

Желѣзнодорожное дѣло въ Россіи.

(Статья третья и послѣдняя*).

Проектъ общихъ началъ рациональнаго способа сооруженія и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ.

Такъ какъ теперь стало ясно для каждаго, что концессіонный способъ есть самый худшій, а казенно-бюрократическій тоже не далъ хорошихъ результатовъ, то является вопросъ: какую систему для постройки и эксплуатаціи принять на будущее время, во избѣжаніе дальнѣйшаго разстройства ж. дорогъ и соединенныхъ съ этимъ потерь для государства и общества? Чтобы отвѣтъ получить совершенно опредѣленный, мы, закончивъ анализъ концессіонной системы, должны сказать нѣсколько словъ о бюрократическомъ способѣ, оказавшемся, по испытаніи, тоже никуда негоднымъ.

Подъ именемъ бюрократическаго способа подразумѣваемъ такой, при которомъ:

а) Назначеніе главнаго распоря-

*) См. газ. „Южн. Кр.“, №№ 99 и 100.

дителя и его ближайших помощников, т. е. управления, не подчинено каким-нибудь правилам, напр., конкурсу, при посредствѣ публичныхъ государственныхъ экзаменовъ, а представляется разнымъ случайностямъ, часто ничего общаго съ дѣломъ не имѣющимъ.

б) Ходъ дѣла затрудненъ обиліемъ мелочной переписки, формальной отчетности и испрашиваніемъ кредита по самымъ мелочнымъ статьямъ.

в) Управление дѣломъ поручается одному лицу, безъ всякаго контроля и участія завѣдывающихъ главными частями предпріятія.

г) Служащіе обязуются работать за определенное и, чаще всего, ничтожное вознагражденіе, безо всякаго процентнаго ихъ участія въ прибыляхъ эксплуатаціи или остаткахъ устройства и

д) Контроль устраивается ради формы и внѣшняго приличія. Такой способъ не только въ промышленныхъ, но и во всякихъ дѣлахъ безусловно вреденъ. Но должно замѣтить, что онъ не есть непрѣмная принадлежность правительственныхъ промышленныхъ предпріятій, но часто, при неумѣнн вести дѣло, встрѣчается и у частныхъ лицъ, а въ настоящее время примѣняется на всѣхъ почти желѣзныхъ дорогахъ, для чего достаточно указать на примѣры юго-западныхъ дорогъ. Здѣсь, со времени соединенія трехъ дорогъ въ одну, по каждому отдѣлу образовалось шесть инстанцій, чего мы не встрѣчаемъ ни въ одномъ, даже чисто бюрократическомъ, учрежденіи. Такъ, по ремонту, тракціи и движенію: первая инстанція: начальникъ дистанціи; начальникъ депо, начальникъ станціи, вторая — участковые начальники, третья — участковый совѣтъ, четвертая — начальники тѣхъ же отдѣловъ по всей линіи, пятая — совѣтъ управленія, подъ предсѣдательствомъ особаго лица; шестая — правленіе изъ директоровъ, назначенныхъ концессионеромъ, а при нихъ, вѣроятно, вслѣдствіе полнаго незнакомства и нежеланія директоровъ заниматься дѣломъ, еще особые агенты по каждому отдѣлу управленія.

Вслѣдствіе такого остроумнаго устройства, никто не знаетъ, гдѣ *кончается ответственность* одной инстанціи и *начинается* — другой. У служащихъ потерялось всякое сознаніе живого отношенія къ дѣлу; переписка развилась до невѣроятныхъ размѣровъ, почему ни одно важное дѣло не разрѣшается во время, а содержаніе правленія и управленія дошло до такой чудовищной цифры, какъ 1,000 р. с. на версту въ годъ. Такъ какъ бюрократически ка-

зенный способъ, а еще болѣе концессионный не оправдали себя на дѣлѣ, то остается одинъ только вѣрный, съ успѣхомъ примѣняемый частными лицами даже не въ полномъ видѣ на заводахъ и въ сельскомъ хозяйствѣ. Способъ этотъ можно назвать *хозяйственно-процентнымъ*. Сущность его состоитъ въ томъ, что все дѣло ведется прямо отъ имени хозяина, въ нашемъ случаѣ казны, людьми специально подготовленными, за определенное жалованье и процентное вознагражденіе отъ прибылей эксплуатаціи и съ экономіи противъ смѣтной стоимости устройства. Система эта все болѣе и болѣе теперь вводится во всѣ частныя предпріятія. Она постоянно, но только съ выгодой для одного концессионера примѣнялась при постройкѣ желѣзн. дорогъ при такъ назыв. *окончательныхъ изысканіяхъ*. Здѣсь концессионеръ, отдѣляя только 10% въ пользу всѣхъ техниковъ, получалъ огромныя сбереженія на сокращеніи земляныхъ работъ. Если бы точно также при постройкѣ правительство назначило извѣстный процентъ, съ сокращенія работъ и со стоимости всѣхъ сооружений въ пользу техниковъ и другихъ служащихъ, то не можетъ быть никакого сомнѣнія въ томъ, что работы выйдутъ наилучшія, сообразно мѣстнымъ условіямъ. Дѣйствительному хозяину желѣзн. дорогъ — правительству остался бы отъ смѣты порядочный излишекъ. Каковы эти остатки, присвоенныя теперь вредными посредниками между казною и дѣйствительными производителями работъ, укажемъ на примѣръ Донецкой каменноуг. жел. дороги. На эту дорогу, въ 480 в., было назначено правительствомъ 22⁴/₅ милл. метал. рублей или по 48 т. мет.руб. на версту. По оптовому контракту сданы за 6.664,631 р. метал. разныя работы. Въ эту цифру не вошли слѣдующія статьи, распоряженіе которыми концессионеръ оставилъ за собой: отчужденіе земель — 272 тысячи (по 75 метал. руб. за десятину, въ дѣйствительности уплочено среднимъ числомъ по 50 р. кредит.); подвижной составъ въ 5 мил. (въ дѣйствительности 4 мил.); рельсы и скрѣпленія — 3 мил.; содержаніе правленія и инспекціи — 228 т.; оборотный капиталъ 310 т.; потеря при реализаціи и уплата % по суммамъ, выдаваемымъ казною во время постройки — 2 мил. (въ дѣйствит. 1¹/₂ мил.). Слѣдовательно, на постройку израсходовано максимум 17 мил., считая въ томъ числѣ и заработки на подрядчика, а 6 милл. должны остаться въ кассѣ общества, какъ запасный капиталъ, че-

го впрочемъ, по отчетамъ не видно. При хозяйственномъ же способѣ, считая даже дѣйствительный расходъ на постройку въ 17 милліоновъ и половину остатка на процентное вознагражденіе служащихъ, въ запасный капиталъ во всякомъ случаѣ поступило бы не менѣе 3-хъ милліоновъ, и слѣдоват. дорога была бы обезпечена отъ всякихъ случайностей и лучше выстроена. Перейдемъ отъ частнаго примѣра къ сравненію общей стоимости нашихъ и американскихъ дорогъ. Беремъ за сравненіе американскія дороги на томъ основаніи, что условія постройки послѣднихъ ближе всего подходятъ къ нашимъ, хотя нужно имѣть въ виду, что тамъ рабочій оплачивался вдвое дороже и потому американскія дороги должны были бы стоить больше нашихъ. На дѣлѣ оказывается, что наши дороги, среднимъ числомъ, обошлись по 75 т. верста, а американскія по 52 т., слѣдов. остатокъ, поступившій въ карманъ концессионеровъ и разныхъ посредниковъ, составляетъ не менѣе 25 тыс. на версту. Такимъ образомъ, если бы между казною и дѣйствительными производителями работъ не было вредныхъ посредниковъ, то отъ постройки 20 т. верстъ должно было бы остаться 500.000,000 р., изъ которыхъ половину можно было бы отчислить въ запасный капиталъ. Кромѣ того, правительству не пришлось бы произвести такихъ громадныхъ затратъ, какъ приплата по эксплуатаціи, и разныя субсидіи, дошедшія въ настоящее время до 450 мил. При этомъ все-таки дороги оказались, чрезъ 10 лѣтъ, въ такомъ якобы плохомъ состояніи, что концессионеры потребовали отъ правительства снова займа въ 150 мил., изъ которыхъ, по меньшей мѣрѣ треть постраются присвоить себѣ.

Доказавъ такимъ образомъ всю негодность концессионнаго способа, я перейду къ разсмотрѣнію общихъ началъ устройства управленія при *хозяйственно-процентномъ* способѣ постройки и эксплуатаціи желѣзн. дорогъ. Исходя изъ того принципа, что дѣло мастера боится и принимая во вниманіе, что послѣ постройки и эксплуатаціи 20 т. верстъ ж. дор. и при существованіи высшихъ техническихъ учебныхъ заведеній, какъ институты инженеровъ путей сообщеній и технологовъ, военно-инженерная академія и архитектурно-строительное училище, не можетъ быть затрудненія въ выборѣ опытныхъ и честныхъ техниковъ, можно предложить единственно вѣрный способъ составленія управ-

ленія и контроля: *государственный публичный экзаменъ*. Только такимъ средствомъ возможно поднять уровень техническихъ познаній, утвердивъ среди техниковъ убѣжденіе, что только трудомъ и знаніемъ можно дойти до послѣдовательныхъ повышеній заработковъ и достигнуть того, чтобы въ распоряженіи попадали люди наиболѣе знающіе, честные и талантливые, а не исключительно пронирыльные и стоворчивые, какъ это теперь практикуется. Само собою разумѣется, что экзаменаціонный комитетъ долженъ состоять изъ профессоровъ разныхъ отдѣловъ строительнаго искусства, наиболѣе примѣнимыхъ къ постройкѣ и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ и образованныхъ техниковъ, извѣстныхъ своей опытностью. Къ испытанію, по заранѣ составленной программѣ, на важнѣйшія должности, какъ главныхъ и участковыхъ инспекторовъ, главнаго инженера и его помощниковъ, начальниковъ участковъ, архитекторовъ, управляющихъ, начальниковъ тяги, начальниковъ мастерскихъ слѣдуетъ допускать только техниковъ, имѣющихъ дипломы и работавшихъ при постройкѣ не менѣе двухъ дорогъ, или служившихъ по эксплуатаціи на низшихъ должностяхъ, соотвѣтствующихъ отдѣловъ не менѣе трехъ лѣтъ. Чтобы экзаменаторы относились какъ можно строже къ своимъ обязанностямъ, имъ слѣдуетъ установить вознагражденіе изъ остатковъ и прибылей, приходящихся на долю казны отъ постройки и эксплуатаціи, такъ какъ эти прибыли при правильныхъ смѣтахъ главнѣйшимъ образомъ зависятъ отъ состава управленія. Изъ выбранныхъ такимъ способомъ кандидатовъ составляется управленіе для предполагаемой къ постройкѣ дороги или для эксплуатаціи какой-либо изъ существующихъ. Если бы кандидатовъ на соотвѣтствующія должности оказалось больше, то персоналъ составляется по выбору министерства или по жребію между ними. Составленному такимъ образомъ управленію, министр. пут. сообщ., какъ главный органъ правительства по устройству и эксплуатаціи жел. дорогъ, поручаетъ постройку и эксплуатацію жел. дорогъ по заранѣ имъ произведеннымъ изысканіямъ и составленнымъ смѣтамъ. Послѣднія было бы полезно, прежде окончательнаго утвержденія, печатать во всеобщее свѣденіе на тотъ конецъ, что всегда при публичномъ обсужденіи можно получить полезныя указанія. Разцѣнки слѣдуетъ непрѣмннно составлять на кредитные рубли, во избѣжаніе ни на чомъ неоснованныхъ переплатъ на

курсъ, какія дѣлаетъ теперь казна, ведя счетъ всего строительнаго капитала на металлическіе рубли. Напримѣръ, при отпускѣ казной 48 т. руб. на версту Донецкой каменноуг. жел. дороги, выстроенной въ то время, когда нашъ курсъ стоялъ весьма низко (1 р. 40 к. за 1 р. метал.), концессионеръ, независимо отъ остатковъ противъ раздѣлки, платя за $\frac{2}{3}$ работъ кредитными, получилъ отъ казны ни за то, ни за се, на одномъ только курсѣ — $(22.000.000 \times \frac{2}{3} \times 0,40)$ больше пяти милліоновъ!!.

Раздѣленіе строительнаго капитала на облигаціонный и акціонерный само собой уничтожается. Такъ какъ успѣшность и выгодность всякаго предпріятія зависитъ въ равной степени отъ труда и капитала и дѣло пойдетъ тѣмъ лучше, чѣмъ справедливѣе вознагражденъ трудъ, то весь составъ служащихъ долженъ быть непремѣнно заинтересованъ независимо отъ опредѣленнаго годового жалованья еще извѣстнымъ процентомъ съ прибылей. Составленіе смѣты расходовъ по постройкѣ или эксплуатаціи не представляетъ особаго затрудненія. Для первой дѣлаются предварительныя изысканія и существуетъ примѣръ дорогъ, выстроенныхъ при самыхъ разнообразныхъ мѣстныхъ условіяхъ. Изъ отчетовъ же всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, представляемыхъ въ министер. пут. сообщ., видно, что дороги, добросовѣстно эксплуатируемыя (такихъ найдется верстъ съ 1,500), при выручкѣ менѣе 7 тыс. на версту расходуютъ не болѣе, какъ отъ 3 до $3\frac{1}{2}$ т., а при вышихъ сборахъ расходъ не превосходитъ 50% валового сбора. Процентное вознагражденіе должно дѣлиться между всѣми служащими пропорціонально жалованью или, что все равно, значенію каждаго. Жалованье должно назначать не произвольно, а по опредѣленной прогрессіи. Изъ этой преміи слѣдуетъ выдавать не болѣе половины, а половину удерживать до истеченія двухъ весенъ послѣ открытія дороги, на тотъ случай, что если бы гдѣ оказались поврежденія полотна, сооруженій и зданій, то все можно было бы исправить на счетъ служащихъ. Всѣ такія поврежденія не зависятъ, какъ принято объяснять, отъ какихъ-либо чрезвычайныхъ климатическихъ явленій, и просто суть слѣдствія недосмотра или небрежныхъ проектовъ, а подчасъ и злоупотребленій. Поэтому совершенно справедливо, чтобы лица, завѣдывавшія постройкой, получая премію, какъ результатъ добросовѣстнаго отношенія къ дѣлу, несли и отвѣтственность кромѣ личной служебной, *круговую денежную*. Такого же порядка выдачи преміи слѣдуетъ держаться и по эксплуатаціи, гдѣ, кромѣ того, при назначеніи жалованья, нужно принимать во вниманіе и число лѣтъ службы, такъ, чтобы, напр., чрезъ пять лѣтъ прибавлять извѣстный процентъ. Такимъ путемъ можно удерживать служащаго, какъ можно долѣе, на одной и той же должности и избѣгнуть въ высшей степени вредной для интриги между ними изъ-за повышенія оклада. Для обезпеченія правительства отъ несвоевременныхъ расходованій управленіями суммъ, выдаваемыхъ впередъ (хотя при такомъ строгомъ выборѣ управленія, какой указанъ выше, этого нельзя и ожидать) можно принять за правило, чтобы госуд. банкъ изъ суммъ, назначенныхъ на постройку или изъ выручекъ эк-

сплоатаціи, отпускалъ авансами, по требованіямъ управленія удостовѣреннымъ инспекціей, суммы необходимыя для текущихъ двухмѣсячныхъ платежей. Послѣ этого третій отпускъ долженъ производиться только послѣ представленія отчета объ израсходованіи перваго удостовѣреннаго инспекціей въ томъ, что показанныя въ немъ работы и поставки дѣйствительно произведены. Такая выдача авансами не представляетъ ни малѣйшаго риска, и исполнѣе обезпечивается способомъ состава управленія, соотвѣствующимъ вознагражденіемъ и правильно устроеннымъ контролемъ. Наконецъ, правительство теперь, довѣряя деньги концессионерамъ, рискуетъ и теряетъ безъ всякаго сравненія болѣе

Разсматривая изложенный способъ управленія желѣзными дорогами легко понять, что онъ представляетъ громадное преимущество предъ бюрократическимъ или концессионнымъ. Дѣйствительно, при распредѣленіи прибылей между всѣми служащими и взаимномъ ихъ контролѣ нѣтъ повода къ такимъ громаднымъ злоупотребленіямъ, какія проявляются при концессионномъ способѣ. Вопервыхъ, если при добросовѣстномъ сооруженіи дороги предположимъ остатокъ въ милліонъ, то при ухудшеніи постройки можно его увеличить процентовъ на 15. Очевидно, купъ въ 150 тысячъ слишкомъ заманчивъ, чтобы одинъ человѣкъ нравственно-темный отказался отъ него. Между тѣмъ при *хозяйственно-процентномъ способѣ*, если бы даже было принято платить служащимъ въ премію половину остатка, сумма въ 75 тысячъ руб. не такова, чтобы его можно было отклонить отъ прямыхъ обязанностей сотню лицъ, имѣющихъ притомъ право на полученіе болѣе значительной преміи. А такъ какъ мы рекомендуемъ плату преміи преимущественно со стоимости работъ, то такихъ экономій и податно во вредъ дѣлу быть не можетъ. Во вторыхъ, коллегиальное управленіе обязано давать отчетъ и лишено возможности прибѣгать къ средствамъ, увеличивающимъ смѣнныя назначенія и ослабляющимъ правительственный контроль. Кромѣ того большинство техниковъ соединенныхъ въ артель никогда не согласится нравственно вредить себѣ. Хотя такимъ образомъ нельзя сомнѣваться, что управленіе дорогъ, устроенное по вышеизложенному способу дастъ наилучшіе результаты, но такъ какъ учрежденіе, составленное даже изъ наилучшихъ людей не заключаетъ въ самомъ себѣ, по свойству человеческой природы, регулятора своей дѣятельности, то для предотвращенія ошибокъ, возможныхъ по увлеченію или односторонности взгляда, на каждой дорогѣ долженъ существовать исполнѣе независимый контроль. Въ настоящее время существуетъ контроль, подъ именемъ инспекціи, но только номинально, не принося почти никакой пользы. Такое явленіе совершенно естественно и понятно безъ всякихъ примѣровъ, такъ какъ клика концессионеровъ, захвативъ право распоряжаться громадными казенными суммами, стремилась всею силою своего вліянія парализовать правительственный контроль до послѣдней степени. Это ей исполнѣе удалось, благодаря тому, что при устройствѣ инспекціи не было обращено вниманія на то, что а) всякое контрольное учрежденіе можетъ дѣйствовать исполнѣе осмотрительно только, когда оно коллегиально; б) агенты его

назначаются и увольняются не по личному усмотрѣнію, а по строгому разбору ихъ опытности, знанія и дѣйствій; в) вознагражденіе должно соответствовать важности обязанностей и во всякомъ случаѣ обезпечивать существованіе и будущность дѣльнаго техника.

Въ желѣзно-дорожной инспекціи ни одно изъ этихъ условій не соблюдено. Вѣроятно вслѣдствіе полной невозможности одному человѣку, какъ министръ путей сообщенія или директоръ департамента желѣзныхъ дорогъ ознакомиться съ познаніями и свойствами представившихся кандидатовъ и отсутствія строгаго государственнаго экзамена, на такія важныя должности, какъ главные инспектора, назначались, за рѣдкими исключеніями, люди съ знаніями и опытностью ниже посредственныхъ, не говоря уже о другихъ качествахъ.

Увольненіе какъ главнаго инспектора, такъ и участковыхъ не подчинено никакимъ правиламъ. Главному инспектору предоставлена вся власть, такъ что ни на совѣты, ни на свѣдѣнія, доставляемыя участковыми, онъ можетъ не обращать никакого вниманія. Личный составъ инспекціи крайне недостаточенъ. Для контроля, напр., приходовъ и расходовъ эксплуатаціи, при инспекціи вовсе нѣтъ агентовъ государственнаго контроля, безъ содѣйствія которыхъ инженеры безусловно не могутъ слѣдить за правильностью поступленія сборовъ и дѣйствіями управленій по хозяйственной части. Наконецъ вознагражденіе служащихъ по инспекціи не соответствуетъ важности обязанностей, а между тѣмъ необходимо имѣть въ виду, что рационально устроенная инспекція исполнѣе замѣнитъ на дорогахъ, которыя прійдется освободить отъ концессионеровъ, вредныя и дорогостоящія концессионныя правленія. При наибольшемъ расходѣ на инспекцію всѣхъ дорогъ въ 800 тыс., казна сохранитъ пять милліоновъ явно поглощаемыхъ правленіями. Не вдаваясь въ болѣе подробное изложеніе проекта контроля жел. дор., мы должны прибавить, что рациональный контроль, тогда только принесетъ всю пользу, когда само управленіе будетъ организовано на вышеизложенныхъ началахъ. Очевидна громадная разница для контроля: имѣть ли дѣло съ управленіемъ знающимъ и по существу устройства расположеннымъ къ честной дѣятельности или съ темными людьми, преслѣдующими одну только цѣль — наживу на счетъ государственной казны всевозможными способами, включительно до полнаго разстройства дорогъ и новаго ихъ устройства на счетъ правительства. Поэтому мы ничего не говоримъ о какихъ бы то ни было улучшеніяхъ въ концессионной системѣ. Это также по существу невозможно, какъ и улучшеніе крѣпостничества, откуповъ, старыхъ судовъ и т. п. Всякія попытки и замедленія ничего не принесутъ, кромѣ еще большаго разстройства жел. дор., увеличенія приплатъ казны, а слѣдовательно, вообще ухудшеніе государственныхъ финансовъ.

Инженеръ А. Ф. Якубенко.