

А.Д. Билимович

**Товарное движение на русских железных
дорогах**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 330
ББК 65
А11

А11 **А.Д. Билимович**
Товарное движение на русских железных дорогах / А.Д. Билимович – М.: Книга по Требованию, 2014. – 516 с.

ISBN 978-5-458-55027-7

ISBN 978-5-458-55027-7

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2014
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2014

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

Роль Волги въ передвиженіи нефтяныхъ грузовъ (157). Распредѣленіе отправления сырой нефти и нефтяныхъ остатковъ. Роль волжскихъ пристаней (158). Полученіе нефти и остатковъ отдѣльными районами и главнѣйшими городами (160). Пробѣгъ нефтяныхъ остатковъ (166). Отправление керосина (167). Полученіе его районами и отдѣльными городами (169). Общій взглядъ на движеніе нефтяныхъ грузовъ (176). Значеніе нефтепровода между Баку и Батумомъ (177).

ГЛАВА VI. Движеніе соли 180—194

Добыча соли въ Россіи, ввозъ ея изъ за границы, вывозъ и потребленіе (180). Жел.-дор. и водная перевозка соли (182). Главные районы добычи соли, ихъ сравнительная производительность и отправление ими соли (183). Полученіе соли. Борьба различныхъ соляныхъ источниковъ за снабженіе отдѣльныхъ районовъ (189). Полученіе соли главнѣйшими городами (193). Общій обзоръ движенія соли (194).

ГЛАВА VII. Движеніе руды, чугуна, желѣза, стали и жести не въ дѣлѣ 195—224

I. *Движеніе желѣзной руды.* Добыча ея и перевозка по желѣзнымъ дорогамъ (195). Распредѣленіе перевозокъ руды по поясамъ пробѣга (196). Отправление руды отдѣльными районами и станціями (197). Географія полученія руды (200). II. *Движеніе чугуна.* Ростъ внутренней добычи его и ввоза изъ за границы (203). Параллельное развитіе движенія его по жел. дорогамъ и воднымъ путямъ (204). Пробѣгъ чугуна (205). Отправление его отдѣльными районами и главнѣйшими станціями (206). Распредѣленіе полученія чугуна по районамъ и отдѣльнымъ пунктамъ (209). III. *Движеніе желѣза, стали и жести.* Потребленіе ихъ и движеніе по жел. дорогамъ и воднымъ путямъ (212). Колебанія жел.-дор. движенія желѣза въ связи съ волнами промышленныхъ оживленій и застоевъ въ Россіи (214). Пробѣгъ желѣза и стали (216). Географія ихъ отправления (217). Характеръ снабженія ими отдѣльныхъ районовъ (221). Отличіе движенія желѣза и стали отъ движенія чугуна (224).

ГЛАВА VIII. Движеніе сахарныхъ грузовъ 225—233

Количество сахарныхъ грузовъ (225). Постепенный ростъ его въ связи съ ростомъ свекло-сахарной промыш-

ленности (226). Географія добычи и отпавленія сахарнаго песка (227). Полученіе его отдѣльными дорогами и станціями (229). Отпавленіе и полученіе сахара-рафинада (231).

ГЛАВА IX. Нѣкоторыя общія черты товарнаго движенія . . . 231—266

Распредѣленіе отпавленія и полученія всѣхъ товаровъ по районамъ (234). Относительныя данныя: на 100 кв. верстъ пространства и 1 вер. пути (238). Обороты внутреннихъ и пограничныхъ пунктовъ (241). Сравнительный ростъ ихъ съ теченіемъ времени (243). Различное вліяніе на нихъ неурожаевъ (244). Приблизительный подсчетъ движенія товаровъ во внутреннемъ и вѣннемъ сообщеніи (244). Обороты отдѣльныхъ границъ (246). Составъ оборотовъ внутреннихъ и вѣннихъ пунктовъ (247). Характеръ оборотовъ наиболѣе крупныхъ внутреннихъ пунктовъ (249). Распредѣленіе товарнаго движенія по мѣсяцамъ (251). Неравномѣрность работы русскихъ жел. дорогъ и недостаточность подвижнаго состава, какъ причины задержекъ грузовъ (254). Сравненіе жел.-дор. движенія съ перевозкой товаровъ по внутреннимъ воднымъ путямъ. Вопросъ о конкуренціи послѣднихъ съ желѣзными дорогами (256). Передача грузовъ съ водныхъ путей на жел. дороги и обратно (264).

ГЛАВА X. Финансовая сторона товарнаго движенія . . . 267—289

Значеніе финансовыхъ результатовъ товарной дѣятельности желѣзныхъ дорогъ для нихъ самихъ, государства и всего народнаго хозяйства (267). Общіе результаты жел.-дор. хозяйства: валовой доходъ (269); расходы эксплуатаціи (270); чистый доходъ эксплуатаціи (271). Относительныя данныя на 1 вер. пути (272). Расходы на уплату обязательныхъ платежей по основнымъ капиталамъ (273). Конечные результаты жел.-дор. хозяйства (273). Доходы и расходы казны по казеннымъ и частнымъ жел. дорогамъ (274). Финансовыя результаты товарнаго движенія. Доходы: общіе, съ одного пуда и одной пудо-версты (277). Приблизительные расходы: вообще и на одну пудо-версту (281). Общіе финансовыя результаты товарнаго движенія (284). Сравненіе финансоваго положенія русскихъ и иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ (285). То же по отношенію къ финансовымъ результатамъ одного товарнаго движенія (287).

ПРИЛОЖЕНИЯ:

- А. 62 таблицы.
- Б. 39 диаграммъ.
- В. 12 картограммъ.

Замѣченные пропуски и опечатки.

Стр. 97, примѣч. 2.	Пропущено: оба источника противорѣчатъ другъ другу.
Стр. 111, строка 14 снизу	вмѣсто <i>по</i> надо <i>къ</i> .
Табл. № 9.	Соль въ 1876 г. вмѣсто 71,1 надо 17,1.
Діагр. № 1. Заглавіе.	Вмѣсто <i>набл.</i> надо <i>табл.</i>
Карт. № 1. "	Пропущено: къ стр. 48.
Карт. № 2. "	" къ стр. 50.
Карт. № 3. "	" къ стр. 60.

Предисловіе.

Послѣ работъ И. С. Блюха и проф. А. И. Чупрова, вышедшихъ въ свѣтъ во второй половинѣ 70-хъ годовъ¹⁾, товарное движеніе на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ ни разу не подвергалось болѣе или менѣе полной и всесторонней разработкѣ²⁾.

Между тѣмъ съ тѣхъ поръ экономическая жизнь Россіи ушла далеко впередъ, а вмѣстѣ съ нею выросло и сильно измѣнилось

¹⁾ И. С. Блюхъ: 1) Русскія желѣзныя дороги, относительно доходовъ и расходовъ эксплуатаціи, стоимости провоза и движенія грузовъ, 1875 г.

2) Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи, 1878 г.

Проф. А. И. Чупровъ: Желѣзнодорожное хозяйство, особенно т. II. Условія, опредѣляющія движеніе и сборы на желѣзныхъ дорогахъ (валовой доходъ и его факторы—количество товарныхъ грузовъ), 1878 г.

²⁾ Если не считать очень неполныхъ данныхъ о немъ въ книгѣ А. Радцига „Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на сельское хозяйство, промышленность и торговлю“ (1896 г.), затѣмъ „Статистическаго обзора желѣзныхъ дорогъ и внутреннихъ водныхъ путей Россіи“, изданнаго отдѣломъ статистики и картографіи министерства путей сообщенія для послѣдней всемірной выставки въ Парижѣ, нѣкоторыхъ работъ деп-та желѣзнодорожныхъ дѣлъ министерства финансовъ, относящихся къ движенію отдѣльныхъ грузовъ, наконецъ, краткихъ обзоровъ товарнаго движенія въ журналахъ: „Вѣстникъ Финансовъ, Торговли и Промышленности“, „Желѣзнодорожное Дѣло“ и „Archiv für Eisenbahnwesen“. Нѣкоторые вопросы товарнаго движенія на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ затронуты кромѣ того въ сочиненіи проф. Д. И. Пихно, „Желѣзнодорожные тарифы“, 1888 г. (особенно въ „Приложеніи“, гдѣ движеніе грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ сопоставлено съ перевозкой ихъ по внутреннимъ воднымъ путямъ), у г. Гіацинтова въ „Основаніяхъ организаціи желѣзнодорожныхъ тарифовъ“, 1887 г., въ „Очеркахъ нашего перформеннаго общественнаго хозяйства“ (1893 г.) г. Николая—она, въ „Судьбахъ капитализма“ г. В. В. и въ другихъ сочиненіяхъ русской экономической и публицистической литературы.

товарное движеніе на желѣзныхъ дорогахъ. Появленіе новыхъ отраслей производства, развитіе горнаго дѣла, разложеніе натурального хозяйства и замѣна его мѣновымъ, всѣ эти процессы экономического развитія страны нашли свое отраженіе въ желѣзнодорожной перевозкѣ. Рядомъ съ этимъ сильно измѣнился характеръ желѣзнодорожной статистики: съ конца 70-хъ годовъ начали выходить многочисленные выпуски „Статистическаго Сборника министерства путей сообщенія“, а въ концѣ 80-хъ годовъ при департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ министерства финансовъ организованъ былъ особый статистическій отдѣлъ, издающій „Сводную статистику перевозокъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ“, которая даетъ богатѣйшій фактический матеріалъ для детальнаго анализа товарнаго движенія на нашей рельсовой сѣти¹⁾.

Важная роль, которую играетъ желѣзнодорожное движеніе въ хозяйственной жизни Россіи, съ одной стороны, и обиліе никѣмъ еще не использованнаго статистическаго матеріала, съ другой—и побудили меня предпринять настоящую работу, дѣлью которой является возможно полное и точное описаніе товарнаго движенія на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Я заранѣе суживаю свою задачу, ограничиваясь, главнымъ, образомъ однимъ описаніемъ товарнаго движенія и, далекъ не всегда поднимаясь до причиннаго объясненія его путемъ сопоставленія съ данными о производствѣ, потребленіи и международной торговлѣ. Для полной разработки движенія товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ въ связи со всѣми важнѣйшими хозяйственными факторами страны, я не располагаю ни временемъ, ни матеріалами, а подчасъ и необходимыми спеціальными знаніями²⁾. Болѣе систематически выполнено лишь сопоставленіе желѣзнодорожнаго движенія съ перевозкой товаровъ по внутреннимъ воднымъ путямъ, такъ какъ безъ этого характеръ движенія многихъ грузовъ остался-бы совершенно непонятнымъ; къ этому же побуждало меня желаніе выяснитъ весьма важный для тарифной политики вопросъ о конкуренціи водныхъ путей съ желѣзными дорогами. Но даже одно описаніе товарнаго движенія, если оно сдѣлано полно и достаточно детально, представляетъ большой практический и научный интересъ. Оно даетъ возможность опредѣлить вліяніе желѣзныхъ дорогъ на производство, обмѣнъ и потребленіе различныхъ товаровъ и зависимость отъ желѣзнодорожнаго транс-

¹⁾ Исторія русской товарной статистики изложена во введеніи, стр. V и слѣд.

²⁾ Тарифовъ я также касаюсь лишь вскользь. Это такой обширный и сложный вопросъ, что детальное обследованіе его могло бы служить темой для отдѣльной работы.

порта хозяйственных интересов различных общественных групп и отдѣльных частей страны, пользующихся услугами рельсовой сѣти. Описаніе товарнаго движенія представляет также богатое собраніе данныхъ, относящихся къ обмѣну страны, особенно къ внутреннему обмѣну, непосредственныя свѣдѣнія о которомъ до настоящаго времени очень скудны. „При правильной разработкѣ товарной статистики, говоритъ проф. Чупровъ, каждая желѣзнодорожная станція можетъ служить какъ-бы обсерваторіею для наблюденія экономической жизни въ окружающемъ районѣ, а такъ какъ въ странахъ съ развитой сѣтью желѣзныхъ дорогъ обыкновенно насчитываются цѣлыя сотни подобныхъ обсерваторій, существующихъ при томъ въ самой разнообразной обстановкѣ, то можно представить себѣ, какое богатство драгоценнаго научнаго матеріала могутъ дать ихъ наблюденія“¹⁾.

При разработкѣ данныхъ товарной статистики я придерживался слѣдующаго плана: сначала мною дается общая характеристика товарнаго движенія въ его историческомъ развитіи въ связи съ расширеніемъ рельсовой сѣти. Затѣмъ болѣе подробно разсматривается движеніе отдѣльныхъ товаровъ, изученіе послѣдняго даетъ возможность яснѣе понять нѣкоторыя общія черты движенія грузовъ; этому посвящена предпослѣдняя глава; наконецъ, въ послѣдней главѣ изложены финансовыя результаты товарной дѣятельности желѣзныхъ дорогъ.

Руководствомъ при разработкѣ статистическихъ матеріаловъ служили прежде всего упомянутыя работы Блюха и Чупрова. Но прекрасный трудъ проф. Чупрова былъ сравнительно мало пригоденъ для поставленной мною цѣли, такъ какъ авторъ не столько разрабатываетъ данныя о русскомъ товарномъ движеніи, сколько изслѣдуетъ на основаніи этихъ данныхъ общія причины, опредѣляющія движеніе на рельсовой сѣти. Кромѣ того, его работа обнимаетъ лишь количество грузовъ и очень мало затрагиваетъ пробѣги товаровъ и движеніе отдѣльныхъ грузовъ. Наконецъ, вся она приноровлена къ частно-хозяйственной системѣ тарификаціи, заставившей автора отвести слишкомъ много мѣста анализу раздѣленія грузовъ на транзитные, прямые и мѣстные, которое въ настоящее время при установленіи общихъ тарифовъ для всей желѣзнодорожной сѣти имѣетъ очень мало значенія.

Вслѣдствіе всего этого болѣе пригодными оказались работы г. Блюха, особенно первый его трудъ „Русскія желѣзныя дороги,

¹⁾ Желѣзнодорожное хозяйство, т. II, заключительныя слова.

относительно доходов и расходов эксплуатации, стоимости провоза и движения грузов". Выполненный цѣлымъ штатомъ счетчиковъ подъ руководствомъ автора, близко стоявшаго у желѣзнодорожнаго дѣла и хорошо знавшаго послѣднее, онъ представляетъ единственную, въ своемъ родѣ, разработку существовавшихъ въ то время статистическихъ данныхъ. Въ качествѣ такового онъ имѣлъ большое вліяніе, какъ на приемы собиранія статистическихъ данныхъ частными желѣзнодорожными обществами для ихъ собственныхъ потребностей, такъ и на организацію офіціальной статистики въ видѣ „Статистическихъ сборниковъ м-ва П. С.". Вторая работа того же автора, упомянутая выше, нѣсколько пестра по своему содержанию, но является первой и по нѣкоторымъ вопросамъ до настоящаго времени единственной попыткой учесть вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическую жизнь Россіи. Оба труда во многомъ служили мнѣ образцомъ при разрѣшеніи моей задачи.

При разработкѣ движенія отдѣльныхъ грузовъ не мало помогли мнѣ „Матеріалы по пересмотру тарифовъ“, издаваемые департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Наконецъ, многочисленными указаніями я обязанъ глубокоуважаемому профессору университета св. Владиміра Дмитрію Ивановичу Пихно, которому и считаю пріятнымъ долгомъ выразить свою искреннюю благодарность.

Не менѣе признателенъ я юридическому факультету университета св. Владиміра за безвозмездное напечатаніе моего труда въ „Университетскихъ Извѣстіяхъ“, а также брату моему, Антонію Дмитріевичу, за облегченіе неблагодарнаго труда держанія корректуръ.

Въ заключеніе долженъ замѣтить, что обширность работы, выполнявшейся въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, не позволила вездѣ довести разборъ товарнаго движенія до послѣднихъ годовъ, для которыхъ опубликованы свѣдѣнія; кромѣ того многіе выпуски статистическихъ сборниковъ и сводной статистики вышли въ свѣтъ во время печатанія сочиненія и потому не могли быть использованы нами.

Заранѣе przygotowляюсь также къ упреку въ ошибкахъ, легко допустимыхъ при той громадной счетной работѣ, которая произведена для предлагаемаго сочиненія.

Введение.

Исторія товарной статистики русских желѣзныхъ дорогъ

Русская желѣзнодорожная статистика ведетъ свое начало съ конца 60-хъ годовъ. До того времени нѣкоторые свѣдѣнія о дѣятельности отдѣльныхъ дорогъ помѣщались въ отчетахъ правленій дорогъ, представляемыхъ собственникамъ желѣзнодорожныхъ предприятий. Но свѣдѣнія эти собирались по различнымъ программамъ, преслѣдовали частныя цѣли той или иной дороги и потому совершенно не пригодны были для какихъ-либо общихъ выводовъ¹⁾. Развитие инженерной техники и потребности правительственнаго надзора за дѣятельностью рельсовой сѣти заставили объединить эти разнохарактерныя данныя, результатомъ чего явились „Сборники свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ Россіи“, издававшіеся въ 1867, 1869 и 1871 годахъ департаментомъ желѣзныхъ дорогъ министерства путей сообщенія. Но въ этихъ сборникахъ главное мѣсто удѣлено подробнымъ свѣдѣніямъ о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ и о служебномъ персоналѣ, значительно бѣднѣе собранныя въ нихъ данныя о финансовыхъ результатахъ эксплуатаціи, что же касается товарнаго движенія, то въ сборникахъ напрасно было бы искать даже точныхъ данныхъ о количествѣ всѣхъ товаровъ, перевозимыхъ по сѣти, не говоря уже о свѣдѣніяхъ по отдѣльнымъ грузамъ, отправленію, назначенію и т. п.

Такое положеніе желѣзнодорожной статистики не могло удовлетворить ни самыхъ дорогъ, ни правительства, въ интересахъ ко-

¹⁾ А. И. Чупровъ, цит. соч., т. II, стр. 293.

торого было имѣть самыя точныя и подробныя свѣдѣнія о работѣ рельсовой сѣти. Параллельно съ этимъ шло другое теченіе, выдвигавшее все сильнѣе значеніе систематической желѣзнодорожной статистики. Развитіе желѣзныхъ дорогъ во всѣхъ государствахъ и усиленіе международнаго обмѣна порождало необходимость въ однообразныхъ свѣдѣніяхъ о дорогахъ отдѣльныхъ странъ, на основаніи которыхъ можно бы было правильнѣе регулировать международный обмѣнъ желѣзнодорожными услугами. На это требованіе жизни отозвались международныя статистическіе конгрессы, собиравшіеся въ Лондонѣ, Петербургѣ и особенно послѣдняя сессія его, засѣдавшая въ Будапештѣ въ 1876 году. Всѣ они поднимали вопросъ о необходимости расширить программу международной желѣзнодорожной статистики. Будапештская сессія даже назначила международную комиссію для выработки такой программы.

Отголоскомъ всеобщаго оживленія интереса къ желѣзнодорожной статистикѣ былъ цѣлый рядъ засѣданій Русскаго Географическаго Общества, посвященныхъ вопросу объ организаціи болѣе совершенной статистики русскихъ желѣзныхъ дорогъ¹⁾. На этихъ засѣданіяхъ присутствовали представители м-ва путей сообщенія, и сообща была разработана программа собиранія статистическихъ данныхъ о желѣзныхъ дорогахъ.

Выполненіемъ этой программы были первые выпуски „Статистическаго Сборника Министерства Путей Сообщенія“²⁾, появленіе которыхъ въ 1877 году придало нашей желѣзнодорожной статистикѣ высокое практическое и научное значеніе. Сборники эти даютъ свѣдѣнія о желѣзныхъ дорогахъ, внутреннихъ водныхъ и шоссейныхъ путяхъ. Наболѣе полно разработаны данныя о желѣзныхъ дорогахъ, обнимающія, во первыхъ—техническую и финансовую сторону ихъ дѣятельности, а во вторыхъ—движеніе товаровъ, количество и пробѣгъ послѣднихъ, свѣдѣнія объ отправленіи и прибытіи ихъ по станціямъ и распредѣленіи движенія товаровъ на мѣстное, прямое и транзитное сообщенія. Рядомъ съ общими данными для всей товарной массы, Сборники даютъ свѣдѣнія о движеніи отдѣльныхъ главнѣйшихъ товаровъ.

Такая программа представляла крупный шагъ впередъ по сравненію съ содержаніемъ „Сборниковъ“ 1867—71 годовъ, но свѣдѣнія о товарномъ движеніи все же не обладали желательной полнотой. „Статистическіе Сборники“ давали подробныя свѣдѣнія о

¹⁾ См. Извѣстія общества за 1877 годъ.

²⁾ До настоящаго времени (1901 г.) вышло 65 выпусковъ.