

Библиотека
ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ
ОСНОВАТЕЛЬНОГО ВОСПИТАТЕЛЬСТВА

Общество Армавирь-Туапсинской жел. дор.

385(01)

A-83

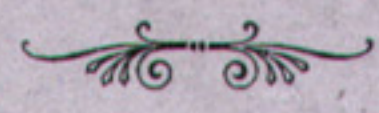
148

61

Л И Н И Я

ДЕПОЗИТАРНОЕ
ХРАНЕНИЕ

Бѣлорѣченская-Грачи.



ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЗАПИСКА.

Библиотека
В
И

70548

385(01)

A83

Ф

Б 43

1916 г.



Не выдается на дом

385/01

A 83

проверено 1932 г.

385.1:656.4

148
61

Экономическая записка

къ проекту линіи

БѢЛОРѢЧЕНСКАЯ—ГРАЧИ.



Экономическія записки къ проекту линіи Грачи-БѢлорѢченская, представленной въ видѣ двухъ отдѣльныхъ линій Грачи-ТихорѢцкая и ТихорѢцкая-БѢлорѢченская, были составлены по статистическимъ даннымъ преимущественно 1910 и 1911 года. Поэтому явилась необходимость пересмотрѣть выводы по даннымъ послѣдняго года, на которомъ не отразилось вліяніе войны—1913-го, а также пересчитать финансовые результаты эксплуатаціи въ связи съ вызваннымъ военными дѣйствіями значительнымъ повышеніемъ единичныхъ цѣнъ на строительныя работы и съ измѣнившимися условіями денежнаго рынка.

Кромѣ этихъ обстоятельствъ, со времени составленія упомянутыхъ записокъ правительственными учрежденіями былъ рассмотрѣнъ и одобренъ рядъ новыхъ линій на востокъ Европейской Россіи, осуществленіе коихъ одновременно съ постройкой проектируемой линіи оказало бы замѣтное вліяніе на ея работу и доходность. Изъ числа разрѣшенныхъ проектовъ только линія отъ Саратова къ Азовскому морю Саратовъ-Грачи-Каменоломня съ отвѣтвленіемъ на Миллерово, для которой проектируемая дорога являлась выходомъ къ глубоководнымъ Черноморскимъ портамъ, была учтена въ представленныхъ ранѣе запискахъ.

Помимо указанной сѣти на юго-западъ отъ Саратова, Комиссіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ были одобрены къ постройкѣ нижеслѣдующія линіи:

1. Козловъ-Таловая-Св. Крестъ;
2. Харьковъ-Пенза-Инза;
3. Тамбовъ-Моршанскъ-Муромъ;
4. Навашино-Кудьма и прочія линіи въ районѣ Общества Московско-Казанской желѣзной дороги.

Непосредственное вліяніе на районъ проектируемой дороги можетъ оказать лишь первая изъ перечисленныхъ линій въ южной своей части, гдѣ, проходя параллельно участку Грачи-Мечетная въ разстояніи около 80—100 верстъ отъ него, она сократитъ районъ притяженія къ нему грузовъ хотя и въ незначительной мѣрѣ. Сѣверная же часть магистрали Козловъ—Св. Крестъ совмѣстно съ прочими изъ проектированныхъ линій вызоветъ лишь переходъ грузовыхъ теченій на новыя направленія, благодаря даваемому ими сокращенію пробѣговъ, и такимъ образомъ окажетъ вліяніе на доходность линіи Грачи-БѢлорѢченская отъ транзита грузовъ.

Основные положенія, вызвавшія составленіе проекта линіи Грачи-БѢлорѢченская, не только не были опровергнуты жизнью, но за истекшее время получили подтвержденіе своей цѣле-

Пров. 1938

сообразности и неотложности. Главная цѣль сооруженія линіи Грачи-Бѣлорѣченская—дать выходъ грузамъ Юго-Востока Россіи, а также частью Сибирскимъ и Заволжскимъ къ глубоководнымъ портамъ Чернаго моря въ обходъ загрузенныхъ портовъ Ростова, Таганрога и прилегающихъ къ нимъ участковъ желѣзныхъ дорогъ,—несомнѣнно требуетъ постройки ея одновременно съ приступомъ къ осуществленію линіи Саратовъ-Каменоломни.

Дѣйствительно, помимо общихъ неудобствъ портовъ Азовскаго моря и въ частности Таганрогскаго его залива, въ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, при разсмотрѣніи соединенія Саратова съ портами Азовскаго и Чернаго морей, представителями Министерства Путей Сообщенія были приведены вполнѣ опредѣленные соображенія о невозможности увеличенія пропускной способности главной артеріи Ростовскаго порта—линіи Звѣрево-Ростовъ. Участокъ этотъ въ два пути можетъ пропускать всего 700-800 вагоновъ, въ сутки причемъ провозная способность его совершенно была уже заполнена въ 1913 году и не можетъ быть повышена, такъ какъ зависитъ отъ устарѣлости станціонныхъ устройствъ, не приспособленныхъ къ принятію поѣздовъ максимальнаго состава. Расширеніе станцій вызвало бы чрезвычайныя затраты и по техническимъ причинамъ врядъ ли было бы осуществимо вообще. Забитость Ростовскаго узла также не можетъ устранена иначе, какъ съ чрезвычайными трудностями. Въ частности развитіе передачи въ направленіи на Новороссійскъ вызвало бы необходимость сноса мастерскихъ Владикавказской желѣзной дороги. Точно также дальнѣйшая передача груза на Таганрогъ, вызвала бы необходимость коренного переустройства линіи Таганрогъ-Ростовъ. Между тѣмъ средній отпускъ Ростовскаго порта за послѣдніе годы составлялъ въ среднемъ около 100 милліоновъ пудовъ, поднимаясь до 130 въ урожай 1909-1910 г.г. Изъ этого количества 80% приходилось на хлѣбные грузы.

По подсчетамъ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ со строящихся и проектированныхъ дорогъ къ Азовскимъ портамъ должно направиться однихъ хлѣбныхъ грузовъ въ первые годы по ихъ сооруженіи:

съ линіи Саратовъ-Грачи . .	17.000.000 пуд.
изъ Сибири и Заволжья . . .	10.800.000 „
Транзитомъ черезъ Саратовъ съ линіи Козловъ-Св. Крестъ:	
съ уч. Козловъ-Чернышковъ .	7.200.000 „
„ Чернышковъ-Гашунъ .	2.000.000 „
Итого .	37.000.000 пуд.

Пропускъ еще около 40 милліоновъ пудовъ хлѣба черезъ Ростовскій портъ фактически невозможенъ по недостатку мѣста для новыхъ погрузочныхъ путей у пристани, малой площади складовъ (всего на 8 милліоновъ пудовъ зерна), по отсутствію механической нагрузки и необходимости увеличенія флотиліи лихтеровъ для доставки грузовъ на морскія суда. Однако самая затрата средствъ на оборудованіе портовъ Таганрогскаго залива не представляется экономичной, вслѣдствіе тѣхъ высокихъ накладныхъ расходовъ, которые въ большей части не поддаются пониженію. Размѣръ этихъ расходовъ, по опредѣленію Таганрогскаго Городскаго Управленія, составляетъ для Таганрога—5,77 коп. на пудъ хлѣба, для Ростова же они должны быть повышены

еще на 1,3 коп. на пудъ изъ за болѣе дальней доставки на рейдъ. Разница въ портовыхъ расходахъ, достигающихъ въ Новороссійскѣ, всего 2,35 коп., а также въ морскихъ фрахтахъ (около копѣйки на пудъ въ пользу Чернаго моря) несомнѣнно покроетъ переплату за излишній пробѣгъ по желѣзной дорогѣ особенно экспортнаго зерна, слѣдующаго съ Сибири и Заволжья по низкимъ ставкамъ, близкимъ къ 1/80 коп. на пудоверсту, и дастъ отправителю гарантію безопасности и своевременной доставки хлѣба, что является однимъ изъ главныхъ факторовъ развитія торговли. Последнее соображеніе заставляетъ экспортеровъ и нынѣ распределять хлѣбъ, не руководствуясь лишь кратчайшимъ пробѣгомъ до ближняго порта, а именно возможностью въ срокъ доставить хлѣбъ на заморскіе рынки.

Производительность округовъ, прорѣзываемыхъ линіей Грачи-Бѣлорѣченская, возросла за послѣдніе два года въ сильной степени, главнымъ образомъ въ отношеніи къ продовольственнымъ хлѣбамъ и масляничному сѣмени. Сборъ первыхъ за два года 1912-13 г.г. увеличился въ округахъ, входящихъ въ районъ линіи, на 53.112 тыс. пудовъ или почти на 40%; сборъ сѣмянъ также продолжалъ возрастать далѣе послѣ 1911 года, когда онъ по сравненію съ 1909 годомъ увеличился съ 2.915 тыс. пудовъ въ трехъ округахъ Кубанской области—Екатеринодарскомъ, Кавказскомъ и Майкопскомъ—до 7.032 тыс. пудовъ или на 142%. Средняя цифра 1912-13 г.г. дала дальнѣйшій ростъ до 9.308 тыс. пудовъ, т. е. еще въ среднемъ на 30% въ годъ. Правда въ 1913 году произошло нѣкоторое уменьшеніе посѣвной площади подъ подсолнухомъ въ Кавказскомъ округѣ, носившее, однако, временный характеръ.

При опредѣленіи площади района учитывалось, какъ и ранѣе, кромѣ всѣхъ существующихъ линій, вліяніе строящейся вѣтви Владикавказской желѣзной дороги Батайскъ-Торговая.

Площадь эта нѣсколько уменьшилась въ предѣлахъ Перваго Донского округа (на 600 кв. верстъ), благодаря отвлеченію грузовъ на участокъ Чернышковъ-Цимлянская-Гашунъ проектированной линіи Козловъ-Св. Крестъ. Изъ крупныхъ населенныхъ пунктовъ въ районѣ линіи слѣдуетъ въ виду сего исключить станицы Маріинскую и Камышовскую и слободу Мартыновку. Несмотря на подобное уменьшеніе площади района приблизительно на 4%, населеніе, благодаря сильному приросту, увеличилось на 1 Января 1914 года до 502 тысячъ человекъ (Приложеніе 1).

Сборъ продовольственныхъ хлѣбовъ на 1911-1912 года былъ ниже нормы и правильной является средняя цифра, выведенная за 1912-неурожайный и 1913-урожайный годы. Несмотря на то, что средняя посѣвная площадь подъ продовольственными хлѣбами составляла 817.224 десятины, а за 1912-13 г.г.—751,117 десятинъ (Приложеніе II) средній сборъ за то же время поднялся съ 23.813 тыс. пудовъ до 36.822 тысячи пудовъ, что за вычетомъ хлѣба на пропитаніе населенія по 15 пудовъ на душу, давало остатокъ въ среднемъ за 1910-11 г.г. въ 16.854 тыс. пудовъ, а за 1912-13 г. въ 29.307 тыс. пудовъ, т. е. свободные излишки увеличились на 12.453 тысячи пудовъ, или на 74%. Это обстоятельство ясно указываетъ на преуменьшеніе цифръ грузооборота дороги, основанныхъ на сборѣ 1910-11 г.г. съ урожаемъ значительно ниже средняго.

Вслѣдствіе этого увеличилась работа объемлющихъ районъ линіи участковъ существующей сѣти по перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ. Для приблизительнаго подсчета количества хлѣбныхъ грузовъ, проектируемая линія раздѣлена на два участка отъ и до ст. Тихорѣцкой. Для сѣверной части въ количествѣ характеризующихъ районъ участковъ приняты уч. Рѣпная-Морозовская (118 в.) Юго-Восточныхъ жел. дорогъ и Тихорѣцкая-Великокняжеская (166 в.) и Тихорѣцкая-Батайскъ (161 в.) Владикавказской жел. дороги, всего протяженіемъ 445 вер. Для южной части линіи приняты уч. Владикавказской жел. дороги—Тихорѣцкая—Станичная (68 в.), Тихорѣцкая-Кавказская (58 в.) и Кавказская-Васюринская (97 в.), а также по отправленію участокъ Армавиръ-Туапсинской жел. дороги Бѣлорѣченская-Курганная (60 в.), протяженіемъ 281 верста. Въ районѣ участка Грачи-Тихорѣцкая все количество отправляемаго нынѣ съ обслуживающихъ районъ линій хлѣба распредѣляется на все протяженіе существующихъ и проектируемой дорогъ въ $324 + 445 = 769$ вер. Въ районѣ южного участка примѣненъ тотъ же расчетъ, и полученная сумма раздѣлена на $281 + 126 = 407$ верстъ. На версту при такомъ способѣ подсчета получается:

на южномъ участкѣ 67.550 пуд.
„ сѣверномъ „ 51.672 „

Полученные коэффициенты даютъ слѣдующія количества хлѣба въ зернѣ и мукѣ къ отправкѣ съ проектируемой линіи:

съ уч. Грачи-Тихорѣцкая 16.741.728 пуд.
„ Тихорѣцкая-Бѣлорѣченская 8.511.366 „

Всего . . 25.253.028 пуд.

Вліяніе принятыхъ Правительствомъ въ 1913 г. работъ по шлюзованію р.р. Дона и Сѣвернаго Донца, въ виду неопредѣленности срока ихъ окончанія и трудности предвидѣть тѣ условія, въ которыхъ окажется транспортъ отдѣльныхъ категорій грузовъ, не учитывалось непосредственнымъ уменьшеніемъ площади района дороги. Теперешнее состояніе судоходства по р. Дону, не говоря о Сѣверномъ Донцѣ, заставляло бы думать, что часть грузовъ при сооруженіи дороги до окончанія работъ по шлюзованію перейдетъ въ станицѣ Константиновской на желѣзную дорогу. Однако, осторожнѣе полагать, что все нынѣшнее количество хлѣбныхъ грузовъ, вывозимое по р.р. Дону и Сѣверному Донцу изъ предѣловъ района проектируемой линіи останется и по ея постройкѣ за водой. Количество это составляло по послѣднему году, за который имѣется статистика водныхъ путей — 1912-му, (Приложеніе IV), 4.375 тысячъ пудовъ.

Однако, количество это является преуменьшеннымъ по сравненію съ предыдущими годами. Такъ съ тѣхъ же пристаней района линіи Грачи-Тихорѣцкая было отправлено:

въ 1909 г. 7.588 тыс. пуд.
„ 1910 г. 9.383 „ „

Въ среднемъ . . 8.383 тыс. пуд.

Урожай въ Первомъ Донскомъ округѣ, по которому протекаетъ р. Донъ въ предѣлахъ района, далъ въ 1913 г. цифру сбора почти вдвое превышающую сборъ 1912 г. — 28.128 тыс. пудовъ вмѣсто 14.678 тыс. пуд. Надо посему полагать, что въ такой же пропорціи увеличились и рѣчные отправки хлѣба въ 1913 году, т. е. что они подошли къ средней цифрѣ 1909-10 г.г. — 8 милліоновъ пудовъ (1911 г. былъ исключительно неблагопріят-

нымъ для прорѣзываемыхъ линією округовъ Донской и Кубанской областей). Изъ цифры чистаго сбора хлѣбовъ, уменьшенной на потребляемое на мѣстѣ количество зерна, вычитывается поэтому на рѣчную перевозку, указанное количество и тогда получится къ отправкѣ изъ всего района линіи 29.307 — 8.300 = 21.000 тыс. пудовъ, т. е. цифру весьма близко подходящую къ опредѣленной нами другимъ путемъ. По окончаніи шлюзованія Дона можно предполагать, что послѣдуетъ увеличеніе рѣчного вывоза хлѣба, которое однако всецѣло будетъ компенсировано интенсификаціей сельскаго хозяйства и увеличеніемъ запасекъ въ краѣ, гдѣ при исключительно благопріятныхъ условіяхъ для хлѣбопашества пашня составляетъ около $\frac{1}{2}$ (51%) всей удобной для обработки земли.

Принятое количество — 21 миллионъ пудовъ распределено, сообразуясь съ направленіями вывоза хлѣба съ перечисленныхъ участковъ сѣти, отдѣльно для сѣверной и южной частей проектируемой линіи. Такъ, участки Рѣпная-Морозовская, Тихорѣцкая-Батайскъ и Тихорѣцкая-Великокняжеская въ 1913 году отправляли:

на Азовскіе порты—Ростовъ и Таганрогъ	65 %
„ Царицынъ	4,1 %
„ Новороссійскъ	24 %
„ прочіе пункты	7 %

Съ постройкой проектируемой линіи по соображеніямъ, изложеннымъ выше, экспортъ хлѣба долженъ направиться изъ района вновь проектируемой линіи главнымъ образомъ на Восточно-Черноморскіе порты, пріемную способность коихъ слѣдуетъ принимать приблизительно одинаковою. При нѣкоторомъ преимуществѣ разстояній (въ 8 верстъ) отъ Тихорѣцкой до Туапсе противъ Новороссійска, можно считать, что хлѣбные грузы изъ района дороги распределятся между этими портами поровну. Поэтому слѣдуетъ считать правильнымъ нижеслѣдующее распределеніе отправокъ хлѣба съ проектируемой линіи:

на Новороссійскъ и Туапсе	50 %
„ Ростовъ — Таганрогъ	40 %
„ Царицынъ	5 %
въ мѣстномъ сообщеніи	5 %

На южномъ участкѣ Тихорѣцкая-Бѣлорѣченская въ основаніе распределенія также была положена статистика отправокъ трехъ участковъ Владикавказской желѣзной дороги *).

Съ названныхъ участковъ было отправлено:

въ Новороссійскъ	70 %
„ Ростовъ	13 %
„ Ейскъ	9 %
„ Екатеринодаръ	3,5 %
„ прочіе пункты	4,5 %

На южномъ участкѣ преимущество въ разстояніяхъ для Туапсе по сравненію съ Новороссійскомъ увеличивается до 18-ти верстъ (разъѣздъ Потаенный — пересѣченіе проектируемой линіи съ уч. Кавказская-Екатеринодаръ будетъ отстоять:

отъ Новороссійска	214 верстъ
„ Туапсе	196 „

*) Отчетъ Армавиръ-Туапсинской жел. дороги за 1913 годъ не содержитъ указаній станцій въ прямомъ сообщеніи.

Однако и здѣсь принято распределение, въ силу установившихся торговыхъ связей въ старомъ порту, пополамъ между Туапсе и Новороссійскомъ по 40 % всѣхъ отправокъ; остальное направится на Ростовъ и Ейскъ — 15 % и въ Екатеринодаръ — 5 %.

Кромѣ хлѣбныхъ грузовъ, на дорогу, преимущественно въ районѣ ея южнаго участка, слѣдуетъ принять поступленіе масляничныхъ сѣмянъ по коэффициентамъ сосѣднихъ участковъ, уменьшенныхъ указаннымъ выше образомъ, въ количествѣ не менѣе 1600 тыс. пудовъ. Принимая во вниманіе огромный ростъ посѣва и сбора подсолнуха, пунктами назначенія его явятся мѣстные маслобойные заводы. Съ послѣднихъ на линію поступятъ жмыхи, которые до сихъ поръ съ Владикавказской желѣзной дороги экспортировались полностью черезъ Новороссійскъ. Количество выжимокъ по коэффициенту сосѣднихъ участковъ можно принять въ 1.000 тыс. пудовъ.

Что касается до остальныхъ грузовъ отправленія, то они приняты въ предполагаемый грузооборотъ дороги по поперстнымъ нормамъ сосѣднихъ участковъ. Для послѣднихъ составлены таблицы отправленія и прибытія всѣхъ грузовъ (Приложеніе III) и всѣ категоріи таковыхъ взяты по нормамъ сосѣднихъ участковъ съѣти за исключеніемъ вина и фруктовъ, взятыхъ соотвѣтственно площади садовъ и виноградниковъ.

Къ грузамъ прибытія примѣнены тѣ же уменьшенные какъ для хлѣбныхъ грузовъ нормы; перевозокъ потребительскихъ товаровъ по воднымъ путямъ — Дону и Сѣверному Донцу почти не наблюдается и слѣдуетъ ожидать цѣликомъ ихъ поступленія съ желѣзной дороги. Исключеніе составитъ только лѣсъ, который въ 1912 г. въ количествѣ всего, правда, около 800 тыс. пудовъ, сплавленъ былъ въ районѣ дороги по водѣ. Для лѣса III категоріи въ виду наличности залежей каменнаго угля въ районѣ дороги и потребности въ рудничномъ лѣсѣ норма сосѣднихъ участковъ принята полностью. Большинство грузовъ ежедневнаго обихода, если нормы сосѣднихъ участковъ превышали нормы обычнаго душевого потребленія, принимались по послѣднимъ.

Для подсчета транзитныхъ разстояній были приняты перечисленные въ началѣ записки послѣдне-одобренныя Коммиссіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ линіи. Изъ послѣднихъ главное вліяніе на сѣуженіе транзитнаго района проектируемой дороги оказала линія Козловъ—Св. Крестъ въ южной части отъ пересѣченія съ линіей Саратовъ—Грачи въ станицѣ Чернышевской до Владикавказской желѣзной дороги. На указанную линію въ сообщеніи Средняго Поволжья, Урала и Сибири отходитъ уч. Тихорѣцкая—Торговая и Невинномысская—Баладжары Владикавказской жел. дороги и Баку—Елизаветполь, Закавказскихъ жел. дорогъ, для которыхъ до осуществленія этой линіи въ кратчайшее сообщеніе съ указанными районами входила линія Грачи—Тихорѣцкая. Съ другой стороны, вслѣдствіе разрѣшенія спрямляющихъ линій въ районѣ Московско—Казанской жел. дороги Нижній—Новгородъ—Котельничъ, Тамбовъ—Муромъ, Навашино—Кудьма и другихъ, въ сообщеніе съ западными участками Владикавказской и Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ черезъ проектируемую линію отъ Грачей до Тихорѣцкой не войдетъ Нижній—Новгородъ, часть Сѣверныхъ и Пермской жел. дорогъ. Сообщеніе Востока Россіи съ Новороссійскомъ черезъ Грачи—Каменоломни—Ростовъ и далѣе черезъ Черноморско—Кубанскую желѣзную дорогу также короче,

хотя всего на 3 версты направленія черезъ участокъ Грачи-Тихорѣцкая. Однако, въ виду изложенныхъ выше соображеній о загроуженности линій до Ростова и трудностей передачи въ Ростовскомъ узлѣ, грузы въ сказанномъ сообщеніи должны перейти на проектируемую линію (изъ нихъ около 1.340 тыс. пуд. хлѣбныхъ грузовъ и около 1680 тыс. пуд. лѣса).

При посредствѣ строящейся Черноморской жел. дороги, Южный участокъ проектируемой линіи — Тихорѣцкая-Бѣлорѣченская, дастъ сокращеніе въ 96 верстъ для грузовъ въ сообщеніи съ Закавказьемъ на западъ отъ Евлаха противъ направленія Тихорѣцкая-Армавирь-Бѣлорѣченская.

По даннымъ за 1913 годъ количество транзитныхъ грузовъ въ сообщеніи между эксплуатировавшимися тогда участками дорогъ опредѣлилось въ 19.216 тыс. пудовъ при 2.889.472 тысячахъ пудо-верстъ работы. По принятому въ изслѣдованіяхъ Министерства Путей Сообщенія методу кромѣ этого количества ко времени возможнаго окончанія постройки учтенъ приростъ въ среднемъ въ 5% въ годъ отъ увеличенія перевозокъ по сѣти, всего съ 1913 года въ 20%.

Помимо указанной категоріи транзитныхъ грузовъ, слѣдуетъ учесть то вліяніе, которое постройка проектируемой линіи въ связи съ Черноморской дорогой, окажетъ на отвлеченіе грузовъ отъ смѣшанной желѣзнодорожно-морской перевозки въ Кавказско-Черноморскомъ сообщеніи. До окончанія Черноморской дороги единственнымъ сплошнымъ желѣзнодорожнымъ путемъ въ сообщеніи Россіи съ Закавказьемъ, въ частности съ западными его областями, является кружный путь изъ-за Ростова на Баладжары. Съ окончаніемъ дороги отъ Тихорѣцкой черезъ Бѣлорѣченскую-Туапсе до Квалони разстояніе отъ Ростова до Тифлиса сократится съ 1723 вер. до 1005, т. е. на 718 верстъ; для пунктовъ къ западу отъ Тифлиса эти сокращенія будутъ еще значительнѣе и для Поти, наконецъ, разстояніе отъ Ростова по желѣзной дорогѣ съ 1952 верстъ сократится до 767 верстъ, т. е. на 1185 верстъ. При такой разницѣ пробѣга, удешевленіе его вызоветъ массовый переходъ, особенно для грузовъ, плохо выдерживающихъ морскую доставку, со смѣшаннаго сообщенія на сплошное желѣзнодорожное; во всякомъ случаѣ это произойдетъ для обмѣна участковъ Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ къ западу отъ Елизаветполя, для котораго сокращеніе по проектируемому пути, противъ единственно существующаго нынѣ составитъ 364 версты. По статистикѣ за 1913 годъ, количество грузовъ, обмѣнивавшихся смѣшаннымъ путемъ со станціями участковъ Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ къ западу отъ Елизаветполя, остальными дорогами сѣти составляло:

по отправленію съ	
Закавказскихъ жел. дорогъ	2.954 тыс. пудовъ
по прибытію	6.240 тыс. пудовъ
Всего	9.194 тыс. пудовъ

Въ это количество не вошли грузы Западно-Черноморскихъ и Азовскихъ портовъ, перевозимые лишь по Закавказскимъ жел. дорогамъ, такъ какъ для подобныхъ грузовъ, дешевизна и преимущество сохранится, вѣроятно, за водной доставкой. Изъ всего же приведеннаго количества, благодаря столь сильному сокращенію пробѣговъ, если бы послѣднее было достигнуто въ 1913 году, должно было бы перейти на линію Тихорѣцкая-Бѣ-

лорѣченская въ общемъ не менѣе 25 %. Указанная часть и включена въ транзитъ съ естественнымъ ея приростомъ черезъ 4 года въ 20 %.

Въ виду того, что въ 1913 году еще не было открыто правильное движеніе по Армавирь-Туапсинской жел. дорогѣ, то всѣ грузы, отправляемые и получаемые станціями уч. отъ Туапсе до Дондуковской, для которыхъ проектируемая линія дастъ сокращеніе пробѣга въ сѣверномъ направленіи взамѣнъ кружного направленія на Армавирь, приняты по подсчетамъ ея грузооборота въ журналѣ Комиссіи о новыхъ жел. дорогахъ отъ 1909 года. Тѣмъ же путемъ опредѣлены имѣющіе пройти транзитомъ грузы Черноморской и Кахетинской жел. дорогъ. Слѣдующей категоріей транзитныхъ грузовъ на проектируемой линіи слѣдуетъ признать тѣ, почти единственно хлѣбные грузы, которые отправлены будутъ на вывозъ изъ района сооружаемыхъ и разрѣшенныхъ линій на Востокъ. Изъ нихъ главное мѣсто занимаетъ Сибирскій и Заволжскій экспортный хлѣбъ, вывозъ коего главнымъ образомъ и вызвалъ къ жизни проектъ линіи отъ Саратова къ Южному морю. Количество этихъ грузовъ съ новой сѣти въ Западной Сибири и Заволжьѣ было подсчитано Комиссіей о новыхъ жел. дорогахъ въ 1913 году въ 124 милліона пудовъ, изъ коихъ 10 %, по ея заключенію, т. е. 12 милліоновъ пудовъ должны быть направлены къ южнымъ портамъ и изъ послѣднихъ 10 %, собственно въ восточно—черноморскіе порты Новороссійскъ и Туапсе. Послѣдняя цифра является несомнѣнно преуменьшенной и это объясняется тѣмъ, что сводка всего количества назначеннаго къ экспорту черезъ Южные порты хлѣба, была произведена послѣ подсчета его для района каждой изъ отдѣльныхъ разрѣшенныхъ линій и Комиссія не могла считаться съ вопросомъ, справится ли съ минимальнымъ даже количествомъ подвозимаго преимущественно къ Ростову хлѣба магистраль Юго-Восточныхъ жел. дорогъ.

По приведенному выше подсчету работа линіи Козловъ-Ростовъ на участкѣ ея отъ Звѣрева или Каменоломни до Ростова должна увеличиться на 36.000 тыс. пудовъ въ годъ одного лишь хлѣба, что составило бы лишнихъ 100 вагоновъ въ сутки при равномерныхъ отправкахъ груза. Уменьшенное, однако, поступленіе зерна въ осенніе мѣсяцы въ столь значительныхъ количествахъ, не дало бы возможности справиться съ перевозкой на участкѣ, съ заполненной пропускной способностью. При этомъ подвозъ пшеницы изъ Сибири къ портамъ можетъ начаться въ среднемъ не ранѣе декабря мѣсяца, т. е. тогда, когда Азовскіе порты замерзаютъ и хлѣбъ, направленный туда, долженъ будетъ переправляться въ незамерзающіе порты Чернаго моря. По этимъ основаніямъ, что касается въ особенности Сибирской пшеницы, которая позже другихъ должна поступать на экспортные рынки, слѣдовало бы считать, что послѣдняя цѣликомъ направится на Новороссійскъ и Туапсе. Изъ осторожности, однако, принято къ отправкѣ черезъ эти порты 1/2 всего хлѣба изъ района новыхъ линій на востокъ, т. е. 6.000 тыс. пудовъ, поровну на Новороссійскъ и Туапсе.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что съ открытіемъ Туапсинскаго порта, который будетъ имѣть сначала значительный запасъ свободной отпускной способности, грузы хлынули бы туда вмѣсто нагруженныхъ мелководныхъ портовъ Азовскаго моря, не считаясь даже ни съ какою дальностью подвоза. Быстрый отпускъ товара

при условіяхъ наибольшей сохранности его вѣса и качества въ оборудованныхъ спеціально складахъ и элеваторахъ дать такія преимущества Черноморскимъ портамъ, при которыхъ относительно болѣе благоприятное географическое положеніе Таганрога и Ростова будетъ совершенно ослаблено преимуществами непосредственнаго перехода зерна изъ вагона въ трюмъ парохода безъ всякихъ промежуточныхъ операцій и перевозокъ. На этихъ основаніяхъ исключительно на первое время, скорѣе въ виду возможности недопущенія хлѣбныхъ грузовъ на линію Саратовъ-Грачи, изъ всего предположеннаго съ нея на вывозъ количества около 16-17 милліоновъ пудовъ — 8.000 тыс. пудовъ подсчитано къ вывозу черезъ Новороссійскъ и Туапсе. Распредѣленіе хлѣбныхъ грузовъ было также примѣнено и къ участку Таловая-Чернышковъ—линій Козловъ—Св. Крестъ, съ котораго, по подсчетамъ Комиссіи, должно быть вывезено черезъ Южные порты 8.000 тыс. пуд. Это количество также подѣлено поровну между Азовскими и Восточно-Черноморскими портами. Съ южнаго участка дороги отъ Чернышкова до Св. Креста вывозъ хлѣба предвидѣнъ былъ Комиссіей исключительно черезъ Черноморскіе порты. При этомъ необходимо отмѣтить, что хлѣбъ направится съ этой линіи черезъ три узловыхъ пункта ст. Гашунъ, Дивное и, наконецъ, черезъ Св. Крестъ. Принимая равномерное поступленіе хлѣба по всей длинѣ линіи, можно ожидать, что черезъ первый пунктъ пройдетъ изъ общаго экспортнаго хлѣба въ 16.000 тыс. пудовъ не менѣе $1/2$ — 8.000 тыс. пудовъ, и распредѣлится въ виду приблизительнаго равенства пробѣговъ поровну между Новороссійскомъ и Туапсе.

Затѣмъ черезъ Дивное должно пройти хлѣба въ количествѣ около 6.000.000 пудовъ и черезъ Св. Крестъ и Георгіевскъ — 2.000.000 пуд. Последнія количества получаютъ сокращеніе до Туапсе около 80 верстъ и есть основаніе принимать ихъ къ вывозу цѣликомъ черезъ этотъ портъ. При этомъ около 6.000 тыс. пудовъ дадутъ дополнительный доходъ на участкѣ Дивное-Армавиръ-Туапсе до 500 верстъ и 2000 тыс. пудовъ на линіи Армавиръ-Туапсе длиною въ 222 версты что, за вычетомъ эксплуатаціонныхъ расходовъ, дастъ увеличеніе чистаго дохода Общества около 607 тыс. рублей въ годъ.

Общее количество транзитныхъ грузовъ — 71.653 тыс. пудовъ работа по перевозкѣ — 14.481.450 тыс. пудо-верстъ и выручка 3.126.504 рубля.

Въ особой таблицѣ сведены данныя и о тѣхъ измѣненіяхъ въ доходности существующихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, которыя внесетъ постройка проектируемой линіи.
