

ПРОФЕСОР Я.М. ГОРДЕЄНКО (1851-1922) ПРО РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ГОСПОДАРСТВА

У статті висвітлюються погляди Я.М. Гордеєнка на ведення залізничного господарства та застосування різних видів тарифів на залізничні перевезення, проводиться їх аналіз та робляться висновки, який же власне вид господарювання та вид залізничних тарифів був найкращим для залізниць у другій половині XIX – на поч. XX століть

Ключові слова: залізниця, дохід від перевезень, залізничні тарифи, доплата держави, експлуатаційні витрати, технічні умови, залізничні компанії, перевезення

У своїй науковій діяльності Я.М. Гордеєнко, вчений у галузі залізничної сигналізації, централізації та блокування, професор Петербурзького інституту інженерів шляхів сполучення, займався проблемами корисного використання залізниць. Він вважав, що при оцінці вигідності залізниць існує основна умова: щоб доходи із залізничної мережі країни не тільки покривали витрати на її експлуатацію, а також приносили відсотки та погашали витрачені на її спорудження кошти, тобто, щоб залізничні підприємства, або, принаймні, їх сукупність, окупали самі себе. На думку Якова Миколайовича володіння залізницею являє собою велику монополію, а ще більшою монополією є зосередження в одних руках усіх операцій з перевезення залізницею вантажів та людей. При подібному монопольному характері залізничних підприємств, при величезності їх грошових оборотів, необхідності залізниць для потреб уряду, і особливо їх впливу на розвиток промисловості та торгівлі, питання про правильну організацію залізничної справи було питанням державної ваги. Наприклад, валовий дохід російських залізниць у 1881 р. (21262 версти) склав 20840000 руб., витрати ж за цей рік склали 145126000 руб [1].

У світі створювались залізничні підприємства найрізноманітнішого характеру. В Америці та Англії експлуатація залізниць – справа переважно приватних товариств, а урядова регламентація в багатьох випадках майже зводилася до нуля, в Бельгії уряд з часу створення залізниць узяв на себе побудову їх та експлуатацію і володів $\frac{3}{4}$ усіх залізниць країни. В Німеччині, де залізнична справа була спочатку переважно у руках компаній, уряд частково викупив залізниці, частково взяв на себе експлуатацію приватних залізниць, залишивши невелику частку в експлуатації приватних товариств. У Франції залізниці будувались переважно за заздальгедь визначеними урядом напрямками, частково урядом, частково компаніями. Французький уряд брав активну участь у справі побудови залізниць, які потім надходили в експлуатацію приватним компаніям, або виступав гарантом капіталів залізничним компаніям. В той же час французький уряд завжди намагався регулювати дії приватних компаній не тільки з фінансового, а й з технічного боку, у вигляді забезпечення безпеки руху на залізницях.

Таким чином існували залізниці, які були побудовані та експлуатувались приватними компаніями, залізниці, які побудовані урядом та продані на термін або передані в оренду приватним компаніям, приватні залізниці, які експлуатувались урядом та залізниці урядові.

Вирішення питання про правильне залізничне господарство може бути поставлене тільки в розумінні найкращого досягнення тієї мети, яка повинна досягатися побудовою залізниць тим способом, який є найбільш вигідним для

господарства кожної країни. А найбільш вигідним для країни було таке ведення залізничного господарства, яке викликало в ній найбільшу кількість перевезень. При цьому однак повинна дотримуватись умова, щоб дохід від перевезень покривав не тільки всі витрати з експлуатації залізниць, але ще й відсотки на витрачений на їх побудову капітал та (в більшості випадків) термінове повернення капіталу [2].

Залізниці впливають головним чином на комерційну та промислову сторони життя країни розвитком мінового господарства. Існування та розвиток залізничної мережі пояснюється, головним чином, вигідністю такого господарства, де точної мірки для подібної вигоди не існує. Якщо витрати на залізничну мережу не окупувались, то якими великими могли бути, без збитку для загального господарства країни, доплати по цій мережі, які сягали мільйонів та десятки мільйонів рублів? Поки кожна залізниця окремо або навіть уся залізнична мережа окупувались, сумнівів вигідності тієї та другої бути не могло: залізниці окупаються – отже немає збитку; перевезення виконуються – отже для країни є вигода. Якщо є доплати, розмір їх повинен виправдовуватись розміром вигоди від перевезень. Поки немає даних для визначення цього розміру, усяка доплата держави по залізницях є справою ризикованою.

На думку бельгійського міністра фінансів Г. Гро, яку він висловив у Палаті депутатів 20 квітня 1880 року, наведену Я.М. Гордеєнком у своїй книзі «Основи залізничної економії», доходи з залізниць обов'язково повинні покривати не тільки витрати на їх експлуатацію, а також і відсотки на витрачений на їх побудову капітал. В іншому випадку, відсотки ці доведеться платити з інших доходів країни, тобто будуть вводиться нові податки для штучного здешевлення перевезень. Доходи також повинні давати надлишок на поступове погашення залізничних позик.

У питанні про найвигідніші для країни умови залізничного господарювання є дві головні умови: перша – щоб прибуток від залізничних перевезень покривав витрати на експлуатацію залізниць та на сплату відсотків та погашення капіталів, витрачених на їх улаштування; друга – щоб робота залізниць, тобто сума виконаних на них пудоверст вантажу та пасажироверст була якомога більшою. Що стосується першої умови, то вона тим легше може бути виконана, чим менше сума експлуатаційних витрат і відсотків, а також погашення на витрачені капітали, тобто виконання її залежить від того, наскільки правильно обрані місця побудови залізниць окремо та по відношенню до загальної мережі, від технічних умов їх побудови і в значній мірі від того, наскільки при тих же умовах дешевше побудовані залізниці та наскільки вони економно та вдало експлуатуються, тобто утримуються, працюють та розвиваються. Друга умова – беззбиткова кількість перевезень залежить від тих цін, які встановлюються залізницями на різні перевезення, тобто від залізничних тарифів [3].

Згідно порядку, від яких може залежати ступінь вигідності залізниць, необхідно вирішити питання про спосіб їх будівництва, тобто повинні вони будуватись казною, приватними особами за дотацій держави, міст та земств. Інколи будівництво нових ліній повинно бути надано приватним підприємствам.

Прикладом залізничної мережі, створеної без усякого сприяння держави, крім дозволу права відчуження, можуть слугувати англійські залізниці. Уряд Англії утримувався від усяких грошових дотацій залізничним компаніям. Крім

того, спочатку залізничні підприємства зустрічали сильну протидію як у суспільстві, так і в парламенті, та усунення цих протидій вилилося у великі суми вартості початкового будівництва залізниць. Таким чином загальні витрати та придбання землі обійшлося англійській залізниці London and Brighton у 12800 ф. ст. на милю, тобто по курсу 81920 рублів на 1 версту.

У спорудженні величезної мережі залізниць Північної Америки домінуюче значення мали приватні підприємства, але й участь союзного уряду, окремих штатів, міст та громад також була дуже значущою. Більшою часткою їх допомога компаніям являла собою прийняття значної частки облігацій. Але найбільш вдалим видом дотацій виявилась поступка широкими смугами землі з обох сторін залізниць. Така концесія земель надавалась або штатам, які бажали провести свої залізниці через суміжні, малонаселені провінції, або прямо залізничним компаніям, і ця система будівництва залізниць чудово сприяла колонізації та розвитку малонаселених місцевостей західних та північних штатів Америки.

В Бельгії, Баварії, Бадені та Віртенберзі велика кількість залізниць була побудована та експлуатувалася державою. В Саксонії близько $\frac{2}{5}$ всіх залізниць також були побудовані державою. У Пруссії, навпаки, майже всі залізниці спочатку були побудовані та експлуатувалися приватними компаніями, але згодом більша частина була викуплена державою.

Стосовно вартості та якості побудови важко позитивно висловитись за той чи інший спосіб побудови залізниць. У місцевостях з не дуже густим населенням використовувався господарський спосіб побудови залізниць державою при обов'язковій умові майнової зацікавленості в успіху та дешевизні споруди головних її виконавців та керівників. Такий спосіб може бути найбільш вигідним. А у випадку, якщо будівництво залізниць було справою виключно приватною, участь держави у цій справі була незначною. Що ж стосується залізничних підприємств змішаного характеру або суто державних, то в цьому випадку широка участь держави була необхідною участю безпосередньо зацікавленої особи або власника. Розробка попереднього проекту усієї залізничної мережі держави, або принаймні, вибір напрямків найбільш необхідних ліній цієї мережі, до накопичення значної кількості випадкових залізниць, була задачею державною.

Участь держави у визначенні технічних подробиць будівництва приватних залізниць забезпечувала безпеку цих залізниць для пасажирських перевезень.

Ще одним елементом залізничного господарства є розмір експлуатаційних витрат. Якщо була будь-яка різниця на користь приватної експлуатації, то це майнова зацікавленість осіб, які стояли на чолі правління приватних залізниць, і ця обставина дійсно дуже важлива у справі, яка потребувала господарського рішення. Але і тут різниця тільки в приватних формах, а не у принципах, так як державне керування може здійснюватись на більш комерційних підставах, ніж велось на існуючих приватних залізницях [4].

За відсутності у державній експлуатації системи майнової зацікавленості та майнової відповідальності службовців, керівництво приватним підприємством дозволяло очікувати кращих результатів. За умови, якщо тільки залізниця не підходить під одне з двох виключень, тобто у випадку поганого керування дійсно

несуть збиток особи, які входять до складу правління залізниці. В протилежному випадку переваги очікувалися тільки у системі державної експлуатації.

Особливої уваги заслуговувало тарифне питання. Чим більше здійснювалося перевезень, тим вигідніше для країни, тому що будь-яке перевезення зумовлювалося бажанням отримати винагороду. Тому найвигіднішими для країни тарифами варто визнати такі, які дають достатній дохід як для покриття експлуатаційних витрат залізниці, так і для сплати відсотків та погашення витрачених на них капіталів.

Залізниці за своєю сутністю – підприємства монопольні – і повинні бути такими. Довести це не важко. Відсотки та погашення вартості побудови залізниці та першочергова купівля рухомого складу складали близько половини тієї суми, яка мала бути виручена за перевезення з витрат експлуатації. У свою чергу, близько 50 відсотків не пов'язані з безпосередніми витратами на перевезення (керівництво, управління, служба колії, станційна служба). Таким чином, близько 75 відсотків усіх витрат, які повинні бути покриті перевезеннями, не залежать від кількості перевезень. Якби між двома будь-якими місцевостями було побудовано декілька конкуруючих ліній, то та ж кількість перевезень повинна була б окупити дійсну вартість перевезень, плюс стільки разів узятую потрібну вартість, скільки проведено конкуруючих доріг. Кращою ілюстрацією вищенаведеного були англійські залізниці.

Внаслідок скарг на високі тарифи залізниць, англійський уряд почав заохочувати побудову конкуруючих ліній. Замість очікуваної винагороди для промисловості побудова конкуруючих ліній майже призвела до фінансової кризи та замість зниження провізних цін викликала збільшення їх, так як конкуруючі залізниці або вступали між собою у згоду, або скупались якоюсь з них. Взагалі, як показав досвід Англії та Америки, конкуренція закінчується або злиттям конкуруючих залізниць в одне товариство, як у Англії, або утворенням спілок, які розділяють між собою або перевезення вантажів, або дохід від цього перевезення (американські залізничні товариства).

Остаточним устроєм залізниць можна визнати тільки такий, в якому не тільки немає конкуренції між окремими товариствами, але й усяке перевезення відбувається тільки за таким напрямком, якого вимагають найменші дійові затрати з виконання цього перевезення.

Також, на думку Я.М. Гордеєнка, теорія натуральних тарифів, тобто вимога, щоб перевезення розцінювались по дійсній, начебто середній вартості їх, пропорційна вазі предметів, які перевозяться, та відстані, на яку вони перевозяться, не дивлячись на рід та ціну товару, не витримувала ніякої критики.

Залізниці – споруди настільки дорогі, що вони можуть існувати беззбитково тільки при значній роботі, тобто при великій кількості перевезень та на великій відстані. Досягнути цієї мети з найбільшою користю для себе і для країни вони можуть тільки відшкодовуючи витрати на експлуатацію, які не пов'язані безпосередньо з перевезеннями, та витрати на улаштування залізниці не рівномірно за усіма родам вантажу, а відповідно до того, скільки кожний вантаж за його комерційними якостями може винести. Застосування теорії натуральних тарифів до залізничних перевезень є економічним абсурдом, який руйнував би і країну, і залізницю.

В основі залізничних тарифів повинен бути комерційний закон попиту та пропозицій. Залізницям у більшості випадків не потрібно дотримуватись найбільших тарифів, тобто таких, межа яких встановлюється вартістю інших способів перевезення або встановленими урядом найбільшими граничними тарифами. Їм важливо отримати від перевезень найбільший можливий чистий прибуток, і, якщо на комерційних умовах товару деяке перевезення його можливе тільки за таким тарифом, який не набагато вищий за дійсну вартість цього перевезення для залізниці, то залізниці все ж буде вигідніше возити товар і за таким тарифом, ніж зовсім відмовитись від цього перевезення. Отже, незалежно від роду товару комерційні ставки залізниць на різні перевезення цього товару повинні створювати такі ціни на цей товар у місцях його доставки, які б не перешкоджали, а сприяли розвитку споживання цього товару, і тому в більшості випадків робота залізниці при комерційних тарифах створює найбільшу кількість вигідних перевезень.

Підводячи підсумок всього вищенаведеного, Яків Миколайович робить висновок, що державне значення залізниць полягає, головним чином, у величезному впливі їх на розвиток торгівлі та промисловості, а отже у збільшенні добробуту країни. Але ця мета досягається як при урядовій, так і при приватній експлуатації залізниць за умови, що ця експлуатація в обох випадках поставлена у такі умови, що ведеться комерційно. Що стосується системи натуральних тарифів, то на думку професора Я.М. Гордеєнка вони не можуть бути застосовані на залізницях нашої країни. Незручність системи комерційних тарифів в тому, що при різноманітності предметів перевезення та майже безкінечних комбінацій пунктів відправлення та доставки встановлення особливих тарифних ставок для кожної категорій перевезень, створило б неподолані труднощі для самого правління залізниць. Тому там де уряд не скутий граничними тарифами, особливі ставки створювалися тільки для тих категорій перевезень, які давали значний дохід. Для всіх інших перевезень предмети ділилися на декілька класів і для кожного класу встановлювався тариф на одиницю ваги та пробігу. При цьому пропорційність відстаням встановлювалася або безумовна, або змінювалася в залежності від характеру сполучення (місцеве або пряме), або від загальної протяжності перевезення. Найбільш доходні категорії перевезень розцінювалися переважно на комерційних основах, якщо тільки цьому не заважала відсутність згоди між конкуруючими залізницями. Таким чином можна сказати, що у тих державах, де залізнична експлуатація тим чи іншим шляхом дійшла до правильних форм (Англія, США, Франція) тарифи напрацьовувались і змінювались на основі вказаних у статті законів комерційної експлуатації.

Література

1. Гордеенко Я.Н. Основания железнодорожной экономии (Введение к курсу эксплуатации железных дорог) / Я.Н. Гордеенко. – Санкт-Петербург, 1885. – 54 с.
2. Гордеенко Я.Н. Железные дороги: Лекции профессора Я.Н. Гордеенка / Я.Н. Гордеенко. – Санкт-Петербург, 1895. – 288 с.
3. Гордеенко Я.Н. Курс железных дорог / Я.Н. Гордеенко. – Санкт-Петербург, 1889. – 310 с.
4. Гордеенко Я.Н. Виртуальная длина железных дорог / Я.Н. Гордеенко. – Санкт-Петербург, 1902. – 33 с.

Данилова Ю.В. Профессор Я.Н. Гордеенко (1851-1922) о развитии железнодорожного хозяйства

В статье освещаются взгляды Я.Н. Гордеенко на ведение железнодорожного хозяйства и применение разных видов тарифов на железнодорожные перевозки, проводится их анализ и делаются выводы, какой же именно вид хозяйствования и вид железнодорожных тарифов являются лучшими для железных дорог во второй половине XIX – нач. XX столетий

Ключевые слова: железная дорога, доход от перевозок, железнодорожные тарифы, доплата государства, эксплуатационные затраты, технические условия, железнодорожные компании, перевозки

Danilova Y.V. Professor Y.N. Gordeenko (1851-1922) about development of railway economics

Y.N. Gordeenko's views of maintaining railway economy and application of different types of tariffs for rail transportation are consecrated, the analysis of them is carried out and the conclusions are drawn, about the type of managing and a type of railway tariffs which are the best for the roadrailways in the second half of XIX - XX of centuries discussed in the paper

Keywords: railroad, income from transportations, railway tariffs, state surcharge, operational expenses, specifications, railway companies, transportations