

385(01) сезо6г экз.

1991

ББ

Куликовичев, А

VII
Прое
1991

Къ вопросу о постройкѣ Армавиръ-Майкопъ-Туапсинской ж. д.
и отпускнаго порта въ г. Туапсе.

Въ Октябрѣ 1905 г. я издалъ отдѣльной брошюрою статью подъ заглавіемъ „къ вопросу о постройкѣ Черноморской и вообще желѣзныхъ дорогъ на Кавказъ“ (теперь она напечатана въ № 18 журнала „Желѣзнодорожное дѣло“).

Въ первой части этой статьи (о Сѣверномъ участкѣ Черноморской дороги) я старался доказать, что постройка Армавиръ-Майкопъ-Туапсинской ж. д. съ отпускнымъ портомъ въ Туапсе, представляется предпріятіемъ для казны безусловно комерчески невыгоднымъ въ настоящее время, предпріятіемъ, осуществленіе котораго останется не выгоднымъ для нея до той поры, когда отпускная способность устроеннаго съ большими затратами Ново-российскаго порта а также пропускная способность тоже дорого стоящей двупутной желѣзной дороги, ведущей къ этому порту, будуть исчерпаны. Исчерпаны же эти способности будутъ едва ли раньше многихъ десятковъ лѣтъ, такъ какъ въ настоящее время онѣ утилизируются въ размѣрѣ, не превышающемъ 60%; сверхъ того для казны выгоднѣе, отказавшись отъ рѣшенной въ установленномъ порядке въ 1902 году *) постройки Армавиръ-Майкопъ-Туапсинской ж. д. и отъ постройки отпускнаго порта

*) Нынѣ постройка отсрочена на неопределеннное время.

въ Туапсе, построить Майкопскую и Лабинскую вѣти.

Надо замѣтить, что постройкой отпускнаго порта въ Туапсе и Армавирь Туапсинской ж. д. открывается болѣе короткій выходъ (сравнительно съ выходомъ чрезъ Новороссійскъ) къ Черному морю изъ мѣстностей восточной части Сѣвернаго Кавказа и значительной части Кубанской области; но это, при надлежащемъ устройствѣ и оборудованіи предположенной новой желѣзной дороги и Туапсинскаго порта, отвлечетъ съ Владикавказской жел. дороги въ Туапсе значительное количество грузовъ, вывозимыхъ нынѣ чрезъ Новороссійскій портъ, такъ что недавно произведенныя большія затраты, на устройство Новороссійскаго отпускнаго порта и подъѣздной къ нему дороги, обратятся въ непроизводительныя. Кромѣ资料а, значения въ смыслѣ подъѣзднаго пути къ Туапсинскому отпускному порту, ближайшему къ значительной части Сѣвернаго Кавказа, предположенная къ постройкѣ дорога имѣть еще другое весьма важное значеніе для края: часть этой дороги прорѣжеть и оживитъ плодороднѣйшія мѣстности Кубанской области, совершенно лишенныя усовершенствованыхъ путей сообщенія и потому обреченныя, впредь до устройства такихъ путей, на полный застой сельскохозяйственной промышленности.

Громадныя затраты, которыя потребовались бы на постройку Армавирь Туапсинской ж. д., а также порта и то обстоятельство, что этой постройкой обрекаются на многоглѣтнее бездѣйствие дорого стоявшіе Новороссійскій портъ и часть Владикавказской жел. дор. явились естественной причиной возникновенія вопроса: не представляется ли возможности достигнуть тѣхъ же выгодъ, которыхъ достигаются постройкой Армавирь-Туапсинской жел. дор., другими не столь дорогими средствами?

Занявшись разработкой этого вопроса, я пришелъ

къ заключенію, изложенному въ упомянутой статьѣ моей, что устройствомъ двухъ подъѣздныхъ путей въ глубь Кубанской области, по плодороднѣйшимъ ея мѣстностямъ, отъ ст. Владикавказской жел. дор. Васюринской до г. Майкопа и отъ ст. Армавирь, по долинѣ р. Лабы, до станицы Калоджинской, общимъ протяженіемъ 170 вер., въ мѣстности, топографическая и почвенные условия которой обезпечиваютъ дешевизну постройки, достигаются выгоды, значительно превышающія тѣ, которыя были бы достигнуты постройкой Армавирь-Туапсинской жел. дор. съ портомъ въ Туапсе и что поэтому въ теченіи еще многихъ лѣтъ не слѣдуетъ строить Армавирь-Туапсинской жел. дор. и Туапсинскаго порта, а надлежитъ по возможности скорѣе построить упомянутые подъѣздные пути.

Но одинъ изъ сторонниковъ постройки Армавирь Туапсинской жел. дор. и порта, извѣстный желѣзодорожный строитель и изыскатель (съ мѣбѣніемъ кораго, поэтому, нельзя не считаться), Инженеръ Вурцель, въ изданной имъ отдельной брошюрой въ Декабрѣ 1905 г. статьѣ въ отвѣтъ на мою, вышеупомянутую, подъ заглавиемъ „къ вопросу о развитіи путей сообщенія на Кавказѣ“, пытается убѣдить своихъ читателей въ невѣрности упомянутыхъ выше заключеній моихъ; именно, пытается убѣдить читателей въ томъ, что постройку Армавирь-Туапсинской жел. дор. слѣдуетъ признавать предпріятіемъ величайшей важности и выгодности какъ для казны, такъ и для края и потому предпріятіемъ, подлежащимъ неотложному осуществленію; онъ утверждаетъ, что если я и Правленіе Владикавказской дороги высказались противъ постройки Армавирь-Туапсинской жел. дороги, то это объясняется только тѣмъ, что постройка названной дороги задержитъ быстрый ростъ (обусловленный убыточной для края и выгодной для общества жел. дороги кружной перевозкой

грузовъ, вывозимыхъ изъ края чрезъ Новороссійскъ доходности и биржевыхъ цѣнъ акцій дороги, предстоящей выкупъ который обойдется казнѣ тѣмъ дороже, чѣмъ выше будетъ доходность акцій.

По поводу этой инсінуаціи Г. Вурцеля, считаю нужнымъ замѣтить, что строительная стоимость Владивостокской жел. дор. достигаетъ суммы около 220 миллионовъ рублей, изъ которыхъ 8 миллионовъ въ акціяхъ, а остальные въ облигацияхъ; (доходность послѣднихъ гарантирована казною).

Большая часть акцій принадлежитъ казнѣ, и лишь меньшая частнѣмъ лицамъ; поэтому въ возрастаніи доходности акцій заинтересованы какъ частные акціонеры, такъ и казна; но срокъ права выкупа казною у частныхъ лицъ акцій (на условіяхъ установленныхъ уставомъ Общества) наступилъ 1 Января 1906 г. и потому отъ Правительства зависеть устраненіе частныхъ акціонеровъ отъ всякой участія въ дальнѣйшихъ выгодахъ, которыхъ могутъ явиться постѣдствіемъ увеличенія доходности дороги, и обратить всѣ эти выгода въ пользу казны.

Поэтому я считаю только что изложенное мнѣніе г. Вурцеля не имѣющимъ никакого значенія, а въ дальнѣйшихъ своихъ разсужденіяхъ и исчисленіяхъ, касающихся убытковъ выгода, затратъ на постройку дорогъ, вѣтвей и портовъ Владивостокской дороги, буду считать и называть таковые „казенными убытками, выгодами и затратами.

Перехожу къ разсмотрѣнію значенія постройки Армавирской жел. дороги съ отпускнымъ портомъ въ Туапсе для казны и для края.

Полезное значеніе этого предпріятія заключается въ томъ,

а) что вѣсма плодородная, обильная лѣсными, а можетъ быть и минеральными богатствами, Кубанская область, нынѣ крайне слабо обслуженная желѣзными дорогами, будетъ прорѣзана новой желѣз-

ной дорогой, а это дастъ громадныя выгоды краю отъ сокращенія гужевой перевозки по доставкѣ грузовъ и сверхъ того несомнѣнно вызоветъ развитіе сельско-хозяйственной промышленности и лѣсного (почти не существующаго) промысла, а можетъ быть повлечетъ возникновеніе горнозаводской промышленности (еще въ Кубанской области не существующей).

и б) что сокращеніе разстоянія перевозки по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ значительной части Сѣвернаго Кавказа до отпускного порта (до Туапсе) также будетъ способствовать процвѣтанію края.

Нужно замѣтить, что въ настоящее время гужевая перевозка грузовъ, вывозимыхъ изъ края, который будетъ обслуженъ Армавиръ-Туапсинской жел. дорогой, а равно и грузовъ, ввозимыхъ въ край по желѣзнымъ дорогамъ, обходится въ среднемъ не дешевле $16\frac{1}{2}$ коп. съ пуда, желѣзодорожная же перевозка, по существующимъ жел. дор., грузовъ, вывозимыхъ изъ этого края въ Новороссійскій портъ, вызываетъ расходъ лишь въ 3—4 коп. за пудъ; поэтому опредѣленное пониженіе стоимости гужевой перевозки имѣть для края въ 4-5 разъ болѣе существенное значеніе, чѣмъ такое же (въ томъ же процентномъ отношеніи) пониженіе стоимости желѣзодорожной перевозки.

Сдѣлавъ это замѣчаніе, перехожу къ исчисленію затратъ, которыхъ потребуются для постройки Армавиръ-Туапсинской жел. дор. и порта въ Туапсе, а также выгода и убытокъ отъ этой постройки для казны и для края.

А, *По даннымъ и соображеніямъ, приведеннымъ въ упомянутой выше моей статьѣ:*

а) затраты, которые должны быть сдѣланы казною. На постройку отпускного порта въ

Туапсе 10.000.000 р. (1)

(1) Цифровые данные, отмѣченныя (1) взяты изъ моей статьи, напечатанной въ № 18 журнала „Желѣзодорожное Дѣло“, за 1906 г.

На постройку Армавирь-Туапсинской ж. д., съ оборудованіемъ ся подвижнымъ составомъ, со всѣми прочими расходами и съ реализацией строительного капитала 32.000.000 р. (1)

б) убытки желѣзной дороги (казны).

Теперешній чистый доходъ (разница между валовыимъ доходомъ съ одной стороны и расходами эксплоатации, а также платежами процентовъ по строительному капиталу) Владикавказской жел. дор., вслѣдствіе отвлечения части грузовъ на Армавирь Туапсинскую и сокращенія пробѣга ихъ по желѣзнодорожнымъ путямъ, сократится въ годъ на 100.000 р. (1) при сліяніи счетовъ Владикавказской ж. д. со счетами Армавирь Туапсинской, капитализируя которую изъ 4%, получится убытокъ 2.500.000 р. (1)

Сумма затратъ вмѣеть съ капитализированнымъ убыtkомъ 44.500.000 р. (1)
Принято мною 45.000.000 р. (1)

в) выгода, которая будетъ извлечена краемъ.

1. Послѣ того какъ Кубанскую область пересѣть Армавирь Туапсинская жел. дор., площадь, годная для сельско-хозяйственной культуры, соѣдненія съ этой жел. дорогой въ границахъ, отстоящихъ отъ оси ея (жел. дор.) на разстояніи, не превышающемъ 50 верстъ, не считая площадей, хотя и за-

ключающихъ въ этихъ границахъ, но отстоящихъ отъ существующихъ желѣзныхъ дорогъ въ меньшемъ чмѣрь отъ проектируемой разстояній, а равно и площадей, мало пригодныхъ для сельско-хозяйственной культуры, (напр. гористыхъ, болотистыхъ и проч.), т. е. площадь, которая будетъ тяготѣть (будетъ доставлять на станціи свои произведения для вывоза по желѣзной дорогѣ и ввозить со станцій желѣзной дороги предметы внутреннаго потребленія) къ проектируемой жел. дор., составить, по подсчетамъ, сдѣланнымъ мною на основаніи подробныхъ картъ, до 7100 квадр. верстъ.

Примѣчаніе. Въ дѣйствительности къ желѣзной дорогѣ тяготѣть мѣстности, расположенные не только на близайшихъ 50 вер., но и болѣе отдаленныя; такъ на станціи Владикавказской жел. дороги ввозятся грузы изъ населенныхъ пунктовъ Кубанской области, удаленныхъ отъ дороги на 60, 70 и болѣе версты; но столь далекую гужевую перевозку выдерживаютъ только цѣнныя грузы; по незначительности же количества послѣднихъ, мѣстности, удаленные болѣе чмѣрь на 50 вер. отъ проектируемой желѣзной дороги, не включены въ категорію тяготѣющихъ къ ней.

Среднее разстояніе гужевой перевозки отъ станцій (существующихъ) Владикавказской жел. дороги до населенныхъ пунктовъ упомянутаго района, площадью 7100 кв. вер., слѣдуетъ принимать по крайней мѣрѣ въ 50 вер., а среднюю стоимость перевозки—въ 16½ коп. съ пуда, среднее же разстояніе гужевой перевозки отъ станцій проектируемой Армавирь Туапсинской жел. дор. до населенныхъ пунктовъ того же района въ 7100 кв. вер. не превысить 24 вер. (среднее разстояніе гужевой перевозки исчислено мною по 5 верстной картѣ, на которой нанесены границы тяготѣющихъ къ желѣзнымъ дорогамъ районовъ).

(1) взято изъ моей статьи, напечатанной въ № 18 журнала „Желѣзно-дорожное Дѣло“, за 1906 годъ.

новъ и показаны примѣненные мною способы исчислений; карта эта влѣдствіе того, что отпечатаніе ея обошлось бы дорого, не приложена), а средняя стоимость перевозки пуда груза — 8 коп. (средняя стоимость гужевой перевозки одного пуда на одну версту, въ Кубанской области, не превышает $\frac{1}{3}$ коп.)

Основываясь на данныхъ отчетовъ по эксплоатации Владикавказской жел. дор. количество ввозимыхъ гужемъ на станціи грузовъ и количество вывозимыхъ, распредѣляя таковые на площадь годныхъ для сельско-хозяйственной культуры мѣстностей, расположенныхъ въ разстояніи не превышающемъ 50 верстъ отъ дороги, достигаетъ 2250 пуд., на квадратную версту, грузовъ, ввозимыхъ на станціи, и 1250 пуд. вывозимыхъ. Принимая эти же нормы для проектируемой Армавиръ-Туапсинской жел. дор. окажется, что, въ случаѣ ея постройки, мѣстное населеніе получитъ годичную выгоду отъ сокращенія гужевой перевозки въ суммѣ

$$\frac{7100 \times 3500 (16\% - 8)}{100} = 2.108,750 \text{ р.}, \text{ капитализируя которую изъ } 4\%, \text{ получаемъ } 53,718,750 \text{ р.} *)$$

2. Проведеніемъ Армавиръ-Туапсинской жел. дор. будетъ обеспечена возможность правильной эксплуатации лѣсныхъ богатствъ Кубанской области, въ настоящее время почти не эксплуатируемыхъ для вывоза, вслѣдствіе отдаленности лѣсовъ отъ желѣзной дороги.

Исчислить размѣры выгодъ, которыхъ извлечь край отъ возникновенія этого промысла, крайне затруднительно, но едва ли мы впадемъ въ преувеличеніе (считая выгоду въ 10 коп. съ пуда ожидаемыхъ къ вывозу лѣсныхъ материаловъ), если опредѣлимъ эти выгоды въ $7.000.000 (^*) \times 0,10 = 700000$ р. въ годъ.

Соответственныи капиталъ 17500000 р.

и 3) Съ постройкой Армавиръ-Туапсинской жел. дор. и отпускного порта въ Туапсе сократится разстояніе желѣзодорожной перевозки вывозимыхъ изъ края въ порты грузовъ и это дастъ краю выгоды приблизительно въ 450.000 р. (^) въ годъ, капитализируя которую получимъ 11.250.000 р. (^).

Всѣ же капитализированные выгоды для края отъ постройки Армавиръ-Туапсинской дороги съ портомъ выразятся суммой 82.468.750 р. соотвѣтствующей годичной выгодѣ края въ 3.298.750 руб.; но для обеспеченія края этой выгоды, какъ видно изъ вышесказанного, казна должна ежегодно расходовать $\frac{45.000.000}{25} = 1.800.000$ руб. (нужные для уплаты процентовъ на строительный капиталъ и на покрытие недовыручки по эксплоатации Владикавказской дороги. При установившихся въ послѣднее время условіяхъ займовъ казною, расходъ казны долженъ выразиться суммой значительно превышающей 1.800.000 р.).

Б. Исчисление выгодъ казны и края на основаніи данныхъ и соображеній, приведенныхъ Инженеромъ Вурцелемъ въ упомянутой выше его статьѣ, имѣвшей целью опровергнуть мои заключенія, касающіяся не выгодности постройки Армавиръ-Туапсинской жел. дор. и порта.

Въ статьѣ Инженера Вурцеля нѣть нѣкоторыхъ данныхъ для составленія разчета, подобного только что приведенному; поэтому я былъ вынужденъ взять недостающія цифровыя данные изъ моего расчета, отмѣтивъ ихъ звѣздочками, *) что, конечно, не можетъ привести меня къ выводамъ, несравнимымъ съ выводами Инженера Вурцеля, такъ какъ, еслибы Инженеръ Вурцель доказалъ или только просто призналъ цифровыя данныя, отмѣченныя *) не вѣрными, то можно было бы замѣнить отмѣчен-

*) Звѣздочка имѣть значеніе, указанное въ текстѣ подъ літ. В.

ный *) цифровые данные, какъ въ слѣдующемъ ниже разсчетѣ, составленномъ по указаніямъ Инженера Вурцеля, такъ и въ приведенномъ выше, составленномъ на основаніи моихъ исчисленій, данными, признаваемыми имъ вѣрными, ^{при замѣткѣ} сдѣланнны мною ниже выводы, изъ сравненія между собою обоихъ разсчетовъ (вычитаніемъ числовыхъ величинъ), неисколько неизмѣнились бы.

a) Затраты, которые должны быть произведены казною.

На постройку отпускного порта въ Туапсе	3.000.000 р.
На постройку Армавиръ-Туапсинской жел. дор. съ подвижнымъ составомъ и прочими расходами, включая реализацію строительного капитала,	22.800.000 р.
Итого затратъ	25.800.000 р.

б) Капитализированные доходы казны отъ эксплоатации.

Увеличеніе доходовъ эксплоатациі, безъ исключенія изъ нихъ расходовъ по оплатѣ процентовъ на строительный капиталъ, исчислены Инженеромъ Вурцелемъ въ 1.063.000 въ годъ, а за вычетомъ этихъ процентовъ $1.063.000 - \frac{22.800.000(*)}{25} = 151.000$ р. *).

Соответствіенный этому доходу капиталъ 3775000 р.

в) Капитализированные выводы, которые будутъ извлечены краемъ.

1. Отъ сокращенія гужевыхъ перевозокъ	53.718.750 р. *)
2. Отъ возникновенія вывозного лѣсного промысла въ краѣ	17.500.000 р. *)

**) Строительная стоимость Туапсинского порта не включена въ эту сумму, такъ какъ уплата процентовъ на строительный капиталъ будетъ по мнѣнію г. Вурцеля покрываться изъ особаго портового сбора.

*) Звѣздочка имѣть тоже, что и выше значение.

3. Отъ сокращенія расходовъ по желѣзодорожной перевозкѣ грузовъ, вывозимыхъ въ порты (определено Г. Вурцелемъ въ 600000 р. въ годъ)	15.000.000 р.
Всего . . .	86.218.750 р.

Такимъ образомъ, по разсчетамъ Инженера Вурцеля, постройкой Армавиръ-Туапсинской жел. дор. и отпускного порта въ Туапсе, достигается

а) увеличеніе доходовъ казны на 151.000 руб. въ годъ и

б) выгоды для края, опредѣляемыя въ суммѣ $\frac{86.218.750}{25} = 3.448.750$ руб. въ годъ.

Изъ этого видно, что выводы относительно выгодности Армавиръ-Туапсинской жел. дор. для края мои и г. Вурцеля близко сходятся между собою, относительно же выводовъ, касающихся выгодъ казны, мы расходимся на громадную сумму $1.800.000 + 151.000 = 1.951.000$ руб. (въ годъ).

Въ разъясненіе этого расногласія я приведу въ концѣ настоящей статьи нѣкоторыя данныя.

Занимаясь разработкой вопроса о стоимости постройки Армавиръ-Туапсинской жел. дор. и стоимости отпускного порта въ Туапсе, а также вопроса о томъ, какъ отразится присоединеніе новой дороги къ Владикавказской (въ случаѣ слиянія счетовъ эксплоатациі обѣихъ дорогъ) на доходность послѣдней, я убѣдился, что постройка предположенной новой дороги, несомнѣнно очень выгодная для края, будетъ безусловно убыточна для желѣзной дороги, а следовательно и для казны. Поэтому я, какъ уже сказано, задался вопросомъ: нѣть ли возможности, сохранивъ за краемъ всѣ выгоды, обезпечиваемыя ему постройкой Армавирской жел. дор. и Туапсинскаго порта, отвратить отъ казны невыгодныя послѣдствія этой постройки?

Вопросъ этотъ, какъ оказалось, рѣшается просто: вмѣсто Армавиръ-Туапсинской дороги съ портомъ, слѣдуетъ построить двѣ вѣтви отъ Владикавказской дороги въ глубь Кубанской области: одну отъ станціи Васюринскъ до г. Майкопа, другую отъ станціи Армавиръ, по долинѣ рѣки Лабы, до станціи Калоджинской, общимъ протяженіемъ 170 вер.

Постройкой этихъ двухъ вѣтвей очень дешевыхъ, *) вслѣдствіе благопріятныхъ для постройки типографическихъ условій мѣстности и свойствъ почвы, достигается сокращеніе расходовъ по гужевой перевозкѣ грузовъ, ввозимыхъ на станціи и вывозимымъ съ нихъ, въ размѣрахъ значительно превышающихъ достигаемое Армавиръ-Туапсинской жел. дор. съ прибавленіемъ къ нему сокращенія расходовъ по желѣзодорожной перевозкѣ, являющагося послѣдствіемъ устройства отпускнаго порта въ Тайпѣ.

Доказательства этому слѣдуютъ.

1 доказательство, основанное на данныхъ, приведенныхъ въ упомянутой выше моей статьѣ.

a) Затраты, которые должны быть сплани казног.

На постройку вѣтвей	6 480.000 (¹)
На приобрѣтеніе подвижного состава	2.637.850 (¹)
Расходы по реализаціи строит. ка-	
питала и проч.	1.276.499 (¹)
Итого	10.394.349 (¹) руб.

б) Выгоды казны отъ эксплоатациі.

Увеличеніе чистыхъ доходовъ Владикавказской жел. дор. отъ присоединенія къ ней вѣтвей 548.762 ¹⁾—
 $\frac{10.394.000}{25} = 135.000$ руб. капитализируя это увеличеніе получимъ $135.000 \times 25 = 3.375.000$.

*) Изъ дорогихъ сооруженій потребуется только одинъ большой мостъ, чрезъ рѣку Кубань, стоимостью около 600.000 руб.

в) Выгоды, которые будутъ извлечены краемъ.

1. Послѣ того какъ Кубанская область будетъ обслужена Майкопской и Лабинской вѣтвями, площадь годная для сельскохозяйственной культуры,сосѣдняя съ вѣтвями, въ границахъ, отстоящихъ отъ вѣтвей на разстояніи до 50 верстъ, т. е. площа-ди, которая будетъ тяготѣть къ вѣтвямъ, по подсчетамъ едѣланымъ мною при помощи пятнадцати карты, составить свыше 8.900 кв. вер. Но принимая во вниманіе, что, при обслуживаніи края вѣтвями, ему придется расходовать на перевозку своихъ грузовъ по новымъ вѣтвямъ около 1 коп. на пудъ больше, чѣмъ при обслуживаніи края Армавиръ-Туапсинской жел. дор., принятую выше для расчета Армавиръ-Туапсинской жел. дор. норму ввоза на станціи до 2250 пуд. *) съ квадр. версты и норму вывоза со станціи до 1250 пуд. *) нельзя распространять на площадь въ 8900 вер., а слѣдуетъ, при стоимости гужевой перевозки въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда и версты, примѣнить лишь съ площади $\frac{8.900 (50 - 3)}{50} = 8.366$ квадр. вер. Благодаря тому, что направление Майкопской и Лабинской вѣтвей назначено такъ, чтобы они прошли по наиболѣе плодороднымъ мѣстностямъ Кубанской области и коснулись наиболѣе населенныхъ пунктовъ (г. Майкопа, самой большой станціи, болѣе 30.000 жителей, Лабинской и другихъ), Армавиръ же Туапсинской линіей имѣлось ввиду, главнымъ образомъ, достичь кратчайшаго соединенія ея оконечныхъ пунктовъ (съ отклоненіемъ для того, чтобы пройти поближе къ г. Майкопу), разстояніе гужевой перевозки сельскохозяйственныхъ продуктовъ и товаровъ, которые по вѣтвямъ будутъ прибывать въ край, должно оказаться значительно меньшимъ сравнительно съ разстояніемъ гужевой перевозки, при

*) Можно повторить по даннымъ, приведеннымъ въ моей статьѣ, на печатанной въ журналь „Желѣзодорожное дѣло“ № 18.

постройкѣ Армавиръ-Туапсинской ж. д. Это априорное мнѣніе подтверждается сдѣланнымъ мною подсчетомъ, по пяти верстной картѣ, среднихъ разстояній гужевыхъ перевозокъ, которая для Армавиръ-Туапсинской ж. д. опредѣлилась въ 24 вер., а для вѣтвей (при обслуживаніи ими площади въ 8.366 квадр. вер.,) въ $16\frac{1}{2}$ вер. Столь значительное сокращеніе средняго разстоянія гужевыхъ перевозокъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, при обслуживаніи края вѣтвями, по сравненіи съ обслугиваніемъ ихъ Армавиръ-Туапсинской вѣтвью, должно несомнѣнно способствовать большему развитію сельскохозяйственной промышленности; но я, чтобы не заставить упрека въ тенденціи преувеличить выгодность вѣтвей, не буду совсѣмъ вводить въ разсчетъ этого обстоятельства. Тогда выгоды для края отъ сокращенія расходовъ по гужевой перевозкѣ при постройкѣ вѣтвей выразятся годичной суммой $8366 \times 3500 \frac{(16\frac{1}{2} - 5\frac{1}{2})}{100} = 3.160.910$ руб. капитализируя которую получаемъ $3.160.910 \times 25 = 79.022.450$ р. *).

Примѣчаніе. Соображаясь съ площадью, обслугиваемою Майкопскаго и Лабинскаго вѣтвями, эти вѣтви должны привлечь на $\frac{8366}{710} = 12\%$ большее количество сельскохозяйственныхъ продуктовъ чѣмъ Армавиръ Таупсинской ж. д., но это не введено въ исчисление сравнительной выгодности ихъ, приведенное въ статьѣ моей, помѣщенной въ № 18 журн. „Желѣзодор. дѣло“.

2. Постройкой Майкопской и Лабинской вѣтвей будетъ обеспечена возможность организовать правильную въ довольно значительныхъ размѣрахъ эксплоатацию лѣсныхъ богатствъ Кубанской области. Выгоды края отъ эксплоатации лѣсныхъ богатствъ, въ предположеніи постройки Армавиръ-Туапсинской

жел. дор., были опредѣлены въ 700.000 (?) руб., при постройкѣ же вѣтвей лишь въ 500.000 (?) руб. виду небольшого (на 24 (?) версты) удлиненія желѣзодорожнаго пути отъ мѣста вывоза лѣсныхъ материаловъ на Майкопскую вѣтвь (проходящую почти въ томъ же, какъ и Армавиръ-Туапсинская дорога, разстояніи отъ лѣсныхъ дачъ) до рынковъ, расположенныхъ за предѣлами Владикавказской жел. дор.

Капитализируя годичную выгоду 500.000 руб., получаемъ 12.500.000 руб.

Выгода для края 91.522.450 *) руб.

г) *Убытки, которые понесетъ край вслѣдствіе того, что онъ будетъ обслуженъ вѣтвями, а не Армавиръ-Туапсинской жел. дор.*

Убытки вслѣдствіе кружности желѣзодорожнаго сообщенія, которые принесетъ населеніе Кубанской области, отчасти уже приняты во вниманіе въ только что произведенномъ разсчетѣ (лит. Б. § в п. 1) и опредѣлены въ суммѣ $\frac{8366 \times 350}{100} = 292.810$ руб., но населеніе той же Кубанской области и восточной части Сѣверного Кавказа будетъ еще расходовать лишнихъ 450.000 (?) руб. въ годъ **), переплачивая Владикавказской дорогѣ за перевозку грузовъ отъ Армавира и другихъ станцій, разстояніе отъ которыхъ до Новороссійска больше разстоянія отъ Армавира до Туапсе.

Капитализируя эту сумму получаемъ $4.500.000 \times 25 = 11.250.000$ (?) руб.

Изъ этого разсчета видно, что послѣдствіемъ постройки Майкопской и Лабинской вѣтвей будетъ

*) Звѣздочка имѣть тоже значеніе, что и выше.

**) Переплата за перевозку по желѣзнымъ дорогамъ, вслѣдствіе отмены постройки Армавиръ-Туапсинской жел. дор. съ портомъ и замѣны ея Лабинской и Майкопской вѣтвями, опредѣлена мною въ общей суммѣ 292810+450000 р.=742810 р. По Инж. Вурцелю ея слѣдуетъ принимать въ 60000 р. т. е. убытокъ по параграфу г. Инженеръ Вурцель считаетъ въ 600000—292810=307190 р.

* Звѣздочка имѣть тоже значеніе, что и выше.

увеличение чистаго дохода Владикавказской жел. дор. (казны) на $\frac{337500}{25} = 135000$ руб. въ годъ, выгоды для Кубанской области $\frac{91.522.450 - 1125000}{25} = 3.210.9000$ р. и что поэтому, сравнительно съ Армавиръ-Туапсинской дорогой и отпускнымъ портомъ, дастъ выгоду Владикавказской дорогѣ (казнѣ) $135.000 + 1800.000 = 1935000$ руб., краю—убытокъ на 97.180 руб.

Считаю нужнымъ упомянуть, что постройка вѣтвей, вмѣсто Армавиръ-Туапсинской дороги, причинить нѣкоторый ущербъ Туапсе и его окрестностямъ; но ущербъ этотъ нельзѧ не признать ничтожнымъ по сравненію съ выгодами, которыя будутъ достигнуты казною и Кубанской областью.

Убытокъ, учтенный выше, попесетъ и часть сѣверного Кавказа, расположенная восточнѣе Армавира; но, въ случаѣ постройки Армавиръ-Туапсинской дороги по проекту Инженера Вурцеля, не разсчитывающимаго на перевозку нефтяныхъ грузовъ, убытокъ этотъ не устранился осуществленіемъ проекта Инженера Вурцеля.

Позволю себѣ еще замѣтить, что при исчислении выгодъ, которыя должны дать Лабинская и Майкопская вѣтви Владикавказской жел. дор. и краю, я во всѣхъ сомнительныхъ случаяхъ дѣлалъ такія предположенія, при которыхъ опредѣленный разсчетомъ выгоды получали минимальныя цифровыя значенія. Поэтому я не сомнѣваюсь, что дѣйствительныя выгоды отъ постройки вѣтвей превысятъ мною исчисленныя; съ послѣднимъ обстоятельствомъ, мнѣ кажется, согласенъ и Инженеръ Вурцель, какъ это видно изъ слѣдующаго расчета.

2 аз. Инженеръ Вурцель
Если въ приведенное выше мое исчисление ввести нѣкоторыя поправки, основанныя на замѣчаніяхъ Инж. Вурцеля, сдѣланныхъ имъ въ упомянутой его статьѣ, то окажется,

а) что постройка вѣтвей обойдется, дешевле, чѣмъ я исчислилъ, вслѣдствїе преувеличенности, по мнѣнію Вурцеля, единичныхъ цѣнъ, процентовъ на 20, т. е. обойдется приблизительно въ 8200.000 руб.,

б) что доходность вѣтвей, исчисленная мною въ 548762 (*) руб. по мнѣнію Вурцеля, значительно превзойдетъ 550000 руб. (точной суммы онъ не указываеть); если считать, что она достигнетъ 600000 руб. капитализація которой дастъ 1500000 руб. то вычитая изъ нея строительную стоимость 8.200.000 р. получимъ капиталъ — 6.800.000 руб., который дастъ казнѣ ежегодный доходъ 272.000 руб.

и в) что выгоды, которыхъ извлечетъ край;

1. отъ сокращенія гужевой перевозки значительно больше (судя по высказаннымъ г. Вурцелемъ въ его статьѣ мнѣніямъ) исчисленной мною въ 79.022.450 (*) р.

2. отъ эксплоатации лѣсныхъ боргатствъ 12.500.000 (*) ,

г) Убытки, которые понесетъ край по той причинѣ, что не будетъ построена Армавиръ-Туапсинская дорога—307.190 руб., капитализируя которую получаемъ убытокъ 7.679.750 ,

Такимъ образомъ, вводя указаныя Инженеромъ Вурцелемъ поправки, окажется что выгоды постройки вѣтвей выразятся для Владикавказской дороги (для казны) суммы= 272.000 р. а для края $\frac{79.022.450 + 1250000 - 7679.750}{25} = 3.357.708$ р. то есть почти равны выгодамъ, которыхъ онъ ожидаетъ отъ постройки Армавиръ-Туапсинской жел. дор. съ портомъ въ Туапсе.

(*) Звѣздочка имѣть тоже значеніе, что и выше.

Свода результаты приведенныхъ выше исчислений въ одну таблицу, получимъ:

	Выгоды +, убытки — от постройки Армавирь-Туапсинской ж. д. и порта.	Выгоды +, убытки — от постройки Майкопской и Армавирской вѣтвей.
По Вурцелю,	По Пушечникову.	По исчислению Пушечникова, исправленному согласно указаний Вурцеля.
Выгоды:		
Для казны . . .	+ 151.000	- 1.800.000
Для края . . .	+ 3.448.750	+ 3.298.750
Итого . . .	+ 3.599.750	- 1.495.750
	+ 272.000	+ 135.000
	+ 3.357.708	+ 3.210.900
	+ 3.629.708	+ 3.345.900

Указанная въ этой табличкѣ, въ графѣ „выгоды для края“, числа не представляютъ полной суммы всѣхъ выгодъ, которыя получить Кубанская область отъ постройки Армавирь-Туапсинской ж. д. или Майкопской и Лабинской вѣтвей, такъ какъ при разсчетѣ не приняты во вниманіе такія крупныя (вѣроятно превышающія принятые во вниманіе) выгоды края, какъ напримѣръ выгоды отъ расширенія площасти запашекъ, отъ вздорожанія земельныхъ угодий и другихъ имуществъ, возникновенія разныхъ промысловъ (кромѣ лѣснаго); но исчисленіе этихъ выгодъ (крайне затруднительное) не требовалось для той цѣли, которая преслѣдовалась моей статьей; тѣмъ не менѣе не слѣдуетъ упускать изъ вида, что эти выгоды въ большей степени достигаются постройкой вѣтвей, чѣмъ постройкой Армавирь Туапсинской ж. д., такъ какъ послѣдня хуже, чѣмъ вѣтви, обслуживается Кубанскую Область.

Изъ послѣдней таблицы видно, что независимо отъ того мон-ли или Инженера Вурцеля исчисленія стоимости и выгода постройки принять за вѣрныя, постройкѣ Майкопской и Лабинской вѣтвей слѣдуетъ отдать предпочтеніе предъ постройкой Армавирь-Туапсинской дороги съ отпускнымъ портомъ на Черномъ морѣ.

Слѣдуетъ замѣтить, что Майкопская и Лабинская вѣтви, будучи построены, навсегда сохранять свое полезное значеніе для края, такъ какъ, по наступлѣніи времени (въ очень отдаленномъ будущемъ), когда отпускная способность Новороссійскаго порта или пропускная способность ведущей къ нему желѣзной дороги будутъ исчерпаны и явится поэтому надобность дать новый выходъ къ Черному морю грузамъ Сѣвернаго Кавказа, то, по моему мнѣнію, мѣстомъ отпусканаго порта слѣдовало бы избрать г. Туапсе, соединивъ его желѣзною дорогою съ ближайшей къ нему станціей желѣзодорожной сѣти Екатеринодаромъ или, можетъ быть, въ интересахъ восточной части сѣвернаго Кавказа,—съ болѣе отъ порта удаленнымъ Армавиромъ.

Екатеринодарь-Туапсинская дорога отвлекла бы часть грузовъ отъ Майкопской вѣтви, а Армавирь-Туапсинская, кромѣ того, — еще часть грузовъ отъ Лабинской, но все же обѣ вѣтки сохранили бы за собою мѣстное значеніе, такъ какъ часть вывозимыхъ ими изъ края грузовъ будетъ всегда направляться на сѣвер и не къ морю, такъ какъ ввозимые въ край грузы будутъ слѣдоватъ не чрезъ Туапсе, а съ сѣвера и такъ какъ Армавирь-Туапсинская и особенно Екатеринодарь - Туапсинская дорога будутъ, сравнительно съ вѣтвями, плохо обслуживать край, пересѣка его въ болѣшомъ разстояніи отъ значительного количества плодороднѣйшихъ мѣстностей.

Этимъ я могъ бы окончить настоящую статью,

но такъ какъ главная цѣль ея—доказать, что постройка въ настоящее время Армавирь-Туапсинской жел. дор. и отпускного порта въ Туапсе не только не выгодна, по сравненію съ постройкой вѣтвей, но еще была бы непрѣтельной и очень убыточной для казны ошибкой, я считаю нужнымъ остановиться на разъясненіи упомянутаго сербезнаго разногласія, что, по моему расчету, Армавирь-Туапсинская дорога съ портомъ будеть причинять казнѣ ежегодный убытокъ въ 1800.000 р. по расчету же Инженера Вурцеля дорога эта обезпечить казнѣ ежегодный чистый доходъ въ 151.000 р. Необходимость результатовъ расчетовъ—1.951.000 руб.

Укажу главнѣйшия причины необходимости выводовъ, а также причины, по которымъ считаю выводы Инженера Вурцеля ошибочными.

Постройку отпускного порта въ Туапсе я оцѣниваю въ 10.000.000 руб. Инженеръ Вурцель — въ 3.000.000 руб. Окончательный проѣктъ порта въ Туапсѣ еще не составленъ и сколько нибудь точная стоимость его выполненія не выяснена. Но я еще въ концѣ 1903 и началѣ 1904 г. принималъ пѣкоторое участіе въ разработкѣ этого проекта Управлениемъ торгового мореплаванія, при чмъ убѣдился, что по программѣ, которая была принята для руководства при составленіи проекта порта особой комиссіей при этомъ Управлении, осуществленіе проекта должно обойтись значительно дороже 10.000.000 руб. Самъ же я придерживаясь мнѣнія, что за 10 миллионовъ едва ли возможно устроить въ Туапсе портъ удовлетворительно оборудованный для успѣшнаго выполненія крупныхъ портовыхъ операций, въ которыхъ встрѣтится надобность вслѣдъ за постройкой Армавирь-Туапсинской жел. дор.

2. Ссылаясь на то, что при проектированіи горнаго участка Армавирь-Туапсинской дороги (отъ Кабардинской до Туапсе) Правлениемъ Общества

Владикавказской дороги были допущены нецѣлесообразныя техническія условія, Инженеръ Вурцель утверждаетъ, что примѣненіемъ цѣлесообразныхъ условій можно достигнуть весьма значительного сокращенія строительныхъ работъ и длины дороги (на $1\frac{3}{4}$ вер.) и поэтому значительного сокращенія строительной стоимости дороги. Не оспаривая этой мысли вообще, я, однако, полагаю, что Инженеръ Вурцель чрезмѣрно преувеличилъ возможное сокращеніе расходовъ примѣненіемъ цѣлесообразныхъ техническихъ условій. Кроме того онъ совершенно неоспоримо, сдѣлалъ мнѣ укорь за то, что въ проекѣ участка Кабардинская — Туапсе, составленномъ на основаніи изысканій, произведенныхъ ранѣе назначеннія меня на должность Главнаго Инженера Черноморской жел. дор., я впослѣдствіи не ввелъ исправленій; по моему мнѣнію, я не только не долженъ быть, но и не имѣлъ права дѣлать указываемыхъ Инж. Вурцелемъ исправленій послѣ того, какъ я убѣдился въ непригодности или, по крайней мѣрѣ, невыгодности направлениія Армавирь-Туапсе, при условіи что исправленія требовали бы пѣкоторыхъ расходовъ.

3. Инженера Вурцеля можно упрекнуть въ томъ, что недостаточное ознакомленіе его съ расценками Черноморской жел. дор., составленными Правлениемъ Общества Владикавказской жел. дор., было причиной невѣрнаго заявленія Инженера Вурцеля будто бы внесенный имъ въ его таблицу № 2, въ графу „назначено Инженеромъ Пушечниковымъ по расценочной вѣдомости“ количества работъ, поставленное въ скобахъ, невѣрны и что вѣрны значительно менѣшія, внесенные имъ (безъ окаблеченія) въ ту же графу, той же таблицы. Въ дѣйствительности признаваемыя г. Вурцелемъ количества не вѣрными—вѣрны, а признаваемыя вѣрными—не вѣрны, такъ какъ послѣднія хотя и взяты изъ вѣрной ра-

съ южной вѣдомости Армавиръ-Туапсинскаго участка, но въ эту вѣдомость не занесена станція Туапсе, включенная въ расценочную вѣдомость участка Туапсе-Сухомскаго. Это до известной степени влияло на исчисленное г. Вурцелемъ количество работъ (уменьшало это количество), включенное въ разценочную вѣдомость, составленную имъ для Армавиръ-Туапсинской ж. д.

4. Инженеръ Вурцель до нѣкоторой степени правъ, что показанныя въ графѣ 4 его таблицы № 3, въ скобахъ, единичныя цѣны на работы Карской дороги неправильно приняты мною для сравненія съ назначеными имъ въ графѣ 3 той же таблицы для Армавиръ-Туапсинской ж. д. и что цѣны этой последней графы слѣдуетъ сравнивать съ цѣнами, внесенными имъ въ 4 графу безъ скобокъ. По этому поводу даю слѣдующія объясненія:

а) что указанная оплошность моя произошла вслѣдствіе того, что Управлениемъ по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, по моей просьбѣ выдать мнѣ утвержденную расценочную вѣдомость Карской ж. дор., была выдана, по ошибкѣ, вѣдомость Карской ж. дор. представлена въ Государственный Собрѣ 22 Марта 1896 г. за № 11436, но мнѣ не утвержденная, въ которую были внесены единичныя цѣны, приведенные г. Вурцелемъ, въ скобахъ, въ графѣ 4, такъ что я пользовался этой вѣдомостью, а не, какъ надлежало, утвержденной Государственнымъ Собрѣтомъ, представленной 10 Мая 1907 г. за № 20604, въ которой показаны единичныя цѣны, внесенные г. Вурцелемъ въ графу 4 безъ скобокъ;

б) что впрочемъ эта моя оплошность не повлияла на правильность сдѣланного мною вывода о слишкомъ низкой расценкѣ Инженеромъ Вурцелемъ работы Армавиръ-Туапсинской дороги, такъ какъ все цѣны, испрощенные Инженеромъ Вурцелемъ для Карской дороги и по утвержденной расценочной вѣдомости

(кромѣ цѣнъ на балластъ и на каменные работы) значительно превышаютъ не только предположенные имъ для Армавиръ-Туапсинской дороги, но и назначенные мною для постройки этой дороги, неосновательно¹⁾ признаны инженеромъ Вурцелемъ преувеличенными. Къ этому слѣдуетъ еще прибавить, что нѣкоторыя цѣны, испрощенные Инж. Вурцелемъ для постройки Карской, перерасходованы при исполненіи работъ.

5) Изъ статьи Инженера Вурцеля видно, что отъ предполагаетъ (вѣроятно, чтобы окончательно не обездолить Владикавказскую ж. д.) сохранить за Новороссійскимъ портомъ операциою по отпуску 16.800 000 пуд. нефтяныхъ грузовъ. Но предположеніе это представляется мнѣ весьма страннымъ при условіи, что Армавиръ-Туапсинская дорога, сокращающая значительно пробѣгъ нефтяныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, будетъ построена. Очевидно, что предположеніе Инженера Вурцеля не выдерживаетъ никакой критики, такъ какъ здравый смыслъ не позволяетъ возить кружнымъ путемъ, въ дальний портъ, часть тѣхъ грузовъ, для выхода которыхъ въ ближній имѣется желѣзная дорога; можетъ быть Инженеръ Вурцель имѣть въ виду, оставивъ часть операций въ Новороссійскѣ, удешевить оборудование Туапсинскаго порта, но это тоже будетъ не выгодно, такъ какъ снабженіе Туапсинскаго порта приспособленіями для храненія и отправки нефтяныхъ грузовъ обойдется недорого, (а кружная перевозка очень дорого), къ тому же можно воспользоваться для оборудования Туапсинскаго порта приспособленіями, которыя останутся излишними въ Новороссійскомъ портѣ,

и 6) Инженеръ Вурцель въ своей статьѣ утверждаетъ, что отъ присоединенія Армавиръ-Туапсинской

¹⁾ По причинамъ, указаннымъ въ моей статьѣ, помѣщенной въ № 18 журнала „Желѣзодорожное дѣло“ за 1906 г.

дороги къ Владикавказской чистый доходъ соединенныхъ дорогъ превысить теперешній чистый доходъ Владикавказской на 1.063.000 руб. влѣдствіе очень значительного увеличенія пробѣга поездовъ комерческаго движенія. Но для удовлетворенія нуждъ движения, развитіе котораго ожидается г. Вурцелемъ, онъ включаетъ въ расценочную вѣдомость только новыхъ 18 паровозовъ, съ соотвѣтствиемъ количествомъ вагоновъ, ссылаясь на меня (тогда какъ я, включилъ только 18 паровозовъ, сдѣлавъ предварительно оговорку, что по моимъ исчислениямъ постройка Армавиръ-Туапсинской дороги настолько скратить размѣры теперешняго движения поездовъ на Владикавказской, что общій для обѣихъ дорогъ пробѣгъ не много превзойдетъ теперешній).

При увеличеніи чистаго дохода на 1.063.000 руб. увеличеніе валового слѣдуетъ принимать въ суммѣ, не меньшей 2.125.000 руб. но при этомъ, принявъ во вниманіе, что, по крайней мѣрѣ 25% общаго числа новыхъ паровозовъ слѣдуетъ отдать на выполненіе добавочной, вслѣдствіе постройки новой линіи, перевозки разныхъ желѣзнодорожныхъ матеріаловъ и для прочихъ хозяйственныхъ перевозокъ, производимыхъ бесплатно, окажется, что, по разчету Инженера Вурцеля каждый паровозъ, занятый комерческими перевозками, произведетъ таковыхъ на сумму $\frac{2.215.000}{13,5} = 164.200$ руб. въ годъ, но такая выручка на одинъ паровозъ возможна только при среднемъ тарифѣ очень высокомъ, возить по которому грузы не выгодно.

Если къ соображеніямъ и даннымъ, приведеннымъ въ моей брошюре „къ вопросу о Черноморской дорогѣ“ прибавить объясненія, изложенные въ только что приведенныхъ 6-ти пунктахъ, то сдѣлается яснымъ,

1) что Инженеръ Вурцель совершенно невѣрно

опредѣлилъ строительную стоимость Армавиръ-Туапсинской жел. дор. и отпускного порта въ Туапсе и столь же невѣрно исчислилъ доходы отъ эксплоатации этой дороги;

2) что Армавиръ-Туапсинскую желѣзную дорогу строить не слѣдуетъ, какъ убыточную для казны, хотя и полезную для края,

3) что постройку вѣтви Майкопской и Лабинской слѣдуетъ признать желательной, въ виду выгодности ихъ для казны и полезности для Кубанской области.

Инженеръ А. Пущинковъ.

10 мая 1906 г.
С.-Петербургъ.

