въ виду потребностей мобилизаціи арміи. Большинство линій, построенныхъ на востокѣ въ Альпахъ, въ теченіе послѣднихъ 20 лѣтъ, представляетъ прежде всего интересъ стратегическій; на востокѣ, въ особенности, только военныя соображенія заставляли строить линіи двойного пути съ превосходнымъ профилемъ, стоящія 500—600 тысячъ фр. 1 километръ, во многихъ такихъ мѣстностяхъ, въ которыхъ второстепенная линія, въ 4 раза болѣе дешевая, могла бы въ широкой мѣрѣ удовлетворять всѣмъ не военнымъ потребностямъ. Невозможно выразить въ цифрахъ ту часть расходовъ, падающихъ на государство по части желѣзныхъ дорогъ, которая должна считаться произведенной исключительно въ интересахъ національной обороны, но нѣтъ сомнѣнія, что между ежегодными расходами которые мы выше перечислили, 20 или 30 милл. относятся къ военнымъ надобностямъ, не говоря, конечно, о ли-

ніяхъ, якобы стратегическихъ, которымъ это названіе было дано только по той причинѣ, что не было возможности иначе мотивировать расходы, которые онѣ вызывали.

Между линіями, сооруженными для надобностей публики только второстепенныя линіи, особенно тѣ, которыя проходятъ по труднымъ мѣстностямъ, даютъ дефициты. Было бы совершенно неточно сказать, какъ это часто дѣлается, что къ бѣднымъ областямъ, гдѣ служба желѣзной дороги менѣе совершенна и тарифы иногда менѣе понижены, чѣмъ на большихъ линіяхъ, государство относится несправедливо, потому что онѣ несутъ общіе расходы сѣти въ той же мѣрѣ, какъ и богатая область, хотя онѣ хуже обслужены; на самомъ дѣлѣ богатая область платятъ за бѣдныхъ. Возьмемъ, на примѣръ, линію отъ Парижа до Марселя. Государство участвовало въ ея постройкѣ суммою въ 150 милл., проценты на которые покрываются по крайней мѣрѣ 2 раза налогами и тѣми выгодами, которыя она доставляетъ государству и которыя мы перечислимъ въ слѣдующей главѣ. Компанія съ своей стороны извлекаетъ изъ нея 102 милл. чистаго дохода, тогда какъ платежи по капиталу, который она израсходовала на предпріятіе, достигаютъ только 34 милл. Допустимъ, что 27 милл., распределенные акціонерамъ сверхъ процентовъ на ихъ взносы по законной нормѣ, были получены единственно изъ доходовъ этой линіи; это на самомъ дѣлѣ только по той причинѣ, что компанія имѣла возможность потребовать, чтобы такой высокій доходъ ей былъ сохраненъ за нею по договорамъ, послѣдовательно заключенныхъ между нею и государствомъ. Остается еще не менѣе 41 милл., которые главная магистраль перечисляетъ на остальную часть сѣти и этимъ уменьшаетъ гарантію. Можно было бы найти для всякой компаніи примѣры, если и не столь рельефные, то все-таки аналогичные. 6.000 километровъ, составляющіе большія артеріи, даютъ значительные избытки доходовъ; другія линіи, сданныя въ концессию ранѣе 1859 г., имѣютъ только умѣренные дефициты; расходы казнѣ причиняютъ концессіи, данныя большимъ компаніямъ со времени учрежденія гарантіи, въ 1863, 1868, 1873, 1875 и 1883 г.г.,

и линіи, выкупленныя или уступленныя въ концессию второстепеннымъ компаніямъ. Несомнѣнно, что, если бы этихъ питательныхъ линій не было, большія артеріи никогда не достигли бы своихъ настоящихъ перевозокъ; тѣмъ не менѣе вѣрно, что мѣстности, обслуживаемыя этими послѣдними линіями, далеко не пользуясь помощью за счетъ плательщиковъ налоговъ, уплачиваютъ провозныя платы, сильно превышающія цѣну себѣ стоимости перевозокъ, которыя въ нихъ совершаются, включая и погашеніе капитала, и это для того, чтобы отчасти возмѣстить дефициты второстепенныхъ линій.

Причины, которыя заставили государство принять на себя эти расходы въ прошломъ, будутъ дѣйствовать и въ будущемъ. Примѣненіе дѣйствующихъ законовъ содержитъ двѣ постоянныхъ и нормальныхъ причины возрастанія, прогрессія котораго регулируется бюджетомъ каждаго года, но не можетъ быть остановлена совершенно: одна изъ нихъ обусловливается сооружеиіемъ новыхъ линій на счетъ аннуитетовъ, другая же развитіемъ линій мѣстнаго значенія. Если будутъ оставаться на пути разумной осторожности, принятой за послѣдніе два года, то увеличеніе не превзойдетъ трехъ милл. въ годъ по этимъ обѣимъ статьямъ. Оно можетъ быть компенсировано, и даже съ избыткомъ, сокращеніемъ приплатъ по гарантіямъ доходовъ главныхъ сѣтей и даже второстепенныхъ линій общаго значенія, благодаря нормальному развитію перевозокъ. Но для этого нужно, чтобы преуспѣяніе страны не подвергалось упадку, подобному тому, который произошелъ послѣ заключенія конвенцій; въ особенности необходимо, чтобы ни законодательная власть, путемъ концессионированія слишкомъ большого числа новыхъ линій, ни правительство, путемъ слишкомъ расточительнаго управленія, не вызывали роста расходовъ болѣе скорого, чѣмъ ростъ доходовъ.

Для Алжира и колоній увеличеніе ежегодныхъ расходовъ за десятилѣтній періодъ достигло 17 милл., если равнымъ образомъ не считать суммъ, обращенныхъ на новыя работы. Прогрессивное уменьшеніе этой цифры было бы вѣрнымъ,

если бы сокращеніе, происходящее отъ развитія доходовъ, должно было быть компенсировано новыми расходами, о которыхъ законодатель еще не высказался, но изъ коихъ нѣкоторыя, несомнѣнно, нельзя будетъ откладывать на неопределенное время.

## ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

### Доходы и сбереженія, полученные государствомъ отъ желѣзныхъ дорогъ.

Если развитіе, данное сѣти французскихъ желѣзныхъ дорогъ, и порядокъ, установленный для ихъ эксплуатаціи, возлагаютъ на государственное казначейство значительные расходы, то они доставляютъ ей за это доходы и сбереженія, которые составляютъ замѣтное уменьшеніе бремени, лежащаго по этой статьѣ на плательщикахъ налоговъ. Чтобы дать себѣ точный отчетъ о вліяніи, оказываемомъ желѣзными дорогами на нашъ бюджетъ, слѣдуетъ, наряду съ жертвами, о которыхъ безпрестанно говорятъ, поставить выгоды, о которыхъ приходится слышать рѣже, но которыя являются соотвѣтственнымъ противѣсомъ.

Официальная оцѣнка этихъ выгодъ давалась до сихъ поръ въ таблицѣ, помѣщаемой въ статистическихъ данныхъ по сѣти общаго значенія, публикуемыхъ министерствомъ публичныхъ работъ, подъ заглавіемъ: *Налоги, платимые компаніями желѣзныхъ дорогъ, оцѣнка этими компаніями сбереженій, которыя государство получаетъ на нѣкоторыхъ перевозкахъ*. Послѣдняя появившаяся таблица, относящаяся къ 1893 г., перечисляла по 11 рубрикамъ налоги, итогъ которыхъ достигалъ 151 милл. и по 7 рубрикамъ сбереженія, оцѣненные въ 134 милл.; такимъ образомъ, получили сумму въ 285 мил., не считая желѣзныхъ дорогъ мѣстнаго значенія и дорогъ Алжира и колоній. Основанія, принятыя для составленія этихъ статистическихъ данныхъ, подвергались весьма серьезной критикѣ; рѣшено было

пересмотрѣть ихъ, и комиссія, въ которую вошли представители различныхъ заинтересованныхъ вѣдомствъ, установила новыя основанія, которыя и были приняты для разработки статистики за 1894 г. Этими статистическими данными мы и будемъ пользоваться при нашемъ дальнѣйшемъ изученіи.

Принципъ, который принять въ руководство при этомъ изслѣдованіи, заключается въ томъ, что слѣдуетъ принимать въ расчетъ исключительно тѣ выгоды, которыя государство извлекаетъ изъ желѣзныхъ дорогъ *въ силу того законнаго порядка, который былъ принятъ для ихъ сооруженія и эксплуатаціи*, потому что эти выгоды однѣ представляютъ противовѣсъ тѣмъ расходамъ, которые упомянутый порядокъ налагаетъ на государство. Если бы пожелали поставить въ активъ желѣзныхъ дорогъ всѣ тѣ выгоды, которыя ихъ существованіе доставляетъ государственному казначейству, то надо было бы удвоить или утроить вышеупомянутое исчисленіе, ибо слѣдовало бы внести въ него всѣ налоги, платимые той разнообразной промышленностью, которая существуетъ благодаря только желѣзнымъ дорогамъ, а также и разницу между дѣйствительною стоимостью всѣхъ перевозокъ людей и матеріаловъ, совершаемыхъ за счетъ государства, и суммами, которыя послѣднее уплачивала бы, если бы для такихъ перевозокъ оно пользовалось конной почтой, дилижансами и ломовыми извозчиками. Такого расчета никогда не имѣли намѣренія дѣлать. Желѣзныя дороги широко способствовали экономическому перевороту, который цивилизованный міръ пережилъ въ 19-мъ столѣтіи; бюджетъ получилъ отъ этого выгоду, равно какъ получили выгоду и частныя имущества, но большая часть этой выгоды является независимой отъ финансоваго режима, принятаго для постройки желѣзныхъ дорогъ. Весь доходъ отъ налоговъ *общаго права*, отъ которыхъ ни при какомъ режимѣ не ускользнули бы желѣзныя дороги, всѣ сбереженія, которыя государство реализовало, какъ необходимое послѣдствіе пониженія стоимости перевозки, вызваннаго этими новыми орудіями передвиженія, составляютъ естественное послѣдствіе столь

важнаго изобрѣтенія и не имѣютъ ничего общаго съ финансовымъ режимомъ, примѣняемымъ къ нашей сѣти.

Но имѣются налоги, относящіеся спеціально къ желѣзнымъ дорогамъ, имѣются и другіе, которые, при внѣшнемъ видѣ налоговъ общаго права, падаютъ на желѣзныя дороги только въ силу узаконеннаго порядка, который для нихъ установленъ, но которые нисколько не отягощаютъ транспортныхъ услугъ, оказываемыхъ въ тѣхъ же условіяхъ на другихъ путяхъ сообщенія; наконецъ, существуютъ многочисленныя перевозки, совершаемыя за счетъ государства, по которымъ казна получаетъ выгоду не только благодаря общему пониженію стоимости перевозки, вслѣдствіе устройства желѣзныхъ дорогъ, но еще благодаря пониженіямъ или даже изъятіямъ изъ тарифовъ, которые выговорило себѣ государство въ условіяхъ, заключенныхъ съ концессионерами. Это тѣ спеціальныя выгоды, плату за которыя въ извѣстной части и составляютъ расходы, которые падаютъ на бюджетъ, потому что большая часть этихъ выгодъ была учтена въ финансовыхъ договорахъ, заключенныхъ между государствомъ и компаніями, и всѣ онѣ въ совокупности были приняты во вниманіе законодательной властью при разрѣшеніи сооруженія новыхъ линій.

Только выгоды этой послѣдней категоріи мы считали нужнымъ удержать въ счетѣ и отбрасываемъ всѣ тѣ, которыя помѣщались или въ прежней или въ новой статистикѣ и которыя туда больше не входятъ. По этой причинѣ мы не включаемъ въ счетъ налоговъ, платимыхъ желѣзными дорогами при тѣхъ же точно условіяхъ, при какихъ они уплачиваются другими видами транспорта и *которыя* въ общей сложности занесены въ статистику послѣднихъ лѣтъ въ суммѣ 13—14 милл. по слѣдующимъ 5 рубрикамъ: *поземельные налоги и патенты; промысловыя свидѣтельства, штемпеля, таможенныя пломбы и пр.; почтовые марки на повѣсткахъ; таможенные сборы съ употребленныхъ матеріаловъ; зербовый сборъ съ квитанцій и оплаченныхъ счетовъ.* Равнымъ образомъ, мы исключаемъ изъ перечня сбереженій слѣдующія статьи: *военныя перевозки и перевозки денегъ, сбереженія противъ платъ за коммерческія*

*перевозки*, которыя составляли отъ 3 до 4 милл.; эти сбереженія получаются вслѣдствіе соглашеній, свободно заключенныхъ съ военнымъ и финансовымъ вѣдомствами, и естественно принять, что выгоды, обусловленныя въ этихъ договорахъ компаніями, компенсируютъ пониженія провозныхъ платъ, которыя онѣ предоставляютъ государству.

Въ возмѣщеніе за это мы должны ввести въ счетъ тѣ суммы, которыя компаніи уплачиваютъ казначейству, въ силу принятыхъ ими обязательствъ, на покрытие расходовъ по контролю и надзору за желѣзными дорогами, и которыя достигли въ 1894 г. 4.318.000 фр. для метрополіи и 218.000 фр. для Алжира. Эти уплаты не даютъ государству чистой выгоды, такъ какъ оно расходуетъ сумму почти равную на жалованье служащимъ всякаго рода, занятымъ по службѣ контроля. Но помѣстивъ плату этимъ служащимъ въ бюджетные расходы, мы должны имѣть въ виду тѣ поступления, которыя ее покрываютъ, и сумма которыхъ нѣсколько превышаетъ итогъ общихъ расходовъ, внесенныхъ въ бюджетъ по управленію желѣзными дорогами.

Кромѣ этого спеціальнаго платежа, мы должны разсмотрѣть четыре группы выгодъ, которыя государство получаетъ отъ желѣзныхъ дорогъ, а именно: 1) *чистый доходъ отъ линій, принадлежащихъ государству*; 2) *налоги на перевозки*; 3) *налогъ на процентныя бумаги компаній* и 4) *сбереженія по перевозкамъ правительственнымъ, получающіяся въ силу спеціальныхъ оговорокъ въ условіяхъ концессій*.

Мы разсмотримъ важность каждой отдѣльной изъ этихъ группъ и причины, вслѣдствіе которыхъ она видоизмѣнялась въ теченіе послѣднихъ 10 лѣтъ.

#### I.—Чистый доходъ государственной сѣти.

Чистый доходъ государственной сѣти въ 1894 г. былъ 9.330.000 фр. Онъ равнялся только 4 милл. въ 1884 г.; онъ правильно повышался до 1892 г., когда превысилъ 9,5 милл.

Именно въ первые годы послѣ заключенія конвенцій, когда доходы компаній были больше всего затронуты кризисомъ, доходы государственной сѣти возрастали, благодаря тѣмъ перевозкамъ, которыя она отнимала отъ сосѣднихъ сѣтей, по мѣрѣ того, какъ открытіе новыхъ участковъ обезпечивало непрерывность сообщенія по ея главнымъ артеріямъ. Съ тѣхъ поръ, какъ государственная сѣть окончательно опредѣлилась въ отношеніи своего состава, колебанія ея чистаго дохода слѣдуютъ тѣмъ же законамъ, какъ и колебанія доходовъ сѣтей большихъ компаній. Въ 1893 г. причины возрастанія расходовъ, на которыя мы указали при разсмотрѣніи гарантій доходовъ, понизили чистый доходъ до цифры, ниже 9 милл. Въ 1894 и 1895 г.г. началось снова возрастаніе доходовъ, несмотря на чувствительное увеличеніе расходовъ по пенсіонной кассѣ. Прежде взносы правительства въ эту кассу дѣлались только въ размѣрѣ 5 проц. жалованья служащихъ, принимавшихъ въ ней участіе. Чтобы привести резервы кассы въ состояніе, соответствующее обязательствамъ, принятымъ на себя по отношенію къ служащимъ, пришлось въ 1894 г. довести эти взносы до 7,5 проц., не увеличивая при этомъ вычета въ 5 проц., которому подвергались служащіе.

Это увеличеніе было признано еще недостаточнымъ послѣ пересмотра расчетовъ необходимыхъ резервовъ, о которомъ мы говорили на стр. 97; въ 1896 г. взносы правительства будутъ доведены до 10 проц., что увеличитъ расходы приблизительно на 300.000 фр. Кромѣ этого расхода, не замѣтно ничего такого, что должно было бы задерживать возрастаніе чистаго дохода въ будущіе годы. Можно даже видѣть спеціальныя причины къ улучшенію въ возстановленіи виноградарства въ Шарантѣ и въ развитіи новаго порта Палисы.

Противники эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ государствомъ часто приводили въ качествѣ аргумента незначительность чистаго дохода по отношенію къ капиталу сооруженія. Въ самомъ дѣлѣ капиталъ, который подлежитъ оплатѣ, дости-

гаеть 721 милл. <sup>1)</sup>), а государство получаетъ на него только 1,20 проц. Правда, что, если бы мы пожелали составить специальный балансъ доходовъ и расходовъ, которые влечетъ эта сѣть для государства, слѣдовало бы прибавить къ чистому доходу эксплуатаціи еще 3 милл. налоговъ съ перевозокъ и 4 милл. экономіи, доставленные почтовому и военному вѣдомствамъ, что довело бы чистую выгоду казны до 2,25 проц. на капиталъ. Но этотъ доходъ, даже и дополненный такимъ образомъ, очевидно, значительно ниже платежей по заключеннымъ займамъ для линій государственной сѣти, которые въ среднемъ превышаютъ 4 проц., включая погашеніе. Но эту недостаточность доходности нельзя приписывать способу веденія дѣлъ правительственной администраціей желѣзныхъ дорогъ, равно какъ и высокой размѣръ коэффициента эксплуатаціи <sup>2)</sup>), который достигаетъ 77<sup>0</sup>/<sub>100</sub>, тогда какъ онъ равенъ въ среднемъ 53<sup>0</sup>/<sub>100</sub> на сѣтяхъ компаній. Очевидно, въ самомъ дѣлѣ, что, когда государство выкупало, не по ихъ доходности, а по дѣйствительной строительной стоимости бездоходныя линіи, и въ то же время построило другія, не обслуживавшія никакихъ новыхъ большихъ грузовыхъ теченій, оно должно было ожидать, что какова бы ни была эксплуатація, ежегодные расходы будутъ поглощать большую часть доходовъ, и не могло рассчитывать на чистый доходъ, достаточный для покрытія платежей по капиталу, добровольно вложенному въ безприбыльное предприятие.

---

<sup>1)</sup> Этотъ капиталъ состоитъ изъ 620 милл., израсходованныхъ непосредственно государственнымъ казначействомъ на субсидіи старымъ компаніямъ, на уплаты по выкупамъ на новыя и дополнительныя работы и на подвижной составъ, и изъ 101 милл., израсходованныхъ Орлеанской компаніей на линіи, которыя она уступила путемъ обмѣна. Чтобы не считать вдвойнѣ, нельзя прибавлять сюда, какъ это иногда дѣлалось, капиталъ соответствующій ежегоднымъ взносамъ, которыя государство производитъ Орлеанской компаніи какъ доплату за обмѣнъ, такъ какъ эта доплата составляетъ въ точности вмѣстѣ съ чистымъ доходомъ линій, принадлежавшихъ ранѣе государству, а потомъ уступленныхъ компаніи, доходъ, получавшійся компаніей съ тѣхъ 101 милл. которые она затратила, и которые уже вошли въ нашъ счетъ. Но надо замѣтить, что затраты, сосчитанные правительствомъ по новымъ линіямъ, не обнимаютъ ни общихъ расходовъ, ни процентовъ за время постройки.

<sup>2)</sup> Часть валовыхъ доходовъ, поглощаемая издержками эксплуатаціи.

Въ самомъ дѣлѣ, всѣ, кто слѣдилъ близко за веденіемъ дѣла управленіемъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ съ тѣхъ поръ, какъ оно вышло изъ періода дѣйствій на ощупь, признають, что съ точки зрѣнія расходовъ оно нисколько не уступаетъ управленію большихъ компаній въ отношеніи умѣлости и хозяйственности. Что касается доходовъ, то въ началѣ были произведены значительныя пониженія тарифовъ съ нѣкоторою послѣдностію. Всегда трудно оцѣнить вліяніе общихъ измѣненій тарифовъ на колебанія, наблюдаемая вслѣдъ засимъ въ доходахъ. Трудность эта тѣмъ значительнѣе въ данномъ случаѣ, что въ 1880 и 1881 г.г., когда тарифы государственной сѣти были понижены, ея линіи переплетались съ линіями компаній, такъ что было невозможно выдѣлить изъ значительнаго прироста валовыхъ доходовъ ту часть, которая была вызвана дѣйствительнымъ развитіемъ перевозокъ отъ части, обусловленной простымъ отвлеченіемъ перевозокъ въ ущербъ сосѣднимъ сѣтямъ. Тѣмъ не менѣе, кажется, что, въ отношеніи пассажирскаго движенія, реформы, совершенныя въ это время, были скорѣе прибыльными, чѣмъ убыточными. Что касается товаровъ, то наоборотъ, если нѣкоторыя пониженія имѣли счастливый результатъ, то другія, безспорно, повлекли за собою потери дохода, которыхъ не компенсировалъ толчекъ, данный перевозкамъ.

Когда финансовое положеніе не позволяетъ предоставить населенію всей Франціи возможность пользоваться такими же пониженными тарифами, слѣдуетъ признать несправедливымъ, чтобы жители нѣкоторыхъ департаментовъ пользовались, въ ущербъ плательщикамъ налоговъ, привилегированнымъ положеніемъ въ отношеніи стоимости перевозокъ. Можно допустить, что если бы управленіе государственной сѣти въ началѣ своей дѣятельности не проявило нѣкоторой торопливости въ снисканіи лебѣ расположенія мѣстнаго населенія обслуживаемаго раіона, а также теоретиковъ, которые прославляютъ всякія пониженія тарифовъ безъ разбора, то эта сѣть принесла бы казнѣ въ 1894 г. на 1 или 2 милл. больше. Это не измѣнило бы финансовыхъ результатовъ ея эксплуатаціи, которые зависятъ отъ

самого ея состава; было бы совсѣмъ несправедливо приписывать эти результаты администраціи, всегда ревностной, пріобрѣтшей уже долготѣтней практикой необходимый опытъ.

Внѣ своей сѣти государство владѣеть нѣсколькими линіями, сданными въ аренду. Мы видѣли, что линія на Корсикѣ не только далеки отъ того, чтобы давать доходъ, но даютъ каждый годъ дефицитъ, который нужно восполнять. Линія отъ Сень-Жоржъ-де-Комье въ ла-Мюрь даетъ въ годъ чистаго дохода около сотни тысячъ фр.; но такъ какъ онъ получается въ силу договора, заключеннаго на короткій срокъ и который арендующая компанія объявляетъ для себя невыгоднымъ, то можно опасаться, что этотъ доходъ уменьшится въ близкомъ будущемъ.

## II.—Налоги на перевозки.

Спеціальные налоги на перевозки по желѣзнымъ дорогамъ представляютъ два вида: налогъ на большую скорость и гербовый сборъ съ квитанцій о заключеніи договора на перевозку. Они оплачиваются пассажирами или грузоотправителями и прибавляются къ тарифамъ, установленнымъ компаніями или управленіемъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ. Для тѣхъ, кто ихъ уплачиваетъ, они сливаются со сборами, взимаемыми желѣзными дорогами; поэтому они оказываютъ на перевозки такое же вліяніе, какъ и увеличеніе этихъ сборовъ и составляютъ въ сущности участіе государства въ общей суммѣ валовой выручки, получаемой съ публики. Взиманіе ихъ производится компаніями одновременно съ провозной платой, безъ всякихъ расходовъ для казны и безъ возможности для какой-либо доли налогового объекта ускользнуть. Съ этой точки зрѣнія существуетъ большая разница между желѣзными дорогами и другими транспортными предпріятіями, которыя, не будучи подчинены ни такому же административному контролю, ни такимъ же правиламъ постоянства провозныхъ платъ, далеко не представляютъ тѣхъ же удобствъ взиманія налога и которыя вслѣдствіе этого необходимо ставятся въ условія гораздо менѣе строгаго фискальнаго режима.

Налогъ на перевозки большой скорости далъ въ 1894 г. доходъ въ 51 милл. Онъ примѣняется къ пассажирамъ, багажу и собакамъ; онъ установленъ въ размѣрѣ 12 проц. отъ платъ, взимаемыхъ компаниями на линіяхъ общаго значенія и только въ 3 проц. на линіяхъ мѣстнаго значенія и трамваяхъ. Перевозки на пароходахъ и экипажахъ всякаго рода подлежатъ этому налогу въ принципѣ такъ же, какъ и перевозки на желѣзныхъ дорогахъ; но онѣ платятъ, вмѣсто процентнаго сбора, по абонементной таксѣ, существенно менѣе обременительной.

Со времени конвенцій 1883 г. этотъ налогъ подвергся пониженію, которое вмѣстѣ съ эквивалентнымъ пониженіемъ ставокъ компаній составило радикальное преобразование тарификаціи большой скорости. Это преобразование заслуживаетъ спеціальнаго изученія, потому что оно представляетъ превосходный примѣръ результатовъ, могущихъ получиться отъ общаго пониженія провозныхъ платъ, собственное вліяніе котораго на развитіе перевозокъ не замаскировано ни посторонними причинами, ни отвлеченіями грузовъ, какъ это слишкомъ часто имѣетъ мѣсто.

До этой реформы налогъ касался не только пассажировъ и ихъ багажа, но еще и всѣхъ перевозокъ большой скорости, живности, съѣстныхъ припасовъ или другихъ отправокъ. До 1871 г. его норма была 12-ти процентная, какъ и нынѣ. При стѣсненныхъ финансовыхъ обстоятельствахъ, послѣдовавшихъ за бѣдствіями войны, къ этому налогу прибавили добавочный сборъ въ размѣрѣ 10 проц. отъ платы, уплачиваемой публикой, включая налогъ, т. е. въ 11,2 проц. отъ тарифныхъ платъ, взимаемыхъ компаниями. Въ итогѣ, налогъ прибавлялъ къ этимъ тарифамъ огромное увеличеніе въ 23,2 проц., такъ что создавалъ серьезное препятствіе развитію перевозокъ. Въ конвенціяхъ 1883 г. государство получило отъ компаній обязательство, что онѣ сами существеннымъ образомъ понизятъ свои тарифы, когда добавочный сборъ, установленный въ 1871 г., будетъ отмѣненъ.

Въ 1884 г. налогъ на большую скорость далъ доходъ въ 86 милл., на 3 милл. менѣе, чѣмъ въ 1883 г. Кризисъ, ко-

торый въ послѣдующіе годы усилилъ въ столь сильной степени уменьшеніе доходовъ отъ малой скорости, вызвалъ только замедленіе въ прогрессированіи доходовъ отъ большой скорости. Послѣдніе вскорѣ возобновили свое повышательное движеніе, и въ 1891 г. налогъ уже далъ доходъ въ 96 милл. Тогда и было рѣшено пониженіе. Но, не ограничились отмѣной добавочнаго сбора, установленнаго послѣ войны, отмѣнили совершенно налогъ на большую скорость въ отношеніи товарныхъ посылокъ, съѣстныхъ припасовъ и скота, такъ что теперь этотъ налогъ падаетъ только на пассажировъ и багажъ; для послѣдняго даже уменьшили норму до 3 проц. на линіяхъ мѣстнаго значенія, какъ мы упомянули объ этомъ выше.

Съ своей стороны, компаніи не ограничились осуществленіемъ тѣхъ пониженій, которыя онѣ обязались произвести. По конвенціямъ 1883 года эти пониженія должны были касаться только цѣнъ простыхъ билетовъ по полному тарифу въ размѣрѣ 10 проц. для билетовъ II кл. и 20 для III кл., компаніи къ этому прибавили для билетовъ туда и обратно еще пониженія, которыя по отношенію къ цѣнамъ, получавшимся до реформы, составляли 4 проц. для билетовъ II кл. и 15 проц. для III кл. <sup>1)</sup> Для грузовъ компаніи установили общіе тарифы прямыхъ сообщеній, представлявшіе собою значительныя пониженія особенно для съѣстныхъ припасовъ.

Въ итогѣ предоставленныя пониженія составляютъ, по расчету за перевозки 1891 г. по новымъ тарифамъ, около 55 милл. для государства и 45 для компаній.

Какъ повліяло на перевозки это пониженіе въ 100 милл., представляющихъ 18 проц. провозныхъ платъ, которыя уплачивала публика, включая налогъ? Чтобы дать себѣ отчетъ въ этомъ, слѣдуетъ сравнить возрастаніе перевозокъ и выручки

---

<sup>1)</sup> Цифры, приводимыя нами, вполне точны для пяти гарантированныхъ сѣтей. Объединеніе провозныхъ платъ повлекло за собой нѣсколько болѣе сильное пониженіе на Сѣверной жел. дор., которая имѣла болѣе высокія платы, чѣмъ другія сѣти, для билетовъ въ оба конца III класса, и нѣсколько болѣе слабое пониженіе на государственныхъ жел. дор., которыя давно уже понизили свои тарифы.

послѣ реформы съ тѣмъ, чѣмъ оно было до нея. Пониженіе было произведено 1 апр. 1892 г.; поэтому 1892 г., обнимающій дѣйствіе обоихъ тарифовъ, не можетъ дать чистыхъ результатовъ. Но за время съ 1891 г. до 1893 г., реформа оказало все свое вліяніе, а публика имѣла достаточно времени, чтобы приспособиться къ ней. Поэтому можно съ пользою сопоставить половину возрастанія перевозокъ и выручки за этотъ періодъ двухъ лѣтъ, съ возрастаніемъ, наблюдавшимся въ теченіе 1 года до реформы съ 1890 по 1891 г. г. Эта послѣдняя цифра тѣмъ болѣе можетъ служить мѣриломъ при сравненіи, что она, повидимому, представляетъ ежегодное нормальное прогрессированіе при дѣйствіи прежнихъ тарифовъ, будучи въ точности равна половинѣ увеличенія, имѣвшаго мѣсто въ два предыдущіе года, съ 1888 по 1890 г., конечно, слѣдуетъ оставить внѣ всякаго сравненія 1889 г., когда перевозка пассажировъ, по случаю выставки, дала доходовъ на 40 милл. больше, чѣмъ давала въ среднемъ 2 предшествовавшіе и послѣдующіе года.

По пассажирскому движенію, таблица и діаграмма на стр. 82 позволяетъ прослѣдить, начиная съ 1872 г., развитіе перевозокъ и доходовъ, включая налогъ и безъ него <sup>1)</sup>; онѣ показываютъ, что развитіе перевозокъ пассажировъ, исключая годы выставки, идетъ болѣе равномѣрно, чѣмъ развитіе перевозокъ грузовъ. Поэтому означенныя перевозки представляютъ особенно благоприятный матеріалъ для изученія вліянія пониженія тарифовъ.

Съ 1890 по 1891 г. число пассажиро-километровъ увеличилось на 343 милл.; это есть приблизительно ежегодное прогрессивное возрастаніе, которое мы наблюдаемъ послѣ реформы, съ 1893 по 1894 г. Съ 1891 по 1893 г., напро-

---

<sup>1)</sup> Цифры, которыя мы даемъ для доходовъ съ 1872 по 1891 г.г., нѣсколько отличаются отъ данныхъ, помѣщенныхъ въ статическихъ изданіяхъ. Эти послѣднія содержали до 1892 г. въ числѣ принадлежностей большой скорости дополнительные доходы, получавшіеся отъ особыхъ сборовъ, взимаемыхъ съ пассажировъ во время пути, между тѣмъ какъ съ 1892 г. эти сборы помѣщаются въ составѣ данныхъ по пассажирскому движенію. Мы должны были сдѣлать исправленія въ исчисленіяхъ за годы, предшествовавшіе 1892 году, чтобы сдѣлать цифры сравнимыми.

тивъ того, километрическій пробѣгъ поднимается съ 8.286 милл. до 10.008; съ увеличеніемъ на 1.722 милл., превышая на 1 миллиардъ нормальное возрастаніе за два года; этотъ миллиардъ пассажиро-километровъ представляетъ собою толчокъ, данный перевозкамъ реформой. Что касается доходовъ компаній съ 1890 по 1891 г.г., то они повысились съ 354 на 365 милл., увеличившись на 11 милл.; съ 1891 по 1893 г.г. увеличеніе составило 22 милл., т. е. опять по 11 милл. въ годъ; съ 1893 по 1894 г.г. оно становится нѣсколько значительнѣе и достигаетъ 14 милл.<sup>1)</sup> Видно, что періодъ, который обнимаетъ реформу, не даетъ, сравнительно съ періодами предшествовавшими или послѣдовавшими за нимъ, ни ощутительнаго ускоренія, ни замедленія въ возрастаніи валовыхъ доходовъ. Такъ какъ съ другой стороны было невозможно исполнить увеличившееся количество перевозокъ безъ значительнаго увеличенія числа поѣздовъ, то реформа выражается для компаній въ серьезномъ увеличеніи расходовъ безъ измѣненія доходовъ. Замѣтимъ, кстати, что если бы конвенція 1883 г. не предоставили имъ права относить къ гарантированному счету по сооружеію дополнительныя затраты на расширеніе станцій и увеличеніе подвижнаго состава, вызванные приростомъ движенія, то компаніи никогда не оказали бы съ своей стороны содѣйствія пониженію тарифовъ; въ самомъ дѣлѣ, послѣднее могло бы выразиться для нихъ только вычетомъ изъ дивиденда, такъ какъ оно заставило бы ихъ заключить займы остающіеся внѣ гарантіи.

Относительно предметовъ перевозки большой скоростью, багажа, живности, товарныхъ посылокъ, съѣстныхъ припасовъ, статистика не даетъ данныхъ о перевезенныхъ количествахъ. Выручка, составившая въ 1890 г. 86 милл., даетъ увеличеніе на 6 милл. съ 1890 по 1891 г.г., въ точности одинаковое съ тѣмъ увеличеніемъ, которое мы находимъ, послѣ осуществленія

---

<sup>1)</sup> Цифры, которыя мы сравниваемъ, относятся ко всей совокупности линій общаго значенія, включая второстепенныя сѣти, которыя выиграли отъ пониженія налога, не понижая собственныхъ тарифовъ; но влияніемъ ихъ можно пренебречь.

реформы, съ 1893 по 1894 г.г. Съ 1891 по 1893 г.г. увеличеніе составляетъ 15 милл., превосходя на 3 милл. нормальное возрастаніе за два года. Это и есть увеличеніе, вызванное пониженіемъ тарифовъ. Но слѣдуетъ замѣтить, что очень значительныя перевозки съѣстныхъ припасовъ съ Южной сѣти въ Парижъ совершаются по тарифамъ, которые до реформы, назывались тарифами увеличенной малой скорости (*de petite vitesse accélérée*), и которые въ настоящее время входятъ въ общія тарифныя схемы большой скорости, при чемъ ни провозныя платы, ни сроки доставки не подверглись какому-либо ощутительному измѣненію. Такимъ образомъ, выручка приблизительно въ 3 милл. была просто перенесена по документамъ изъ малой скорости въ большую, при отсутствіи на самомъ дѣлѣ какого-либо измѣненія въ перевозкахъ. Если исключить этотъ элементъ, то можно видѣть, что какъ по перевозкѣ отправокъ большой скорости, такъ и по перевозкѣ пассажировъ реформа не оказала никакого ощутительнаго вліянія на доходы компаній.

Поэтому ея финансовый результатъ выразился очень точно въ уменьшеніи дохода, полученнаго отъ налога. Этотъ доходъ составлялъ въ 1891 г. 96 милл. (включая линіи мѣстнаго значенія) и возрасталъ ежегодно приблизительно на 3 милл., слѣдовательно онъ превысилъ бы съ 1893 года 101 милл., но онъ далъ въ 1894 г. только 51 милл. Такимъ образомъ, при учетѣ дополнительнаго дохода вслѣдствіе увеличенія количества перевозокъ, потеря въ настоящее время превышаетъ 50 милл.; возрастаніе доходовъ казны съ 1893 по 1894 г. нисколько не превысило половины той цифры, которая получалась ежегодно, когда размѣръ налога былъ почти вдвое больше.

Въ общемъ, если взять суммы, вырученныя государствомъ и компаніями, то можно увидѣть, что толчокъ, данный перевозкамъ пониженіемъ, достигающимъ 18 проц. среднихъ провозныхъ платъ, далъ возможность возмѣстить половину уступленныхъ доходовъ. Послѣдствія пониженія вполнѣ отвѣчали намѣреніямъ законодателя, которыя заключались въ томъ, чтобы понизить расходы публики, заставивъ компаніи принять

участіе въ этомъ дѣлѣ такимъ образомъ, чтобы уменьшеніе налога не превратилось бы въ прибыль для нихъ; оно даже является для нихъ скорѣе тягостнымъ вслѣдствіе увеличенія расходовъ. Слѣдовательно въ этомъ дѣлѣ не было никакой ошибки и разочарованія. Но важно напомнить результаты этой мѣры, чтобы устранить возможность приводить реформу большой скорости, какъ это часто дѣлають, въ видѣ примѣра для подтвержденія доктринъ, которыя выдаютъ общія пониженія тарифовъ за вѣрное средство увеличить доходы. Повидимому, раціонально допустить, что общее пониженіе тарифовъ должно дѣйствовать на увеличеніе пассажировъ въ болѣе сильной степени, чѣмъ на перевозки грузовъ; въ самомъ дѣлѣ, грузы перемѣщаются только для удовлетворенія потребностей торговли, и поэтому пониженіе провозныхъ цѣнъ можетъ развивать перевозки только тамъ, гдѣ эти потребности требуютъ созданія извѣстнаго грузового теченія, тогда какъ очень мало людей, которые не были бы расположены расширить свои путешествія по мѣрѣ того, какъ проѣздъ становится менѣе дорогимъ. Несмотря на эти благоприятныя условія, реформа тарифовъ большой скорости имѣла слѣдствіемъ значительное сокращеніе общей суммы доходовъ.

Публика получила много пользы отъ этой реформы, потому что могла больше путешествовать съ меньшими затратами; но если она не легла тяжкимъ бременемъ на финансы компаній, то это потому, что государство приняло потерю на свой счетъ, отмѣнивъ добавочный сборъ, дѣйствительно неправильный, которымъ оно обременило перевозки въ моментъ нужды.

Гербовый сборъ съ квитанцій въ пріемѣ грузовъ къ перевозкѣ приносилъ въ 1884 г. 28 милл.; онъ приноситъ 33 милл. въ 1894 г.. Въ принципѣ этотъ налогъ распространяется на перевозки всякаго рода и постигаетъ накладную содержателя ломового извоза, какъ и квитанцію желѣзной дороги; но на самомъ дѣлѣ совершенно особенныя удобства, которыя предоставляетъ казнѣ общій контроль надъ желѣзными дорогами, позволили придать взиманію налога такую строгость, которая

совершенно измѣняетъ его характеръ. По общему правилу граждане свободны заключать между собою договоры, касающіеся частнаго интереса устно или письменно, и только тогда, когда они, обращаясь къ государственной власти, ссылаются на письменный договоръ, администрація имѣетъ право провѣрять, былъ ли онъ составленъ на гербовой бумагѣ. Желѣзнодорожныя компаніи, напротивъ того, обязаны въ силу финансоваго закона 13 мая 1863 г., давать грузоотправителю квитанцію на гербовой бумагѣ, даже если онъ ея не требуетъ. Поэтому здѣсь имѣетъ мѣсто специальный сборъ со всѣхъ перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ, который прибавляется къ расходамъ по регистраціи, взимаемымъ компаніями и который больше этихъ расходовъ.

Тарифъ составляетъ 70 сантимовъ съ каждой отправки малой скорости, 35 сант.—съ большой скорости, 10 сант. съ почтовыхъ посылокъ, а также со всѣхъ отправокъ по трамваямъ. Этотъ тарифъ, въ особенности на малую скорость, безусловно непомѣрно высокъ для мелкихъ отправокъ, которыя чрезвычайно многочисленны, потому что отправки, которыя уплачиваютъ менѣе 2 франковъ провозной платы, составляютъ 43 проц. общаго количества отправокъ по желѣзнымъ дорогамъ, не включая почтовыхъ посылокъ. Уже давно изучаютъ вопросъ о замѣнѣ тарифа однообразнаго тарифомъ измѣняющимся въ зависимости отъ размѣра провозной платы, уплачиваемой жел. дорогѣ. Нѣсколько проектовъ, недостаточно разработанныхъ, были приняты законодательными палатами, но затѣмъ оставлены. Правительство представило въ 1895 г. новый проектъ, который устанавливаетъ для большой, какъ и для малой скорости, тарифъ съ градаціями, начиная съ 25 сант. для отправокъ, платящихъ за провозъ менѣе 2 фр., до 1 фр. 25 сант. на тѣ отправки, провозная плата за которыя превышаетъ 50 фр.. Этотъ тарифъ, который далъ бы въ итогѣ доходъ, почти равный доходу отъ дѣйствующаго налога, устранилъ бы истинную несправедливость. Можно было-бы его еще болѣе улучшить и понизить безъ потерь для казны, если бы распространить обязательность гербовой марки на багажныя

квитанціи; этимъ способомъ произвели-бы полезную и справедливую реформу, облегчивъ коммерческія перевозки, съ небольшимъ обремененіемъ для багажа, къ которому наша тарифная система относится съ чрезвычайнымъ покровительствомъ, потому что пассажиръ, не имѣющій багажа, платитъ столько же, сколько и тотъ, который перевозитъ 30 клгр.

Оба налога, которые мы сейчасъ разсмотрѣли, давшіе въ 1894 г. 84 милл., составляютъ немногимъ болѣе 6 проц. итога всѣхъ суммъ, уплаченныхъ публикой за перевозки по желѣзнымъ дорогамъ; въ 1884 г. эта пропорція составляла около 10 проц.. Отсюда видно, что часть, удерживаемая казной изъ доходовъ отъ перевозокъ, далеко не такова, чтобы ею можно было пренебрегать. Если государственной властью не будетъ предоставлено новыхъ пониженій, то въ будущемъ этотъ доходъ будетъ возрастать въ такой же прогрессіи, какъ и перевозки.

Налого на большую скорость въ Алжирѣ нѣтъ. Сборъ съ квитанцій о приѣмѣ грузовъ далъ тамъ въ 1894 г. 425.000 фр.

### III.—Налогъ на цѣнные бумаги.

Налоги, падающіе на цѣнные бумаги, выпущенныя компаниями, юридически не имѣютъ характера спеціальнаго обложенія желѣзныхъ дорогъ, и тождественны съ тѣми налогами, которые установлены на всякаго рода движимыя цѣнности. Тѣмъ не менѣе они составляютъ бюджетный доходъ, обязательный своимъ происхожденіемъ той системѣ, которую Франція приняла для реализаціи большей части капитала сооруженія своихъ дорогъ, а именно, системѣ выпуска бумагъ анонимными обществами. Если бы, какъ въ Германіи, всѣ желѣзныя дороги эксплуатировались государствомъ, а капиталъ былъ реализованъ выпускомъ ренты, свободной отъ всякаго налога, этотъ доходъ не имѣлъ бы мѣста въ бюджетѣ. Если бы, какъ въ отношеніи водныхъ путей сообщенія и сухопутныхъ дорогъ, государство приняло на себя расходы по сооруженію пути, возлагая на частную предприимчивость лишь заботу о доставкѣ под-

вижного состава, то капиталъ, реализованный въ акціяхъ и облигаціяхъ, составлялъ бы всего около 2 милліардовъ, вмѣсто того, чтобы достигать почти 14 милліардовъ, и налоги давали бы доходъ въ 7 разъ меньшій. Слѣдовательно здѣсь имѣеть мѣсто такой доходъ, который долженъ войти въ счетъ при изученіи финансовыхъ результатовъ французской желѣзнодорожной системы.

Вопросъ о томъ, на кого, въ концѣ концовъ, падаютъ платежи, соотвѣтствующіе каждому изъ этихъ налоговъ, представляется довольно сложнымъ, какъ и всѣ вопросы о переложеніи налоговъ. Гербовый сборъ вносится анонимнымъ обществомъ въ качествѣ юридическаго лица. Онъ составляетъ одну изъ статей его ежегодныхъ расходовъ, и компаніи записываютъ его, однѣ въ число платежей по капиталамъ, другія же въ число общихъ расходовъ по эксплуатаціи. Остальные налоги на бумаги вносятся держателямъ послѣднихъ, и компанія является только собирателемъ за счетъ казны. По всѣмъ бумагамъ, выпущеннымъ съ тѣхъ поръ, какъ введены эти налоги съ ихъ нынѣшними ставками, вліяніе, которое они оказываютъ, заключается въ пониженіи эмиссіоннаго курса. Въ самомъ дѣлѣ, частное лицо, которое дѣлаетъ помѣщеніе своихъ денегъ, оплачиваетъ бумагу только сообразно съ тѣмъ чистымъ доходомъ, который оно будетъ получать отъ нея; поэтому удержанія по купонамъ, сдѣланныя въ качествѣ налога, понижая курсъ, имѣютъ слѣдствіемъ увеличеніе количества бумагъ, которыя необходимо выпустить для реализаціи того же капитала, и такое же увеличеніе платежей по займамъ. По бумагамъ, выпущеннымъ до установленія налога, послѣдній не могъ оказать никакого вліянія на курсъ ихъ выпуска. Но когда онъ былъ установленъ, онъ явился причиной пониженія ихъ цѣнности по отношенію къ движимымъ или недвижимымъ капиталамъ, доходъ которыхъ не былъ одновременно обложенъ тождественнымъ дополнительнымъ платежомъ; стоимость каждой бумаги уменьшилась на сумму, соотвѣтствующую пониженію чистаго дохода, который она приносила. Точно такъ же, послѣдовательныя повышенія ставокъ налога имѣли послѣд-

ствием сокращение капитала, принадлежащаго тѣмъ, кто держалъ эти бумаги въ моментъ установленія этихъ новыхъ удержаній.

Мы видѣли, что во многихъ случаяхъ, а особенно по всѣмъ концессіямъ, предоставленнымъ въ 1883 г., субсидіи, данныя государствомъ для сооруженія новыхъ малоходныхъ линій, были реализованы компаніями путемъ выпуска облигацій, по которымъ ежегодные платежи интереса, погашенія и накладныхъ расходовъ возмѣщаются имъ государствомъ. Въ этомъ случаѣ казна сама себѣ платитъ налогъ, потому что съ одной стороны она возмѣщаетъ компаніямъ гербовый сборъ, а съ другой она же несетъ платежи процентовъ, размѣръ которыхъ опредѣляется эмиссионными курсами, которые были понижены тѣми удержаніями, которыя будутъ произведены по купонамъ, оплачиваемымъ держателямъ. Въ этомъ заключается частичная компенсація, которая соотвѣтственно уменьшаетъ видимые платежи аннуитетовъ.

Это обстоятельство важно не забывать, когда сравниваютъ платежи по займамъ, заключеннымъ государствомъ непосредственно и по тѣмъ займамъ, которые оно произвело чрезъ посредство компаній. Нужно сравнивать дѣйствительные платежи, за вычетомъ налоговъ, которые государство платитъ одной рукой и получаетъ другой. Необходимый расчетъ очень сложенъ; его даже невозможно произвести точно, потому что одинъ изъ налоговъ,—на передачу бумагъ, долженъ давать различный доходъ въ разные годы, смотря по курсу бумагъ, о которомъ можно только дѣлать предположенія, и также смотря по пропорціи между бумагами на предъявителя и бумагами именными, которую еще труднѣе предугадать. Тѣмъ не менѣе, всѣ расчеты сдѣланные различными методами, показываютъ, что до 1870 г. кредитъ государства, дѣлающаго займы непосредственно, былъ явно выше кредита большихъ компаній. Вслѣдъ за войной, положеніе было одинъ моментъ обратное. Послѣ нѣсколькихъ колебаній пришли нѣсколько лѣтъ тому назадъ къ равновѣсію, и теперь уже нѣтъ болѣе ощутительной разницы въ томъ или другомъ направленіи

между доходомъ 3 процентной ренты и доходомъ, получаемымъ, исключая налогъ, отъ облигацій желѣзныхъ дорогъ, принимая въ расчетъ и премію погашенія.

Напротивъ того, второстепенныя компаніи, которыхъ облигаціи всегда котируются ниже облигацій большихъ компаній, имѣютъ кредитъ, явно меньшій кредита государства. Когда государство дѣлаетъ заемъ при ихъ посредствѣ, предоставляя имъ гарантіи, большая часть которыхъ имѣетъ въ сущности характеръ аннуитетовъ, которые будутъ выплачиваться до конца концессіи, оно возлагаетъ на себя дѣйствительные расходы, существенно болѣе значительные, чѣмъ если бы оно дѣлало заемъ непосредственно.

Первымъ изъ налоговъ на бумаги является гербовый сборъ на акціи и на облигаціи. Онъ падаетъ на компаніи, которыя уплачиваютъ его въ видѣ ежегоднаго абонемента въ 6 сантимовъ на 100 фр. номинальной стоимости бумаги. Онъ далъ въ 1894 г. *10 милл.* съ компаній французскихъ и 400.000 фр. съ компаній алжирскихъ и колоніальныхъ.

Второй налогъ это пошлина съ передачи бумагъ между живыми владѣльцами. Онъ былъ установленъ закономъ 23 іюня 1857 г., который опредѣлилъ ставку въ 20 сантимовъ на 100 фр. продажной цѣны со всякой передачи именныхъ бумагъ; бумаги на предъявителя платятъ годовой абонементъ въ 12 сантимовъ на 100 фр., рассчитанныхъ по среднему курсу предшествовавшаго года. Законъ 29 іюня 1872 г. поднялъ эти ставки соотвѣтственно до 50 и до 20 сант.; что въ среднемъ удваивало налогъ. Полученный доходъ далъ въ 1894 г. *18 милл.* по бумагамъ желѣзныхъ дорогъ Франціи и 800.000 фр. по бумагамъ Алжира и колоній.

Бумаги старыя и новыя платятъ соразмѣрно ихъ нынѣшней стоимости. Изъ общей суммы этой стоимости около одной трети составляютъ бумаги, выпущенныя ранѣе установленія налога, и одну треть бумаги, выпущенныя между временемъ установленія налога и тѣмъ моментомъ, когда онъ былъ удвоенъ. Можно, слѣдовательно, принять, что изъ настоящей выручки отъ налога одна треть и еще половина трети, т. е. половина всей

суммы упала единственно на держателей бумагъ, обращавшихся въ 1857 или въ 1872 гг., между тѣмъ какъ вторая половина имѣла единственнымъ послѣдствіемъ увеличеніе платежей по займамъ, заключеннымъ съ тѣхъ поръ съ цѣлью расширенія сѣти.

Наконецъ, мы приходимъ къ налогу на доходы съ движимыхъ имуществъ и на преміи по возмѣщенію стоимости бумагъ, который былъ установленъ закономъ 29 іюня 1872 г. Ставка его была тогда въ размѣрѣ 3 проц.; она была повышена до 4 проц. закономъ 26 декабря 1890 г. Этотъ налогъ далъ въ 1894 г. 27 милл. съ французскихъ компаній и 1 милл. съ компаній алжирскихъ и колоніальныхъ.

Въ этой суммѣ та часть, которая падаетъ на бумаги, выпущенныя до установленія налога, составляетъ 17 милл.; добавочный налогъ въ 1 проц., установленный на бумаги, выпущенныя между 1872 и 1890 гг., входитъ въ нее въ размѣрѣ 2 милл. Такимъ образомъ, въ общей суммѣ дохода 19 милл. представляютъ предварительный вычетъ ихъ дохода отъ бумагъ, уже находившихся въ обращеніи, и 9 милл.—налогъ, который упалъ на бумаги новѣйшихъ выпусковъ.

Въ общей суммѣ бумаги всѣхъ желѣзнодорожныхъ компаній представляютъ по курсамъ настоящаго времени цѣнность приблизительно въ 20 миллиардовъ; въ 1894 г. уплата процентовъ поглотила 675 милл. и погашеніе 107 милл., включая сюда премію по возвратнымъ платежамъ. Эти бумаги заплатили казнѣ 57 милл. налоговъ; въ 1884 г. соотвѣтственный доходъ составлялъ только 42 милл. Это значительное увеличеніе произошло: 1) вслѣдствіе повышенія ставки налога на доходъ съ движимыхъ имуществъ, произведеннаго въ 1890 г.; 2) вслѣдствіе общаго повышенія курсовъ, обусловленнаго пониженіемъ процента; 3) вслѣдствіе увеличенія количества обращающихся бумагъ. Возникаетъ вопросъ, въ какой мѣрѣ эти самыя причины будутъ вліять въ будущемъ.

Мало вѣроятно, чтобы повысили спеціальныи налогъ на доходъ отъ движимыхъ цѣнностей, норма котораго уже очень значительна для налога добавочнаго, который не освобождаетъ

анонимныя общества отъ уплаты ни одного изъ общихъ прямыхъ или косвенныхъ налоговъ. Если въ будущемъ, какой-либо новый сборъ долженъ будетъ упасть на эти бумаги, то это несомнѣнно произойдетъ въ формѣ огульнаго (global) налога на доходы всякаго рода. Подобный налогъ не произвелъ бы ни въ какомъ случаѣ тѣхъ же послѣдствій, какъ налогъ, который въ настоящее время падаетъ специально на движимыя цѣнности, кромѣ ренты; доходъ отъ него не имѣлъ бы никакой связи съ системою концессій, принятой для нашихъ желѣзныхъ дорогъ, и не долженъ былъ бы считаться въ числѣ доходовъ, обязанныхъ своимъ происхожденіемъ этой системѣ.

Будетъ ли продолжаться повышеніе курсовъ, соответствующее пониженію нормы процентовъ? Повидимому, его слѣдуетъ предвидѣть, по крайней мѣрѣ, на нѣкоторое время, хотя и нельзя утверждать это положительнымъ образомъ. Во всякомъ случаѣ, повышеніе облигацій ограничено суммою оплаты въ 500 фр.

Число бумагъ, находящихся въ обращеніи будетъ продолжать увеличиваться въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, но это увеличеніе должно идти, постепенно ослабѣвая. Съ одной стороны, выпуски уменьшаются по мѣрѣ того, какъ сѣтъ пополняется и новыя работы ведутся уже менѣе дѣятельно; съ другой стороны, по мѣрѣ того, какъ приближается срокъ окончанія концессіи, погашеніе становится болѣе и болѣе значительнымъ. Въ 1894 г. компанія выпустили около 420.000 бумагъ и оплатили, приблизительно, половину этого числа бумагъ. Въ 1895 г. имѣло мѣсто почти равновѣсіе между выпусками и оплатой. Черезъ 20 лѣтъ число оплаченныхъ каждый годъ бумагъ болѣе, чѣмъ удвоится; выпуски значительно сократятся, если только какое-нибудь новое изобрѣтеніе не заставитъ преобразовать оборудованіе нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Такимъ образомъ, есть полное основаніе думать, что число бумагъ въ обращеніи скоро достигнетъ своего максимума, чтобы потомъ начать убывать.

Слѣдовательно, можно ожидать еще нѣ котораго повышенія дохода отъ налоговъ, которые мы сейчасъ разсмотрѣли; но

нельзя приписывать имъ, подобно налогамъ на перевозки, способность давать приростъ дохода, которому не видно предѣловъ.

#### IV. Сбереженія на государственныхъ перевозкахъ.

Подъ этой рубрикой имѣются въ статистическихъ изданіяхъ совершенно преувеличенныя исчисленія, которыя вызывали справедливую критику, уже упомянутую нами. Преувеличеніе стало особенно очевиднымъ послѣ реформы тарифовъ большой скорости. Въ самомъ дѣлѣ, пониженія провозныхъ платъ, которыя были возложены на компаніи въ интересахъ различныхъ отраслей государственнаго управления, относятся исключительно къ перевозкамъ большой скорости; несомѣнно, если бы государство не пользовалось привилегированнымъ положеніемъ, то оно выиграло бы, какъ и всѣ, отъ общаго уменьшенія тарифовъ. Разница между спеціальными провозными платами, которыя уплачиваетъ государство, и ставками, которыя оплачиваетъ публика, уменьшилась, и это слѣдовало принять въ расчетъ. Новыя основанія для оцѣнки, установленныя комиссіей, въ которой были представлены заинтересованныя министерства, не оставляютъ никакого мѣста для подозрѣній въ преувеличеніи. Хотя компаніи и протестовали противъ нѣкоторыхъ уменьшеній, которыя онѣ считаютъ чрезмерными, но мы принимаемъ эти уменьшенія для нашего изслѣдованія, будучи увѣрены въ томъ, что мы такимъ образомъ дадимъ правильную оцѣнку фактовъ.

Наиболѣе значительныя изъ разсматриваемыхъ сбереженій были реализованы почтовымъ вѣдомствомъ. Компаніи обязаны перевозить бесплатно, въ каждомъ поѣздѣ, подвижное почтовое бюро, если Управление Почтъ этого требуетъ; если въ такомъ бюро нѣтъ надобности, то въ распоряженіе почтовой службы отводятся, всегда безвозмездно, одно или два отдѣленія II класса.

До сихъ поръ оцѣнивали перевозку почтоваго бюро въ 1 фр. съ километра,—по цѣнѣ, уплачиваемой за вагонъ—са-

лоны частныхъ лицъ, а занятіе одного отдѣленія II кл. оцѣнивалось въ 50 сант., т. е. по цѣнѣ, близкой къ стоимости семи мѣстъ по полному тарифу. Эта оцѣнка, очевидно, не принимала въ расчетъ тѣхъ пониженій, которыми, несомнѣнно, пользовался бы столь крупный клиентъ, какъ Управление Почтъ, если бы онъ заключалъ договоръ съ компаніями по взаимному соглашенію или если бы онъ могъ выговаривать себѣ спеціальныя тарифы. Министръ рѣшилъ, что въ будущихъ статистическихъ изданіяхъ эти цифры должны быть уменьшены на половину. При такихъ условіяхъ, сбереженія, реализованныя обслуживаніемъ почты въ 1894 г., должны быть оцѣнены въ 38 милл.

Слѣдуетъ замѣтить, что не вводятъ въ расчетъ права, принадлежащаго Управленію Почтъ, устанавливать расписание для одного поѣзда въ каждомъ направленіи на каждой линіи: въ самомъ дѣлѣ, невозможно оцѣнить въ цифрѣ стѣсненіе, которое происходитъ отъ этого для компаній. Но не подлежитъ сомнѣнію, что на второстепенныхъ линіяхъ компаніи такимъ образомъ бываютъ принуждены иногда пускать поѣзда въ такіе часы, когда собираемая ими выручка равна почти нулю, и даже организовать ночное движеніе, которое безъ этого не было бы необходимо. Это тягостно и вызываетъ увеличеніе расходовъ, которое слѣдуетъ принимать въ учетъ; въ виду этого не слѣдуетъ понижать чрезмѣрно единичныя ставки, которыя служатъ основаніемъ для нашего исчисленія и которыя и безъ того уже являются скорѣе низкими.

Телеграфное вѣдомство имѣетъ право на облегченія, именно относительно помѣщенія своихъ бюро на станціяхъ, выгоду отъ чего компаніи оцѣнивали отъ 6 до 7 милл. въ годъ. Комиссія полагала, что услуги, которыя взаимно оказываютъ другъ другу Управление Телеграфовъ и компаніи, часто пользующіяся тѣми же проводами и тѣми же бюро, приблизительно, компенсируютъ другъ друга. Она признала дѣйствительнымъ расходомъ для желѣзныхъ дорогъ только тѣ пониженія провозныхъ платъ, которыми пользуются служащіе въ телеграфѣ и матеріалы; эти пониженія составляютъ около 4 милл. въ годъ.

Безплатные проѣздные билеты, которыми пользуются служащіе въ таможи и въ Управленіи косвенныхъ налоговъ, даютъ государству сбереженіе, немного превышающее 1 *милл.*

Военные и морскіе чины перевозятся, въ силу условій концессій, за четверть максимальнаго тарифа, взиманіе котораго разрѣшено актомъ концессіи. Въ прежнее время провозныя платы, уплачивавшіяся публикою въ дѣйствительности, были рѣдко ниже этого максимума; можно было принимать, что реализированное сбереженіе представляло тройную сумму провозныхъ платъ, уплаченныхъ за перевозки по одной четверти билета, и это предположеніе служило основаніемъ для составленія статистики. Но развитіе билетовъ туда и обратно и пониженія всякаго рода, а потомъ, въ особенности, реформа 1892 г. сильно понизили среднюю плату. Въ 1894 г. средняя ставка для частныхъ пассажировъ была въ 4,09 *сант.* съ километра; для пассажировъ—военныхъ она составляетъ 1,59 <sup>1)</sup>. Сравненіе этихъ двухъ основныхъ ставокъ даетъ реальное сбереженіе въ 2,50 *сант.* въ среднемъ на 1 пройденный километръ. Исходя изъ этой цифры, оцѣниваютъ въ 26 *милл.* дѣйствительную выгоду, которую доставили государству постановленія условій концессій.

Договоръ, заключенный между военнымъ министерствомъ и компаніями относительно перевозки предметовъ военнаго обихода, далъ бы, по заключенію спеціальной комиссіи, сбереженіе въ 20 проц. сравнительно съ коммерческими тарифами, которое выразилось бы въ суммѣ отъ 2 до 3 *милл.* въ годъ. Но такъ какъ дѣло идетъ здѣсь о полюбовномъ соглашеніи, то мы должны принять, что компаніи находятъ компенсацію въ выгодахъ, выговоренныхъ въ ихъ пользу, и не учитывать этого элемента. По этой же причинѣ мы исключаемъ сбереженія, получающіяся благодаря договору, относящемуся къ перевозкамъ финансоваго вѣдомства. Что касается пониженій, внесенныхъ въ условія концессій относительно перевозки аре-

---

<sup>1)</sup> Общая средняя ставка въ 3,88 *сант.* съ километра, приведенная въ таблицѣ на стр. 82, является геометрической средней между этими двумя ставками.

стантовъ, то онѣ, повидимому, не достаточно значительны, чтобы войти въ расчетъ.

Въ итогѣ, чрезвычайно умѣренная оцѣнка приводитъ насъ къ опредѣленію въ *69 милл.* за 1894 г. тѣхъ сбереженій, которыя государство получаетъ благодаря постановленіямъ, включеннымъ въ условія концессій, въ результатѣ изъятій изъ общихъ тарифовъ или пониженій ихъ, которыя такимъ образомъ составляютъ частичную компенсацію бюджетныхъ жертвъ, принесенныхъ въ пользу желѣзныхъ дорогъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ являются одной изъ причинъ обращенія компаній къ дарованнымъ гарантіямъ доходности.

Статистика 1884 г. давала соотвѣтственную цифру въ 103 милл. Замѣняя основанія этой статистики новыми основаніями расчета, чтобы имѣть сравнимыя цифры, мы получили бы только *51 милл.*<sup>1)</sup>

Увеличеніе обусловлено развитіемъ въ теченіе этого періода времени количества перевозокъ, исполненныхъ государствомъ въ теченіе этого періода времени; это развитіе должно, повидимому, продолжаться, именно благодаря непрерывному росту почтовыхъ операцій. Слѣдовательно, есть полное основаніе думать, что цифра сбереженій, доставляемыхъ казнѣ, будетъ возрастать впрѣдь.

Статистика не даетъ аналогичныхъ результатовъ для Алжира. Постановленія условій концессіи тамъ менѣе строги для компаній. Передача денегъ безвозмездна, какъ во Франціи; но Управление Почтъ можетъ пользоваться бесплатно только тѣми поѣздами, которые обращаются въ обыкновенные часы эксплуатаціи. Военные и моряки пользуются пониженіемъ легальнаго тарифа только наполовину. По статистикѣ движенія

---

<sup>1)</sup> На самомъ дѣлѣ экономія, реализованная въ 1884 г., была выше цифры, подсчитанной указаннымъ способомъ, потому, что провозныя платы, уплаченныя публикой, были тогда выше, чѣмъ въ настоящее время, а такъ какъ платы, которыя уплачивались государствомъ были тѣ же самыя, то равница была значительнѣе.

Считая же ее одинаковой, мы приходимъ къ слишкомъ низкой цифрѣ. Напр., средняя плата для гражданскихъ пассажировъ была 5,09 сент., что дало бы относительно военныхъ сбереженіе на каждый пройденный километръ 3,50 сент., а не 2,50 сент.

поѣздовъ и воинскихъ перевозокъ, эти выгоды могутъ быть оцѣнены въ 1894 г., первая въ 1 *милл.*, вторая въ 0,5 *милл.*

Цифры, относящіяся къ аналогичнымъ выгодамъ казны въ колоніяхъ, ничтожны.

**V. Общая сумма доходовъ и сбереженій, полученныхъ государственнымъ казначействомъ.**

Резюмируемъ изслѣдованіе, которое мы произвели относительно выгодъ, извлекаемыхъ государствомъ изъ дѣйствующей желѣзнодорожной системы, подобно тому какъ мы сдѣлали относительно его доходовъ, въ видѣ таблицы, дающей сравненіе цифръ, относящихся къ 1884 и 1894 г.г. Мы напоминаемъ, наряду съ итогомъ, цифры, найденныя прежде относительно расходовъ, понесенныхъ государствомъ при устройствѣ нашей сѣти.

	Франція Метрополія.		Алжиръ и колонія.	
	1884	1894	1884	1894
Возмѣщеніе расходовъ по содержанію контроля. . .	3	4	0.2	0.2
Чистый доходъ государственной сѣти . . .	4	9	—	—
Налоги на перевозки.	114	84	0.3	0.4
Налоги на процентныя бумаги. . . . .	41	55	1.4	2.1
Сбереженія правительственныхъ вѣдомствъ. . .	51	69	1.0	1.5
Итого	213	221	2.9	4.2
Расходы	277	306	25.7	33.3

Изъ этой таблицы видно, что за послѣдніе 10 лѣтъ выгоды, полученныя государствомъ отъ желѣзныхъ дорогъ, очень мало возросли, между тѣмъ какъ ежегодный расходъ увеличился за это же время на 29 милл. для Франціи и на 8 милл. для Алжира и колоній. Но не слѣдуетъ забывать, что за этотъ промежутокъ времени публика получила болѣе 50 милл.

отъ пониженія налога на перевозки большой скорости, не говоря уже о такомъ же пониженіи, сдѣланномъ компаніями жертвы которыхъ были компенсированы толчкомъ, сообщеннымъ грузообороту. Увеличеніе по закону 1890 г. на 1<sup>0</sup>/<sub>0</sub> налога на движимыя цѣнности, которое составляетъ въ доходахъ 1894 года 7 милл., могло лишь нѣсколько ослабить результаты пониженія налога.

Если новыя законодательныя измѣненія не преобразуютъ фискальной системы желѣзныхъ дорогъ, то доходы и сбереженія, получаемыя отъ нея государствомъ, будутъ увеличиваться вмѣстѣ съ грузооборотомъ въ размѣрѣ едва ли менѣе 3 милл. въ годъ.

## ГЛАВА IV-я.

### Общія заключенія.

Подробный счетъ, который мы произвели, показываетъ, что за эксплуатационный 1894 годъ расходы, падающіе на обязанность государства вслѣдствіе финансовой системы нашихъ желѣзныхъ дорогъ, превышаютъ доходы и сбереженія, обязанныя этой системѣ, на 85 милл. для Франціи и на 29 милл. для Алжира и колоній. Какъ мы уже сказали, эти двѣ цифры не должны быть, по нашему мнѣнію, суммируемы, не только потому, что сѣти, къ которымъ онѣ относятся, не имѣютъ между собою никакой связи, но въ особенности потому, что мотивы, побуждающіе государственную власть принимать на себя эти расходы, являются совершенно различными. Приведеніе въ лучшее состояніе новыхъ странъ является дѣломъ, которое юридически и экономически не зависимо отъ необходимыхъ Франціи облегченій въ сношеніяхъ и сообщеніяхъ.

Десять лѣтъ тому назадъ соотвѣтственныя разности доходили до 64 милл. только для Франціи и до 23 милл. для Алжира.

Увеличеніе оказалось бы еще болѣе значительнымъ, если бы разсматривать только тѣ расходы, которые соотвѣтствуютъ платежамъ процентовъ и недоборамъ по эксплуатациіи за каждый исполненный бюджетный періодъ, исключивъ изъ разсмотрѣнія новыя работы. Это было бы правильное различеніе, потому что новыя работы могутъ быть разсматриваемы, какъ увеличеніе національнаго капитала и какъ извѣстный родъ помѣщенія денегъ на будущее; во всякомъ случаѣ, ихъ нельзя приравнивать къ расходамъ, вытекающихъ изъ постоянныхъ обяза-

тельство, потому что всегда во власти Парламента прекратить ихъ, если онъ это найдетъ нужнымъ. Итогъ затратъ этого рода былъ въ 1884 г. 66 милл. для Франціи и 10 милл. для Алжира и колоній; въ 1894 г. онъ составляетъ только 11 милл. для Франціи и 500.000 фр. для Алжира.

Если вычесть эти суммы, то расходы казны въ метрополиі оказываются въ 1884 г. на 2 милл. менѣе тѣхъ доходовъ и сбереженій, которые она получила, даже если исчислять эти послѣднія по основаніямъ, принятымъ нами, которыя для этого года должны быть признаны слишкомъ низкими. Наоборотъ, въ 1894 г., даже послѣ вычета новыхъ работъ, расходы еще превышаютъ выгоды на 74 милл. Перемена, происшедшая въ теченіе десятилѣтняго періода обусловлена, съ одной стороны, пониженіемъ налоговъ, которое значительно сократило доходы государства; съ другой же, сооруженіемъ бездоходныхъ линій въ такой періодъ, когда приростъ доходовъ старыхъ линій подвергся большому замедленію.

Быть можетъ, найдутъ нѣкоторое противорѣчіе между квалификаціей, какъ *помѣщеніе* денегъ, которое мы даемъ затратамъ на новыя работы, и констатированіемъ того факта, что одною изъ главныхъ причинъ нынѣшнихъ дефицитовъ было сооруженіе новыхъ линій, не оплачивающихъ своего строительнаго капитала. Въ этомъ отношеніи мы считаемъ необходимымъ проводить абсолютное различіе между работами, исполненными на средства, полученныя путемъ займовъ, и тѣми, которые отнесены на ежегодные доходы государства. Даже не давая сколько-нибудь существеннаго чистаго дохода, линіи, сооружаемыя въ настоящее время и покрывающія, приблизительно, свои расходы эксплуатаціи, составляютъ полезное имущество, завѣщанное настоящимъ поколѣніемъ поколѣніямъ будущимъ. Если можно оспаривать, что обогащаютъ эти поколѣнія, обременяя ихъ платежами процентовъ по займамъ, заключеннымъ для выполненія работъ, которыя не оплачиваютъ себя, то достоверно, что работаютъ для нихъ, когда берутъ изъ ресурсовъ настоящаго времени средства на улучшеніе національнаго оборудованія, если даже это улучшеніе не приноситъ пользы,

вполнѣ соответствующей произведеннымъ затратамъ. Слѣдовательно, если бы обыкновенный бюджетъ дѣйствительно исполнялся съ помощью нормальныхъ ресурсовъ соответственнаго періода, то работы, произведенныя на счетъ этого бюджета, имѣли бы, конечно, характеръ помѣщенія (placement), хотя бы это помѣщеніе и не было очень прибыльнымъ. Во всякомъ случаѣ, этотъ характеръ нельзя оспаривать у суммъ, которыя поглощены дополнительными работами на государственной сѣти, такъ какъ эти работы мотивировались развитіемъ перевозокъ и дохода. А эта сумма представляетъ уже четвертую часть 11 милл., израсходованныхъ на новыя работы въ 1894 г. и будетъ составлять половину аналогичныхъ расходовъ по исполненію будущихъ бюджетовъ.

Характеръ помѣщенія еще менѣе можно оспаривать за той частью аннуитетовъ и приплатъ по гарантіямъ, которая назначена на погашеніе капитала желѣзныхъ дорогъ. Благодаря этому погашенію, между 1950 и 1960 г.г. всѣ большія сѣти послѣдовательно вернутся въ собственность государства, безъ всякихъ затратъ для послѣдняго, кромѣ оплаты подвижного состава; оно даже ничего не должно будетъ заплатить тѣмъ компаніямъ, кредиторомъ которыхъ оно будетъ состоять, вслѣдствіе выдачи авансовъ по гарантіямъ, на сумму, по меньшей мѣрѣ, равную стоимости подвижного состава. Поэтому можно сказать, что благодаря дѣйствию установленной закономъ системы нашихъ желѣзныхъ дорогъ, всѣ суммы, назначаемыя ежегодно на оплату бумагъ, выпущенныхъ для ихъ сооруженія, посвящены государствомъ для пріобрѣтенія мало-по-малу этого имущества огромной цѣнности.

Въ 1894 г. компаніи, большія и малыя, обратили 107 милл. на оплату своихъ бумагъ; казна, съ другой стороны, употребила 25 милл. на оплату 3-процентнаго погашаемаго долга, половина котораго была выпущена для уплаты по выкупамъ и работамъ на желѣзныхъ дорогахъ, исполненнымъ казною. Это составляетъ 120 милл., назначенныхъ на погашеніе капитала желѣзныхъ дорогъ. Эта сумма не вся въ цѣлости имѣетъ характеръ погашенія; она содержитъ на самомъ дѣлѣ премію по

выплатѣ, которая скорѣе имѣетъ характеръ прибавки къ уплатѣ процентовъ. Эта премія составляетъ около половины въ уплатѣ по 500 фр. тѣхъ облигацій, которыя были выпущены по 250 до 300 фр., т. е. почти всѣхъ тѣхъ, которыя были выпущены или ранѣе 1867 г., или между 1871 и 1875 г.г.; напротивъ того, премія не составляетъ даже десятой доли оплаты тѣхъ облигацій, которыя выпускаются, начиная съ 1892 г., по цѣнѣ выше 450 фр. Потребовался бы очень длинный и подробный расчетъ, чтобы въ 120 милл. выдѣлить ту часть, которая обращена на погашеніе въ собственномъ смыслѣ отъ той, которая поглощена преміей оплаты; но приблизительный расчетъ позволяетъ оцѣнить часть, относящуюся къ преміи, въ одну треть суммъ, поглощенныхъ оплатой долга. Остатокъ представляетъ, внѣ всякаго сомнѣнія, дѣйствительное погашеніе.

Не только прогрессивно погашаютъ капиталъ, который послужилъ къ созданію сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ, но и непосредственно устраняютъ изъ этого капитала всѣ затраты, сдѣланныя на подвижной составъ, который перестаетъ нести службу, или на тѣ сооруженія, которыя подвергаются разрушенію съ цѣлью замѣны ихъ новыми; какъ только старыя устройства уничтожаются, служба ремонта пути и зданій возмѣщаетъ ихъ стоимость счету постройки. Въ этомъ заключается одна изъ причинъ, которыя сильно обременяли счетъ эксплуатаціи при исполненіи бюджетовъ послѣднихъ лѣтъ, въ теченіе которыхъ нужно было переустраивать вокзалы въ Парижѣ, замѣнять старыя віадукі черезъ Сену и т. д. Компаніи часто просили о разрѣшеніи имъ облегчить свои непосредственные расходы путемъ отнесенія на счетъ постройки тѣхъ затратъ, которыя регулярно туда записывались въ прошломъ, даже въ томъ случаѣ, когда исполненныя работы бывали разрушены; правительство, съ своей стороны, иногда склонялось испробовать это средство для облегченія платежей по гарантіямъ, считая чрезмѣрными, по соображенію съ финансовымъ положеніемъ, жертвы, производимыя для погашенія капиталовъ, употребленныхъ на сооруженіе нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

Вполнѣ правильно не поддались этому стремленію. Далекое не считая настоящее погашеніе чрезмѣрнымъ, мы склонялись бы къ тому, чтобы признать слишкомъ продолжительнымъ остающійся до его окончанія срокъ. Въ вѣкъ промышленныхъ открытій, каковъ нашъ, успѣхи науки могутъ во всякое время дать изобрѣтенія, которыя заставляютъ предпринять радикальныя и очень дорогія переустройства современныхъ нашихъ путей и нашего подвижного состава; поэтому никакое погашеніе не было бы чрезмѣрно быстрымъ. Безъ сомнѣнія, когда остающійся для концессій срокъ настолько уменьшится, что погашеніе въ теченіе этого срока довело бы платежи по новымъ займамъ къ совершенно чрезмѣрной цифрѣ, то нужно будетъ принять новый срокъ, потому что иначе никакая новая работа не будетъ возможной. Для займовъ, заключенныхъ приблизительно по 3 проц., погашеніе начало бы представлять платежъ, равный платежу интереса, за двадцать лѣтъ до конца концессіи; въ это время нужно будетъ пойти на новыя сдѣлки. До тѣхъ же поръ будетъ разумнымъ не дѣлать ничего такого, что замедляло бы погашеніе. Но даже признавая сомнительнымъ характеръ цѣнности, которую будетъ собою представлять наша сѣть черезъ бѣльшій, нежели полувѣковой, срокъ, нельзя оспаривать, что безвозмездный переходъ ея въ собственность государства, достигнутый благодаря автоматическому погашенію капитала, составляетъ такую компенсацію нынѣшнихъ бюджетныхъ жертвъ, которой не слѣдуетъ забывать.

Даже принимая въ расчетъ всѣ эти соображенія, слѣдуетъ признать, что жертвы, которыя налагаетъ наша сѣть на государство, чрезвычайно тяжелы. Онѣ стали бы совсѣмъ чрезмѣрными, если бы онѣ должны были увеличиться безъ компенсаціи: 1) на тѣ 40 милл., которые прибавятся черезъ 15 или 18 лѣтъ къ аннуитетамъ, которые уже обусловлены за постройку линій, сданныхъ на концессію въ 1883 г.; 2) на нѣсколько милл. платежей процентовъ на затраты, которыя можетъ понадобиться произвести въ тотъ же періодъ времени, если желать закончить второстепенныя сѣти, построить новые пути проникновенія вглубь Алжира и т. п.; 3) на нѣсколько

сотъ тысячъ франк., каждый годъ, по линиямъ мѣстнаго значенія.

Къ счастью, уменьшеніе приплатъ по гарантіи большихъ сѣтей можетъ значительно понизить эти расходы. Несмотря на автоматическое увеличеніе примѣрно на 3 милл. въ годъ вслѣдствіе тѣхъ причинъ, которыя мы только что перечислили, общая сумма расходовъ государства по дорогамъ, расположеннымъ во Франціи, была за эксплуатаціонный 1894 годъ на 17 милл. меньше, нежели за 1893 г. 1895 годъ даетъ новое уменьше на 23 милл. Въ то же время доходы и выгоды, доставляемыя государству каждый годъ увеличивались на 4 милл., а расходы по алжирскимъ линиямъ уменьшились болѣе, чѣмъ на 1 милл. Такимъ образомъ, дефициты, падающіе на бюджетъ, были уменьшены на 50 милл. въ теченіе двухъ лѣтъ. Когда можно будетъ сдѣлать для 1895 г. полные подсчеты, какъ это мы сдѣлали за 1894 г., то опредѣленная нами въ 85 милл. разница между расходами государства и его выгодами по линиямъ метрополіи сократится до цифры, менѣе 60 милл.

Не разсчитывая на столь крупное улучшеніе по каждому исполненію бюджета, слѣдуетъ надѣяться, что успѣхъ будетъ продолжаться. Его ходъ будетъ зависѣть одновременно отъ общаго экономическаго положенія, на которое государственная власть оказываетъ только косвенное вліяніе, и отъ спеціальнаго положенія, созданнаго для желѣзныхъ дорогъ правительствомъ подъ давленіемъ Парламента. Эти два фактора играютъ одинаково важную роль съ трехъ точекъ зрѣнія: платежей по капиталамъ, доходовъ и расходовъ эксплуатаціи.

Въ отношеніи платежей по капиталамъ, значительное улучшеніе можетъ быть получено въ короткій срокъ посредствомъ конверсіи государственнаго долга или долга компаній, если пониженіе нормы процентовъ будетъ продолжаться еще нѣсколько лѣтъ.

Въ суммѣ 306 милл. платежей, относящихся къ 1894 г., мы считали въ 130 милл. платежи по займамъ, заключеннымъ непосредственно государствомъ для выкупа или для постройки

железныхъ дорогъ. Эти 130 милл. заключаютъ въ себѣ 60 милл. 3—процентной вѣчной ренты. Поэтому конверсія, которая уменьшила бы только на одну четверть процента платежи интереса по этому долгу, сократила бы на 5 милл. платежи по обязательствамъ государства, связаннымъ съ железными дорогами.

Конверсія долга большихъ компаній была бы еще выгоднѣе для государственнаго казначейства. Вопросъ о томъ, является ли такая конверсія возможной съ точки зрѣнія закона, подвергался обсужденію; въ настоящее время онъ находится на разсмотрѣніи кассационнаго суда относительно стараго займа Восточной компаніи, заключеннаго въ бумагахъ, приносящихъ 25 фр. интереса и оплачиваемыхъ по 650 фр. Мы можемъ надѣяться, что высшій судъ не утвердитъ уже состоявшихся рѣшеній, которыя направлены къ тому, чтобы объявить непримѣнимымъ ко всѣмъ займамъ, погашаемымъ аннуитетами, даже съ преміей оплаты, постановленіе гражданскаго кодекса, по которому срокъ считается условленнымъ въ интересахъ должника. Но каковъ бы ни былъ исходъ разбираемаго процесса, право конверсіи, упомянутое въ самой бумагѣ, не можетъ быть оспариваемо относительно долга Лионской и Орлеанской компаній.

Эта конверсія, при дѣйствіи прежнихъ концессій, доставила бы выгоды исключительно акціонерамъ; въ самомъ дѣлѣ, гарантированная доходность или доходъ были исчислены на основаніи подрядныхъ нормъ, и уклоненіе въ ту или другую сторону, между опредѣленной такимъ образомъ гарантіей и дѣйствительными расходами по займамъ могло уменьшать или увеличивать только дивидендъ, не вліяя на платежи государства. Конвенціи 1888 г. установили гарантированный дивидендъ «не измѣняющимся» и въ настоящее время авансы государства, равно какъ и аннуитеты всякаго рода, рассчитываются сообразно дѣйствительнымъ платежамъ по займамъ; поэтому, если конверсія сократитъ эти платежи, то столько же будетъ выиграно для бюджета. Этого не имѣлось въ виду во время переговоровъ, потому что въ 1883 г. совсѣмъ не

думали о конверсии облигацій; единственная цѣль новой редакціи заключалась въ упрощеніи. Здѣсь имѣеть мѣсто одно изъ непредвидѣнныхъ послѣдствій, которыя влечетъ за собою всякій долгосрочный контрактъ. Это послѣдствіе можетъ быть очень выгодно для государства; но текстъ точенъ, и оспаривать его нельзя.

Государство даже болѣе компаній заинтересовано въ конверсіяхъ, потому что эти послѣднія сократили бы платежи по исполненію будущихъ бюджетовъ гораздо значительнѣе, чѣмъ платежи въ послѣдніе годы концессіи; въ самомъ дѣлѣ, въ опредѣленномъ аннютетѣ, который составляютъ платежи по каждому займу, часть, относящаяся къ интересу, которая только и можетъ быть сокращена путемъ конверсій, идетъ, убывая изъ года въ годъ, тогда какъ погашеніе, которое несократимо, идетъ возрастая. Поэтому въ будущемъ, т. е. въ тѣ годы, когда гарантія еще будетъ имѣть наибольшіе размѣры, конверсія дала бы наибольшіе результаты.

Облигаціи обыкновеннаго типа не даютъ владѣльцамъ чистаго дохода въ размѣрѣ 3 проц. на номинальный капиталъ; изъ него слѣдуетъ вычесть: 1) налогъ на доходъ, 2) налогъ на передачу бумагъ. Этотъ послѣдній не можетъ быть подсчитанъ въ точности, потому что онъ неодинаковъ для бумагъ на предъявителя и для бумагъ именныхъ; но его размѣръ можно опредѣлить по доставляемому имъ доходу, который равенъ тремъ пятымъ суммы, получаемой отъ налога на доходы. Облигаціи желѣзныхъ дорогъ могутъ быть приравнены къ рентѣ типа 2,8 процента. Это приравненіе дало бы курсъ въ 467 фр., когда 3-процентная рента стоитъ альпари, что на самомъ дѣлѣ довольно хорошо соотвѣтствуетъ биржевой котировкѣ.

Конверсія облигацій была бы осуществимой только при пониженіи нормы процента немного болѣе сильномъ, чѣмъ пониженіе которое сдѣлало бы возможной конверсію 3-процентной ренты; она была бы дѣйствительно очень выгодной только тогда, когда государственная рента типа 2,5 проц. приблизилась бы къ нарицательной цѣнѣ. Очень возможно, что та-

кое положеніе представится въ скоромъ времени. Орлеанская компанія недавно выпустила въ обращеніе новый типъ облигацій по 2,5 проц., которыя, хотя и обремененныя налогомъ на доходъ и передачу, уже котируются выше 440 фр., тогда какъ курсъ, дающій паритетъ съ курсомъ облигацій 3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> былъ бы 420 фр.; этотъ фактъ показываетъ, въ какихъ благопріятныхъ условіяхъ могъ бы уже совершиться обмѣнъ обращающихся бумагъ на бумаги, болѣе отдаленныя отъ своей нарицательной цѣны.

Это позволяетъ предвидѣть возможность факультативныхъ конверсій, основанныхъ на обмѣнѣ этого рода, по отношенію къ облигаціямъ, которыя судебная власть объявила бы не подлежащими принудительной оплатѣ до срока. Такъ какъ возможность оплаты при каждомъ тиражѣ должна постоянно препятствовать этимъ процентнымъ бумагамъ значительно повышаться надъ номинальной цѣной, то, несомнѣнно, можно было бы, когда онѣ достигнутъ этой цѣны, обмѣнять ихъ выгодно на процентныя бумаги, представляющія приманку возможностью повышения и полученія преміи при оплатѣ. Подобная же мѣра можетъ быть обсуждаема относительно 3-процентной подлежащей погашенію ренты, которая не подлежитъ принудительной конверсіи на основаніи указаній, данныхъ въ изложеніи мотивовъ къ закону, создавшему ее. Такъ какъ проценты по этой рентѣ составляютъ 59 милл. въ платежахъ по займамъ, заключеннымъ непосредственно государствомъ ради желѣзныхъ дорогъ, то всякая конверсія принесла бы новое сокращеніе въ расходахъ, являющихся предметомъ нашего изслѣдованія.

Сокращеніе только на одну четверть пункта интересовъ по облигаціямъ уменьшило бы, приблизительно, на 3 милл. аннуитеты, которые государство должно вносить, какъ предоставленныя имъ пособія, по займамъ, выпущеннымъ Орлеанской и Ліонской компаніями. Съ точки зрѣнія гарантій, эта операція сама по себѣ заставила бы совершенно прекратиться требованія авансовъ со стороны Орлеанской компаніи и позволила бы Ліонской компаніи, выходящей въ настоящее время

изъ гарантіи, вносить въ казну очень значительныя ежегодныя уплаты въ возвратъ долга. Если бы такое же пониженіе, или эквивалентная ему добровольная конверсія, были выполнимы для трехъ другихъ компаній, то получило бы то же доходящее до 3 милл. сокращеніе аннуитетовъ и сокращеніе на 13 милл. въ авансахъ по гарантіи. Даже учитывая съ одной стороны то увеличеніе, которое пониженіе нормы процентовъ повлекло бы за собою въ необходимыхъ взносахъ по составленію резервовъ пенсіонныхъ кассъ, а съ другой стороны пониженіе выручки отъ налога на доходъ съ бумагъ компаній, вся операція выразилась бы для государства выгодой въ 30 милл. Второе пониженіе на четверть пункта удвоило бы эту сумму.

Отсюда видно, насколько государство заинтересовано въ томъ, чтобы кредитъ компаній оставался первокласснымъ. Даже если бы возможность большихъ конверсій не должна была бы открыться, этотъ интересъ былъ бы значительнымъ, потому что каждый годъ компаніи занимають 60 или 80 милл., которые прибавляются къ гарантированному капиталу, и что, кромѣ этого, онѣ должны еще сдѣлать займовъ за счетъ государства на одинъ миллиардъ, проценты на который увеличатъ счетъ аннуитетовъ. Все то, что имѣетъ тенденцію понизить норму процентовъ, по которой эти займы будутъ заключаться, является прямо выгоднымъ для государства, а все, что имѣетъ тенденцію повышать ее, неблагоприятно для него.

Эти замѣчанія показываютъ, какъ мало соотвѣтствуютъ истиннымъ интересамъ казны нападки, могущіе поколебать кредитъ компаній. Послѣ процесса между государствомъ и Орлеанской и Ліонской компаніями по вопросу о продолжительности гарантіи, много говорили о возбужденіи дѣла о признаніи конвенцій недѣйствительными. Допуская, что конвенціи могли бы быть объявлены недѣйствительными, остается еще сильное сомнѣніе, чтобы это было выгодно для государства, такъ какъ въ такомъ случаѣ государство потеряло бы всѣ выгоды содѣйствія, оказаннаго ему компаніями по расширенію сѣти. Навѣрное же ликвидація была бы очень продолжительной и почти безвыходной; стремиться установить, каково

было бы положеніе, если бы конвенціи не имѣли мѣста, это значитъ ставить себѣ задачу почти неразрѣшимую, потому что все, что дѣлается за послѣдніе 10 лѣтъ въ отношеніи сооруженія и эксплуатаціи, дѣлалось бы въ такомъ случаѣ совсѣмъ иначе. Построенныя линіи были бы иначе трассированы, распределеніе перевозокъ между ними не было бы то же, тарифы были бы понижены въ меньшей степени, приобрѣтенія подвижного состава, вынужденныя реформой большой скорости были бы бесполезными, дополнительныя работы менѣе обширными. Разсчитать денежныя послѣдствія уничтоженія договоровъ, которые создали существующее положеніе вещей вмѣсто положенія чисто гипотетическаго, было бы задачей безнадежной; но пока бы занимались ею, потрясеніе, которое послѣдовало бы въ кредитѣ компаній, выразилось бы такимъ увеличеніемъ платежей, которое не заключало бы въ себѣ ничего гипотетическаго и привело бы къ потерѣ тѣхъ благопріятныхъ шансовъ, которые можетъ дать конверсія ихъ займовъ. Мы не говоримъ, изъ нежеланія выходить за предѣлы нашей темы, о другой сторонѣ вопроса, — о томъ, какъ было бы вредно вызвать недовѣріе къ цѣнности тѣхъ бумагъ, изъ которыхъ многія были выпущены за счетъ государства, которыя составляютъ, вмѣстѣ съ рентой, предпочтительнѣйшее помѣщеніе денегъ для всякаго отца семейства и которыя по закону и по самимъ правительственнымъ распоряженіямъ считаются однимъ изъ обязательныхъ способовъ помѣщенія достоянія неимущихъ, достоянія благотворительныхъ заведеній, резервовъ пенсіонныхъ кассъ и т. п.

Если государство является заинтересованнымъ въ сохраненіи кредита компаній, то оно не менѣе того заинтересовано и въ увеличеніи ихъ доходовъ. Оно можетъ оказать въ этомъ направленіи значительное вліяніе, потому что утвержденіе министра необходимо для всякаго измѣненія тарифовъ. Неоспоримо, что при примѣненіи этой власти въ общихъ интересахъ надо принимать въ расчетъ обѣ стороны, одинаково заслуживающія уваженія, которыя представляютъ эти интересы, сообразно съ тѣмъ, смотрѣть ли на публику, какъ на кліента желѣзныхъ дорогъ или какъ на плательщика нало-

говъ; мы не можемъ, не распространяясь чрезмѣрно, входить въ подробности выясненія способа примиренія этихъ двухъ точекъ зрѣнія. Но одною изъ сторонъ вопроса, на которой мы должны остановиться вновь, является необходимость не ставить компаніямъ препятствій въ тѣхъ спеціальныхъ мѣропріятіяхъ, которыя онѣ должны принимать, чтобы удержать за собой перевозки, которыя оспариваютъ у нихъ водные пути сообщенія.

Трудно понять, чтобы могли появляться такія препятствія, потому что утвержденіе тарифовъ находится въ рукахъ правительства, которое справедливо смотритъ на уменьшеніе гарантій, какъ на дѣло первѣйшаго значенія. Къ несчастью, во всякомъ частномъ дѣлѣ, интересъ казны сталкивается съ частными интересами, которые говорятъ громче казны, а также съ предубѣжденіями, которыхъ не осмѣливаются оспаривать. Совѣщательный Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, которому эти дѣла подвѣдомственны, долженъ умѣть бороться съ тѣми и съ другими. По самому существу дѣла нельзя на линіяхъ, конкурирующихъ съ путями, на которыхъ законодатель по собственной волѣ отмѣнилъ дорожныя пошлины всякаго рода, примѣнять столь же высокіе тарифы, какъ тѣ, которые необходимо взимать на всей совокупности сѣтей желѣзныхъ дорогъ, чтобы оплачивать затраченный капиталъ. Пока желѣзная дорога удерживаетъ свои платы на такой нормѣ, которая позволяетъ нѣкоторую часть ихъ, какъ бы мала она ни была, обращать на оплату этого капитала, она не переходитъ за предѣлы справедливой конкуренціи противъ промышленности, абсолютно освобожденной отъ этого бремени и всячески покровительствуемой тѣмъ режимомъ, который примѣняется къ ней. Важно, чтобы эти правила, которыя никогда не были оспариваемы въ теоріи, но строгое примѣненіе которыхъ требуетъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ тщательнаго изученія, не оказались бы на практикѣ пожертвованными легковѣснымъ декламациямъ противъ монополіи и произвола исключительныхъ тарифовъ.

Что является еще болѣе важнымъ, чѣмъ помочь компа-

ніямъ бороться съ конкуренціей, которая дѣлается имъ въ столь неравныхъ условіяхъ, это—не создавать имъ новыхъ конкуренцій. Бюджетныя затрудненія скорѣе, нежели разумная осторожность, остановили нѣсколько лѣтъ тому назадъ развитіе водныхъ путей; можно поэтому опасаться, что эта остановка была только временной. На востокѣ два канала строятся уже 10 лѣтъ, при чемъ не имѣется ни средствъ для окончанія ихъ, ни мужества ихъ бросить. Окончаніе ихъ стоило бы государству 50 милл. капитала и, вѣроятно, нѣсколькихъ милліоновъ увеличенія ежегодной приплаты по гарантіи. Въ палаты внесенъ проектъ закона объ объявленіи имѣющимъ публичное значеніе канала, предположеннаго къ постройкѣ отъ Марселя до Роны. Говорятъ, правда, что большая часть расходовъ будетъ покрыта дорожными пошлинами; но при этомъ воздержались отъ возложенія этихъ пошлинъ, какъ было бы справедливо, на услуги внутренняго судоходства, которому откроютъ доступъ къ порту Марселя. Эту пошлину возлагаютъ на всѣхъ кліентовъ порта; такимъ образомъ товары, перевезенные между этимъ портомъ и Ліономъ или Парижемъ по желѣзной дорогѣ, которые уже оплачиваютъ проценты на всѣ капиталы, затраченные на эту желѣзную дорогу и, кромѣ того, проценты на большую часть тѣхъ капиталовъ, которые поглощены питательными вѣтками, должны будутъ еще, подъ видомъ портового сбора, участвовать въ расходахъ по каналу, въ той же мѣрѣ, какъ и товары, которые пользуются этимъ каналомъ. Можно ли будетъ послѣ этого удивляться, что столь покровительствуемая конкуренція будетъ сильно захватывать перевозки желѣзной дороги, къ большому ущербу государства?

Съ другой стороны, арендный договоръ, въ силу котораго компанія Южныхъ желѣзныхъ дорогъ имѣетъ право въ настоящее время взимать дорожную пошлину на южномъ каналѣ, оканчивается 30 іюня 1898 г. Для государства будетъ очень трудно не приступить въ этотъ моментъ къ выкупу канала и къ отмѣнѣ дорожныхъ пошлинъ, которыя сейчасъ тамъ взимаются, потому что, какъ бы мало раціонально ни было это освобожденіе, развѣ оно есть общее право всѣхъ каналовъ

Франціи, южная область имѣетъ достаточно основаній требовать и для себя вытекающія изъ этого выгоды. Отсюда произойдетъ для гарантіи увеличеніе, которое Совѣщательный Комитетъ желѣзныхъ дорогъ оцѣниваетъ въ 3 или 4 милл. Потеря можетъ быть уменьшена хорошо обдуманнми тарифами; однако она не можетъ быть совсѣмъ избѣгнута.

Въ этомъ заключаются серьезныя угрозы будущему нашихъ финансовъ. Если бы онѣ осуществились безъ компенсаціи ихъ послѣдствій быстрымъ развитіемъ дѣлъ и народнаго благосостоянія, было бы трудно избѣжать необходимости возстановить посредствомъ учрежденія дорожныхъ пошлинъ на водныхъ путяхъ равенство между обѣими сѣтями, которыя обслуживаютъ сообщенія на большихъ разстояніяхъ. Эти пошлины не должны были бы распространяться на уголь, руды, удобренія, которые желательнo было бы перевозить по цѣнѣ себѣ стоимости даже и по желѣзнымъ дорогамъ; но онѣ должны были бы падать на продукты болѣе высокой стоимости, при этомъ въ размѣрѣ ставокъ, если и не равныхъ, то по меньшей мѣрѣ сравнимыхъ съ той частью желѣзнодорожныхъ тарифовъ, которую составляютъ въ нихъ дорожныя пошлины. Такимъ образомъ, устранили бы то неравенство, которое настоящій порядокъ устанавливаетъ между областями страны, лишенными водныхъ путей, и тѣми, которыя ими широко одарены. Вернули бы опять на желѣзныя дороги тѣ перевозки, которыя, согласно мнѣнію наиболѣе авторитетныхъ защитниковъ судоходства, должны были бы всегда имъ принадлежать, именно перевозки товаровъ средней или болѣе высокой стоимости, которымъ несправедливо предоставлять безвозмездно пути, оплачиваемые плательщиками налоговъ.

Но столь радикальное измѣненіе общей системы транспортнаго дѣла было бы, очевидно, неприемлемо, какова бы ни была финансовая необходимость, если оно должно будетъ въ какой нибудь мѣрѣ принести выгоду акціонерамъ компаній. Одинъ тотъ фактъ, что оно было бы предпринято внѣшнимъ образомъ въ интересахъ концессионеровъ, сдѣлалъ бы его практически неосуществимымъ. Поэтому, если когда-нибудь будутъ

принуждены совершить такое измѣненіе, то мы увѣрены, этому долженъ былъ бы предшествовать общій выкупъ концессій, къ которому мы сейчасъ обратимся.

Разсматривая вліяніе, которое конкуренція можетъ оказывать на доходы желѣзныхъ дорогъ, мы говорили только о водныхъ путяхъ. Вопросъ о конкуренціи между самими желѣзными дорогами дѣйствительно въ настоящее время уже окончательно рѣшенъ. Всѣ компетентные люди признаютъ, что она является самымъ дорогимъ и наименѣе дѣйствительнымъ изъ всѣхъ способовъ, къ которымъ можно обратиться съ цѣлью доставить публикѣ хорошія услуги по дешевой цѣнѣ. Полюбовныя соглашенія положили конецъ борьбѣ, которая возникла въ былое время между большими сѣтями; нельзя думать, чтобы тѣ, кто управляетъ ими, когда-нибудь оказались настолько мало благоразумными, чтобы попробовать возобновить эту борьбу, а правительство, чтобы терпѣть ее.

Что касается второстепенныхъ линій, которыя въ настоящее время строятся, то онѣ имѣютъ обыкновенно своей цѣлью связать съ большими линіями населенные центры, удаленные отъ желѣзныхъ дорогъ, и имѣютъ преимущественно характеръ питательныхъ вѣтвей. Между тѣмъ, когда онѣ проникаютъ до большихъ центровъ, удваивая наиболѣе доходные участки главныхъ магистралей, или когда онѣ примыкаютъ своими обоими концами къ городамъ, уже связаннымъ между собою другою дорогой, онѣ могутъ вызвать конкуренцію, тѣмъ болѣе опасную для большихъ сѣтей, что маленькія компании могутъ подчинить всѣ свои тарифы интересамъ этой конкуренціи и не обязаны, какъ большія, считаться съ вліяніемъ, которое пониженіе для мѣстныхъ перевозокъ, можетъ оказать на провозныя платы, уплачиваемыя другими категоріями перевозокъ. Боязнь потерь, которые могутъ получиться въ такомъ случаѣ, не должна препятствовать постройкѣ линій, необходимыхъ для обслуживанія мѣстностей, пока еще не имѣющихъ желѣзныхъ дорогъ; но полезно принимать нѣкоторыя мѣры предосторожности при самомъ предоставленіи концессій на такія линіи. Въ этотъ моментъ лица, домогающіяся

концессии, всегда заявляют, что они отнюдь не имѣютъ въ виду дѣлать какую-либо конкуренцію. Разумно въ такихъ случаяхъ составлять актъ объ этихъ обязательствахъ, чтобы не наблюдать попытокъ борьбы, которая въ прежнее время повлекла за собою разореніе столькихъ малыхъ компаній, не безъ довольно серьезныхъ потерь и для большихъ компаній. Эти послѣднія, впрочемъ, могутъ сильно способствовать дѣйствительности такихъ мѣръ предосторожностей, оказывая второстепеннымъ компаніямъ помощь, за которую малыя компаніи охотно соглашаются давать ручательство въ отказѣ отъ всякихъ попытокъ соперничества. Правительству слѣдуетъ поощрять такія соглашенія, одинаково благоприятныя для улучшенія службы желѣзныхъ дорогъ, какъ и для интересовъ казны.

Правительственное вмѣшательство имѣетъ, быть можетъ еще больше значенія въ отношеніи расходовъ компаній, чѣмъ въ отношеніи доходовъ. Изучая колебанія этихъ расходовъ съ 1884 г., мы уже показали, какъ полицейскія полномочія, принадлежащія правительству, его право опредѣлять ходъ поѣздовъ, право регламентировать службу въ интересахъ безопасности могутъ стать причиной ужасающаго увеличенія стоимости эксплуатаціи, если контроль тщательнымъ образомъ не изыскивается, по соглашенію съ компаніями, всѣхъ способовъ, которые даютъ возможность обслуживать публику надлежащимъ образомъ, безъ чрезмѣрныхъ затратъ.

Существуетъ довольно популярное ученіе, по которому вѣрнымъ средствомъ къ сокращенію расходовъ и гарантій является дѣятельное вмѣшательство во внутреннее управленіе компаній путемъ расширенія контроля и провѣрокъ. Конечно, важно, чтобы счета, которые имѣютъ такое большое значеніе для бюджета, какъ счета компаній, были надлежащимъ образомъ провѣряемы. Эта провѣрка давно уже организована; ея дѣйствительность лучше обезпечивается небольшимъ числомъ чиновниковъ, способныхъ рѣшить, всѣ ли счета составлены согласно съ постановленіями конвенцій, чѣмъ арміей агентовъ, изъ которыхъ каждый можетъ видѣть только подробности; на самомъ дѣлѣ слѣдуетъ опасаться не того, что компаніи будутъ

систематически фальсифицировать первоначальныя данныя о расходахъ, въ составленіи которыхъ принимаетъ участіе очень многочисленный персоналъ, но того, что въ своихъ центральныхъ счетныхъ книгахъ онѣ будутъ примѣнять невыгодное для государства разнесеніе расходовъ по различнымъ счетамъ. Размножая контроль безъ надобности, заставляютъ компанію всякій разъ, когда государство создаетъ одного новаго агента, создавать двухъ или трехъ, чтобы доставлять первому тѣ свѣдѣнія, которыхъ онъ требуетъ: казна оплачиваетъ перваго агента непосредственно, а другихъ косвенно, вслѣдствіе увеличенія гарантіи, и часто это наиболѣе явный результатъ, который получается.

Въ дѣлѣ исполненія операцій разнаго рода контроль можетъ, конечно, уничтожить кричащія злоупотребленія, которыя могли бы встрѣтиться; но разсчитывать на него, что онъ способенъ вводить перемѣны въ хозяйственной организаціи—большое заблужденіе. Очень хорошо поставленный, чтобы навязывать компаніямъ расходы, онъ очень мало способенъ понуждать ихъ къ сбереженіямъ, потому что безконечно трудно правительству замѣнить своею отвѣтственностью отвѣтственность эксплуатанта, когда послѣдній объявляетъ, что онъ не въ силахъ вести дѣло при извѣстныхъ условіяхъ, или когда оно признаетъ полную основательность требованій публики или служебнаго персонала. Истиннымъ источникомъ хозяйственности въ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ является интересъ, который имѣютъ компаніи въ томъ, чтобы сокращать свои расходы. Никакой внѣшній контроль не можетъ оказывать такого воздѣйствія, которое могло бы итти въ сравненіе съ дѣятельностью поставленныхъ во главѣ организаціи службъ лицъ, по выбору изъ всего персонала и сообразно его служебному повышенію, когда эти начальники преданы своему дѣлу и способны его исполнять; нѣтъ никого, кто могъ бы восполнить отсутствіе этой дѣятельности, въ то время, когда она прекратилась.

Наступило ли это время? Иногда утверждаютъ это и, что странно, именно тѣ же самые противники, которые то упре-

каютъ компаніи въ томъ, что онѣ уснули на лонѣ гарантіи, то хулятъ ихъ за надкость къ наживѣ и требовательность по отношенію къ своей клиентелѣ или своему служебному персоналу. Ежедневное соприкосновеніе на практикѣ съ начальниками службъ компаній не позволяетъ сомнѣваться въ томъ фактѣ, что забота о сокращеніи своихъ расходовъ является у нихъ общей. Правительству лишь рѣдко приходится побуждать ихъ къ этому; все, что нужно, это только, чтобы оно не мѣшало имъ въ этомъ, кромѣ тѣхъ случаевъ, когда того требуетъ общественный интересъ. Въ этомъ отношеніи руководяція указанія, которыя даны контролю, очень важны. Очень часто они были направлены единственно къ тому, чтобы изыскивать, какія улучшенія можно было бы возлагать на компаніи, не особенно заботясь при этомъ о расходахъ. Въ настоящее время должно смотрѣть на каждый расходъ концессионеровъ нашихъ большихъ сѣтей, какъ расходъ бюджетный; поэтому надо побуждать компаніи дѣлать для публики или для ихъ служащихъ только то, что предлагали бы сдѣлать, если бы дѣло шло о службѣ содержимой непосредственно на средства государства. Пусть государственная власть не толкаетъ на расходы; въ отношеніи же побужденій къ бережливости можно разсчитывать на собственный интересъ компаній.

Впрочемъ, наша организація отличается съ этой точки зрѣнія тѣмъ большимъ преимуществомъ, что большинство начальниковъ службъ въ компаніяхъ набраны изъ корпуса государственныхъ чиновниковъ, приученныхъ своимъ происхожденіемъ не смотрѣть на интересы государства и бюджета, какъ на интересы имъ чуждые. Только этимъ можно объяснить, что они такъ часто вступаютъ въ энергичную борьбу, чтобы предупредить расточеніе народныхъ денегъ, даже въ тѣхъ случаяхъ, когда въ силу механизма конвенцій, казна заинтересована несравненно болѣе, чѣмъ ихъ компанія, въ томъ, чтобы избѣжать бесполезнаго расхода. Это такое положеніе, которое важно сохранить, пока государство и компаніи будутъ оставаться соучастниками, каковыми они являются въ настоящее время.

Тѣмъ не менѣе вѣрно, что настоящей опасностью, при нашей системѣ гарантіи, было бы притти къ такому положенію, чтобы какая-нибудь компанія, увѣренная въ томъ, что ея дивидендъ не упадетъ ниже гарантированной цифры, а также и въ томъ, что она никогда не погаситъ своего долга, что только и дало бы ей возможность увеличить доходъ своихъ акціонеровъ, утратила заинтересованность въ результатахъ своей эксплуатаціи. Пока мы еще не пришли къ этому; но не слѣдуетъ скрывать отъ себя, что къ этому легко можно притти.

Положеніе компаній позволяетъ имъ всѣмъ надѣяться, что онѣ когда-нибудь будутъ въ состояніи прекратить обращеніе къ гарантіи. Чтобы отдать себѣ въ этомъ отчетъ, необходимо сопоставить съ настоящимъ чистымъ доходомъ полный дефицитъ каждой компаніи, т. е. общую сумму авансовъ, истребованную по гарантіи и недоборы, капитализованные по счету раздѣльной эксплуатаціи. Результатъ счетовъ 1893 и 1894 г. и приблизительныхъ счетовъ 1895 г. показываетъ, что размѣры дефицитовъ по отношенію къ чистому доходу были слѣдующіе:

	1893	1894	1895
Парижъ—Ліонъ—Средиземное Море . . . . .	18 0/0	9 0/0	1 0/0
Орлеанская . . . . .	24 »	22 »	16 »
Южная . . . . .	45 »	27 »	21 »
Восточная . . . . .	30 »	29 »	24 »
Западная . . . . .	35 »	33 »	33 » <sup>1)</sup>

Чтобы прекратилось обращеніе къ гарантіи, необходимо, чтобы приростъ чистаго дохода по эксплуатаціи каждой сѣти былъ достаточенъ для покрытія, кромѣ настоящаго дефицита, процентовъ на капиталы, которые будутъ израсходованы на дополнительныя работы и на окончаніе новыхъ линій. Но при

<sup>1)</sup> 1895 годъ для Западной компаніи былъ особенно отягощенъ разными несчастными случаями и большими работами по передѣлкѣ искусственныхъ сооружений, такъ что приростъ доходовъ былъ поглощенъ, какъ исключительными расходами, такъ и увеличеніемъ взносов въ пенсіонную кассу, о которомъ мы говорили на стр. 98.

разумномъ управленіи проценты на затраты по дополнительнымъ работамъ должны поглощать самое большое одну пятую часть ежегоднаго дохода. Что же касается новыхъ работъ, то онѣ теперь незначительны, кромѣ компаній Восточной и, въ особенности, Западной, которыя еще не окончили уплаты своихъ долговъ. Даже у этой послѣдней проценты на капиталы, подлежащіе израсходованію по этой статьѣ не достигнутъ 4 милл. и не увеличатъ на одну пятую часть подлежащіе покрытію дефицита; притомъ же мы приблизимся къ этой цифрѣ только въ томъ случаѣ, если палаты утвердятъ состоявшееся соглашеніе о томъ, чтобы на линіи, способныя давать значительные доходы были употреблены долги государству, которые безъ этого были бы оплачены въ значительной своей части простыми урегулированіями по счетнымъ книгамъ, безъ дѣйствительной затраты для компаніи.

Если констатировать улучшеніе, достигнутое съ 1893 по 1895 г. и принять во вниманіе, что оно получилось при такомъ экономическомъ положеніи, которое не представляетъ ничего исключительно благоприятнаго, то нужно признать, что прогрессъ, который необходимъ, чтобы прекратилось обращеніе къ гарантіи, не является чрезвычайнымъ. Ліонская компанія достигла равновѣсія; Орлеанская приближается къ нему; Южная, которая, повидимому, находилась въ безнадежномъ положеніи нѣсколько лѣтъ тому назадъ, дѣлаетъ послѣ возрожденія виноградарства успѣхи, столь же быстрые, какъ былъ ея упадокъ. Восточная и Западная компаніи, которыя въ настоящее время наиболѣе отдалены отъ того, чтобы удовлетворять самимъ себя, должны, повидимому, достигнуть этого результата гораздо ранѣ послѣднихъ двадцати лѣтъ своихъ концессій, т. е. ранѣ той поры, когда онѣ будутъ вести эксплуатацію на свой рискъ и страхъ, такъ какъ ихъ гарантіи должны безспорно прекратиться въ 1934 и 1935 годахъ.

Но оплата долга—совсѣмъ другое дѣло. Этотъ долгъ достигъ уже самъ по себѣ, не считая процентовъ, суммы отъ 120 до 140 милл. для каждой изъ пяти компаній. Когда обращеніе къ гарантіи прекратится, онъ достигнетъ по меньшей мѣрѣ 150

до 200 милл. для компаній, наименѣе задолженныхъ и двойной суммы для другихъ. Только для того, чтобы уплачивать ежегодный интересъ по нормѣ въ 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, означенной въ конвенціяхъ, и чтобы прекратить ростъ своего долга, было бы необходимо, чтобы компаніи могли ежегодно вносить въ казну избытки, достигающіе у однѣхъ суммы отъ 6 до 8 милл., а у другихъ—отъ 12 до 15 милл.. И только, когда эта цифра будетъ превзойдена, то превышеніе начнетъ вычитаться сначала изъ просроченныхъ процентовъ и только впоследствии изъ капитала.

При такихъ условіяхъ полная оплата долга можетъ считаться вѣроятной для Ліонской компаніи, очень возможной для Орлеанской и, быть можетъ, даже для Южной, положеніе которой такъ быстро измѣняется; какъ прежде, такъ и теперь, она маловероятна для двухъ остальныхъ. Ее можно было бы считать невозможной, если не принимать въ расчетъ возможности конверсій, обязательныхъ или факультативныхъ, и свободныхъ суммъ, которыя получатся въ послѣдніе годы концессій отъ полного погашенія нѣкоторыхъ серій облигацій. Эти остатки происходятъ оттого, что большая часть займовъ будутъ полностью уплачены за 3, 4 или 5 лѣтъ до окончанія концессій; они достигаютъ, приблизительно, 155 милл. для Восточной и Южной компаній, 176 для Ліонской, 313 для Западной и 441 для Орлеанской.

Эти суммы прибавятся къ стоимости подвижного состава и предметовъ оборудованія для того, чтобы довершить къ концу концессій уплату авансовъ государства. Подвижной составъ показанъ въ счетахъ постройки въ суммѣ 177 милл. по Южной, 232 по Западной, 241 по Орлеанской, 292 по Восточной и 607 по Ліонской компаніямъ. Несомнѣнно, что нужно принять въ расчетъ обезцѣненіе на одну треть или на половину, сравнительно съ покупной цѣной, которое происходитъ отъ частичнаго изнашиванія этого состава; но съ другой стороны его количество будетъ продолжать увеличиваться. Вся совокупность этихъ ресурсовъ навѣрное не составила бы суммы, достаточной для того, чтобы имъ однимъ можно было обеспе-

читать полную уплату авансовъ государству, если обращеніе къ этимъ авансамъ дѣлалось въ теченіе всего срока, назначеннаго конвенціями относительно гарантіи; но они доставили бы весьма серьезныя дополнительныя суммы для полнаго освобожденія какой-либо компаніи, которая начала бы съ извѣстнаго времени уменьшать свой долгъ; а это такое положеніе, къ которому всѣ могутъ притти.

Общій интересъ первостепеннаго значенія связанъ съ тѣмъ, чтобы полная оплата, уже очень сомнительная, не стала невозможной, потому что положеніе компаніи, всѣ прибыли которой предназначались бы для уменьшенія ея долга государству, безъ всякой надежды вполнѣ расплатиться, было бы чрезвычайно неблагопріятно. Если хотятъ, чтобы компаніи работали съ усердіемъ для казны, надо, чтобы онѣ вмѣстѣ съ тѣмъ работали въ извѣстной степени и для самихъ себя. Если бы было доказано, что при дѣйствующихъ договорахъ несостоятельность компаній неизбежна, что даже при окончаніи концессій, онѣ не будутъ въ состояніи располагать никакой частью своего актива, то пересмотръ этихъ договоровъ былъ бы необходимымъ.

Этотъ пересмотръ очень затруднителенъ, потому что въ настоящее время акціи компаній классифицируются какъ цѣнности съ постояннымъ доходомъ, и акціонеры болѣе дорожатъ тѣмъ, чтобы ничего не потерять изъ своего нынѣшняго дивиденда, нежели получить надежду увеличить его; между тѣмъ единственнымъ возможнымъ пересмотромъ, который государство могло бы справедливо требовать относительно большихъ и малыхъ компаній, былъ бы такой пересмотръ, который имѣлъ бы цѣлью тѣснѣе связать акціонеровъ съ рискомъ по эксплуатаціи, компенсируя шансами на выигрышъ, который имъ былъ бы предложенъ на тотъ случай, если бы результаты улучшились, шансы на убытки, которые они должны были бы понести, если бы эти результаты оказались менѣе благопріятными, нежели раньше можно было думать.

Часто говорятъ о пересмотрѣ договоровъ, какъ о способѣ значительно уменьшить непосредственные расходы бюджета, въ

чить полную уплату авансовъ государству, если обращеніе къ этимъ авансамъ дѣлалось въ теченіе всего срока, назначеннаго конвенціями относительно гарантіи; но они доставили бы весьма серьезныя дополнительныя суммы для полнаго освобожденія какой-либо компаніи, которая начала бы съ извѣстнаго времени уменьшать свой долгъ; а это такое положеніе, къ которому всѣ могутъ притти.

Общій интересъ первостепеннаго значенія связанъ съ тѣмъ, чтобы полная оплата, уже очень сомнительная, не стала невозможной, потому что положеніе компаніи, всѣ прибыли которой предназначались бы для уменьшенія ея долга государству, безъ всякой надежды вполнѣ расплатиться, было бы чрезвычайно неблагопріятно. Если хотять, чтобы компаніи работали съ усердіемъ для казны, надо, чтобы онѣ вмѣстѣ съ тѣмъ работали въ извѣстной степени и для самихъ себя. Если бы было доказано, что при дѣйствующихъ договорахъ несостоятельность компаній неизбежна, что даже при окончаніи концессій, онѣ не будутъ въ состояніи располагать никакой частью своего актива, то пересмотръ этихъ договоровъ былъ бы необходимымъ.

Этотъ пересмотръ очень затруднителенъ, потому что въ настоящее время акціи компаній классифицируются какъ цѣнности съ постояннымъ доходомъ, и акціонеры болѣе дорожатъ тѣмъ, чтобы ничего не потерять изъ своего нынѣшняго дивиденда, нежели получить надежду увеличить его; между тѣмъ единственнымъ возможнымъ пересмотромъ, который государство могло бы справедливо требовать относительно большихъ и малыхъ компаній, былъ бы такой пересмотръ, который имѣлъ бы цѣлью тѣснѣе связать акціонеровъ съ рискомъ по эксплуатаціи, компенсируя шансами на выигрышъ, который имъ былъ бы предложенъ на тотъ случай, если бы результаты улучшились, шансы на убытки, которые они должны были бы понести, если бы эти результаты оказались менѣе благопріятными, нежели раньше можно было думать.

Часто говорятъ о пересмотрѣ договоровъ, какъ о способѣ значительно уменьшить непосредственныя расходы бюджета, въ

особенности по отношенію къ малымъ компаніямъ. Не слѣдуетъ бояться сказать, что это чистая иллюзія. Быть можетъ, поступили неправильно, когда пришли на помощь большимъ компаніямъ въ 1859 г. тѣмъ, что предоставили имъ столь значительный дивидендъ и еще болѣе неправы, когда послѣ того заключили съ малыми компаніями соглашенія о гарантированіи имъ слишкомъ высокаго дохода на условленный оптомъ капиталъ. Можно сожалѣть, что во многихъ случаяхъ концессионеры реализовали чрезмѣрные барыши на эмиссионныхъ операціяхъ, доставившихъ этотъ капиталъ, и на работахъ, на которыя онъ былъ израсходованъ, что эти барыши иногда служили скорѣе тому, чтобы обогатить учредителей малыхъ компаній, чѣмъ тому, чтобы упрочить положеніе самихъ компаній. Какъ бы то ни было, теперь работы уже исполнены, бумаги компаній, большихъ и малыхъ, выпущены и размѣстились въ зависимости отъ того дохода, который имъ гарантированъ. Нѣтъ болѣе средства, совмѣстимаго съ уваженіемъ къ договорамъ, чтобы уничтожить обязательства, добровольно принятыя на себя государственною властью. Уменьшеніе гарантій, безъ компенсаціи въ такой же мѣрѣ, было бы противно публичному довѣрію, какъ и пониженіе купоновъ прежнихъ рентъ подъ предлогомъ, что онѣ были выпущены по невыгодной нормѣ, или пониженіе купоновъ 3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> погашаемой ренты, мотивируя это тѣмъ, что неправильно обратили вырученныя отъ нея суммы на выкупъ по чрезвычайно высокимъ цѣнамъ въ 1878 г. сѣтей мелкихъ обанкротившихся компаній.

Но что всегда возможно, такъ это измѣненіе, при помощи опредѣленныхъ по общему согласію компенсацій, гѣхъ договоровъ, которые недостаточно заинтересовываютъ, или совсѣмъ перестали заинтересовывать, компаніи въ хорошей эксплуатаціи ея линій. Два главныхъ недостатка всѣхъ нашихъ договоровъ въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ заключаются въ томъ, что, съ одной стороны, дана полная гарантія опредѣленнаго минимальнаго дохода, а съ другой, въ томъ, что этой гарантіи приданъ характеръ авансовъ, подлежащихъ возврату ранѣе всякаго увеличенія дивиденда. Замѣчательно въ этомъ отно-

шеніи, съ какою легкостью государственная власть была всегда готова гарантировать опредѣленный доходъ въ самомъ плохомъ дѣлѣ, и съ какой неохотой, наоборотъ, она оставляетъ учредителямъ гарантированнаго предпріятія возможность открыто реализовать барыши въ то время, когда дѣло улучшится, не дожидая, чтобы государство было вполне вознаграждено. Изъ этихъ двухъ тенденцій возникъ текущій счетъ гарантіи, который является язвою нашей желѣзнодорожной системы.

По отношенію къ второстепеннымъ компаніямъ нелѣпость этой системы слишкомъ очевидна, чтобы нужно было доказывать ее. Ясно, какъ день, что девять десятыхъ гарантій, которыя имъ предоставлены, составляютъ настоящіе непрерывные аннуитеты, которые не только никогда не будутъ возвращены, но которые должны будутъ выплачиваться государствомъ до конца концессіи. Что слѣдуетъ сдѣлать, такъ это прекратить гарантировать компаніямъ всю совокупность недоборовъ по ихъ эксплуатаціи, но за то предоставить имъ свободно располагать частью чистаго дохода, какъ только онъ начнетъ поступать, допуская, что только избытокъ прибыли будетъ обращаться на оплату авансовъ государства. Конвенціи, заключенныя въ этомъ духѣ, сократили бы прямо непосредственные платежи казны только на довольно малыя суммы; но онѣ повлекли бы за собою косвенно прогрессивное уменьшеніе этихъ платежей, заинтересовывая концессионеровъ въ развитіи перевозокъ.

Для большихъ компаній дѣйствующую систему можно болѣе защищать, потому что, какъ мы уже сказали, даже двѣ наименѣе счастливыя компаніи сохраняютъ надежду освободиться къ концу концессіи отъ долга, не будучи вынужденными отказаться отъ полной суммы своего актива; онѣ имѣютъ, во всякомъ случаѣ, могущественный стимулъ въ томъ, что ихъ гарантія прекратится на 20 лѣтъ раньше, чѣмъ концессія. Тѣмъ не менѣе вѣрно, что абсолютная гарантія извѣстнаго дивиденда и невозможность поднять этотъ дивидендъ, прежде чѣмъ будетъ уплаченъ долгъ, могущій стать огромнымъ, создаютъ очень неудовлетворительную систему. Компанія, переставшая обращаться къ гарантіи, могла бы видѣть, что всѣ ея прибыли

неопредѣленно долгое время поглощаются уплатою этого долга. Если бы она достигла погашенія его, то это могло бы произойти только послѣ того, какъ ей пришлось бы уплачивать въ казну въ теченіе долгаго періода значительныя суммы, которыя, вдругъ ставши свободными непосредственно вслѣдъ за послѣдней уплатою, заставили бы дивидендъ сдѣлать колоссальный скачекъ послѣ долгой неподвижности. Это является, очевидно, малоудовлетворительнымъ положеніемъ, измѣнить которое было бы весьма желательно.

Для трехъ компаній, которыя уже могутъ предвидѣть моментъ, когда онѣ перестанутъ обращаться къ гарантіи, вышеуказанное измѣненіе кажется довольно легко выполнимымъ. Можно было бы добиться отъ нихъ того, чтобы онѣ отказались отъ права требовать авансовъ отъ государства на полную сумму ежегодныхъ дефицитовъ и чтобы онѣ оставляли на себѣ одну треть или четверть этихъ дефицитовъ, пока чистая выручка не достигнетъ гарантированнаго дохода, съ условіемъ, что, если появятся убытки, то такая же часть ихъ будетъ принадлежать имъ, и только остатокъ будетъ обращаться на уплату ихъ долга. Для Западной и Восточной компаній подобная комбинація представила бы взамѣнъ непосредственныхъ жертвъ только весьма отдаленныя выгоды; но можно было бы найти компенсацію въ отсрочкѣ окончанія гарантіи; Ліонской компаніи, наоборотъ, комбинація эта доставила бы больше выгодъ, чѣмъ потерь, и государству надлежало бы потребовать отъ нея, въ видѣ доплаты, нѣкоторыхъ уступокъ въ условіяхъ по присоединенію линіи отъ Роны до Монъ-Сени, напр., или по какому-нибудь другому изъ безчисленныхъ урегулированій интересовъ, еще подлежащихъ разрѣшенію, которые всегда имѣются между государствомъ и компаніями.

Еще проще и логичнѣе, чѣмъ система, только что нами очерченная, и въ сущности безъ существеннаго отъ нея различія, было бы уничтожить текущій счетъ гарантіи и понизить норму дохода, при которой начинается раздѣлъ прибылей такъ, чтобы слить этотъ раздѣлъ съ оплатою долга. При установленіи соучастія между государствомъ и компаніями, въ цѣляхъ расши-

ренія нашей сѣти, стремились закрѣпить выгоды, пріобрѣтенныя компаніями раньше, посредствомъ назначенія гарантированнаго дивиденда. Даже при этой системѣ, когда чистый доходъ не достигаетъ необходимой цифры, чтобы давать условленный дивидендъ, было бы весьма желательно, чтобы часть дефицита падала на счетъ самихъ акціонеровъ; когда чистый доходъ превышаетъ эту цифру, было бы рационально давать имъ часть избытка, достаточную, чтобы они сохраняли интересъ къ хорошему веденію эксплоатаціи, а остальная часть должна была бы всегда принадлежать государству, которое принимало широкое участіе въ затратахъ. Въ настоящее время въ томъ соучастіи, которое установлено между государствомъ и компаніями, всѣ прибыли и всѣ убытки ложатся то на одного, то на другого изъ соучастниковъ, смотря по времени или по положенію счетовъ. При той же системѣ, которую мы указываемъ, всегда имѣлъ бы мѣсто настоящій раздѣлъ. Эта система позволила бы уничтожить текущіе счета авансовъ, ихъ капитальной суммы и процентовъ, съ тѣмъ, однако, что современныя различія въ положеніи отдѣльныхъ компаній будутъ учтены посредствомъ специальныхъ соглашеній съ каждой изъ нихъ, именно по отношенію къ возможной будущей принадлежности подвижного состава.

Несомнѣнно, что въ настоящее время было бы очень трудно провести предложенія этого рода, вслѣдствіе недовѣрія, которое палаты испытываютъ въ отношеніи всякаго соглашения съ компаніями. Послѣднія, съ своей стороны, неохотно пошли бы на это, потому что онѣ цѣнятъ прежде всего устойчивость дохода. Тѣмъ не менѣе, пользуясь благоприятными случаями, правительство могло бы заставить компаніи подписать договоры, составленные въ этомъ духѣ, если только будетъ имѣть рѣшимость давать уступки, эквивалентныя тѣмъ, которыя оно желало бы получить. Эти уступки являлись бы только по внѣшнему виду жертвами, если бы онѣ заставили исчезнуть навсегда рискъ увидѣть созданіе такого положенія, которое изъ всѣхъ возможныхъ положеній было бы самымъ убыточнымъ для государства, именно превращеніе компаній въ не-

заинтересованныя управления, эксплуатирующія сѣтъ желѣзныхъ дорогъ исключительно за счетъ казны.

Даже не измѣняя настоящихъ договоровъ, это печальное положеніе повидимому еще можетъ быть избѣгнуто, если государственная власть и администрація хорошо проникнута сознаниемъ капитальнаго интереса, который связанъ съ тѣмъ, чтобы компаніи не сдѣлались несостоятельными, если представители государства будутъ имѣть мужество рѣшительнымъ образомъ направить свои дѣйствія въ этомъ смыслѣ. Мы сказали въ началѣ настоящихъ этюдовъ и повторяемъ заканчивая ихъ: истинная трудность положенія кроется въ фактѣ, что непопулярность, естественно постигающая всякаго, кто посвящаетъ себя защитѣ бюджетныхъ интересовъ, удваивается, когда эти интересы связаны съ интересами компаній. Если бы при этихъ условіяхъ представители государства, забывъ свой долгъ, позволили себѣ измѣнить его интересамъ, за отсутствиемъ смѣлости защищать эти интересы во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, въ которыхъ законъ связалъ ихъ съ интересами частныхъ обществъ, то общій выкупъ былъ бы единственно правильнымъ рѣшеніемъ вопроса о желѣзныхъ дорогахъ.

Такой выкупъ былъ бы, несомнѣнно, мѣрою большой важности. Однако, мы думаемъ, что онъ былъ бы предпочтительнѣе системы эксплуатаціи чрезъ посредство гарантированныхъ обществъ, если глухая вражда государственной власти противъ послѣднихъ должна была бы продолжаться и усиливаться, и если бы она, колебля кредитъ этихъ компаній, препятствуя развитію ихъ доходовъ, увеличивая ихъ расходы, должна была бы привести ихъ къ положенію несостоятельности по отношенію къ государственному казначейству. Отъ этого положенія мы удаляемся быстрыми шагами; но не слѣдуетъ забывать, что 3 года тому назадъ казалось, что мы приближались къ нему не менѣе стремительно. Тѣ же опасности могутъ возвратиться, или вслѣдствіе новаго упадка народнаго благосостоянія, или, даже при отсутствіи задержки въ процвѣтаніи послѣдняго, вслѣдствіе дурнаго направленія правительственной дѣятельности, которая помѣшала бы компаніямъ

воспользоваться благоприятнымъ положеніемъ. А въ этомъ послѣднемъ случаѣ также самая причина, которая способствовала бы приведенію компаній къ несостоятельности, сдѣлала бы невозможнымъ и соглашеніе, необходимое для такого измѣненія договоровъ, которое отразило бы неудобства этого положенія, если допустить, что оно настанетъ.

Выкупъ не могъ бы произойти, не вызвавъ большихъ затрудненій спорнаго характера. Мы здѣсь не будемъ ихъ обсуждать. Но мы считаемъ почти навѣрное, что для четырехъ компаній всѣ эти затрудненія исчезли бы, потому что среди статей договоровъ, относящихся къ этому вопросу, только одна играла бы роль, а именно статья, которая устанавливаетъ цифру минимума аннуитета выкупа, равную гарантированному доходу; такимъ образомъ государство вступило бы во владѣніе Западной, Восточной, Орлеанской и Южной сѣтями, производя просто платежи по бумагамъ, на условіяхъ, вытекающихъ изъ дѣйствующей гарантіи. Иначе стоитъ дѣло относительно двухъ другихъ компаній, Сѣверной, которая не имѣетъ долга и Ліонской, долгъ которой относительно незначителенъ. Выкупъ лишилъ бы ихъ не только ихъ настоящаго дохода, но еще и надежды на приростъ его, право свободного распоряженія которымъ акціонеры имѣютъ уже теперь или могутъ имѣть въ скоромъ времени; присваивая себѣ путемъ выкупа этотъ приростъ дохода, государство должно было бы принять на себя сверхъ аннуитета, равнаго доходу послѣднихъ лѣтъ эксплоатаціи, еще нѣкоторую жертву, которая, несомнѣнно, не можетъ быть значительной. Въ концѣ концовъ, государство могло бы, при помощи хорошо приведенныхъ соглашеній, вступить во владѣніе желѣзными дорогами, не прибавляя, какъ мы думаемъ, къ своимъ нынѣшнимъ платежамъ сравнительно значительной суммы.

Тѣмъ не менѣе мы не думаемъ, чтобы государство *a priori* было неспособно вести хорошую эксплоатацію. Компаніи или государственная сѣть, управляются оплачиваемыми агентами, и чувство долга, преданности своей службѣ, навѣрное,

не слабѣе у чиновниковъ, чѣмъ у служащихъ промышленныхъ предпріятій.

Но можно задатья вопросомъ, будетъ ли управленіе сѣти, поставленное всецѣло въ прямое и исключительное подчиненіе правительству отличаться всегда устойчивостью и послѣдовательностью, безъ которыхъ не бываетъ хорошаго веденія дѣла, и удастся ли замѣщеніе и повышеніе служащихъ, отъ высшихъ и до низшихъ, избавить отъ вліяній, чуждыхъ интересамъ службы. Въ этомъ отношеніи, неустойчивость министерствъ и ослабленіе авторитета, которыя, по единогласному признанію являются большимъ зломъ, отъ котораго страдаетъ наша правительственная администрація, внушаютъ серьезныя опасенія, которыхъ положеніе, занятое въ настоящее время рабочимъ персоналомъ государственныхъ мастерскихъ, по своему характеру неспособно успокоить.

Компаніи имѣютъ управляющій персоналъ болѣе постоянный, а низшій персоналъ болѣе дисциплинированный. Но для того, чтобы онѣ могли поддерживать эту дисциплину, необходимо еще, чтобы власть, отъ которой онѣ зависятъ въ столькихъ отношеніяхъ, не мѣшала имъ и даже, въ случаѣ надобности, оказывала свое содѣйствіе. Можно предвидѣть нѣкоторыя опасности, напр. стачекъ, которыя, несомнѣнно, станутъ угрожающими не такъ скоро при системѣ эксплуатаціи чрезъ посредство компаній, чѣмъ при системѣ эксплуатаціи самимъ государствомъ, но на борьбу съ которыми, когда онѣ сдѣлались бы угрожающими, посредствомъ энергичныхъ мѣръ гораздо легче рѣшились бы въ томъ случаѣ, если бы агенты, несущіе публичную по существу службу на желѣзныхъ дорогахъ, зависѣли непосредственно отъ государства.

Равнымъ образомъ компаніи болѣе способны вести эксплуатацію коммерческимъ образомъ; но если бы стало безусловно необходимымъ ограничить конкуренцію, которую судоходство дѣлаетъ желѣзнымъ дорогамъ, то проектированныя въ этомъ направленіи мѣры имѣли болѣе шансовъ осуществиться въ томъ случаѣ, если бы желѣзныя дороги принадлежали государству.

Точно также, свобода дѣйствій частной промышленности

представляет для эксплуатации желѣзныхъ дорогъ серьезныя преимущества сравнительно съ неизбежнымъ формализмомъ государственной администраціи. Можно производить очень серьезный и очень дѣйствительный контроль, не разрушая этой свободы. Но если безконечное умноженіе агентовъ контроля и инструкцій, по которымъ онъ производится, доходятъ до того, что затрудняютъ всѣ службы, если начальники этихъ службъ, употребляя все свое время на объясненія правительству своихъ дѣйствій, не имѣютъ его больше для того, чтобы заниматься самымъ изученіемъ своего дѣла и изысканіемъ улучшеній, которыя можно осуществить, то приходятъ къ тому, что утрачиваютъ, безъ всякой компенсаціи, всѣ преимущества системы концессій.

Наиболѣе серьезное изъ этихъ преимуществъ заключается въ томъ, что компаніи составляютъ драгоценную и, можетъ быть, необходимую точку опоры, чтобы съ успѣхомъ противостоять не обоснованнымъ домогательствамъ, которыми правительство безпрестанно осаждается со стороны всѣхъ тѣхъ, кто желаетъ добиться пониженія тарифовъ, устройства новыхъ станцій, увеличенія числа поѣздовъ, увеличенія служебнаго персонала и т. д. Нѣтъ ни одного бывшаго министра публичныхъ работъ, который бы не сознавалъ, сколько разъ онъ былъ счастливъ, что могъ предоставить какой-либо компаніи взять на себя отвѣтственность за отказы столь же непопулярные, сколько необходимые въ интересахъ государственныхъ финансовъ. Но если то, что служило точкой опоры, становится причиною слабости, если одного совпаденія интереса государства съ интересомъ компаній достаточно, чтобы никто больше не осмѣливался защищать первый, то во сто разъ лучше выкупъ.

Мы далеки отъ того, чтобы считать его наилучшимъ рѣшеніемъ желѣзнодорожнаго вопроса; мы не упускаемъ изъ виду того, что въ современныхъ государствахъ, въ которыхъ выборы служатъ основой всѣхъ властей и гдѣ вслѣдствіе этого трудно бываетъ избавить правительство отъ внѣ нихъ вмѣшательства, расширеніе его функцій даетъ мѣсто серьезнымъ возраженіямъ. При нормальномъ положеніи компаніи устраняютъ для госу-

дарства много хлопотъ и часто могутъ лучше его разрѣшать повседневныя затрудненія; улучшеніе, которое происходитъ уже два года, показываетъ, какими большими ресурсами располагаетъ наша дѣйствующая система. Но надо, чтобы было желаніе извлечь изъ нихъ пользу. Если бы это желаніе отсутствовало, или если бы скверное положеніе потребовало настоятельно радикальныхъ мѣръ излѣченія, которыхъ никто не осмѣлился предоставить компаніямъ, то стало бы необходимымъ взятіе государствомъ желѣзныхъ дорогъ въ свои руки. При тѣхъ огромныхъ полномочіяхъ, которыя государство имѣетъ въ отношеніи всей ихъ эксплуатаціи, если оно должно будетъ пользоваться этими полномочіями, чтобы наносить компаніямъ удары, которые въ концѣ концовъ упадутъ на бюджетъ, то для него еще лучше взять на себя отвѣтственность за дѣло, для котораго, въ общемъ, оно не является неспособнымъ, чѣмъ оставлять эту отвѣтственность на другихъ, мѣшая ихъ дѣйствіямъ и дѣлая все, чтобы увеличить общія тягости и ничего, чтобы ихъ облегчить.

Поэтому мы не колеблемся сказать въ заключеніе, что расходы, принятые на себя государствомъ по управленію желѣзными дорогами, далеко не будучи подчиненными закону непрерывнаго роста, представляютъ серьезные шансы уменьшенія. Но чтобы достигнуть этого уменьшенія, необходимо безконечно разумное и бережливое управленіе. Это уменьшеніе можетъ быть достигнуто только двумя способами: открытымъ отношеніемъ къ компаніямъ, какъ товарищамъ и сотрудникамъ государства или, если это кажется невозможнымъ, взятіемъ всей сѣти во владѣніе, не отступая передъ стоимостью и отвѣтственностью за эту операцію, которая безспорно менѣе тягостна, чѣмъ такая система, при которой государство относится къ предпріятіямъ, на которыя возложено управленіе его интересами, какъ къ своимъ врагамъ.

---