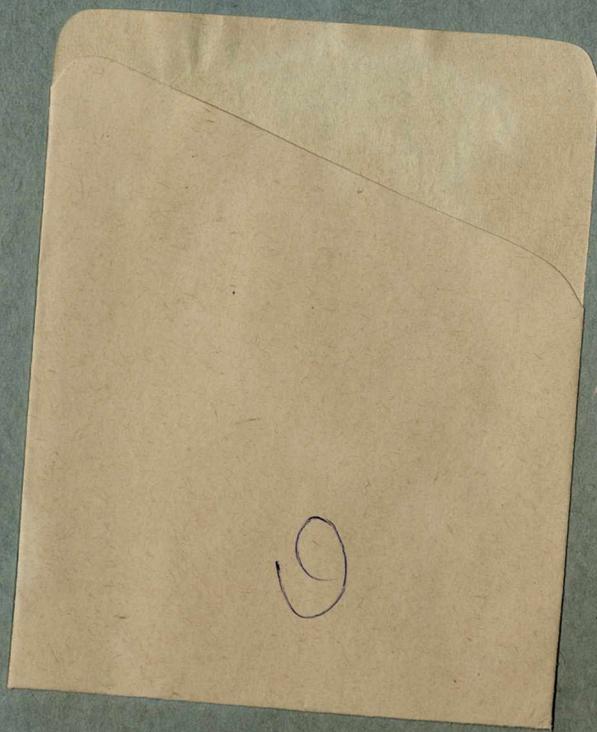
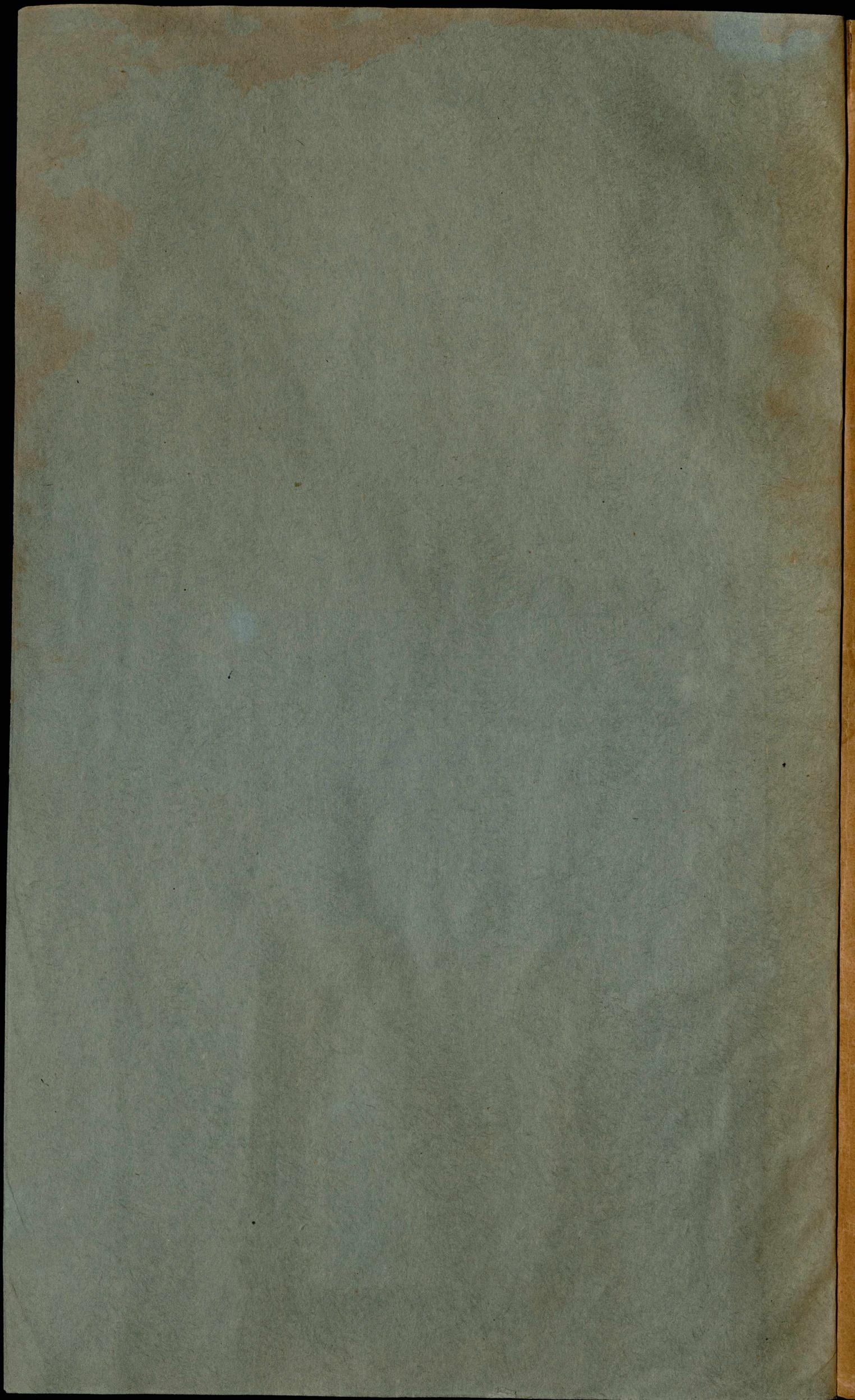


К 65.37
К-78

Краткие
экономические и финансовые
данные к проекту сооружения
железнодорожной линии
Ореда - Нарва.



9



КРАТКІЯ

ЭКОНОМИЧЕСКІЯ И ФИНАНСОВЫЯ ДАННЫЯ

КЪ ПРОЕКТУ СООРУЖЕНІЯ

ЖЕЛЪЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНІИ

ОРЕЛЬ-НАРВА.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Усманова, Вознесенскій пр. 47.
1911.

КНИГА ДОЛЖНА БЫТЬ
ВОЗВРАЩЕНА НЕ ПОЗЖЕ
указанного здесь срока



K 65.37

K 78

Краткія

ЭКОНОМИЧЕСКІЯ И ФИНАНСОВЫЯ ДАННЫЯ КЪ ПРОЕКТУ СООРУЖЕНІЯ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНІИ ОРЕЛЬ-НАРВА.

85088

Проектируемая желѣзнодорожная линія Орель-Нарва, протяженіемъ 919 верстъ, начинаясь отъ г. Орла, направляется почти по прямой линіи на ст. Сухиничи (Рязанско-Ур. ж. д.), затѣмъ идетъ на г. Мосальскъ (съ вариантомъ на г. Юхновъ) Вязму (Сызрано-Вяземск. ж. д.), г. Бѣлый, ст. Нелидово (Московско-Виндаво-Рыбинск. ж. д.), на г. Торонецъ, г. Холмъ, ст. Дно (Московско-Виндаво-Рыбинск. ж. д.), ст. Струги-Бѣлыя (Сѣверо-Зап. ж. д.) и отсюда почти прямой линіей подходитъ къ г. Нарвѣ.

Облуживаемый линіею районъ охватываетъ 20 уѣздовъ губерній: *Петербургской* (Лужскій и Гдовскій), *Псковской* (Порховской, Холмскій, Торопецкій), *Новгородской* (Старорусскій, Демьянскій), *Тверской*, (Осташковскій), *Смоленской* (Бѣльскій, Духовщинскій, Дорогобужскій, Сычевскій, Вяземскій, Юхновскій), *Калужской губ.* (Масальскій, Мещевскій, Козельскій, Жиздринскій) и *Орловской губ.* (Болховскій и Орловскій).

Районъ этотъ заключаетъ въ себѣ въ общемъ 36,736 кв. верстъ или 3,828 тыс. десятинъ, шириною въ среднемъ въ 40,8 версты.

Населеніе района нынѣ равняется 1.057,9 тыс. чел., а къ открытію дороги въ 1916 г. оно составитъ не менѣе 1.168,8 т. чел.

Плотность населенія района въ 1908 г. составляла 28,8 чел. на квадратную версту, слѣдовательно мѣстность эта не можетъ быть признана густо-населенной, и въ районѣ линіи

Орловская Область
БИБЛИОТЕКА
Н. К. КРУПСКОГО

КР-2017

ПРАЗДНЕНИЕ
2009

есть много земель ждущихъ приложенія человѣческаго труда, могущаго возродить этотъ край, обездоленный въ настоящее время не только рельсовыми, но даже и регулярно эксплуатируемыми судоходными путями сообщенія.

Правительство и законодательныя учрежденія признали проектируемую линію не только государственно-необходимой, но и подлежащей осуществленію въ ближайшемъ будущемъ, въ числѣ дорогъ первой очереди.

По представленію Министра Путей Сообщенія въ Государственную Думу (18 февр. 1911 г. № 1694) былъ поэтому ассигнованъ изъ средствъ государственнаго Казначейства кредитъ на производство техническихъ и экономическихъ изысканій проектируемой дороги.

Экономическія выгоды, проистекающія отъ проведенія новой дороги, какъ выяснилось изъ приведенныхъ подробныхъ мѣстныхъ обследованій, несомнѣнны.

Прежде всего, дорога облегчитъ Московскій узелъ. Ежегодно возрастающій притокъ грузовъ къ Москвѣ уже теперь превосходитъ работоспособность Николаевской и Виндаво-Рыбинской ж. д. Обѣ дороги съ трудомъ справляются съ этими грузами. Въ 1909 г. залежи хлѣбныхъ грузовъ на Виндаву достигали на Московско-Винд. ж. д. 10.000 вагоновъ, а въ слѣдующемъ году залежи эти къ 1 Ноября превышали 6 тыс. вагоновъ.

Новая дорога облегчитъ эту трудную для Московскаго узла транзитную задачу и устранимъ надобность постройки линіи къ Ревелю, параллельной и идущей рядомъ съ Балт. ж. дор. сблизая, безъ излишнихъ затратъ, и безъ ущерба для казенной рельсовой сѣти, центральную Россію съ Балтійскимъ моремъ.

Новая дорога оживитъ край, въ размѣрахъ, которые въ настоящее время не поддаются точному учету, но которыя, судя по опыту дорогъ, здѣсь будетъ весьма велики.

Прежде всего—*Нарва можетъ сдѣлаться настоящимъ портомъ.* Природныя условія благопріятны. Нарвскій рейдъ замерзаетъ позднѣе кронштадскаго, а иногда вовсе не замерзаетъ. Глубина же на барѣ опредѣляющаяся нынѣ въ 17¹/₂ ф., можетъ быть легко повышена. При протяженіи желѣзной дороги отъ ст. Нарвы до моря (всего 12 верстъ)—окупятся всѣ затраты по оборудованію порта, а торговля получитъ новый морской выходъ, не уступающій Ревелю.

За симь дорога:

1) дать миллионному населению, не имѣющему собственнаго хлѣба (половина потребляемаго хлѣба подвозится со стороны) дешевый хлѣбъ;

2) Увеличить производительную эксплуатацію лѣсныхъ богатствъ края (свыше 1 милл. десятинъ лѣса), нынѣ почти не эксплуатируемыхъ по бездорожью и вслѣдствіе полной зависимости отъ единственно существующей для снѣга водной системы, связанной съ однимъ рынкомъ сбыта, который поэтому произвольно устанавливаетъ цѣны и размѣръ поставокъ.

3) Откроетъ для этого миллиона десятинъ лѣса не только всѣ внутренніе, но и заграничные рынки;

4) вызоветъ къ жизни древообрабатывающую промышленность и связанные съ нею производства (древесно-картонное, целлюлозное и иные);

5) дать толчекъ къ возникновенію фабрично-заводской промышленности, нынѣ почти отсутствующей въ краѣ;

6) дать весьма существенные заработки населению прежде всего на лѣсныхъ промыслахъ, а за симъ и на фабрикахъ тѣ заработки, которыхъ, за отсутствіемъ достаточной земледѣльческой промышленности, население вынуждено нынѣ искать на сторонѣ.

Природныя богатства края даютъ вполне реальныя основанія для такого рода надеждъ, а равно и для нижеслѣдующихъ расчетовъ о размѣрахъ доходности по эксплуатаціи самой дороги.

1. Земледѣліе. Какъ было выше упомянуто прорѣзываемый проектируемой линіей районъ не представляется особенно богатымъ съ точки зрѣнія производства зерна. Поэтому вывозъ хлѣба будетъ незначителенъ. Но за то—край этотъ является крупнымъ потребителемъ, такъ какъ своего хлѣба въ немъ не хватаетъ. Изъ 20 уѣздовъ въ 12 сборы не даютъ и половины необходимаго для продовольствія хлѣба, а въ остальныхъ (кромѣ Старо-Русскаго) родится $\frac{1}{2}$ и $\frac{1}{3}$ необходимаго хлѣба. Къ моменту открытія дороги—1916 году—населеніе потребуетъ привоза до $8\frac{1}{4}$ милл. пуд. хлѣба (теперь ввозится $7\frac{1}{2}$ милл. п.). Считаая, что дорога удешевитъ пудъ хлѣба хотя бы на 5 коп. населеніе сэкономитъ ежегодно 375—412 тыс. руб.

Овесъ, являющійся платежнымъ средствомъ для мѣстнаго крестьянскаго населенія, родится въ избытокъ въ 12 уѣздахъ

района, достигающемъ $1\frac{1}{2}$ милл. пуд., а въ другихъ уѣздахъ требуется его подвозъ (свыше $\frac{1}{2}$ мил.).

Доставляя населенію около $7\frac{1}{2}$ —8 милл. пуд. дешеваго хлѣба, дорога вывезетъ около $1\frac{1}{2}$ милл. пуд. овса и въ тоже время подвезетъ его въ нѣкоторыя мѣстности района, въ количествѣ около $\frac{1}{2}$ милл. пудовъ.

Главная масса поступленія продовольственнаго хлѣба, предполагается съ юга, изъ за Орла, ибо подсчетъ разстояній другихъ дорогъ не допускаетъ возможности подвоза изъ другихъ мѣстностей. Уѣзды, нуждающіеся въ овсѣ, получаютъ его изъ ближайшихъ уѣздовъ своего же района.

Какъ было выше указано районъ линіи нуждается въ привозномъ хлѣбѣ, но онъ-же будетъ въ извѣстной части его и отправлять. Въ настоящее время частные владѣльцы обычно экспортируютъ свой хлѣбъ, крестьяне также осенью его продаютъ. Основываясь на данныхъ сосѣднихъ дорогъ, можно предположить, что будетъ отправляться 10% ввоза, т. е. около 700 тыс. пуд., что составитъ съ овсомъ на кругъ 800 т. пуд.

2. *Льноводство*, при обиліи свободныхъ земель и подходящей почвы, имѣетъ всѣ шансы для широкаго развитія. Сборъ льняного и коноплянаго сѣмени и волокна въ районѣ линіи въ среднемъ за 1907—1909 г.г. составлялъ 1.238,1 тыс. пуд. сѣмянъ и 2.062,4 тыс. пуд. волокна. Какъ продукты цѣнные, сѣмя и волокно цѣликомъ пойдутъ на вывозъ, такъ какъ въ районѣ почти нѣтъ фабрикъ, въ нихъ нуждающихся, а существующіе заводы (въ Бычковск. у.) тоже работаютъ на вывозъ.

Такимъ образомъ вся перевозка хлѣбныхъ грузовъ составитъ 10.919,4 тыс. пуд.

3. *Лѣсные грузы*. Въ районѣ дороги 1.136,6 тыс. десятинъ лѣса, изъ коихъ 91,3 тыс. казенныхъ и 998,0 тыс. дес. частныхъ лѣсовъ.

Болѣе половины казеннаго лѣса нынѣ не имѣетъ сбыта: въ 1909 г. было назначено къ отпуску 14.072,0 тыс. пуд. однако, не нашло сбыта 7.857 тыс. пудовъ. Этотъ остатокъ—всецѣло будетъ грузомъ новой дороги.

Предположительно районъ можетъ дать: 65.530 тыс. пуд. строительныхъ матеріаловъ и 120.593 тыс. пуд. дровъ, всего 186.123.000 п. древесины. Вычтя отсюда, по приблизитель-

ному расчету на мѣстное потребленіе 126.660 тыс. пуд.,
останется на вывозъ:

дровъ	20.383 тыс. пуд.;
строит. матеріаловъ .	39.080 „ „

Всего . . 59.463 тыс. пуд.

Правда, есть водные пути. Они перевозятъ 28.851 тыс. пуд. Если предположить, что они удержатъ за собой все нынѣ ими перевозимое, и то для дороги останется строительных матеріаловъ 17,0 милл. пуд. и дровъ 14,0 милл. пудовъ. Но это едва ли можно допустить. Водные пути крайне неудобны и ставятъ промышленниковъ въ полную зависимость отъ опредѣленнаго рынка. Постоянный рискъ, убытки, несвоевременность доставки, неизбежная доставка мертваго груза (сплавляется только необходимый матеріалъ, который, при распилкѣ на мѣстѣ, дастъ только $\frac{2}{3}$ лѣса, а $\frac{1}{3}$ лѣса составляетъ мертвый грузъ), однако оплачиваемаго—все это говорить за переходъ лѣсныхъ грузовъ на желѣзную дорогу. Максимумъ, что останется для воды будетъ 25 % общаго груза, если не меньше, остальной грузъ (до 16 милл. пуд.) повезетъ новая дорога, которая измѣнитъ естественно и рынки. Часть грузовъ отойдетъ отъ главнаго теперь рынка Риги. Расширится районъ Нарвы, уже въ 1910 г. отправившей за границу строительнаго лѣса на 2.090 тыс. рублей. Заграничный рынокъ безспорно очень нуждается въ деревѣ и 17 милл. пуд. строительнаго матеріала, остающіеся въ районѣ, безъ всякаго сбыта по бездорожью, будутъ поглощены этимъ рынкомъ и даже не составятъ замѣтнаго увеличенія общаго нашего отпуска. Кромѣ заграницы лѣсъ будетъ идти и въ южныя безлѣсныя мѣстности за Орломъ, нуждающіеся въ строительномъ матеріалѣ.

Что касается дровъ, коихъ въ районѣ дороги имѣется 20.383 тыс. пуд., то, несомнѣнно они будутъ по прежнему сплавляться преимущественно по дешевому водному пути, но все-же не менѣе 7—8 милл. п. пойдутъ на Московскій рынокъ; около 2 милл. пуд. за Орель и въ Орель,—около $1\frac{1}{2}$ милл. пуд. въ Ревель и Нарву и около 3 милл. пудовъ въ Петербургъ.

Вся перевозка дерева во всякомъ видѣ составитъ 56,6 милл. пудовъ.

7,8 м. п.
31,0 м. п.
14,5 м. п.

53,3 м. п.

4. Скотоводство. Въ районѣ линіи имѣется рогатаго скота—273,7 тыс. головъ, лошадей—205,9 тыс. головъ, овецъ 271,8 тыс. головъ, свиней—144,8 тыс. головъ.

Судя по цифрамъ крупнаго рогатаго скота, пригоняемаго на ярмарки, вывозу будетъ подлежать не менѣе 5% общаго его количества, т. е. въ круглыхъ цифрахъ до 120 тыс. головъ рогатаго скота, до 5 тыс. шт. свиней и лошадей и до 4 тыс. штукъ овецъ.

Возможно ожидать къ вывозу кожи—120 тыс. пуд., мяса 200 тыс. пуд., шерсти—12—15 тысячъ пудовъ.

5. *Птицы живой* можно ожидать къ вывозу—200 вагоновъ или около 10 тыс. пудовъ.

6. *Молочные скоты* учитываются, для перевозки, примѣрно въ 75 тыс. пудовъ.

7. *Яйца*—около 30 тыс. пудовъ.

8. *Грузы фабрично-заводскіе.*

Слабо развитая фабрично-заводская промышленность несомнѣнно расширится по примѣру сосѣднихъ районовъ, въ которыхъ, при аналогичныхъ естественныхъ условіяхъ, имѣется значительное количество разнообразныхъ фабрикъ и заводовъ. Обиліе дерева даетъ основанія ожидать возникновенія фабрикъ бумажно-картонныхъ, целлюлозныхъ, стекольныхъ, спичечныхъ, фанерныхъ, гнутой мебели, и вообще древообдѣлочныхъ, равно производствъ-маслобойнаго, пеньковаго, и другихъ.

Существующія сейчасъ фабрики дадутъ дорогу:

Двѣ бумаго-картонныхъ фабрики 113—150 тыс. пуд. производящагося на нихъ продукта и свыше 15,0 тыс. пуд. привозящагося на эти фабрики сырья. Три фанерныхъ завода—160 т. пуд., кожевенные заводы 55—62 тыс. пуд. и привознаго сырья—130—150 тыс. пуд., маслобойни—50—75 тыс. пуд. масла, кирпичные и кафельные-ок. 2 милл. пудовъ, стекольные—30 тыс. пуд., винокуренные заводы—80 тыс. п. (въ мѣстномъ сообщеніи для нуждъ района линіи), подвозка матеріала для нихъ—50—тыс. пудовъ.

Засимъ, перевозка картофеля дастъ—2.185 т. п. (вывозъ 465 тыс. пуд.—ввозъ 1.100 тыс. пудовъ и 620 тысячъ пудовъ мѣстнаго), сѣна—до 3 милліоновъ пудовъ *деревянныхъ издѣлій* не менѣе 200 тыс. пуд., мочала до 400 т. пуд., веревки около 80 тыс. пуд., *камня* до 1 милл. пуд., *извести, мѣла, алебаstra* до 100 тыс. пуд., *фруктовъ*—100 т. пуд., прочихъ грузовъ—2.250 тыс. пудовъ.

При этомъ не учитываются имѣющіеся въ районѣ богатые залежи ископаемыхъ: торфа, каменнаго угля, известняка, гравія, огнеупорной глины, ждущія еще тщательныхъ изысканій.

Грузы общаго потребленія (соль, сахаръ, мануфактура, желѣзо и проч.) предполагаются въ размѣрѣ 6.119 тыс. пудовъ.

Всего по отправленію, прибытію и мѣстному сообщенію по линіи Орелъ-Нарва ожидается 94,266,5 тыс. пудовъ.

Транзитные грузы.

Дорога Орелъ-Нарва, пересѣкая другіе пути, образуетъ 8 основныхъ транзитныхъ направленій (Сухиничи, Вязьма, Нелидово, Торопецъ, Дно, Струги-Бѣлая) и 20 комбинированныхъ.

Новая дорога значительно сокращаетъ разстояніе до портовъ: отъ Орла до С.-Петербурга, напримѣръ, разстояніе будетъ короче на 30 верстъ, до Ревеля на 158, отъ Харькова до Петербурга на 27 верстъ, до Ревеля на 159 в. и т. д. Подробныя цифры приведены въ таблицѣ (стр. 59 Записки).

Естественно, что часть транзитныхъ грузовъ пойдетъ по новой дорогѣ. Создадутся также новыя направленія теченія грузовъ. Даже въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ прежнія направленія ни сколько не будутъ короче новаго, грузы съ этихъ направленій въ Петербургъ безъ сомнѣнія пойдутъ также и по новому направленію, по крайней мѣрѣ въ половинномъ или въ нѣсколько большемъ размѣрѣ. Это можно ожидать хотя бы уже по одному тому, что старыя дороги перегружены. Такихъ транзитныхъ грузовъ можно ожидать по даннымъ за 1909 годъ 47.424 тыс. пуд. (лишь грузовъ 1 категоріи), а ко дню открытія дороги—по опыту другихъ дорогъ,—транзитъ этотъ повысится на 30%. Съ принятіемъ во вниманіе грузовъ II категорій (регистраруемыхъ только по дорогамъ) цифра транзита еще болѣе увеличится и составитъ всего на дорогу 64,734 тыс. пуд. (29.331. 574 пудо-версты).

Пассажирское сообщеніе, которое по интенсивности несомнѣнно будетъ стоять выше, чѣмъ напр. на Новгородской или Московской сѣти Московск.-Винд. Рыбинск. жел. дор. дастъ дорогѣ 2.208.000 руб., разныхъ сборовъ получится—368.000 руб., перевозка почты дастъ 167.900 рублей.

Такимъ образомъ, дорога выручитъ за доставку мѣстныхъ грузовъ (94.266.5 тыс. пудовъ—21.711.225 пудо-версть)—4.779.302 руб., т. е. на версту—5.195 руб., за доставку транзитныхъ (64.734 тыс. пуд.—29.331.574 пудо-версть)—4.552.357 руб., т. е. на версту 4.948 руб., пассажиры дадутъ 2.208.000 руб. (на версту 2.400 р.), разныхъ сбо-

ровъ будетъ—368.000 руб. (на версту 400 руб.), перевозка почты 167.900 руб. (верста 183). Всего валового дохода дорога дастъ 12.075.559 руб., т. е. на версту 13.126 р.

Независимо отъ такого экономическаго значенія проектируемая линія будетъ весьма важной и съ точки зрѣнія государственной обороны.

Проходящая около Нарвы, въ разстояніи 3—4 версты отъ моря, Балтійская жел. дор. легко можетъ быть разрушена непріятельской артиллеріей. Если она не будетъ защищена со стороны Нарвы, путь для непріятельскаго десанта въ Петербургъ будетъ открытъ: Нарвскій районъ, подкрѣпляемый подвозомъ войскъ по проектируемой линіи и пересекающимъ ее дорогамъ будетъ въ состояніи этому воспрепятствовать. Далѣе—важнѣйшій на этомъ побережьи опорный пунктъ Ревель во всякое время можетъ получать нужныя ему подкрѣпленія, ибо около Нарвы легко можетъ быть сосредоточенъ сильный корпусъ, безпрепятственно подкрѣпляемый по линіи Орель-Нарва войсками съ юга.

На основаніи всего изложеннаго можно съ достаточными основаніями признать, что проектируемая линія будетъ имѣть не только крупное мѣстное, но и выдающееся общегосударственное значеніе. Финансовыя же условія ея эксплуатаціи—какъ выяснилось изъ подробнаго экономическаго изслѣдованія района и изъ произведенныхъ детальныхъ техническихъ изысканій будутъ настолько благоприятны, что, съ избыткомъ обеспечивая испрашиваемую гарантію облигацій этой желѣзной дороги,—дадутъ значительный дивидендъ на акціи этой линіи.

Такое заключеніе подтверждается нижеслѣдующими соображеніями.

Согласно техническимъ изысканіямъ и представленному въ Министерство путей сообщеній одобренному Прав. Инспекторомъ техническому проекту, стоимость сооруженія версты этой линіи составитъ 71.000 руб., считая въ томъ числѣ подвижной составъ и оборотный капиталъ. Слѣдовательно весь строительный капиталъ при общей длинѣ главной линіи и вѣтвей, соединяющихъ ее съ узловыми станціями пересекаемыхъ дорогъ, въ 929 версты опредѣлится въ $71.000 \times 929 = 65.959.000$ руб. или 66 мил. р. въ кр. ч. Акціонерный капиталъ, принимая его въ $\frac{1}{3}$, составитъ 7.400.000 руб. (въ круглыхъ числахъ).

Подлежацій реализаціи облигаціонный капиталъ долженъ оплатить слѣдующіе расходы:

1) Стоимость сооружения за вычетом акцион. капитала
 $66.000.000 - 7.400.000 = 58.600.000$ руб.

2) Изготовление акций и $\%$ на 3 года постройки $0,04 \times$
 $\times 7.400.000 = 296.000$ руб.

3) Изготовление облигаций, $\%$ за 3 года постройки,
гербовый сбор. около 10%.

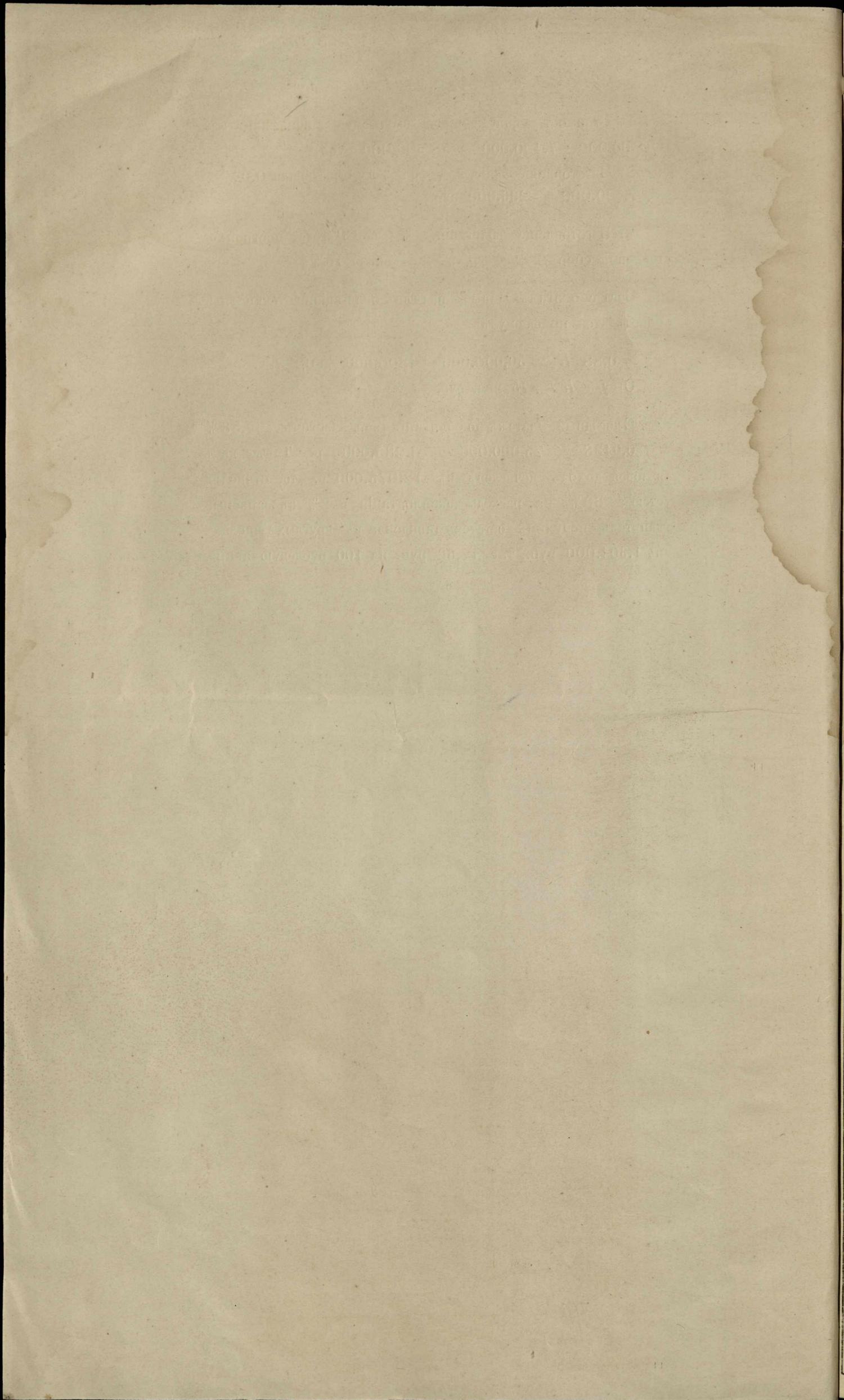
Согласно этим данным размер облигационного капитала
опредѣлится по формулѣ

$$0,88 K = 59.000.000 + 300.000 + 0,1 K$$

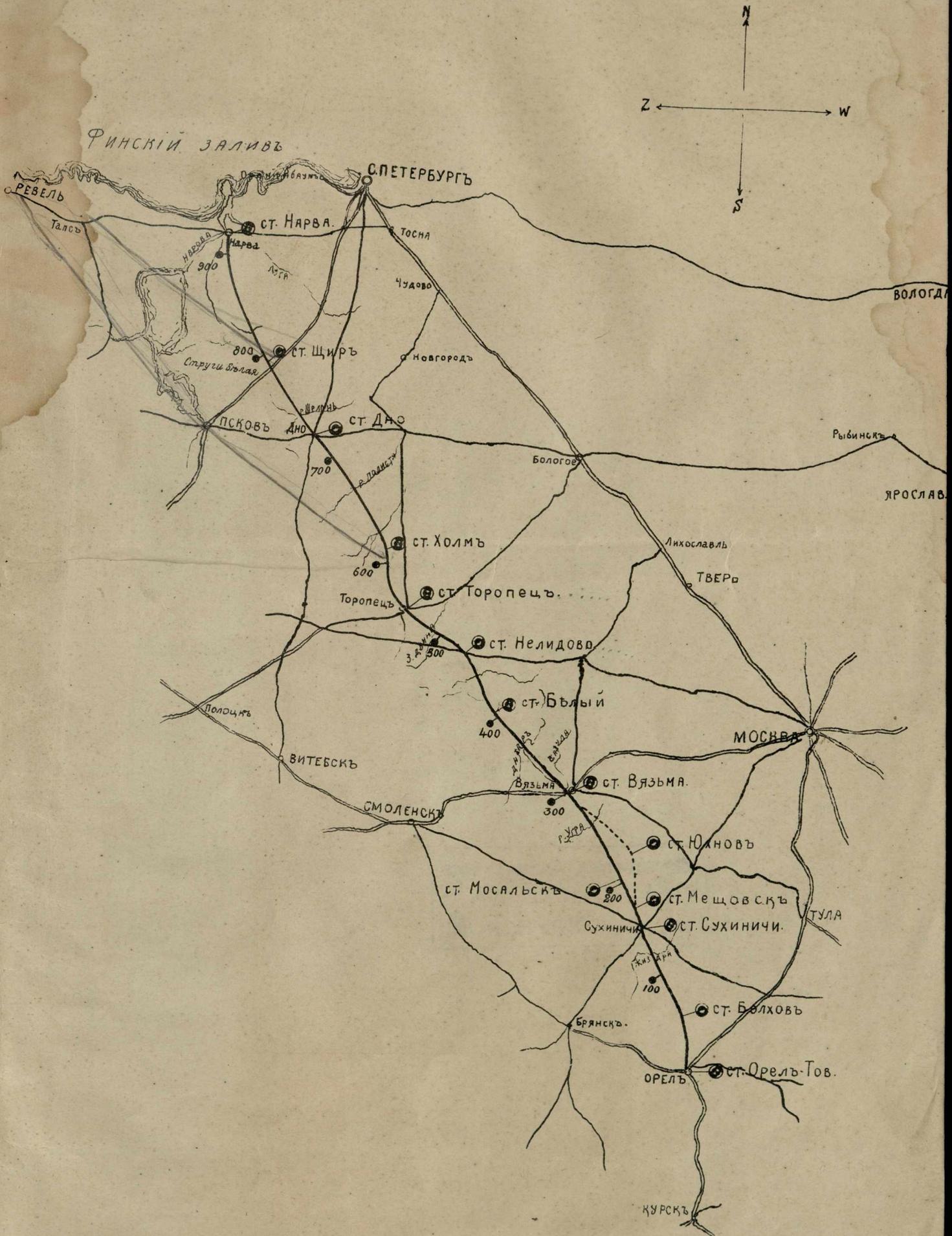
Откуда $K = 75$ мил. руб.

Ежегодный платеж по облигациям съ налогом $= 4,38\%$

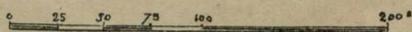
$0,0438 \times 75.000.000 = 3.285.000$ р. Такъ какъ
валовой доходъ исчисленъ въ 12.075.000 р., то, отчисляя
отсюда 60% на расходы эксплуатаціи и 2% въ запасный
капиталь, получимъ остатокъ дивиденда въ круглыхъ числахъ
въ 1.304.000 руб., т. е. 17.62 руб. на 100 рублевую акцію.



Планъ желѣзнодорожной линіи ОРЕЛЬ—НАРВА.



Масштабъ 100 версть въ дюймъ.



85086

Орловская Областная
БИБЛИОТЕКА
им. Н. К. КРУПСКОЙ

