

25Р 39.20

жс 51

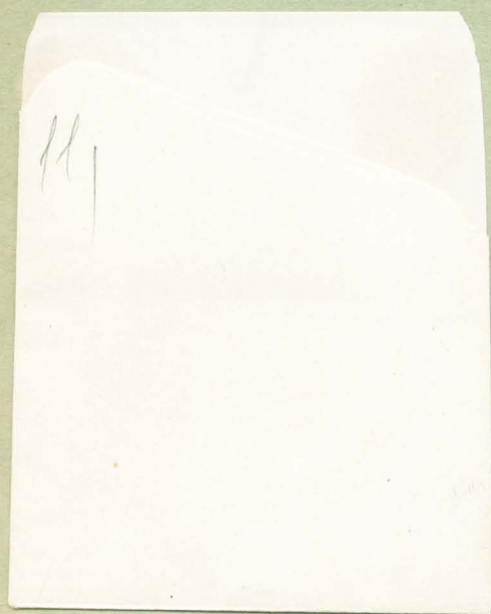
Г. Мельник

Постоянное Совещание при Народном Комиссаре Путей Сообщения
по надзору и оценке работ железнодорожного, водного и местного
транспорта.

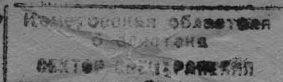
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ СИБИРСКОГО ОКРУГА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Под редакцией Управления делами Постоянного Совещания при Наркомпути

ИРИС □ "ТРАНСПЕЧАТЬ" □ МОСКВА



Р 5909



Постоянное Сопещание при Народном Комиссаре Путей Сопещения
по надзору и оценке работ железнодорожного, водного и местного
транспорта.

39.20
Ж 51

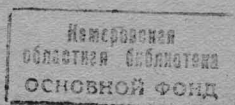
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ СИБИРСКОГО ОКРУГА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Под редакцией Управления делами Постоянного Сопещения при Наркомпути



386137

ЖГ



ИКИС □ „ТРАНСПЕЧАТЬ“ □ МОСКВА

Петрооблит № 10,042, гор. Петроград. 1923 г. Наряд № 1030

1-я Типо-литография „Транспечати“ НКПС имени тов. Дзержинского. Фонтанка, 117.
Отпечатано в количестве 350 экземпляров.

СПИСОК

присутствовавших на заседании Постоянного Совещания при Наркомпути по надзору и оценке работ жел.-дор., водного и местного транспорта.

6-го октября 1923 года.

Председатель: Замнаркомпутъ Л. П. Серебряков.

Члены совещания: Замнаркомпутъ *И. Н. Борисов*, Члены Коллегии НКПС: *А. Б. Халатов* и *В. М. Свердлов*, Пом. Нач. Центрального Управления ж. д. транспорта *С. А. Кнушевицкий*, Нач. Хозяйственно-Материального Отдела ЦУЖЕЛ'а *С. К. Судгин*.

Представители Сибирских ж. д. Уполнаркомпутъ и Председатель Правления *И. П. Павлуновский*, Начальник Округа *П. Г. Толакко*, Член Правления *С. А. Воскресенский*.

Присутствовали: Ст. Инспектор при Наркомпути *В. М. Толсто-ятов*, Пом. Нач. Центрального Управления ж. д. транспорта *В. В. Шу-хов*, Нач. Техн. части Экспл. Отдела ЦУЖЕЛ'а *С. Н. Шишков*, Зам. Нач. Административного Управления *И. И. Якунский*, Нач. Отдела Пути ЦУЖЕЛ'а *А. А. Лазаревский*, Пом. Нач. Отдела Тяги ЦУЖЕЛ'а *А. В. Воронцов-Вельяминов*, Член Фин.-Контр. Комитета *Н. С. Залевский*, Старший Инспектор Центр. Бюро Нормирования Труда *В. В. Бок*, Пом. Нач. Центр. Отдела Статистики *В. А. Губанов*, Нач. Отдела Связи и Электротехники *К. Н. Чеховский*, Пом. Нач. Сметно-Бюджетной Части Счетно-Бюджетного Отдела ЦУЖЕЛ'а *А. К. Кисман*, Члены Трансплана: проф. *Е. В. Михальцев* и *Н. П. Осипов*, Ст. Инженер Хоз.-Матер. Отдела *С. Э. Фатов*, Ст. Инспектор при Наркомпути *И. С. Петропавловский*, Сост. в расп. Наркомпути *Д. Ф. Сверчков*, Управляющий Делами Пост. Совещания *С. В. Чернов*, Консультанты Постоянного Совещания: *С. К. Май*, *А. Н. Богданов*, *О. Г. Шобала*, *В. В. Рачинский*.

Донладчик: Ст. Инспектор при Наркомпути *П. П. Перекрестов*.

Секретарь: *И. В. Мисевич*.

ДОКЛАД

генерального докладчика

П. П. Перекрестова.

ДОКЛАД

Генерального секретаря

П. П. Пересетова

Дороги Сибирского Округа Путей Сообщения

(с 1 октября 1922 г., по 1 июля 1923 г.).

I. Краткая историческая справка образования сети железных дорог Сибирского Округа Путей Сообщения и краткое описание их технических устройств.

Сибирский Округ Путей Сообщения был организован 1-го мая 1920 года. В его состав вошли дороги: Омская (без участков Екатеринбург-Тюмень и Челябинск-Екатеринбург), Томская, часть Забайкальской на протяжении Иркутск-Селенга, Кузундинская, Алтайская и Кольчугинская.

На западе дороги Сибирского Округа Путей Сообщения примыкают к европейской сети Российских железных дорог в Тюмени и Челябинске, на востоке же имеют последним своим остановочным пунктом станцию Селенга, где и получают смычку с железными дорогами ДВР. Таким образом, Западная и Средняя Сибирь прорезается дорогами Сибирского Округа Путей Сообщения от 31° до 76° восточной долготы (от Пулково) при длине главной магистрали в 3.500 верст.

Все перечисленные выше линии до 1-го января 1922 года были распределены между тремя Управлениями дорог: Омской, Томской и Забайкальской. С 1-го же января 1922 года Управление сетью железных дорог Сибирского Округа Путей Сообщения было перестроено на восемь линейных Отделов с возглавлением их Управлением Округа.

Между этими восемью линейными Отделами железнодорожные линии были разбиты следующим образом (см. таблицу № 1).

Из таблицы № 1 усматривается, что под Управлением Сибирского Округа Путей Сообщения находятся линии общего пользования с протяжением главных путей в 8.133,82 вер. при рабочем парке станционных путей в 1.844,21 вер.¹⁾), при длине служебных ветвей в 149,68 вер., ветвей частного пользования, общим протяжением 179,86 вер., и, наконец, линий, находящихся в периоде временной экс-

¹⁾ В эту цифру не вошли станционные пути, общим протяжением до 600 верст, из коих 50% были одновременно разобраны, а 50% ныне закрыты по отсутствию в них надобности.

плоатации, общим протяжением в 492,73 вер.; а всего в рабочем состоянии находятся в круглых цифрах—10.800 верст рельсовых путей.

Т а б л и ц а 1.

Порядковые №№ линейных Отделов.	Экспloat. длина главн. линий и ветвей общего пользования.	Протяжение однопутных линий общего пользования.	Протяжение двухпутных линий общего пользования.	Протяжение рабочих стационных путей на линии общ. пользования.	Протяжение служебных ветвей.	Протяжение ветвей частного пользования.	Протяжение линий и ветвей, находящихся во время эксплуатации.
1-ый	402,42	402,42	—	117,00	2,10	3,00	—
2-ой	626,76	626,76	—	328,58	28,4	49,80	—
3-й	743,70	578,60	165,10	265,66	18,64	15,86	192,33
4-ый	555,65	21,65	534,00	199,12	9,90	5,54	35,00
5-ый	749,44	749,44	—	116,01	41,66	18,78	91,00
6-ой	770,16	311,16	459,00	202,67	11,46	41,54	168,30
7-ой	793,00	12,10	780,90	275,49	23,50	—	—
8-ой	802,00	50,31	751,69	339,68	14,38	45,33	6,10
Всего. . .	5.443,13	2.752,44	2.690,69	1.844,21	149,68	179,86	492,73

Характер пересекаемой дорогами Сибирского Округа Путей Сообщения местности резко разграничил дороги Сибири по их продольному профилю на две группы: дороги равнинные, на западной половине сети до ст. Новониколаевск с максимальными подъемами 0,006 и минимальными радиусами кривых в 300 сажен, и дороги с горным профилем, на восточной половине сети от станции Новониколаевск с максимальными подъемами на главной линии в 0,010 и на ветвях 0,015 и с минимальными радиусами кривых на главной линии в 150 саж. и на ветвях в 120 саж.

Главный путь уложен на подавляющем своем протяжении рельсами типа III и III-а (80%) и близким с этими последними типом 24 фунта в погонном футе (13%), лишь незначительная часть пути уложена рельсами типа IV-а и более слабыми (7%), при чем большинство легких рельсов лежит на Кулундинской, Кольчугинской и Томской ветвях.

Большое число искусственных сооружений отличают дороги Сибирского Округа Путей Сообщения в общей сети Российских железных дорог. Цифры ведомости № 2 указывают, что на каждую версту главного пути приходится в среднем 2 пог. саж. отверстий одних лишь мостов, а на одну эксплуатационную версту приходится в среднем около 0,80 пог. саж. тоннелей и галлерей.

Т а б л и ц а 2.

НАИМЕНОВАНИЕ СООРУЖЕНИЙ.	Число сооружений.	Отверст. мостов и дл. тоннелей, пог. саж.
Мосты железные, железо-бетонные и каменные, отверстием менее 100 саж.	1.351	9.778
Мосты деревянные, отверстием менее 100 саж.	303	2.305
Мосты железные, отверстием более 100 саж.	18	3.889
Трубы каменные, бетонные, железо-бетонные, чугунные	825	—
Тоннели	39	3.418
Галереи	46	868

Тяговое хозяйство обслуживается тремя главными мастерскими, ко-
ренными депо в числе 21 с малыми мастерскими при каждом из них
и оборотными депо в числе 23.

Из 202 источников водоснабжения на реки и родники падает
145 устройств. Остальные 57 водоснабжений питаются озерной (27),
болотной (5), артезианской (8) и колодезной (17) водой.

Число остановочных пунктов 289 при мощно развитых путевых
устройствах на распорядительных и узловых станциях.

Связь обслуживается 37.885 телеграфными проводо-верстами, 1.004
телефонными проводо-верстами и 5.250 сигнализационными проводо-
верстами, что дает на эксплуатационную версту дорог до 8 проводо-
верст.

Схема административного деления дорог Сибирского Округа Путей
Связи на 8 линейных Отделов с 1-го июля текущего года была
реорганизована в отношении расширения границ линейных отделов за
счет уменьшения их числа до 4. Так, Омский линейный Отдел включил
в себя 1-й, 2-й и 3-й линейные Отделы с суммарной эксплуатационной
длиной линий общего пользования в 1773 версты, из коих 165 верст
двойного пути. Томский линейный Отдел образован из слияния 4-го и
6-го линейных Отделов и, таким образом, эксплуатационная длина линий
общего пользования Томского линейного Отдела равняется ныне 1326 вер.
при 993 верстах двойного пути; Иркутский линейный Отдел образован
из слияния 7-го и 8-го линейных Отделов и ныне имеет эксплуата-
ционную длину линий общего пользования в 1.595 верст при 1.533 вер.
двойного пути; Алтайский линейный Отдел оставлен в своих прежних
границах, при эксплуатационной длине в 749 верст одиночного пути.

В сентябре 1922 г. было начато формирование Правления в Омске,
где имеет пребывание и Управление Округа Путей Связи. Окон-
чательное формирование Правления было завершено в Новониколаевске,
куда оно было переведено, в виду нахождения в Новониколаевске всех
краевых Управлений.

В июне текущего года личный состав железных дорог Сибирского Округа Путей Сообщения, за исключением случайно подменных рабочих (7090 чел.), определялся в следующих цифрах:

Правление	213 чел.
Управление Округа	2.060 "
Управления Линотделов . .	3.969 "
Л и н и я	50.720 "
Итого	56.962 чел.

Эти цифры для суммарного наличного штата Правления Управления Округа и Управлений линейных Отделов дают на одну эксплуатационную версту 1.15 чел. и на одну версту главных путей 0.77 чел., а для всего наличного штата дают на одну эксплуатационную версту 10,47 чел. и на одну версту главных путей—7.00 человек.

II. Порядок изложения доклада по обзору и оценке работы жел.-дор. Сибирского Округа П. С.

В попытке подойти к оценке деятельности железных дорог Сибирского Округа Путей Сообщения, как единой транспортной единицы, я позволил себе, отступая от преподанной генеральным докладчиком к руководству программы, провести изложение своего доклада в нижеследующей последовательности:

1. Использование дорогами наличных их средств.
2. Работа дорог в рассматриваемый период и возможные перспективы работы в ближайшем будущем.
3. Финансовое положение на дороге.
4. Снабжение дорог материалами.

При такой последовательности изложения, конечно, не все результаты обследования отдельных хозяйств целиком могли войти в подлежащие разделы доклада по исключительным признакам своей принадлежности к тому или иному Отделу—или Службы Управления Округа или Правления, но часть их получила отражение и по признакам своей принадлежности к той или иной основной отрасли железнодорожного хозяйства.

III. Использование дорогами наличных их средств.

1. Основные факторы, влияющие на степень использования дорогами наличных их средств.

Ни одно хозяйство и тем более такое сложное, каким является железнодорожное хозяйство, не может иметь здоровой жизни без надлежащей организации и учета своих средств.

Схема администрирования, правильная техническая и финансовая отчетность—являются основными факторами для установления управления работой железнодорожной линии и для достижения экономических выгод в ведении хозяйства. Это последнее положение выдвигает необходимость поставить вопросы о степени использования дорогами Сибирского Округа П. С. своих наличных средств в тесном смысле этого термина лишь после освещения вопросов о схеме администрирования дорог, о постановке на дорогах дела по технической и финансовой отчетности, по учету и распределению материальных средств.

Схема администри- Как то приведено выше в краткой историче-
рования дорог. ской справке, дороги Сибирского Округа П. С. за последнее трехлетие находятся ныне в стадии третьей реорганизации своей схемы административного деления.

Не касаясь первой из схем, как имеющей в настоящее время за собой лишь историческое значение, я считаю необходимым несколько остановиться на второй схеме администрирования дорог, так как эта схема захватила собой первые три квартала текущего сметного года и не могла не отразиться на результативных цифрах этого периода.

Полуторогодовой опыт администрирования дорог Сибирского Округа П. С. по схеме окружного управления с 8-ю линейными отделами при протяжении эти последних от 400 до 800 верст не оправдал возлагавшихся на эту схему ожиданий. Вина в этом сама схема, или вину надлежит отнести к тем обстоятельствам и обстановке, при которых эта схема была проведена в жизнь? На такой вопрос приходится ответить, что в неблагоприятных результатах хозяйствования на дорогах Сибири менее всего приходится винить самую схему и по следующим именно обстоятельствам. Если такая мощная схема, какой является окружная с линейными отделами, и требовала подлежащего объема работы для оправдания своей громоздкости, если такого большого объема работ Сибирь не смогла дать дорогам, то во всяком случае единственным пунктом обвинения к схеме можно было бы предъявлять слишком чувствительный накладной расход по администрированию линии, ложающийся большим бременем на основные продукции производства железнодорожного транспорта—пудо-версту грузовых перевозок и пассажиро-версту людских перевозок. Но ни в каком случае нельзя предъявлять обвинения к схеме в области недостаточности или слабости схемы в порядке администрирования линии, так как мощность схемы в этом случае уже сама говорит за себя. Если работа по администрированию линии на деле вышла из рамок, предназначенных схемой, то здесь схему винить не приходится. Крайний недостаток в высоко-квалифицированных работниках отразился на подборе личного состава, большие штаты Управлений линейных отделов заполнялись лицами, далеко не всегда

соответственной занимаемому посту степени знания и опытности, лицами зачастую без инициативной работы и недостаточной находчивости в области администрирования, что и при малой работе дорог заставило Управление Округа, как органа собственно ответственного лишь направлять и регулировать работу линейных отделов, расширить границу своих прямых функций и присвоить себе функции органа, оперативно управляющего повседневной работой на линиях в пять с половиной тысяч верст эксплуатационной длины. Таким образом, Округ начал свою работу вне порядка, продиктованного схемой.

Скудность материальных и денежных средств, наличность лишь кассовой отчетности — окончательно укрепили за Округом стремление включить в себя все функции обыкновенного Управления дороги до последних его мелочей, не смотря на колоссальную протяженность своих линий. Конечно, такое положение не могло не отразиться на характере работ и линейных отделов, которые в подавляющей части объема своей деятельности низведены были лишь к передаточной инстанции между Управлением Округа и производственными единицами, а в оставшемся небольшом объеме работ не смогли использовать свои права по ряду субъективных и объективных для себя условий.

С образованием Правления на дорогах Сибири и взятием твердой линии проведения экономических начал по всем фронтам многогранного железнодорожного хозяйства, конечно, схема управления из одного центра такой громадной линией, какой являются дороги Западной и Средней Сибири, при расстоянии местопребывания управления от периферии линий в 2750 верст оказалась несостоятельной.

Постольку, поскольку Округ еще мог справляться с повседневной регулировкой вопросов технического характера, он оказался не в силах уже справиться с повседневными вопросами хозяйствования. Единственным выходом из положения явилась необходимость создания более мощных в лице линейных Отделов аппаратов на местах, с большой ответственностью, а посему и с большими правами, и с 1 июля текущего года Округ приступил к расширению трех своих линейных Отделов за счет свертывания четырех других отделов.

Считаю необходимым отметить эти организационные формы, пережитые Сибирским железнодорожным транспортом, в виду того, что в оценку деятельности этих дорог попадают результативные цифры и первых трех кварталов текущего сметного года, и конечно не малое влияние на эти цифры в отношении их степени благоприятности для оценки хозяйствования имела существовавшая схема и порядок администрирования линий.

На дорогах Сибирского Округа П. С., как и на всей сети, проведена централизация статистических аппаратов.

Нельзя оспаривать, что централизованные статистические аппараты являются более экономными в отношении своего содержания по сра-

внесению с разбросанными статистическими частями по оперативным хозяйствам; нельзя оспаривать также, что централизованные статистические аппараты дают и более надежные цифры, благодаря большей устойчивости своего штата. Но отвечает ли эта организация тем требованиям, какие надлежит предъявлять к ней на местах при современных условиях работы транспорта, в целях получения исчерпывающих данных для регулировки и ведения хозяйства? Оправдываются ли обстоятельства дела сравнительно незначительные достижения в экономии по содержанию штата централизованного аппарата статистики?

На эти вопросы приходится ответить отрицательно.

Централизованные статистические аппараты отвечают своему назначению в условиях устоявшегося хозяйства, когда одни лишь новые завоевания в области организации и техники порождают собой дальнейший прогресс хозяйствования. Но когда перед администрацией транспорта встает во всей своей широте задача скорейшего восстановления упавшего железнодорожного хозяйства, то каждый администратор и каждый руководитель в повседневной своей работе должны иметь всю ясность состояния дела вверенной ему части хозяйства, а потому и должен иметь в своем распоряжении такой аппарат, который мог бы ему учитывать живые цифры, по которым и эти администраторы и эти руководители дела смогли бы строить свои распоряжения и по которым они смогли бы контролировать сами себя в достаточности и правильности своих же собственных распоряжений.

Нахождение статистического аппарата в распоряжении начальника Отдела или службы дает ему возможность еще в процессе обработки статистических данных устанавливать необходимые методы улучшения своего хозяйства. С другой стороны, статистические сведения, имеющие иной раз лишь частный и ограниченный характер, а посему обычно ускользающие при централизованном аппарате обработки материала, в руках администратора могут породить весьма существенные и важные для дела решения и распоряжения. Далее, в зависимости от требования момента и возникновения тех или иных обстоятельств, начальник Отдела или службы, при нахождении в его ведении статистического аппарата, имеет полную возможность легко и быстро приспособить свой аппарат к возникающим в процессе работы новым требованиям.

Между тем, все эти важные обстоятельства, облегчающие начальникам Отделов и служб командование, отпадают от них при организации централизованных статистических аппаратов. Теоретическая формула: централизованный статистический аппарат обслуживает все Отделы и службы,—является лишь теоретической формулой, так как в повседневной жизни она претворяется в лучших случаях в строго педагогическое по времени составление статистически обработанных сведений, но уже значительно теряющих свое острое значение для руководителя живым делом. Централизованная статистика, лишив администратора возможности проверять себя в нужный ему момент и тем самым своевременно направлять деятельность своих производственных единиц, приво-

дит к тому, что в некоторой части своей работы администраторы вынуждены в своем деле вести повторную работу, создавая тем самым до некоторой степени параллелизм с работой централизованного статистического аппарата.

Дальнейшее лишение ответственных руководителей одного из важнейших орудий управления может совершенно порвать живую связь этих руководителей с делом и тем самым обратить их из управляющих той или иной отраслью железнодорожного хозяйства в критиков голых цифр и выводов из них, в то время, как экономические начала требуют от руководителя делом глубокого проникания во всю толщу повседневной работы вверенной ему отрасли хозяйства.

Принимая во внимание, что обрисованное мною выше положение имеет место не только на дорогах Сибирского Округа П. С., но по всей вероятности тем же самым страдают и другие транспортные единицы, полагаю бы своевременным пересмотреть приказ НКПС о жестком предписании ввода централизованных статистических аппаратов, предоставив дорогам самим, по условиям своей работы, избрать наилучший для себя путь, лишь бы предъявляемая им цель была ими достигнута.

На дорогах Сибирского Округа Путей Сообщения
Счетно-Финансовые аппараты и отчетность. счетно-финансовые аппараты построены по схеме, преподанной „Положением о централизованном счетоводстве“ и подлежащих указаний НКПС, а именно:

1. Счетные аппараты на линии находятся при производственных единицах. Заведывающий счетной конторой подчинен, с одной стороны, начальнику производственной единицы, а с другой, — тот же заведывающий счетной конторой подчинен и Счетно-Финансовой Части подлежащих Линейных Отделов, с каковыми он имеет право непосредственного сношения.

2. В управлениях линейных Отделов все счетно-финансовое дело сосредоточено в Счетно-Финансовых Частях и в этой области оперативные части управлений линейных Отделов не имеют никаких аппаратов.

3. В Управлении Округа Путей Сообщения оперативные Отделы также лишены своих счетных контор и все счетно-финансовое дело сконцентрировано в Счетно-Финансовом Отделе Округа.

Стройность и цельность идеи, заложенной в преподанных Правилах централизованного счетоводства, на практике сибирских дорог встретили непреодолимые в современных условиях работы препятствия, вследствие чего дороги вынуждены были отступить во многом от преподанных им Правил, но от этого положение в счетно-финансовом деле не улучшилось, а посему считаю необходимым несколько остановиться и на этом вопросе.

Одними из основных условий, долженствующих сопровождать схему централизованного счетоводства, являются:

1. Достаточность степени кредитного воспитания производственных единиц, не допускающая со стороны этих последних самостоятельного перенесения кредитов по рубрикам сметных подразделений.

2. Наличие отчетности, строго отражающей в себе действительность расходов, а по своему существу вполне допускающей глубокий исчерпывающий анализ цифр.

3. Наличие вполне подготовленного кадра работников счетно-отчетного аппарата, могущего аналитически подходить к цифрам отчетности и проявлять инициативную критику этих цифр, и проч. и проч.

Обращаясь к жизни дорог Сибирского Округа Путей Сообщения, приходится констатировать, что счетно-отчетное дело на этих дорогах протекает в обстановке, далеко отступающей от вышесказанного.

Устойчивость кредитного воспитания линии находится еще в своей первичной стадии возрождения. Если производственные единицы сейчас получают отдельные кредитные разрешения, то эти последние касаются сравнительно небольшого объема работ. Разассигнование средств на производство работ текущего значения производится в большинстве случаев суммарной цифрой, разбитой лишь по основным подразделениям сметной номенклатуры. Так, например, участок Службы Пути получает одну цифру месячного кредита по текущим работам всего III Отдела без подразделения такового на очередные М.М., последующее же фактическое разнесение расходов по номенклатуре сметы производится самим участком Службы Пути. Если Правила централизованного счетоводства и предусматривают разассигнование кредитов по сметным подразделениям и подлежащую отчетность с проведением расходов по тем же сметным подразделениям, то, конечно, причины вышеуказанного порядка надлежит искать не в Правилах централизованного счетоводства, а в обстановке, при которой они были введены в жизнь.

Три года работы дорог в условиях централизованного счетоводства совпали с годами почти полного отсутствия кредитно-отчетной дисциплины, когда составление платежных документов и учет подотчетных сумм являлись почти единственными функциями счетных аппаратов. Техничко-финансовое руководство было забыто, и это обстоятельство совершенно отчудило технических руководителей от существа учета хозяйственности в постановке работ, и они разучились оценивать производство с точки зрения расхода средств на производство. Если благодаря своей неустойчивости обращавшиеся денежные знаки и не могли служить базой для измерения степени хозяйствования, то и второй измеритель хозяйственности—себестоимость частных продуктов производства, выраженная в расходе рабочей силы (в рабоче-часах и рабоче-днях), также в значительной степени ускользнул из круга деятельности руководителей дела. Недостаточное снабжение дорог Сибири денежными знаками привело к необходимости фиксации „твердых штатов“ по отдельным отраслям железнодорожного хозяйства и тем самым еще в большей степени укрепило на дорогах сосредоточение своего стремления скорее к учету „твердых штатов“, чем к учету работы этих „твердых штатов“.

Вступив с такой обстановкой на новый путь—на путь стремлений к экономическим достижениям во всех отраслях хозяйства—дороги Сибири на первых же шагах столкнулись с непреодолимыми препятствиями. Центрированные аппараты счетоводства к таким новым требованиям, предъявляемым к работам дорог, оказались совершенно неподготовленными. Ни о каком серьезном руководительстве со стороны старших инстанций счетных аппаратов работою своих младших инстанций не приходилось говорить. И тем более не приходилось говорить и об ответственности этих аппаратов за результаты счетной работы.

Конечно, отсутствие возможности преподать твердые расценки по всей номенклатуре разнообразных работ транспорта в период колеблющейся производительности рабочей силы, которые могли бы служить производителю работ руководством, а для счетных аппаратов основанием контролирования расходов и является до некоторой степени оправданием в деятельности счетных аппаратов. Но можно с уверенностью сказать, что даже и при издании таких твердых расценок наличный штат счетных аппаратов не смог бы справиться с поставленной перед ним задачей, так как он совершенно не приучен к критическому подходу к цифрам отчетности. Это обстоятельство диктует дорогам необходимость срочно провести работу по воспитанию штата счетных контор, иначе дороги будут лишены главного руля в направлении своей деятельности на путь экономических достижений.

Так как успех в воспитании может быть обеспечен лишь при руководительстве лиц, вполне ответственных за постановку хозяйствования на дорогах, а, с другой стороны, при неперменном условии возможного приближения счетных аппаратов непосредственно к производству, то отсюда логически вытекает необходимость децентрализовать эти аппараты по производствам и Службам, с полным подчинением их на производственных единицах начальникам этих последних, ответственных и подотчетных перед начальником соответственной Службы, а в управлениях Служб с таким же полным подчинением начальнику Службы, ответственному за постановку дела в своей отрасли хозяйства и подотчетному перед начальником дороги в лице его Главной Бухгалтерии.

Считаю не лишним отметить здесь вкратце и современное состояние счетно-отчетного дела на дорогах Сибирского Округа Путей Сообщения, которое лишний раз подтверждает необходимость вышеуказанной реорганизации.

Если на дорогах Сибири, как о том указано выше, счетные аппараты на линии и приближены к производству, то это сближение далеко от должествующего и носит скорее лишь формальный характер. Действительно, счетная контора считает своей обязанностью лишь автоматически производить группировку расходов первичных документов в сводные перечни и разносить расходы по номенклатуре сметных подразделений, устраняя от себя всякое рассмотрение этих расходов в иных плоскостях, предоставляя это последнее исключительному вниманию начальника своей производственной единицы. Отсутствие достаточного времени у начальника

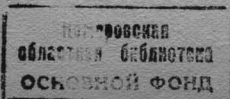
производственной единицы не позволяет ему углубляться в достаточной мере в сущность каждой цифры, и документы получают его санкцию, с другой стороны, в изменению такого порядка пропуска документов нет у производственной единицы и достаточного импульса, так как вся отчетность непосредственно направляется в Счетно-Финансовые Части своего линейного Отдела, минуя начальника соответственной производственной части, в лице которого производственная единица могла бы иметь сильную контрольную инстанцию своей деятельности. А далее Счетно-Финансовая Часть Линейного Отдела, группируя отчетность производственных единиц в общий сводный отчет Линейного Отдела, направляет этот последний в Счетно-Финансовый Отдел Управления Округа, опять-таки минуя начальников соответственных производственных отделов. Такой обход начальников производственных частей и отделов совершенно лишил их возможности систематического наблюдения за хозяйственной деятельностью своих подотчетных единиц, лишил их возможности неустанной критики постановки дела на линии, и тем самым лишил их возможности быть действительным хозяином в своей отрасли. В результате старшие распорядители оказались низведенными до степени технических руководителей по случайно возникающим вопросам.

Обязанность, взятая на себя Счетно-Финансовой Частью Линейных Отделов и Счетно-Финансовым Отделом Управления Округа, ставить начальников производственных частей и отделов в курс хозяйствования подотчетных им лиц, в виду отсутствия в счетных аппаратах штата, умеющего критически подойти к цифрам поступающей отчетности, конечно, совершенно не смогла быть выполнена. Не смогли быть выполнены счетными аппаратами даже и единично возникавшие у того или другого руководителя делатребования осветить тот или иной отдельный хозяйственный вопрос. Поневоле начальники производственных частей и отделов в частных случаях вынуждены были встать на путь бесконечных запросов на линию, дабы как-либо компенсировать такой пробел в счетно-финансовых аппаратах.

А линия, оставленная без технико-финансового контроля, без направления ее деятельности, без указаний и без исправок, упростила до чрезвычайности форму своей отчетности, ограничив свои сводные ведомости расходов лишь голыми, ничего не говорящими даже самому начальнику производственной единицы цифрами, отнесенными к разным номенклатурным подразделениям сметных расходов.

Такое положение с отчетно-отчетным делом не может быть оставлено без коренной своей реорганизации, так как правильно поставленная отчетность является главнейшим регулятором направления хозяйственности и тем более в таком сложном деле, как железнодорожное. Если в этом направлении был уже сделан первый шаг, поставивший счетный аппарат в относительную зависимость от начальника производственной единицы, то необходимо завершить это дело и сделать второй и третий шаг—перенести ответственность за всю отчетность на руководителя работами производственной единицы и передать все подлежащие счетные

ор 5909



аппараты в полное ответственное руководство начальникам служб. Только при такой структуре возможно предъявлять отдельным отраслям хозяйства требование встать на твердый путь экономичности в производстве работ.

Складское дело. Главные и участковые склады Хозяйственно-Материальной службы, а также и кладовые производственных единиц главнейших из служб-потребительниц (Пути и Тяги) содержатся весьма хорошо, материал рассортирован и бережно разложен по местам хранения. Учет материала, за исключением кладовых службы Тяги, ведется по ярлычной системе с параллельным отчетом движения материала в складских конторах по торговым книгам. Служба Тяги учет хранения и движения материалов ведет по книгам кладовых.

Такое благополучие в деле учета хранящегося в складах материала должно было бы вполне обеспечивать возможность своевременного снабжения производственных единиц потребными им материалами в пределах наличных на дорогах средств. К сожалению, в этом отношении приходится констатировать далеко неблагоприятное состояние дорог.

Во исполнение распоряжения Центра, дороги Сибири, в целях возможно близкого подхода к „Положению о Хозяйственно-Материальных Службах“, сосредоточили весь учет материалов исключительно в Хозяйственно-Материальной службе. С такой огромной задачей эта последняя справиться не смогла. 150 подотчетных пунктов, разбросанных на сети в пять с половиной тысяч верст, для централизации своего учета при 10.000 с лишним номенклатурных наименований, без сомнения, должны были требовать и большего штата. Такого штата дороги при скудности объема своих перевозок, а следовательно и дохода, выделить не могли, в результате Хозяйственно-Материальная служба должна была растерять учет своего бережно хранящегося материала.

Службы—потребительницы при децентрализованном порядке имели свои столы учета материалов, хранившихся в складах производственных единиц, и посему имели полную возможность перебрасывать наличный материал в соответствии с производимыми работами. Службы—потребительницы обращались к Хозяйственно-Материальной службе с требованиями на снабжение новыми запасами материалов, базируясь всегда на цифрах своих остатков, и эти требования шли под ответственностью этих служб—потребительниц. Ныне, при централизации всего складского дела службы—потребительницы были лишены своих столов учета материалов и все свои требования на снабжение производственных единиц подлежащими материалами вынуждены составлять в полном потребном количестве предстоящего объема работ, перенося всю ответственность за корректуру таких требований на цифры наличного запаса исключительно на Хозяйственно-Материальную службу.

Между тем несоответствие штата объему возложенных на Хозяйственно-Материальную службу обязанностей ограничило все осведомление

этой службы отрывочными справками о запасах единичных сортов материалов и получением со значительной запоздалостью ведомостей материалов, бывших в обороте, и притом без возможности и обработки и проведения таких ведомостей по приходу-расходным книгам. Если еще служба хотя и весьма приближенно ориентируется при таком своем скудном осведомлении в запасах материалов по своим складам, то она совершенно оказалась отчужденной от учета наличия складов служб—потребительниц, между тем немалая доля запасов материалов находится и в этих последних. Строгие приказы, издаваемые службой о нормировании запасов в кладовых служб—потребительниц, без фактической возможности иметь контроль над такими кладовыми являются паллиативами, так как необеспеченность своевременного снабжения производственных единиц, наряду с ответственностью руководителей производством, ставит в необходимость этих последних создавать у себя запас в материалах и изделиях.

В результате такой постановки своей работы Хозяйственно-Материальная служба оказалась несостоятельной ни в деле надлежащего планомерного снабжения линий наличными материальными ресурсами, ни в деле составления своих бюджетных ведомостей на приобретение новых материалов в отношении достаточности обоснования своих заявок.

Основные причины такой несостоятельности Хозяйственно-Материальной службы дорог Сибирского Округа ПС надлежит искать не внутри Округа, а исключительно в слишком большой громоздкости самой схемы централизованного складского дела, проводимой при условиях урезанных против требования схемы средств. Так как в настоящее время при наличии крайне незначительного объема перевозочных работ на дорогах Сибири, нет основания увеличивать эти средства до пределов, требуемых схемой, то выходом из положения может быть намечена лишь перестройка существующей организации складского дела. Одним из разрешений такой задачи можно было бы считать организацию в службах столов учета материалов с полной ответственностью начальников служб за деятельность подотчетных им единиц; за материальной же службой оставить лишь ее склады и инспекторский надзор за складами служб—потребительниц. При такой схеме, надо полагать, Округ пересмотрит и наличие участковых складов Материальной службы и по всей вероятности добрую половину их закроет. Экономия от такого сокращения и сжатия Управления Хозяйственно-Материальной службы, в виду ограничения числа ее подотчетных единиц, явится вполне достаточным ресурсом для организации в службах—потребительницах их аппаратов учета материалов.

Все вышеизложенное я предпослал исследованию степени использования наличных средств на дорогах Сибирского Округа ПС, дабы эти главнейшие обстоятельства, значительно затруднявшие управление линией, могли бы быть приняты во внимание при оценке работы дорог Округа.

2. Путь и сооружения.

Административно-
хозяйственные во-
просы.

Дороги Сибирского Округа Путей Сообщения по службе Пути подразделены на 47 участков при 400 околodkaх дорожных мастеров и 1219 рабочих отделений. Протяжение этих административных единиц

следующее:

1. Наименьшая длина участков 66 верст при средней длине в 115 верст.
2. Наименьшая длина околodka дорожного мастера 8 верст при средней длине в 13 верст.
3. Наименьшая длина рабочего отделения $1\frac{1}{2}$ версты при средней длине в $4\frac{1}{2}$ вер.

Эти цифры указывают на чрезмерно малую протяженность линейных единиц при незначительном объеме производящихся работ и малом движении поездов. Средняя протяженность участков службы Пути на бывшей Сибирской ж. д. в 1913 году была 110 верст при густоте движения, в 4 раза превосходящей современную, и при больших работах по поддержанию основного капитала. Поэтому современный расход на содержание линейной администрации службы Пути следует признать относительно большим и тем более, что этот расход усугубляется еще и превышением против 1913 года числа помощников начальника участка, смотрителей зданий и десятников.

При современных условиях работы дорог Сибирского Округа ПС возможно было бы увеличить среднее протяжение участков службы Пути до 140—150 верст и протяжение околотков до 18—20 верст, оставляя ныне существующую среднюю протяженность рабочих отделений в $4\frac{1}{2}$ вер. Получаемое при таком сокращении административных единиц сбережение по III-му отделу эксплуатационной сметы могло быть обращено на усиление средств по тому же III-му отделу, благодаря недостаточности которых сооружения остаются до сего времени без надлежащего ремонта.

Следует также отметить желательность изменения и существующего порядка раскредитирования средств, отпускаемых по III-му отделу сметных предположений.

В настоящее время очередные №№ 43 и 58 включают в себя содержание как административных лиц, так и непосредственных производителей—рабочих. Так как установленные штаты этих последних составляют по своей численности до 60% всего современного количества рабочей силы по всем подразделениям III-его отдела, то, конечно, и работы, фактически производимые этим штатом, при скудности общих ассигнований далеко не закрепляются перечнем работ, относящихся исключительно к вышеупомянутым очередным №№ 43 и 58. Это обстоятельство, а также и практикующееся положение оплаты по штатным требовательным ведомостям с отнесением расхода лишь на оч. №№ 43 и 58 устраняют возможность для старших руководителей, в лице Начальников служб Пути,

учитывать производительность этого контингента работников и в надлежащей мере направлять деятельность своих подотчетных единиц. В своем большом хозяйстве Начальник службы Пути не может ограничиться одной лишь формой контроля, производимого им приличных своих объездах линии. Посему желательно было бы глухое отнесение расходов на очередные ММ применять лишь к расходу на содержание административных лиц и конторского эксплуатационного штата; что же касается до расходов на содержание рабочей штатной силы, то относить этот расход на подлежащие очередные ММ в зависимости от фактически производимых этим штатом работ.

Земляное полотно. Грандиозные по своим размерам оползни земляного полотна, происходившие на длинном ряде лет в пределах средней и восточной части сети дорог Сибири, ныне уже более не наблюдаются. Сравнительно незначительные сплывы откосов, имевшие место в текущем году, не несут угрожающего начала и являются в большей своей части следствием недостаточности ремонта земляного полотна. За последнее время малые средства не позволяли в достаточной мере поддерживать ремонт нагорные канавы, кюветы, лотки и штольни.

От застоя воды усугубилось образование пучин, а эти последние не малое влияние оказывают на срок службы шпал. Посему дорогам следует обратить серьезное внимание на эту сторону своего хозяйства и, в случае последующих недостаточных общих ассигнований, заведомо пойти даже на снижение некоторых иных статей расхода, лишь бы предоставить достаточные средства для восстановления правильного отвода воды от полотна, так как настоящее положение не только будет влиять на прогрессирование эксплуатационных расходов, но может и непосредственно угрожать безопасности и непрерывности движения поездов.

Не малую опасность для движения поездов представляют собой также и наблюдаемые обвалы каменных отвесных откосов полувыемок на бережной Байкальской линии (бывшая Забайкальская ж. д.). При переустройстве этой линии на двухпутную левый по ходу верст, левый путь во многих опасных местах был протрассирован в значительном отдалении от правого пути; по видимому предполагалось произвести впоследствии сдвигу этого последнего и тем самым удалить его от опасности при обвалах. Полотно для такой сдвиги почти готово. Осталось лишь построить несколько малых искусственных сооружений и исполнить весьма небольшое число кубов недовыработанного скального грунта. Всю работу в примерных цифрах следует оценивать не свыше 15.000—20.000 рублей золотом. Желательно было бы разрешить дорогам производство этой работы, которая на много ослабила бы угрозу безопасности движения поездов и до некоторой степени уменьшила бы расходы и по надзору за путем.

**Верхнее строение
пути**

Состояние пути в отношении рельсов, креплений и стрелок надлежит признать вполне удовлетворительным. Разрешенная в прошлом отчетном году смена рельсов в количестве 100 верст (работа продолжается производством в текущем году), и дополнительно разрешенная в текущем году в количестве 98 верст, вполне гарантирует это благополучие и на ближайшее время. Так как дорогами еще не закончен переучет запаса металла в предметах верхнего строения и так как запасы эти выльются по всей вероятности в значительные цифры, полагал бы, впредь до окончания вышеуказанного переучета, возможным воздержаться от назначения дорогам Сибири новых партий рельсов, креплений и стрелок. При этом следовало бы рекомендовать в целях утилизации имеющихся в запасе рельсов со смятыми в торцах головками, но без износа и деформации на всей остальной длине, установить для таких рельсов обрезку их концов.

Шпальное хозяйство в Сибири, как и на многих других дорогах, потеряло свою четкость. Шпалы в последние годы менялись исключительно в одиночку. Если в Округе имеются точные сведения о числе фактически смененных шпал по годам, то совершенно нельзя считать точными цифры наличия лежащих в пути шпал по их годам укладки. Хотя в таблице № 3 и приводятся эти цифры по данным Округа, но, принимая во внимание, что сменялись исключительно совершенно гнилые шпалы, потерявшие в большинстве случаев признаки даты своей укладки, к этим цифрам надлежит отнестись весьма критически. Это обстоятельство не позволяет охарактеризовать действительный средний срок службы шпал.

На 1 января 1923 г. в главных путях лежало 12 милл. штук шпал и в станционных 2.200.000.

По состоянию этих шпал и по проявленной в текущем году интенсивности в работах по смене, обеспечивающей укладку новых шпал до 10% от общего их количества в пути, дороги Сибирского Округа П. С. надлежит признать относительно благополучными. Если серьезность в этом отношении еще не совсем миновала, то во всяком случае от катастрофического своего состояния дороги ушли. Так как в будущем году дороги предполагают сменить свыше двух миллионов шпал, то, пользуясь такой большой сменой, желательно было бы восполнить вышеуказанный пробел в учете шпального хозяйства.

Одиночная смена хороша при благоприятных для нее обстоятельствах, а именно, когда она сопровождается собой сплошной ремонт пути. Производство же сплошного ремонта пути требует либо большого обилия рабочих рук, либо длительного строительного периода, не говоря уже о том, что эта система не позволяет заблаговременно точно рассчитать потребность в шпалах, а посему требует и некоторого запаса в них.

Ни то, ни другое условие невыполнимо на дорогах Сибири: строительный период не свыше $5\frac{1}{2}$ месяцев, а рабочие руки, если бы даже и нашлись, то взять их дороги не могли бы по недостатку средств для

Т а б л и ц а 3.

Наличие шпал, лежащих в пути на 1 января 1923 г.

Года укладки шпал.	Шпалы в главных путях.				Шпалы в станционн. путях.			
	Сосновые.		Лиственные.		Сосновые.		Лиственные.	
	Непро- питани.	Пропи- тани.	Непро- питани.	Пропи- тани.	Непро- питани.	Пропи- тани.	Не- пропит.	Пропи- тани.
1903	—	—	—	—	—	94	—	—
1904	—	—	—	—	—	318	—	—
1905	—	—	—	—	8.892	3.916	—	—
1906	—	—	—	—	186	1.425	—	—
1907	—	—	—	—	4.241	1.588	—	—
1908	—	—	—	—	19.992	7.475	—	—
1909	—	693	—	—	22.656	6.755	—	—
1910	—	27.233	—	—	38.300	9.156	4.251	—
1911	—	592.781	—	—	68.445	30.814	—	—
1912	14.598	1.202.391	—	—	91.485	20.132	—	—
1913	11.593	505.631	1.939	—	64.244	9.683	101	—
1914	192.916	650.222	—	—	156.968	27.857	3.100	—
1915	380.940	1.270.991	45.776	8.141	103.363	8.439	345	—
1916	283.286	1.470.765	67.629	2.097	67.847	7.284	—	—
1917	412.023	1.084.212	18.031	3.268	92.874	2.554	940	—
1918	761.661	232.164	11.404	—	110.503	6.727	2.014	—
1919	584.439	177.455	7.430	—	106.462	3.790	—	—
1920	636.410	3.436	14.565	—	115.218	1.027	—	1.517
1921	687.907	971	50	—	89.486	1.977	476	1.492
1922	664.330	776	—	—	196.631	170	2.522	34
		неизвестных годов			481.215	144.072	—	—
Итого . .	4.649.197	7.220.019	166.824	13.506	1.879.018	295.183	13.779	3.043

производства сплошного попутного ремонта пути. Порядок же одиночный замены шпал без такого ремонта пути мог быть терпим, в условиях лишь самых голодных норм снабжения шпалами. Так как ныне дороги Сибири уже начали выправляться в этом отношении, то желательно было бы снять с этих дорог воспрещение, наложенное на производство сплошной смены шпал (поверстную и по соткам), так как, в дальнейшем в условиях значительно улучшенного снабжения новыми шпалами при невозможности предоставления дорогам достаточных средств для попутного ремонта пути, порядок одиночной смены шпал по местным климатическим условиям не приведет сибирские дороги ни к экономии

шпал, ни к улучшению качества пути и вряд ли эти дороги скоро смогут выправить ускользнувший от них учет шпального хозяйства.

Оба шпалопропиточных завода бездействуют. Территория одного из них—Омского—занята изоляционно-пропускным пунктом, другой—Красноярский—разорудован еще в 1917 году и здание возвращено было дорогам лишь в 1922 году, когда оно и было приспособлено под мастерские Службы Пути. Таким образом, пропитка шпал на дорогах Сибирского Округа П. С. совершенно прекращена. Необходимо возродить это дело, имея в виду, что пропитка шпал, лежащая наглядным расходом на стоимость шпалы в 25%—35%, удлиняет срок службы последних по крайней мере на 100%.

Искусственные сооружения.

Ремонт искусственных сооружений ограничен самыми неотложными работами, главным образом обеспечивающими безопасное пользование этими сооружениями. Окраска железных ферм в прошлом 1922 году произведена в размере до 600.000 пуд. веса металла, в текущем году предполагается произвести этих работ втрое больше, материалы для сего уже заготовлены. Восстановительные работы идут довольно успешно: в прошлом году окончательно восстановлены мосты с железными фермами общим суммарным пролетом в 65 саж. и построены деревянные мосты суммарным отверстием в 93 саж. В текущем году из крупных работ произведена установка 40 саж. фермы на р. Бирюсе, и производится работа по установке 50-ти саж. фермы на р. Уда.

В виду обращения на дорогах паровозов сер. Е и наличия ферм, рассчитанных еще по нормам 1884 года, необходимо неотлагательно сделать перерасчет напряжений в элементах таких ферм для определения степени безопасности обращения паровозов тяжелых серий и принятия соответственных мер к усилению мостов.

Гражданские сооружения.

Гражданские сооружения значительно снижены в своем качестве. Те крайне малые средства, которые дороги уделяли для поддержания этих сооружений, не могли поддерживать их и текущим ремонтом, не говоря уже о более крупном и капитальном ремонте. Особенно обращают на себя внимание крыши, которые в большом своем количестве требуют крупных затрат для своего ремонта и смены.

В ближайшее время дороги Сибири, конечно, не в состоянии будут справиться полностью с работой по ремонту гражданских сооружений и поневоле придется считаться и с продолжением снижения качества построек, так как содержание громаднейшей площади гражданских сооружений в 500.000 кв. саж. является непосильным для дорог при малом их бюджете. Если еще всю площадь жилых домов дорогам приходится держать в рабочем состоянии, то в отношении зданий технического характера следовало бы поставить вопрос о сокращении их эксплуатируемой площади. Здания тяговых устройств и товарных

дворов по своим размерам удовлетворяли перевозочную работу в четыре раза больше современной, а потому, без сомнения, следует часть этих зданий теперь закрыть. Такое сокращение даст возможность дорогам несколько более сконцентрировать свои скудные средства и производить более мощный ремонт остающимся в рабочем состоянии помещениям.

Жилою площадью в домах дороги в настоящее время пользуются служащие и рабочие всего лишь в количестве до 50% от общего своего числа при средней плотности размещения одной семьи на 4,2 кв. саж.

Для полного удовлетворения всего состава служащих и рабочих натурным квартирным довольствием требуется постройка до 180.000 кв. саж. Конечно, сооружения такого большого числа домов в скором времени ожидать нельзя, но в целях возможного облегчения железнодорожникам их тяжелого положения в отношении жилья следовало бы поставить вопрос о восстановлении дорог Сибири в правах на инвентарь, перешедший к дорогам на основе положения о частном домостроительстве.

В дореволюционное время на бывшей Сибирской жел. дор. на всех больших станциях были отведены площади в полосе отчуждения, отдаваемые на льготных основаниях железнодорожникам для их частного строительства с выдачей желающим ссуды и предоставлением им некоторых льготных условий при перевозке строительных материалов. Так, например, при станции Омск, такой поселок на полосе отчуждения насчитывал до 600 домов, значительно облегчавших и в то время квартирный кризис. При переводах служащего на другую станцию ему предоставлялось право передать построенный им дом другому железнодорожному служащему в течение года; если эта передача по каким либо причинам не производилась, то дорога оставляла такой дом за собой по оценке современного его состояния и зачисляла его в свой инвентарь, и тогда уже такой дом поступал в распоряжение квартирной Комиссии. В настоящее же время на полосе отчуждения в таких домах проживают и лица, не относящиеся к составу железнодорожников, поэтому с восстановлением прав железной дороги в некоторой своей части квартирный кризис был бы ослаблен.

Снегоборьба.

Зима 1922—1923 г. не отличалась ни суровостью, ни метелями, ни буранами. Снеговыми щитами и инструментом дороги Сибири в минувшую зиму были в достаточной мере обеспечены, что же касается до снегоочистителей, то наличие их было более чем достаточно: 50 снегоочистителей плуговых и 2 ротативных. Отмеченные на протяжении минувшей зимы 41 случай остановки поездов в заносах и 13 случаев закрытия перегонов следует в большей своей части отнести к малой использованности работы снегоочистителей. Из графика движения этих последних усматривается, что на протяжении всей зимы верста главного пути была покрыта рабочим снегоочистителем в среднем лишь 8 раз, по отдельным линейным Отделам среднее число рейсов снегоочистителя в месяц было лишь

от одного до пяти. В довоенное время дороги Сибири почти никогда не прибегали к ручной очистке от снега главного пути, а по наиболее заносимым участкам проход рабочего снегоочистителя определялся в 10—15 рейсов в месяц. Следовало бы дорогам и ныне перейти к возможно большему использованию механической очистки, и тем более при недостатке рабочей силы и ее дороговизны по сравнению с работой снегоочистителя.

3. Телеграфно-Телефонная связь и установки СЦБ.

Телеграфно-Теле-
фонная связь. Телеграфная и Телефонная связь на дорогах Сибирского Округа П. С. характеризуется следующими установками:

Т а б л и ц а 4.

Наименование установки.	Г о д а	
	1922	1923
Протяжение линий-верст	8.479	8.687
Протяжение телеграфных прово-верст	36.338	37.885
„ телефонных „	1.034	1.004
Число действующих аппаратов:		
„ Морзе „	638	633
„ Уистона „	21	23
„ индукт. телефон. „	2.313	2.378
„ фонопр. телефон. „	443	461
„ диспетч. „ „	160	152

Переработка, падающая на одного телеграфиста в среднем в месяц, в текущем году выразилась в 3.195 десятисловных телеграмм и достигла почти нормы довоенного времени (3300 десятисловных телеграмм). Если принять во внимание некоторое увеличение современного штата, вызванное введением 4-х-сменного дежурства на больших станциях против 3-х-сменного дежурства, практиковавшегося в довоенное время, то работу телеграфистов в текущем году надлежит признать вполне удовлетворительной и достаточно уплотненной. Среднее количество повреждений телеграфных проводов, выразившееся в 0,15—0,25 на 100 проводо-верст в месяц, с своей стороны, свидетельствует и о хорошем состоянии проводов и о бдительном надзоре за их состоянием. Большая средняя продолжительность (до 14½ часов) каждого повреждения не может быть поставлена в упрек организации в постановке дела по ремонту, так как причину такой длительности повреждений следует скорее искать

в скудости средств передвижения вообще и, в частности, в весьма слабом движении поездов.

Сплошной капитальный ремонт линии в текущем году начат был за недостаточностью средств сравнительно поздно — в начале июня. К 15-му июля было исполнено всего лишь 25% от объема программы. Работа эта вполне обеспечена инструментами, телеграфными столбами и материалом, за исключением оцинкованной перевозочной проволоки, назначенной Центром, но еще не полученной на местах.

В виду краткости строительного сезона, дальнейший успех сплошного ремонта линий будет зависеть исключительно от своевременности отпускаемых средств для выплаты с рабочей силой.

Ремонт линии в 1921-м году по затрате рабочей силы обошелся в нижеследующих средних цифрах:

Установка одного столба	8	раб. час.
Ремонт одной проводо-версты	7	” ”
Ремонт одной линии-версты	32	” ”

С введением урочных норм и переходом на сдельную оплату в 1922 г. производительность значительно повысилась, единица работ в среднем обоглась:

Установка одного столба	4	раб. час.
Ремонт одной проводо-версты	3	” ”
Ремонт одной линии-версты	13	” ”

По результатам работ первого месяца возможно ожидать в текущем 1923 году дальнейшего повышения производительности еще, примерно, на 10% против норм 1922 г.

Такой рост производительности с одновременным понижением себестоимости обработанной единицы указывает на укрепление в Службе Связи правильных организационных форм производства работ, являющихся следствием критического отношения к производимым расходам.

Ремонт аппаратов, изготовление и ремонт линейного инструмента производится в 3-х мастерских Связи, довольно мощно оборудованных и вполне обеспечивающих обслуживанием всей линии.

Общее число всех служащих и рабочих в мастерских 356 человек. Обращает на себя внимание несколько преувеличенный штат административно-контрольного персонала, составивший в среднем 14%, а в частности в Иркутских мастерских 30% от числа рабочих. Выпуск из ремонта аппаратов в текущем году за пять месяцев выразился в 127 телеграфных аппаратах и 161 телефонных аппаратах, что составляет соответственно 93% и 82% от задания программы.

Не лишним считаю привести несколько цифр расходной стоимости обработанной единицы: стоимость, падающая на одну десятисловную телеграмму в текущем 1923 г., выразилась в золотой валюте в 1,50 коп.,

стоимость, падающая на пересылку одного пакета, в той же валюте выразилась в 1,65 коп. К сожалению, нет соответственных цифр 1913 г. для возможности сравнения их с результатами эксплуатации текущего года.

Цифры таблицы № 4 и правильно организованный ремонт установок указывают на весьма богатую по своему объему связь, позволяющую дорогам для командных своих распоряжений на всех рангах административной лестницы широко пользоваться проводами.

Сигнализация, централизация и блокировка. Число действующих приборов СЦБ и число находящихся на положении охраны следующее:

Т а б л и ц а 5.

Наименование оборудования.	Количество на 1-е января 1923 года.	
	Действующих.	Недействующих.
Железных аппаратов	206	—
Балок-механизмов	2.371	1.237
Централизованных стрелок	1.763	457
Семафоров и поворотн. дисков	691	393
Проводо-верет путевого блокировки	5.060	—

Однопутные участки оборудования железными аппаратами системы Вебб-Томпсон и Смисс; двухпутные же участки оборудованы установкою блокировки по системе Сименс и Гальске.

Все действующие приборы поддерживаются достаточным ремонтом и находятся в удовлетворительном состоянии; что же касается воздушного кабеля станционной блокировки, то таковой требует в значительной своей части смены. Желательно было бы при ремонте кабеля постепенно переходить от воздушной проводки к подземной, как более гарантирующей по местным климатическим условиям исправную работу кабеля.

Обслуживание всех вышеприведенных установок сигнализации, централизации и блокировки распределено между сравнительно небольшим штатом в 50 чел. (8 мастеров и 42 слесарей).

Отчетность по повреждениям дает следующие цифры общей суммарной длительности этих повреждений в среднем в месяц: в 1921 г. — 1.060 часов, в 1922 г. — 800 часов и в 1923 г. — 400 часов. Значительное снижение длительности повреждений в текущем году даже против цифр прошлого года свидетельствует о больших успехах в области устанавливаемой служебной дисциплины и бережного отношения к имуществу дорог.

Такое огромное имущество по сигнализации, централизации и блокировке, каким располагают дороги Сибири, конечно, не соответствует

современной густоте перевозочной работы дорог и вряд ли в ближайшее время возможно ожидать увеличения этих работ до предела, который смог бы оправдать неотложную надобность всех этих установок. Но, принимая во внимание сравнительно малый расход рабочей силы (50 чел.), выделенный для поддержания в исправном состоянии всего имущества, и вполне удовлетворительное по своему ремонту состояние всех установок, желательно было бы пойти временно на расходы, связанные с эксплуатацией установок, и оставить их все в рабочем состоянии. Всякая разборка этого ценного имущества даже и при самом тщательном надзоре, без сомнения, пагубно отразится впоследствии при восстановлении его в рабочее состояние: предметы окажутся до некоторой степени перепутанными, разрозненными, многих не будет хватать и т. п., к тому же и сама разборка и дальнейшее хранение имущества вызовет не мало расходов. Между тем, имея в своем распоряжении такие совершенные приборы для обслуживания движения поездов, дороги Сибири смогли бы покрыть сравнительно небольшие эксплуатационные расходы по обслуживанию их соответственным уплотнением работы наличного своего штата по службе движения, а также и снижением цифр происшествий с подвижным составом.

4. Ремонт подвижного состава и использование средств по ремонту подвижного состава.

Ремонт вагонов товарного парка. Наличный парк товарных вагонов на дорогах Сибирского Округа Путей Сообщения и выпуск их из конвенционного осмотра рисуется в нижеследующих цифрах:

Т а б л и ц а 6.

Наименование данных Сибирских железных дорог 1913 г.		Дороги Сибирского Округа путей сообщения.					
		Кварталы 1921—1922 г.			Кварталы 1922—1923 г.		
		I	II	III	I	II	III
Средне-суточное наличие вагонов	19.311	33.015	31.987	30.723	28.190	25.196	27.268
Из них, здоровых вагонов	15.728	20.181	19.606	15.251	14.715	14.298	12.139
„ „ больных вагонов	1.249	7.949	8.040	9.816	9.053	9.362	9.315
% больных от общего наличия	6,5	24,1	25,1	32,0	32,1	37,2	34,2
Выпущено из конвенц. осмотра	—	1.815	1.764	2.658	1.950	1.771	2.106
% выполнения программы НКПС.	—	60,4	61,9	66,0	101,0	111,6	95,2

Общее наличие товарного парка с 33.015 единиц в среднем на I-м квартале прошлого отчетного года постепенно падает и доходит до 27.268 ед. в среднем на протяжении III квартала текущего сметного года, за тот же промежуток времени число больных вагонов в процентном отношении к общему наличию увеличивается с 27% до 34%. Если это соотношение абсолютных цифр и указывает как бы на значительное снижение в текущем году качества наличного товарного парка, по сравнению с прошлым годом, то цифры выпуска из ремонта товарных вагонов все же свидетельствуют, что снижение производительности ремонта не наблюдалось, так как выпуск вагонов из конвенционного осмотра в текущем году остался почти в цифрах прошлого года, несмотря на значительное сокращение штата работников, обслуживающих ремонт подвижного состава. Выпуск из конвенционного осмотра товарных вагонов за 9 месяцев прошлого отчетного года составлял 6,5% от среднего наличия товарного парка и 10,0% от здорового парка, между тем, как за те же месяцы текущего отчетного года эти процентные отношения выразились в несколько больших цифрах, а именно: соответственно 7,2% и 11,7%. Сравнение последних цифр указывает даже на улучшение качества товарного парка в текущем году.

Обращаясь к вопросу о выполнении дорогами Сибирского Округа П. С. программы выпуска из конвенционного осмотра товарных вагонов, преподанной НКПС, и к вопросу о соответствии этой программы фактической работе дорог, приходится засвидетельствовать, что в текущем году на период первых трех кварталов дороги Сибири выполняли данную им программу почти в 103% против 63% выполнения программы ремонта в прошлом отчетном году. В абсолютных цифрах выпуск из конвенционного осмотра за 9 месяцев выразился в числе 5.827 вагонов. Средний парк здоровых товарных вагонов (считая в том числе рабочий и резервный парк) за 9 месяцев в среднем определяется в 16.598 вагонов. При сравнении соответствия выпуска вагонов из ремонта должествующему быть на дорогах Сибирского Округа П. С. эксплуатационному наличию товарного парка, примем из осторожности современное количество здоровых вагонов за безусловно необходимую для дорог норму (хотя цифры эти не имеют для себя достаточного оправдания), что же касается до парка больных вагонов, то примем его, в виду значительного снижения производительности по сравнению с довоенным временем, в 15% от здорового парка (против 4—7% в довоенное время). При таких предположениях эксплуатационный наличный парк дорог Сибирского Округа П. С. будет равен 19.000 ваг., который потребовал бы 525 вагонов средне-месячного выпуска из конвенционного осмотра товарных вагонов, что за 9 месяцев составит 4.725 ваг. Дорогами же выпущено из ремонта за 9 месяцев 5.829 ваг. Следовательно, дороги покрыли и свою потребность, и улучшили качество парка включением в него 1.104 ваг. конвенционного осмотра сверх современной своей потребности. Такой перевыпуск из ремонта вагонов

в количественном отношении составляет от фактической потребности 23⁰/₀ в то время, как программа НКПС по этому роду ремонта превышена была лишь на 3⁰/₀.

Не оспаривая необходимости задания дорогам программы ремонта вагонов с превышенным объемом работы против потребности, определяемой количеством перевозок, все же желательно было бы перейти к расчленению таких заданий по сметным подразделениям, а именно по сметам эксплуатационным производить производственные программы соответственно объему действительных потребностей, вытекающих из надобностей эксплуатации, и по сметам восстановительных работ проводить все остальные задания, превышающие эксплуатационные надобности.

Группировка этих заданий в одной смете влечет за собой почти непреодолимые трудности в порядке исчисления себестоимости основных продукций транспорта и значительно затрудняет оценку хозяйствования на железных дорогах.

Число отставленных от движения товарных вагонов в резерве по своей суммарности на протяжении 3 кварталов текущего сметного года дает простой до 26.000 вагоно-дней. Выходящие из конвенционного осмотра вагоны дороги Сибирского Округа П. С., согласно подлежащего распоряжения НКПС, зачисляются в этот резерв. Такой мерой НКПС оградили вагоны от изнашиваемости в периоды снижения работ по перевозкам. Вторым шагом в этом направлении следовало бы считать ограждение и сметных предположений дорог от излишних расходов по преждевременному пропуску вагонов через вторичный их конвенционный осмотр.

Если парк товарных вагонов ныне уже вошел в обязательство своего трехлетнего периодического пропуска через ремонт, все же задолженность в отношении этого ремонта, благодаря слабым выпускам в минувшие года, продолжает оставаться еще в довольно больших цифрах. Для облегчения ликвидации этой задолженности, пользуясь наличием избыточного парка вагонов против надобностей по перевозкам, можно было бы предложить нижеследующее мероприятие:

Вагоны, проходящие через конвенционный осмотр, не получают своего трафарета, а поступают в резерв дороги под охраной службы Тяги в отношении недопущения таких вагонов для движения. По исчерпании резерва вагонов, находящихся в распоряжении Сл. Эксплуатации, и при дальнейшем усилении перевозок и надобности увеличения рабочего парка, таковой восполняется вагонами резервного парка Сл. Тяги, которая и ставит на выпускаемых вагонах установленный трафарет пропуска через конвенционный осмотр, но датирует этот трафарет днем фактической передачи вагонов Службе Эксплуатации, а не датой дня окончания ремонта того или иного вагона. Такая отсрочка в дате дня конвенционного осмотра значительно пододвигает ликвидацию задолженности вагонному парку его конвенционным осмотром и сохранит подлежащие суммы по смете, тогда как простой затрафареченных вагонов, выпущенных из конвенционного осмотра, в резерве Сл. Эксплуатации

при нулевых пробегах таких вагонов сокращает лишь время использования их, а следовательно, сокращает и их полезные пробеги между двумя смежными конвенционными осмотрами. Насколько такие пробеги снижены, указывают нижеследующие приближенные цифры: в 1913 г. средний пробег вагонов между двумя смежными конвенционными осмотрами был 90.000 верст, ныне же он едва достигает и 56.000 верст, или 62% от пробегов 1913 года.

Большое затруднение в деле ремонта товарных вагонов представляет отсутствие на дорогах Сибири сухого дерева в достаточном количестве. Хотя эти дороги и имеют в своем распоряжении две лесосушки, все же спорадическое поступление пиленого леса иной раз заставляет и Главные мастерские употреблять в дело сырой материал, не говоря об участковых мастерских, исключительно работающих на сыром материале. В результате выпущенные из ремонта вагоны через месяц требуют повторного своего пропуска через ремонт. Но и этот повторный ремонт не исключает надобности и при последующих загрузках, особенно насыню, вновь предварительно пропускать вагоны через ремонт. Проба ограничения ремонта кузова лишь пригонкой шелевки с забивкой неполного количества гвоздей и постановкой реек на дорогах Сибири не дала положительных результатов: шелевку коробит и объем работ при повторном ремонте не уменьшается. Необходимо дорогам перейти к заблаговременной заготовке лесного материала. Это единственный выход получать вагоны из конвенционного осмотра с действительно отремонтированным кузовом, все же ныне наблюдаемые повторные ремонты с сырым лесом с бесконечными заплатами только выводят кузова из строя и поглощают для своих повторных работ бесконечные средства. Так как для Сибирских дорог переход к сезонной заготовке леса без денежной помощи со стороны НКПС весьма затруднителен, то в случае, если эта последняя помощь по обстоятельствам общего недостатка в средствах им не может быть оказана, следовало бы, пользуясь затишьем в перевозках и наличием большого резервного парка товарных вагонов, разрешить дорогам Сибири прекратить свой ремонт кузовов месяца на два—три и тем самым дать дорогам возможность за этот период подкрепиться лесным материалом из текущих своих средств и пропустить его через свои лесосушки и уже затем лишь возобновить работу по ремонту кузовов. Если такой период остановки в работах и снизит число выпускаемых из конвенционного осмотра вагонов на 25%, то это снижение коснется лишь отчетности текущего года, зато дорога сможет выпускать и в будущем вагоны с действительно отремонтированными кузовами, которые уже не потребуют ежечасных для себя заделок перед каждой своей загрузкой.

Поскольку возможно судить об организации наблюдения и ухода за товарными вагонами рабочего парка по числу отцепок вагонов по технической их неисправности, то цифры таких отцепок в текущем сметном году указывают на значительное оздоровление дорог в этом отношении по сравнению с цифрами прошлого отчетного года. Так на

10.000 осе-верст в текущем году приходилось в среднем 0,53 отцепки вагонов по суммарности всех видов технических неисправностей против 0,71 в прошлом году, а в частности число отцепок по горению буре в текущем году выразилось в 0,29 против 0,40 в прошлом году.

Ремонт пассажирских вагонов. Наличный парк пассажирских вагонов на дорогах Сибирского Округа Путей Сообщения и выпуск этих вагонов из ремонта указан в таблице № 7.

Т а б л и ц а 7.

НАИМЕНОВАНИЕ ДАННЫХ.	Кварталы 1921—1922 гг.			Кварталы 1922—1923 гг.		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
Средне-суточное наличие пасс. вагонов	1.880	1.887	1.919	2.062	2.326	2.780
Из них:						
Здоровых пасс. вагонов . .	909	889	748	787	799	1.078
Больных пасс. вагонов . .	971	998	1.171	1.275	15.275	1.702
% больных от общего наличия	51,7	52,9	61,0	61,8	65,6	61,2
Капитальный ремонт пасс. вагонов	—	3	11	19	32	41
% выполнения прогр. НКПС по капит. ремонту . . .	—	—	—	—	152%	154%
Среди. ремонт пасс. вагонов	—	13	16	22	20	26
% выполнения прогр. НКПС по среднему ремонту . .	—	—	—	—	46%	57%
Годичный осмотр пасс. вагонов	—	59	115	185	110	117
% выполнения прогр. НКПС по год. осмотру	—	—	—	—	84%	65%

Значительное увеличение в текущем году как наличного числа пассажирских вагонов, так и отчасти числа больных пассажирских вагонов следует отнести к возвращению на дороги Сибири вагонов с сети дорог. Второй причиной увеличения числа больных вагонов явился значительно расширенный против прошлого года объем требований, предъявляемых ныне к состоянию вагонов для зачисления их в рабочий парк.

Количество выпущенных пассажирских вагонов из всех родов ремонта в текущем году, как то усматривается из цифр таблицы № 7, значительно превышает выпуск вагонов из ремонта в прошлом отчетном году. Обращаясь же к абсолютным цифрам пропущенных через ремонт вагонов, приходится все же прийти к заключению, что и в

текущем году должание ремонтом парка пассажирских вагонов продолжает еще увеличиваться. Так через годичный осмотр пропущено всего лишь до 50% следуемого количества вагонов, выпуск из большого и среднего ремонта составляет всего лишь 7% и 5% от здорового парка. Качество внутренней отделки пассажирских вагонов желает много и много лучшего, но отсутствие подлежащих материалов на дорогах Сибири не позволяет еще в настоящее время повысить это качество ремонта.

Таблица № 8 дает цифры наличного парка паровозов и выпуска паровозов из ремонта.

Т а б л и ц а 8.

НАИМЕНОВАНИЕ ДАННЫХ.	Кварталы 1921—22 г.			Кварталы 1922—23 г.		
	II	III	IV	I	II	III
Ср.-суточное наличие пар.	1.475	1.471	1.438	1.468	1.469	1.488
Из них:						
Здоровых пар.	507	540	660	706	645	666
Больных	968	931	778	762	824	822
Больных от общ. наличия	63,6%	63,3%	54,1%	51,9%	56,1%	55,2%
Выпуск из капит. ремонта	5	6	12	10	9	12
% выполн. задан. НКПС по капит. ремонту	42%	38%	92%	83%	87%	80%
Выпуск из средн. ремонта	48	139	232	93	97	116
% выполн. заданий НКПС по среднему ремонту	50%	84%	172%	82%	85%	87%

Наличный паровозный парк на дорогах Сибирского Округа П. С. оставался в течение последних полутора лет почти без изменения, процент же больных паровозов снизился с 61% в прошлом отчетном году до 54,4% в текущем, что указывает на наступившее значительное улучшение в паровозном парке. Количество же отставленных от движения паровозов свидетельствует о возможности удвоить работу по перевозкам без перекомандировки паровозов на дороги Сибири.

Средние пробеги паровозов между двумя смежными средними ремонтами на дорогах Сибири в текущем году выразились в цифре 28.500 в. Если считать соотношение по пробегам между средними и капитальными ремонтами равным 6:1, то надлежит констатировать значительную отсталость капитального ремонта паровозов и некоторый избыток в выпуске паровозов из среднего ремонта против цифр, обуславливаемых фактическим пробегом, а именно за полтора последних года дороги

должны были бы выпустить 110 паровозов из капитального ремонта и 665 паровозов из среднего ремонта, между тем вынуждено было 54 паровоза из капитального ремонта и 725 — из среднего ремонта. Следовательно при избытке в выпуске 60 паровозов из среднего ремонта дороги задолжали своему рабочему парку 56 паровозов капитального ремонта и продолжают, таким образом, существовать за счет снижения качества этого рабочего парка паровозов.

Во избежание истощения качественного состояния паровозного парка дорогам необходимо ввести свой средний ремонт паровозов в рамки действительной потребности по размерам фактических пробегов и за счет сокращения этого рода работ усилить свой капитальный ремонт паровозов, так как продолжающаяся задолженность капитальным ремонтом без сомнения может значительно отозваться на общем состоянии паровозного хозяйства. Начавшийся ощущаться на дорогах Сибирского Округа Путей Сообщения недостаток паровозов для постановки их в средний ремонт указывает с своей стороны на избыток затрачиваемых средств на этот род ремонта против требования по объему современных пробегов и, конечно, избыток этот надлежит перенести на работы, отстающие своим производством от той же современной потребности.

Своевременность и качество текущего ремонта паровозов за последнее время значительно повысились, что всецело надлежит отнести к организованности в этом деле и к укрепляющей планомерности в работе. Цифры недодачи паровозов против требований службы эксплуатации с прошлого отчетного года постепенно падают и доходят в январе и феврале текущего года до $5\frac{1}{2}\%$, в марте и апреле до $1\frac{1}{2}\%$ и, наконец, в мае и июне недодача паровозов совершенно не имеет места. Что же касается до порчи паровозов в пути, то на каждые 100.000 вер. пробега паровозов с поездами таких зарегистрированных случаев падает лишь 4, при том 35% этой цифры по причинам течи и лопаний дымовых труб, во многом зависящих от воды.

Считая необходимым остановиться здесь на некоторых затруднениях, которые встретились на линии при выполнении последнего приказа НКПС № 1453 о разделении наличного парка паровозов на операционный и резервный. Приказ этот указывает о включении в операционный парк паровозов, находящихся в ремонте и ожидающих такового в количестве не свыше 30% от наличия здоровых. Так как в операционный парк должны были войти в первую очередь все паровозы, находившиеся в ремонте, то на дорогах Сибири эти последние своим количеством с избытком покрыли указанные в приказе 30% больных. В числе ремонтируемых паровозов оказались и неходовые для дорог серии. Таким образом операционный парк включил в себя чисто случайный подбор серий паровозов, а не подбор, основанный на каком либо определенном расчете экономических выгод. Дороги Сибири в настоящее время перераспределили свой паровозный парк между участками тяги по принципу концентрации серий паровозов в зависимости от профиля пути, дабы по возможности сократить ломку составов поез-

дов. Наличный здоровый парк паровозов не смог сразу удовлетворить требованиям всего намеченного плана Округа, поэтому естественно, что дороги начали осуществлять постепенно свою программу, пользуясь выходом из строя паровозов ненужных им серий и заменяя таковые паровозами подлежащих серий из числа ожидающих ремонта.

Жесткое требование приказа № 1453 заставит дороги неподготовленными и заставляет их бросать раз уже начатую ими весьма полезную для хозяйства программу концентрации паровозов по сериям. Желательно было бы предоставить дорогам возможность закончить эту программу, предоставив им право либо подобрать себе большой парк паровозов нужных серий, считаясь при этом с постановкою некоторого количества паровозов из числа ныне находящихся в ремонте непосредственно после ремонта в холодный запас, либо разрешить дорогам по мере перечисления паровозов, ныне зарегистрированных в операционном парке, из разряда здоровых в разряд больных, требующих среднего или капитального ремонта, заменять такие паровозы, если они окажутся для дорог неподходящей серии, паровозами нужных им серий из числа резервного парка. В противном же случае окончательное закрепление чисто случайного парка паровозов на Сибирских дорогах всегда может послужить причиной и лишних эксплуатационных расходов.

Использование ремонтных средств. Ремонт подвижного состава на дорогах Сибирского Округа Путей Сообщения производится средствами двух Главных Мастерских и 22-х участковых мастерских¹⁾. В области концентрации ремонта подвижного состава по родам этого ремонта на дорогах осуществлены лишь первые шаги: Главные Мастерские взяли на себя капитальный ремонт паровозов, большой и средний ремонт пассажирских вагонов и частью конвенционный осмотр товарных вагонов, между участковыми мастерскими распределен средний ремонт паровозов и конвенционный осмотр вагонов, при чем конвенционный осмотр вагонов совершенно прекращен в оборотных депо и даже в некоторых слабых основных депо, также прекращен в некоторых слабых участках тяги и средний ремонт паровозов.

Во избежание чрезмерного переобременения настоящего доклада громоздкими выкладками по исследованию и характеристике производительности по каждой отдельной отрасли работ главных и участковых мастерских, остановимся здесь лишь на некоторых частных вопросах постановки дела, характеризующих степень хозяйствования на дорогах.

Средне-месячная производительность литейных и кузнечных цехов Главных Омских и Красноярских мастерских в текущем 1923-м году выразилась в следующих цифрах:

Чугунное литье	5.500 пуд.
Медное литье	800 "
Поковка	3.200 "

¹⁾ Барнаульские Главные Мастерские по объему оборудования скорее следует причислить к группе участковых мастерских.

Между тем как ранее одни лишь Омские мастерские, явившиеся по своему оборудованию более слабыми по сравнению с Красноярскими мастерскими, давали в 1913 году в среднем в месяц чугунного литья до 5.000 пуд. и поковки 1.750 пуд., а с улучшением организационных своих форм подыняли эту средне-месячную производительность в 1916 г. до 8.500 пуд. чугунного литья и до 3.000 пуд. поковки. Эти цехи при пожаре Омских мастерских в 1921 г. не пострадали.

Одновременно с такой слабой современной работой литейного и кузнечного цехов в Главных мастерских жизнь заставила развить до громадных пределов и отливку и поковку в участковых мастерских, имеющих вагранки с производительностью до 80—100 пуд. в час и даже до 200 пуд. в час (в Челябинске построена в 1921 г.). Эти участковые мастерские не останавливаются перед производством таких ответственных чугунных отливок, какими являются барабаны поршневых колец или по медному литью паровозные золотники и арматура. Параллельно же с такого рода отливками участковые литейные производят и отливки тормозных колодок, вагонных бучек и подшипников при ручной их формовке в то время, как Главные мастерские для всех этих отливок имеют формовочные станки.

То же кустарничество отмечается и в производстве ремонта дымогарных и жаровых труб. Главные мастерские для этого ремонта имеют все необходимые механические оборудования, между тем производительность их лишь с небольшим избытком покрывает потребность самих главных мастерских, благодаря чему почти все участковые мастерские, имея лишь примитивные для сего средства, развили этот ремонт и у себя. В довоенное время весь большой ремонт дымогарных труб был сконцентрирован в главных мастерских, и лишь малый ремонт дымогарных труб, и то в весьма ограниченном размере, разрешался к производству на участках. Единственную причину задержки концентрации этого рода ремонта в настоящее время мог бы служить недостаток запаса дымогарных и жаровых труб, который не позволил бы тратить время на переброску этих материалов с участков в Главные мастерские и обратно. Но большое наличие тех и других на складах дороги создаст достаточный оборотный фонд, вполне гарантирующий своевременность снабжения всех участков тяги отремонтированным материалом.

Такое чрезмерное расширение производства в участках мастерских за счет отмирания того же производства в Главных мастерских явилось следствием грузности схемы деления дорог Сибири на 8 Линейных Отделов при полном стремлении каждого из Отделов создать у себя вполне автономное хозяйство и при недостаточной регулировке хозяйственной деятельности со стороны Управления Округа, как о том и было отмечено выше.

Между тем такое дробление и распыление производства на протяжении всей линии не могло не отразиться на экономической стороне хозяйства, значительно удорожая себестоимость продукции, не могло также не отразиться и на снижении качества самих ремонтных работ,

в виду маломощности оборудования участковых мастерских. Учитывая отмеченное выше далеко неполное использование мощности литейных, кузнечных и трубных цехов Главных мастерских, дорогам следует совершенно отказаться от автономной системы работы в своих участковых мастерских, оставить за ними лишь в небольших размерах отливку несоответственных медных частей и незначительный ремонт дымогарных труб; что же касается до кузнечного производства, то сократить его до пределов, отвечающих надобности ремонта. В соответствии с сим всю тяжесть работ по литью, изготовлению новых поволоков и ремонту дымогарных и жаровых труб следует перенести на Главные мастерские, где все эти изделия при наличии оборудования обойдутся значительно дешевле современной стоимости в условиях изготовления их в участковых мастерских.

Это мероприятие, помимо снижения расхода и улучшения качества единицы производства, даст возможность дорогам улучшить и общую постановку тягового хозяйства с организационной его стороны и возможность лучшего использования наличных скудных материальных ресурсов, раздробленных ныне по всей линии.

Производительность Главных мастерских по выпуску паровозов из капитального ремонта, по сравнению с довоенным временем, снизилась почти на 50%. Это явление в значительной своей степени имеет для себя оправдание в недостатке оборудования паровозосборного, механического и котельного цехов Омских мастерских, сильно пострадавших во время пожара в 1921 г. и ныне восстановленных далеко еще не в полной мере. Что же касается до производительности вагоносборных и их вспомогательных цехов, оставшихся при прежнем своем оборудовании, то значительное уменьшение выпуска из ремонта вагонов нельзя оправдать одними лишь современными условиями работы в обстановке слабого снабжения дорог материалами и недостаточной квалификации и не поднявшейся еще производительности рабочей силы, следует также оттенить и долю снижения числа ремонтных вагонов, зависящую и от организационной и отчетной стороны в постановке дела в мастерских.

Современные формы организации и учета работ в Главных мастерских далеко еще не исключили спорадичность в заданиях для отдельных цехов и не связали еще работу этих отдельных цехов в строгую последовательность и планомерность по выполнению заказов. Организация центральных кладовых находится лишь в первоначальной своей стадии. Внутри цеховая организация требует значительного углубления в начатом к ней подходе. Между-цеховой транспорт весьма примитивен. Учет производства и отчетность по своей постановке не втягивают руководителя дела в хозяйственную оценку производства. Вот те главнейшие стороны, которые требуют от дорог обратить на себя внимание и принять меры к изменению существующих организационных форм в работе главных мастерских.

5. Использование подвижного состава.

Таблица № 9 дает среднесуточные цифры наличного и резервного парка подвижного состава.

Т а б л и ц а 9.

НАИМЕНОВАНИЕ ДАННЫХ.	Сибирские ж. д. 1913 г.	Дороги Сибирского Округа п. с.					
		Кварталы 1921— 1922 года.			Кварталы 1922— 1923 года.		
		I	II	III	I	II	III
Рабочий парк товарных вагонов . . .	15.728	20.181	19.606	15.251	14.715	14.298	12.139
Резервный парк товарных вагонов . .	2.334	2.766	1.067	3.347	2.935	706	5.002
Товарных вагонов под жилье и склады .	—	2.119	3.273	2.209	1.518	829	812
Рабочий парк пассажирских вагонов .	1.678	—	472	497	475	463	732
Резервный парк пассажирск. вагонов .	752	—	99	108	82	207	228
Пассажирские вагоны под жильем . . .	—	—	337	285	228	129	118
Рабочий парк паровозов	777	452	423	333	392	368	330
Холодный запас паровозов	—	55	117	327	314	278	336

Средняя нагрузка на ось груженого вагона, как то усматривается из таблицы № 10, в прошлом отчетном году составляла 81% от той же данности в 1913 г., в текущем сметном году это соотношение повысилось до 90 %. Отмечая рост использования подъемной силы вагона и проявляемую в этом направлении заботливость дорог Сибирского Округа П. С., все же на эту сторону эксплуатации вагонного парка надлежит Округу и в дальнейшем обратить свое сугубое внимание, так как преобладающие повагонные отправки на дорогах Сибири указывают на возможность большей нагрузки на ось вагона, чем то достигнуто в настоящее время.

Попудные отправки в Сибири находятся в настоящее время в стадии своего первичного нарастания, но надо предполагать их значительный рост в ближайшем будущем, а посему дорогам надлежит теперь же разработать подлежащие организационные формы для выполнения таких перевозок, так как в противном случае они вскоре же должны будут понести либо большие расходы по повторным перегрузочным операциям, либо должны будут пойти на снижение использования подъемной силы вагонов за счет увеличения своего рабочего парка и связанного с ним расхода по его содержанию.

В довоенное время Сибирская дорога разбивала свою линию на участки рядом подсортировочных станций для перегрузки сборных вагонов с подсортировкой попудных отправок. Стимулом наилучшего использо-

Т а б л и ц а 10.
Коэффициент использования товарных вагонов.

НАИМЕНОВАНИЕ ДАННЫХ.	СРЕДНИЕ ВЕЛИЧИНЫ.		
	На Сибирские жел. дор. за 1913 год.	На дорогах Сибпоса.	
		За 9 месяцев 1921—1922 г.	За 9 месяцев 1922—1923 г.
Средняя нагрузка на ось груженого вагона	328	266	294
Средний суточный пробег рабочего вагона	96,3	49,5	65,9
Средний оборот вагона	9,7	13,7	16,6
Средний рейс груженого вагона . .	—	633	708
Средняя коммерческая скорость товарного вагона	15,0	12,8	12,4
Средний пробег наличного здорового вагона, вер.	30.050	10.711	13.976
Средняя работа наличн. здоров. вагона, в пуд.-вер.	12.690.000	3.286.000	4.768.000 ¹⁾

вания подъемной силы вагонов с одновременным подбором попутных отправок в вагоне по пунктам их назначения была установлена для сего премия. Скучное современное наличие таких подсортировочных станций на дорогах Сибирского Округа П. С., наряду с относительно небольшой средней загрузкой вагонной оси, заставляет обратить внимание Округа на необходимость изучения потоков попутных отправок и, основываясь на этом изучении, установить у себя число и место подсортировочных станций.

Если организация подсортировочных станций в довоенное время и была введена на всей сети дорог, то все же надлежит отметить, что организация эта в пределах каждой дороги распространяла свои действия лишь в границах своих линий. Как исключение, в порядке частного соглашения, можно было отметить рассортировку грузов в сборных вагонах по некоторым пунктам смежных дорог. В виду отсутствовавшей согласованности работы подсортировочных станций в масштабе всей сети Российских ж. д., эти последние несли не малый по своей суммарности накладной расход, вследствие многократной пересортировки попутных грузов, пока такие грузы не достигали пункта своего назначения. Полезно было бы ныне, при возрождении попутных отправок, развить и пополнить Общее Соглашение о прямом сообщении подлежащими пунктами,

¹⁾ В виду отсутствия подсчета пудо-верст за III квартал, перевозки в III квартале приняты равными II кварталу.

координирующими взаимную работу всех подсортировочных станций всей сети Российских железных дорог и устанавливающими распределение ответственности и расходов по обслуживанию попутных грузов между всеми дорогами. От такого мероприятия возможно ожидать значительного снижения себестоимости попутных перевозок.

По цифрам той же вышеприведенной таблицы № 10 средне-суточный пробег рабочего вагона в прошлом 1921/22 году составил лишь 51% от цифр 1913 года, но далее, на протяжении первых трех кварталов текущего года, это соотношение возросло до 68%. Сопоставление пробегов вагонов, отнесенных ко всему здоровому парку, указывает, что пробег наличного здорового вагона в 1921/22 г. равнялся 48% и в 1922/23 г. 62% от пробега такого же вагона в 1913 г. Эти цифры позволяют сделать заключение, что со стороны дорог Сибирского Округа П. С. отмечается стремление к достижению лучших результатов в эксплуатации своего товарного парка, но значительная все же отсталость в цифрах использования вагонного парка против 1913 года диктует Округу необходимость принятия и в дальнейшем мер к радикальному лечению этого хозяйства. Действительно, если взять соотношение между средне-суточными пробегами вагонов рабочего парка и соответственными коммерческими скоростями, то нетрудно усмотреть, что в то время, как в 1913 году простой вагонов рабочего парка измерялся 73% времени, тот же простой в 1921/22 г. измерялся в 84%; а в 1922/23 г. — в 78% времени, т. е. в течение рассматриваемого 9-ти месячного периода лишь 22% рабочего парка вагонов было в движении, а 78% того же парка находилось в простое. Последняя цифра — 78% простоя должна быть еще несколько увеличена, в виду неустановившегося на дорогах Сибирского Округа П. С. твердого распорядка в деле выделения вагонов в резерв. Так, например (см. таблицу № 9), средне-суточный резерв во II квартале определяется в 706 единиц, на протяжении же III квартала он сделал сразу скачек до цифры 5002 единиц или 41% от рабочего парка, что могло явиться следствием лишь неточного соблюдения порядка зачисления здоровых вагонов в резервный парк, но нельзя приписывать образование этой цифры фактическому мгновенному сокращению перевозок в таких больших размерах.

С каждого здорового вагона в течение 9-ти месяцев 1913 года было снято $3/4 \times 12.690$ тыс. пудо-верст = 9.517 тыс. пудо-верст; с такого же вагона в 1921/22 году и за тот же промежуток времени было снято лишь 3.286 тыс. пудо-верст, что составляет 35% от производительности вагона в 1913 году, и в 1922/23 г. — 4.768 тыс. пудо-верст или 50% от производительности вагона в 1913 году. Эти цифры хотя и подтверждают отмеченное выше улучшение в постановке хозяйства по сравнению с прошлым отчетным годом, но те же цифры и подтверждают Сибирскому Округу П. С. необходимость в области использования вагонного парка принять надлежащие меры, так как достигнутую производительность вагона еще нельзя признать удовлетворительной.

Следует отметить, что Сибирским Округом П. С. уже принят ряд распоряжений в целях улучшения эксплуатации своего вагонного парка, как, напр., введен учет простоя вагонов, установлены нормы времени погрузочно-разгрузочных работ (следует распространить это распоряжение и для хозяйственных грузов); введен порядок технического и коммерческого осмотра вагонов, введен график движения товарных поездов (мера весьма рациональная при малой работе дорог, в целях уменьшения простоя составов на распорядительных станциях и для улучшения оборота перевозов) и пр. и пр.

Хотя отмеченные выше улучшения в коэффициентах утилизации парка товарных вагонов, достигнутые в текущем году, по сравнению с прошлым отчетным годом и являются следствием всех принятых со стороны Округа мероприятий и следствием укрепляющегося в линейных агентах служебного долга и сознательного отношения к своему делу, все же, к сожалению, малая техническая подготовленность линейного личного персонала, его сравнительно низкая квалификация в значительной мере ослабляют полезное для дела значение всех вышеприведенных распоряжений. Особенно низко стоит ревизорский состав, на котором в сущности и должно было зиждиться воспитание средних и младших линейных агентов, и между тем, в большинстве ревизорский состав и сам недостаточно уясняет себе сущность порученного ему дела. По сему возможно было бы рекомендовать Сибирскому Округу П. С. не персональный пересмотр личного состава по службе Движения, так как кадр людей, подготовленных для выполнения пробела, в Сибири найти будет трудно, но рекомендовать организацию курсов и, в первую очередь, пропустить через эти курсы наличный штат ревизоров движения. О пользе этого мероприятия не приходится говорить. Но в этом деле нужна и помощь Центра. Недостаточный штат Сибирского Округа П. С. и загруженность работой ответственных работников не позволили Округу как, по всей вероятности, и целому ряду других дорог, издать у себя исчерпывающее положение о вагонном и паровозном хозяйстве, между тем, приказы и положения по отдельным вопросам паровозного и вагонного хозяйства, издаваемые как в центре, так и на местах, ставят линейную администрацию в тяжелое положение по изучению всех этих многочисленных отдельных распоряжений. Желательно было бы, чтобы в центре было разработано и издано положение основных начал паровозного и вагонного хозяйства, которое на местах могло бы быть лишь дополнено незначительным текстом, вызываемым чисто местными условиями и особенностями. Такое положение основных начал паровозного и вагонного хозяйства в значительной мере оздоровит работу на местах и к тому же такое положение исключит и наблюдающийся разноречивой в технической отчетности и в области исчисления эксплуатационных коэффициентов.

Пестрая картина цифр частных месячных вагонных долгов по передаточным пунктам (см. табл. № 11) при одновременном систематическом долгании дорогам Сибирского Округа П. С. по итожному балансу

счетов заставляет несколько остановиться на вопросе обмена товарными вагонами.

Т а б л и ц а 11.

М Е С Я Ц Ы.	Обмен вагонами.		Частный месячный баланс долга.		Баланс общего долга в пользу дорог Сиббпса.
	Принято с соседних дорог.	Сдано соседним дорогам.	Долг за дорогами Сиббпса.	Долг в пользу дорог Сиббпса.	
Баланс на 1 января .	—		—	—	2.773
Январь	5.699	7.026	—	1.327	4.100
Февраль	7.536	5.966	1.570	—	2.530
Март	8.986	9.821	—	835	3.365
Апрель	8.567	7.199	1.368	—	1.997
Май	6.774	5.484	1.290	—	707
Июнь	5.106	5.909	—	803	1.510

Так как эти цифры долгов в данном случае не явились следствием регулирования подвижного состава на сети, то причины столь сравнительно большой амплитуды колебания цифр при малой работе дорог надлежит искать во внутреннем распорядке вагонного хозяйства на смежных дорогах.

Дороги имеют теперь свои товарные парки, установлена двусторонняя передача. Этими факторами замыкаются границы вагонного хозяйства отдельных дорог и всякое нарушение равночисленности обмена должно иметь для себя глубокое оправдание. Установленная платность вагонных долгов должна была бы служить основанием для расчета каждой из смежных дорог, сдавать ли ей в погашение своего долга порожняк, или с некоторой ограниченной затянкой ожидаемый ею в подходе на передаточный пункт груженный состав. Между тем, этот основной стимул, благодаря большому опозданию взаимных расчетов в условиях падающей валюты, потерял для дорог свое значение. Дороги в вопросе регулирования своего вагонного хозяйства менее всего считаются с выплатностью долгов, отдавая предпочтение стремлению к достижению своего благополучия в эксплуатационных коэффициентах и, тем самым, значительно нарушая плановость в ведении вагонного хозяйства соседней дороги. Наиболее страдающей при таких условиях обмена является дорога с большей передачей груженных вагонов, в данном случае дороги Сибирского Округа П. С. Благодаря задолжности соседних дорог и отсутствия возможности более или менее устойчивого расчета в получении вагонов на передаточных пунктах дороги Сибири поневоле вынуждены иной раз идти на увеличение своего непроизводительного пробега порожняка, пагубно отзывающегося на общих расходах дорог.

Для урегулирования этой стороны хозяйства дорог следовало по-нудить дороги к более тесному соблюдению поддержания равночислен-

ности обмена вагонов на передаточных пунктах и установить наиболее скорый между дорогами расчет по вагонным долгам и допускать изменение парка дорог лишь в форме платной командировки.

Т а б л и ц а 12.

НАИМЕНОВАНИЕ ДАННЫХ.	Сибир- ские ж. д. 1913 г.	Дороги Сибирского Округа п. с.					
		Квартал 1921—1922 г.			Квартал 1922—1923 г.		
		II	III	IV	I	II	III
Общий пробег паровозов	28.393	3.824	3.961	3.475	4.012	3.647	3.157
Пробег паровозов во главе поездов	23.772	2.241	2.628	2.346	2.675	2.413	2.335
Пробег паровозов во 2-й тяге и одиночным следованием	1.711	389	327	266	373	342	259
Пробег паровозов на маневрах и в горячем резерве	2.685	1.192	1.006	864	963	863	563
Пробеги паровозов, в ‰ от общего пробега:							
1) во главе поездов	83,7	58,7	66,3	67,0	66,7	67,0	74,0
2) во главе 2-й тяги и одиночного следования	6,8	10,1	8,3	7,6	9,3	9,3	8,2
3) на маневр. и гор. рез.	9,5	31,2	25,4	24,9	24,0	23,7	17,8
Средне - суточный пробег:							
1) товарн.—раб. паров.	100	79	94	110	102	94	—
2) пассаж.—раб. паров.		97	123	128	125	115	—

Процентное отношение цифр непроизводительного пробега паровозов (см. таблицу № 12) к общему их пробегу составляет для 9-ти месяцев прошлого отчетного года в среднем 39,2⁰/₀ и для 9-ти месяцев текущего сметного года 30,8⁰/₀. Хотя в текущем году и отмечается значительное улучшение, а следовательно, и более экономное использование пробегов паровозов, но все же цифра эта по своей абсолютной величине является еще слишком большой и требует от дорог Сибири направления деятельности своих линейных агентов как в области уплотнения маневровой работы, так и в области регулировки движения поездов.

Казалось бы, что средне-суточный пробег товарных паровозов (см. таблицу № 12) в 97 верст следовало бы признать вполне удовлетворительным, но, принимая во внимание, что этот коэффициент относится лишь к части рабочего парка паровозов с длительностью текущего своего ремонта не свыше 24 часов, вышеуказанный средне-суточный

пробег паровозов указывает все же на недостаточное использование паровозного парка.

Действительно, на протяжении первого полугодия текущего сметного года средний полный оборот паровозов составлял 53,3 часа, при средней стоянке в коренном депо в 18,6 часа и при 120-ти верстном полутяговом участке, — такую цифру оборота паровозов признать удовлетворительной при коммерческой скорости в 12½ верст — нельзя.

В виду отсутствующей в настоящее время разбивки рабочего парка паровозов на обслуживание по родам движения, не представляется возможным дать характеристики производительности паровозного парка по каждому отдельному роду движения. Приближенные данности, выражающие производительность работы паровозов в условных грузовых пудо-верстах, могут быть получены лишь по отношению ко всему рабочему парку. В 1913 году дорогами Сибири было выполнено 365.620 милл. условных грузовых пудо-верст (см. раздел о себестоимости), за первое текущее полугодие было выполнено 78.835 милл. условных грузовых пудо-верст, следовательно с каждого паровоза рабочего парка в 1913 г. в сутки было снято 1.289.000 и текущем году 1.137.000 условных грузовых пудо-верст, т. е. производительность паровозов в текущем году составила 88% от таковой же 1913 года. Такую работу паровозов следовало бы признать удовлетворительной, но фактически процент производительности стоит значительно ниже, так как в 1913-м году в рабочем парке числились все паровозы вне зависимости от длительности их текущего ремонта, тогда как в цифрах 1923 года приняты лишь паровозы с текущим ремонтом, не превышающим 24 часа. Вторую поправку следовало бы сделать на увеличение в текущем году мощности средней паровозной единицы против той же данности в 1913 году.

На дорогах Сибирского Округа П. С. служба Тяги обязалась точной выдачей периодически назначаемого определенного числа паровозов, служба же Движения несет ответственность за использование паровозов вне депо. Такая двойственность в ответственности за части одного целого трудно находит виновного в нерациональном использовании всего целого. Казалось бы, что, по аналогии с порядком ведения вагонного хозяйства, следовало бы возложить всю ответственность за рациональность использования паровозов исключительно на одну лишь службу Движения, оставив за службою Тяги лишь обслуживание паровозов. В этом случае рабочие парки паровозов по тяговым участкам устанавливаются периодически, в зависимости от предстоящего объема работ (как то делается и теперь), но за использование каждого паровозо-часа вполне здоровой единицы, где бы она ни находилась в пределах тягового участка, хотя бы даже и в простое в коренном депо, — ответственность возлагается все же исключительно на службу Движения, за каждый же паровозо-час нахождения в каком бы то ни было ремонте или промывке ответственность несет служба Тяги.

Это предложение совершенно не изменяет существующего внутреннего распорядка ни в Службе Тяги, ни в Службе Движения, а по-

тому проведение его не потребует никакой реорганизации, кроме установления со стороны участка тяги педантичного извещения конторы отделения движения о фактическом состоянии каждого возвращающегося в коренное депо паровоза и о предполагаемом и действительном времени выхода паровозов из ремонта. Между тем, это мероприятие должно дать ощутительные сбережения эксплуатационных расходов, особенно в настоящих условиях малой работы дорог и избытка паровозного парка. Так, фактуровка Службы Движения израсходованных ею паровозо-часов понудит линейных агентов к более глубокому анализу цифр простоя и полезной работы паровозов и к принятию подлежащих мер лучшего регулирования движения; в результате улучшится оборот паровозов, а следовательно, будут достигнуты и экономические выгоды в эксплуатации паровозного парка. В отношении тягового хозяйства тот же порядок даст возможность параллельно с уменьшением числа действующих паровозов уплотнить работу по текущему их ремонту и снизить соответственные расходные статьи.

Т а б л и ц а 13.

НА И М Е Н О В А Н И Е Д А Н Н Ы Х.	Сибирские жел. дороги 1913 года.	Дороги Сибирского Округа путей сообщения.					
		1922 год.			1922/1923 год.		
		Январь — март.	Апрель — июнь.	Июль — сентябрь.	Октябрь — декабрь.	Январь — март.	Апрель — июнь.
Общий пробег поездов, в тысячах поездо-верст	23.772	2.244	2.628	2.346	2.675	2.443	2.335
Из них:							
1) пассажирских	11.129	369	765	898	850	812	792
2) товарных	10.696	1.693	1.745	1.265	1.726	1.479	1.458
3) хозяйственных поездов	1.947	182	118	183	99	152	85
‰/о пробега к общему:							
1) пассажирских	46,8	16,4	29,1	38,3	31,8	33,2	33,9
2) товарных	45,0	75,4	66,4	53,9	64,5	60,5	62,4
3) хозяйственных	8,2	8,2	4,5	7,8	3,7	6,3	3,7
Средний состав в осях:							
1) пассажирских поездов	42	37	40	40	39	43	38
2) товарных поездов	82	75	79	82	85	89	100
Средний вес товарного поезда:							
1) брутто	27.400	38.700	42.600	41.000	41.600	42.600	47.700
2) нетто	20.100	11.500	13.100	13.800	15.200	16.700	—

Средний состав товарных поездов и средний их вес, как то усматривается из таблицы № 13, в текущем году повысились по сравнению с прошлым годом соответственно на 15% и 10%. Эти значительные достижения в деле утилизации силы тяги паровозов все же не должны замедлять в дальнейшем работы дорог Сибирского Округа П. С., так как и наибольший на протяжении III-го квартала средний состав товарных поездов в 100 осей и средний вес в 47.000 пуд. при наличии в обращении с поездами до 50% паровозов тяжелых серий (Е и А) являются далеко не исчерпывающими силу тяги рабочего парка.

Я не буду здесь останавливаться на характеристике порядка техники назначения поездов и наблюдения за их проследованием, так как с реконструкцией административного деления дорог и с переходом их на 4 линейных Отдела, практиковавшийся доныне порядок управления движением поездов резко изменяется в сторону сосредоточения распорядительной части движения в руках линейных Отделов и оставления за Округом лишь общего руководства, что безусловно должно обеспечить в будущем успех в деле использования подвижного состава. Следует все же несколько остановиться на установлении на дорогах Сибирского Округа П. С. движения товарных поездов по разработанному графику. Такой порядок в принципе следует приветствовать, как одно из радикальных мероприятий в эксплуатации дорог при малом их объеме перевозок. Первое изданное в текущем году расписание движения товарных поездов уже дало на своей кратковременной практике отмеченные выше значительные достижения в эксплуатационных коэффициентах вагонного, паровозного и поездного хозяйств по сравнению с данными прошлого года.

В этом отношении остается лишь пожелать Округу углубить свою разработку при последующем издании графика движения поездов в отношении дальнейшего улучшения оборота паровозов и приведения веса поездов в соответствие с их технической скоростью и стоянкою на станциях по техническим надобностям.

Разрешаемые пробеги поездов расходуются дорогами Сибири полностью, отмечается даже незначительный перепробег против норм в 4%. Расход на пробеги специальных хозяйственных поездов на протяжении всех трех кварталов текущего года выразился сравнительно в небольшой цифре, а именно в 4,5% от общего пробега всех групп поездов.

Весьма жестко задаваемые центром нормы пробегов и притом лишь на один месяц с развитием общих пробегов по родам движения ставят дороги Сибири в весьма затруднительное положение, отражаясь иной раз и отрицательно на экономической стороне эксплуатации дорог.

Успех в вывозке угля и дров, а также и успех всех прочих хозяйственных массовых перевозок во многом зависят от наличия рабочей силы, благоприятствующих обстоятельств и погоды. Объемы людских и грузовых перевозок в местном сообщении хотя в большей своей части зависят от сезонности, но в некоторой своей доле могут зависеть и от нарождающихся по временам местных обстоятельств. Между тем, узкие

рамки, в которые заключаются перевозки дорог ежемесячными жесткими нормами разрешаемых пробегов по разным видам движения, заставляют Округ всемерно приспособлять к этим нормам и всю свою работу, отодвигая иной раз экономические соображения на задний план.

В результате наличные благоприятные условия остаются неиспользованными за недостаточностью пробегов, а в последующее время пробеги могут оставаться неиспользованными за невозможностью создать приемлемые условия для перевозок.

Необходимо предоставить дорогам Округа некоторую гибкость в использовании пробегов и по времени и по видам движения, дабы они могли сами регулировать свои расходы по пробегам и приспособлять их к объему перевозок, а не наоборот.

Учитывая несвоевременность предоставления дорогам полного права самостоятельности в объеме расходования средств по подвижным подразделениям сметы, все же кредитование дорог пробегами в размере хотя бы полугодовой нормы или даже, в крайнем случае, хотя бы по кварталам является насущной необходимостью в интересах укрепления на дорогах расчетливости в назначении перевозок и получения отсюда больших экономических выгод.

Рабочая сила и ее оплата.

Среднее месячное наличие рабочей силы на дорогах Сибирского Округа П. С. по цифрам таблицы № 14 на протяжении III-го квартала давало на версту эксплуатационной длины 11,4 чел. против 12,1 чел., на протяжении II-го квартала. Из общего наличного штата служащих с высшим образованием—163 чел., инженеров—129 чел.; из числа инженеров 62 чел. находятся в Управлении Округа и 67 чел. в Управлениях Линейных Отделов и на линии.

Т а б л и ц а 14.

НАИМЕНОВАНИЕ ДАННЫХ.	Среднее месячное наличие рабочей силы.		
	Январь—март.	Апрель—июнь.	В среднем на II и III кварталы.
Штатная и постоянная раб. сила .	53.808	55.372	54.590
Случайно поденная раб. сила . . .	11.603	6.527	9.065
Всего наличия раб. силы	65.411	61.899	63.655
На 1 вер. эксплуатационн. длины дороги	12,1	11,4	11,7

Таким образом по суммарности общего числа инженеров в Управлениях Линейных Отделов и находящихся непосредственно на производственных единицах на каждого инженера падает 80 вер. эксплуатационной длины дорог. Эта последняя цифра указывает на весьма и весьма скромное наличие высококвалифицированной силы.

Анализ цифр наличного штата, разбитого по отдельным отраслям железнодорожного хозяйства, приведен в части доклада о себестоимости основных продукций (см. ниже).

Оплата труда производится по нижеследующим системам:

- 1) Сдельная оплата, преимущественно штука-час (мастерские разного наименования и разных Служб).
- 2) Откупная система оплаты (текущий ремонт паровозов).
- 3) Урочная система оплаты (ремонт пути).
- 4) Поверстная система оплаты (паровозные и поездные бригады).
- 5) Повременная система оплаты (интеллектуальный труд и подсобный персонал).
- 6) Премияльная система оплаты (за сбережение топлива, за успешность маневровой работы, за выполнение производственных программ и т. п.).

Все эти системы оплаты труда, без сомнения, имеют за собой глубокое основание для своего применения, но одновременно они требуют

Т а б л и ц а 15.

ГРУППЫ РАБОТНИКОВ.	Основная тарифная ставка от 1-го разряда.	Средний месячный фактический заработок за январь—март.	
		От основной ставки.	В % от основной ставки.
Рабочие сл. Пути	1,8	1,85	103
„ „ Тяги	2,3	3,32	144
Стрелочники	2,6	4,06	156
Поездные смазчики	3,1	4,66	215
Осмотрщики вагонов	3,5	5,47	156
Сцепщики	3,5	5,90	169
Контормщики	3,5	3,58	102
Поездные кочегары	3,5	6,74	193
Кондуктора	4,0	7,47	187
Составители	4,0	6,89	172
Телеграфисты	4,0	5,21	131
Мастеровые	4,0	5,11	128
Пом. паров. машин	4,8	8,12	169
Паровозный машинист	5,3	10,31	195

Т а б л и ц а 16.

НАИМЕНОВАНИЕ ДОЛЖНОСТИ.	Количество выполнен- ных верст.		Нормально проработан- ное время.		Количество проработан- ных сверх- урочных часов.		З а р а б о т о К.						Полный месяч- ный заработок.		
	Макс.	Мин.	Макс.	Мин.	Макс.	Мин.	За выполненные версты.		За нормальное рабочее время.		За сверхурочные часы.				
							Макс.	Мин.	Макс.	Мин.	Макс.	Мин.			
Машинист . .	{ Пассаж. . .	2890	2.625	192	192	118	6	805	723,96	1.038,80	1.038,80	591,18	30,06	2.434,98	1.792,82
	{ Тов.	3.545	1.012	192	189	340	—	1.708,36	524,09	1.038,80	1.038,80	1.802,60	—	4.550,76	1.552,89
Пом. машиниста	{ Пассаж. . .	3.208	2.547	192	173	154	—	750,19	609,57	882,0	882,0	654,50	—	2.286,69	1.491,57
	{ Тов.	3.157	1.464	192	191	358	—	1.287,97	574,86	882,0	882,0	1.521,50	—	3.691,47	1.456,86
Кочегар	{ Пассаж. . .	3.208	2.047	192	162	154	—	586,94	375,06	693,25	693,25	509,74	—	1.750,93	956,26
	{ Тов.	3.157	2.154	192	192	358	24	1.005,12	771,76	693,25	693,25	1.181,98	79,44	2.883,35	1.544,45

регулирования своих внутренних ставок оплаты в целях достижения возможного для всех систем общего закона поднятия производительности. Между тем цифры таблицы № 15 указывают, что для разных групп работников наблюдается весьма большое колебание заработка, выраженного в единицах основной тарифной ставки, а именно от 10% до 215% по средним цифрам на квартале (средние цифры по месяцам дают еще большую амплитуду колебаний от 94% до 224%). При этом следует отметить, что самый низший приработок относится к конторщикам, рабочим Службы Пути, мастеровым разной квалификации и телеграфистам, средний—к рабочим Службы Тяги, стрелочникам, сцепщикам, составителям и осматрщикам вагонов и наибольший—к поездным и паровозным бригадам. В частности мастеровые Службы Тяги по своему приработку (43%—60%) относятся к средней категории. Такие слишком большие колебания в „приработке“ работников разных отраслей хозяйства возможно объяснить лишь недостаточным анализом, положенным в основание для установления ставок по разным системам и форме оплаты.

Для подтверждения правильности этого вывода остановимся на одном из частных примеров: возьмем оплату труда паровозных бригад Ново-Николаевского участка тяги за июнь месяц текущего года. В таблице № 16 приведены максимальные и минимальные месячные заработки машинистов, их помощников и кочегаров при обслуживании пассажирского и товарного движения. Цифры таблицы указывают, что заработок этих работников и его составные части в процентном отношении от основной ставки в июне колебались в нижеследующих пределах:

Т а б л и ц а 17.

Д О Л Ж Н О С Т Ь.	Род движе- ния.	Заработок за нор- мальное время.	П р и р а б о т о к.				Месячный заработок.	
			Поверстных.		За сверх- урочн. время.		Макс.	Мин.
			Макс.	Мин.	Макс.	Мин.		
Машинист	Пасс.	100%	78%	70%	56%	3%	234%	173%
Помощник его	„	100%	85%	69%	75%	—	260%	169%
Кочегар	„	100%	85%	64%	73%	—	258%	164%
Машинист	Тов.	100%	164%	50%	174%	—	438%	150%
Помощник машиниста	„	100%	146%	65%	173%	—	419%	165%
Кочегар	„	100%	145%	111%	171%	12%	216%	223%

В цифры месячного заработка не вошла премия за сбережение топлива, каковая не была еще подсчитана к моменту обследования дорог.

Приведенные выше две таблицы свидетельствуют, что максимальные заработки для провозных бригад в товарном движении в процентах от основной ставки стоят почти вдвое выше максимальных заработков в пассажирском движении. А по абсолютным цифрам максимальный заработок кочегара на товарном паровозе стоит даже на 20% выше максимального заработка машиниста на пассажирском паровозе; сравнение же минимальных заработков тех же лиц дает превышение в пользу машиниста на пассажирском паровозе всего лишь на 14%. Обращают на себя внимание и чрезмерно большие цифры сверхурочных часов паровозных бригад в товарном движении, дающие приработок этим бригадам в 170% от основной ставки при общем избытке бригад на дорогах Сибири.

Такие ненормальности в уплате могли явиться следствием недостаточности в согласовании существующего порядка работы с установленными ставками по разным системам оплаты. В этом деле органам нормирования следовало бы подытожить все наблюдающиеся разнобои в оплате труда и внести подлежащие коррективы в ставки практикуемых на дорогах систем оплаты, дабы эти последние носили в себе стимул возможной равномерности поднятия производительности во всех отраслях хозяйства.

Органы нормирования и оплаты труда.

Считаю здесь уместным несколько остановиться на работе самих органов нормирования дорог Сибирского Округа путей сообщения.

Изучение производительности, выработка рациональных методов работ и установление систем оплаты труда с увязкою расходуемых средств с производительностью—все эти основные задачи, остро стоящие перед Бюро Нормирования в значительной своей степени затеняются большой по своему объему повседневной текущей работой Бюро по рассмотрению сравнительно мелких вопросов и претензий линии особенно в области оплаты труда, недостаточности денежных ассигнований на заработную плату, в области снабжения хлебом, топливом, спец-одеждой и проч. и проч. Между тем, жизнь ставит на разрешение Бюро перво-степенные вопросы по всем отраслям железнодорожного хозяйства, которые для своего изучения и для разработки тех или иных мероприятий требуют наличия в штате подлежащих специалистов, по личный состав Бюро не располагает таким разносторонним кадром работников—в этом и является слабое место в конструировке этого органа. Часть Нормирования весьма скудна своим составом и главе этой Части—тиговику—приходится загружать себя разрешением вопросов не по одним лишь участкам Тяги, но и вопросов Главных мастерских, вопросов службы Пути, Эксплоатация, Связи и проч. Конечно, в таких условиях нельзя и предъявлять требования всей глубины аналитических подходов в разрешении этих вопросов нормирования труда и к установлению ставок для той или иной системы оплаты. Безответственность органов нормирования за успешность работы производственных единиц, с свое

стороны, не может не отражаться и на чуткости этих органов к должествующему иметь место неустанному наблюдению за интенсивностью работы на линии. Все эти обстоятельства направили центр тяжести в работе Бюро, главным образом, по направлениям с наименьшими препятствиями, а именно на учет и распределение кредитов по заработной плате, на учет и распределение разных фондов и проч.

С другой стороны перенесение вопросов о нормах, расценках и вообще оплате труда на исключительную компетенцию Бюро Нормирования не могло не повлиять на отдаление Начальников самостоятельных служб от критического интереса их к расходованию средств на заработную плату.

Так как с вопросами нормирования и оплаты тесно связана степень возможного достижения производительности труда, а, следовательно, и вообще тесно связана постановка дела на транспорте, считал бы необходимым выдвинуть на очередь вопрос о пересмотре структуры Бюро Нормирования и компетенции его работы в связи с возложенной ныне на начальников самостоятельных служб ответственностью за управление вверенной им отрасли железнодорожного дела.

Себестоимость перевозок.

Себестоимость единицы перевозок на транспорте дает возможность не только судить о степени доходности той или иной линии и служить отправной точкой для регулирования сметных расходных предположений железных дорог, но имеет и первенствующее значение в деле установления вновь и корректирования уже установленных перевозочных тарифных ставок.

Такое огромное значение себестоимости единицы перевозок в деле хозяйствования на сети железных дорог накладывает и на меня обязанность подойти к определению этой данности для дорог Сибирского Округа путей сообщения.

Многолетний опыт эксплуатации железных дорог в условиях эволюционного роста их работы и в условиях твердой валюты в довоенное время установил мало изменявшийся на каждой дороге уровень расходных коэффициентов. Местными же особенностями каждой из линий довольно твердо были закреплены также и взаимоотношения этих расходных коэффициентов по основным подразделениям эксплуатационных отчетов. Если из года в год и достигались по отдельным рубрикам расхода экономические результаты, то, не входя в оценку частных значений абсолютных цифр таких экономических результатов, которые иной раз, может быть, и достигали довольно чувствительных цифр, все же надлежит отметить, что эти экономические достижения составили лишь сравнительно незначительный процент от общих расходных на дорогах сумм.

Имущество дорог, движимое и недвижимое, составлявшее основной капитал, потребным объемом ассигнований по эксплуатационной смете

поддерживалось в довоенное время на мало изменившемся уровне своего качества. Это последнее обстоятельство позволяло с большой уверенностью считать правильным в расчетах определения себестоимости основной продукции производства дорог (пудо-верста и пассажиро-верста) исходить из расходов дорог лишь по эксплуатационным их сметам, не корректируя эти расходы на фактическое состояние качества основного капитала.

Что же касается до существовавшего порядка учета оборотного капитала и порядка ведения денежной и материальной отчетности, то постановка этого дела в достаточной мере гарантировала правильность результативных цифр по отдельным разделам отчетов. Все эти цифры предоставляли полную возможность определять себестоимость производства и по отдельным отраслям хозяйства, а по своей совокупности и себестоимость основных продукций производства железных дорог.

Современное же состояние технической и финансовой отчетности на дорогах Сибирского Округа путей сообщения, как, по всей вероятности, и на многих других, в настоящее время не дает еще возможности в ясно и четко выраженных величинах выявить себестоимость пудо-версты грузовых перевозок и пассажиро-версты людских перевозок. На целом ряде последних лет устойчивость качества основного капитала дорог Округа сильно пошатнувшись. Те крайне скудные ежегодные средства, которыми дороги Сибири располагали для поддержания ремонта своих сооружений, устройств и подвижного состава, не говоря уже о полном недостатке средств, необходимых для возобновления частей основного капитала, приходивших в совершенную негодность, не смогли, конечно, удержать ни качества этого капитала, ни объема его от ежегодного значительного снижения. Весь длительный период времени недостаточных ассигнований на эксплуатационные расходы, на ряду с форсированной работой транспорта, заставлял дороги Округа жить в значительной степени за счет своего основного капитала.

А посему расходуемые ныне дорогами Сибири средства, ассигновываемые им по эксплуатационным сметам без подлежащего и притом существенного корректива их на суммы, необходимые для удержания качества основного капитала от дальнейшего его падения, могут дать лишь величину современного расхода на единицу производства и ни в коем случае не могут служить единственным основанием для выяснения себестоимости единицы производства.

Таким образом, путь определения себестоимости основных продукций железных дорог, практиковавшийся в довоенное время, при современных условиях работы транспорта, не может дать требуемых результатов. В поисках иных путей для разрешения задачи оценки хозяйствования на дорогах Сибирского Округа путей сообщения я остановился на нижеследующем методе относительной оценки этого хозяйствования.

Имея в виду, что дороги Сибирского Округа п. с. образовались главным образом (в 70% своего главного пути) из бывшей Сибир-

ской ж. д., вновь же примкнувшие линии по своим техническим условиям постройки почти ничем не отличаются от смежных участков при-
мыкания бывшей Сибирской ж. д., то, казалось бы, без особой грубой погрешности возможно провести сравнение работы в размере эксплуатационных расходов Сибирского Округа п. с. с работой и размерами расходов бывшей Сибирской ж. д.

Работа бывшей Сибирской жел. дор. в 1913 г. выразилась в нижеследующих цифрах:

выполнено пассажиро-верст . . .	2.233 милл.
выполнено пудо-верст багажа . .	1.617 милл.
выполнено пудо-верст грузов малой	
скорости	229.214 милл.

Так как коэффициенты эквивалентности перевозок по их родам имеют свои числовые значения, обуславливаемые индивидуальным характером работы каждой отдельной дороги, и так как в довоенное время таких коэффициентов для б. Сибирской ж. д. установлено не было, то обстоятельство это указывает на желательность восполнения такого пробела теперь. Но, принимая во внимание приближенность подсчетов цифр современных расходов Сибирского Округа п. с., а потому и возможность наличия в исчислении их той или иной погрешности, для краткости настоящего изложения, минуя сложные детальные калькуляции фактических значений коэффициентов, примем для выражения работы дороги в условных грузовых пудо-верстах: 60 пудо-верст грузов малой скорости эквивалентными 1 пассажиро-версте и 3 пудо-версты грузов малой скорости эквивалентными 2 пудо-верстам грузов пассажирской скорости и багажа. Это последнее соотношение взято равным соотношению валовой доходности с этого рода перевозок. Приняв такие переводные эквивалентные коэффициенты, работа бывш. Сибирской ж. д. в 1913 г. может быть охарактеризована выполнением 365.620 милл. условных грузовых пудо-верст.

Эксплуатационные расходы бывш. Сибирской ж. д. в 1913 г. выразились в общей сумме 31.809.000 р. В эту сумму не включены расходы по содержанию Врачебной Службы, школ и полиции. По от-
делам эксплуатационного отчета вышеуказанный расход распределялся следующим образом:

II отдел —	3.269.200 р. или 10,3 ⁰ / ₀
III „ —	7.220.800 р. „ 22,7 ⁰ / ₀
IV „ —	6.596.800 р. „ 20,7 ⁰ / ₀
V „ —	13.911.900 р. „ 43,8 ⁰ / ₀
VIII и IX „ —	810.800 р. „ 2,5 ⁰ / ₀
Итого .	31.809.000 р. или 100 ⁰ / ₀

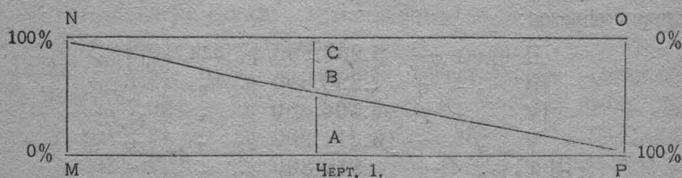
Эти эксплуатационные расходы на ряду с выполнявшимися перевозками поддерживали в устойчивом состоянии объем и качество основного капитала. Так как состояние основного капитала дорог Сибир-

ского Округа п. с. пока еще не выявлено, то для возможности последующих сравнений результатов исчисления себестоимости перевозок исключим и на бывш. Сибирской ж. д. слагающую сумму процентного начисления на затраченный капитал. В таком случае себестоимости условной грузовой пудо-версты в 1913 г. на бывш. Сибирской ж. д. выразится в:

$$\frac{31,890.000}{365.620.000.000} \times 100 = 0,0087 \text{ коп.} = 1/115 \text{ коп.}$$

Если бы дороге было предъявлено к перевозке в 1913 г. не 365.620 миллион. условных грузовых пудо-верст, а некоторый иной объем перевозок, то, конечно, дороге пришлось бы перестроить свою эксплуатационную смету и в этом случае себестоимость одной условной грузовой пудо-версты вышла бы в иную, чем 1/115 коп. цифру. Для выяснения зависимости себестоимости условной грузовой пудо-версты от объема по перевозкам, попытаемся определять эксплуатационные расходы на бывш. Сибирской ж. д. при разных объемах работы дороги, но в условиях поддержания имущества дороги на том же качественном уровне, на котором оно было в 1913 г., и в условиях неизменяющейся степени утилизации средств по эксплуатационным коэффициентам того же 1913 года.

При таких заданиях исследование расходов по отдельным очередным номерам сметных подразделений указывает, что изменение этих расходов может быть выражено кривыми со сравнительно большой кривизной при малых перевозочных работах дорог и с уменьшением кривизны при увеличении этих работ. Когда же перевозочная работа достигает значительной цифры, кривая изменения расходов близко подходит к прямой. В виду сложности вышеуказанных подсчетов и допускаемая некоторые сравнительно небольшие погрешности, возможно расход по каждому очередному номеру сметных подразделений считать состоящим из двух частей: постоянной части расхода, не зависящей от объема перевозочной работы дороги, и переменной части расхода, стоящей в пропорциональной зависимости от объема перевозок на дороге.



Возьмем прямоугольник $MNOP$ (см. черт. № 1), проградуйруем его стороны MN и OP в процентах от 0 до 100%, проведем диагональ NP . Условимся считать площадь треугольника MNP пределом

постоянной части расхода, выраженного в процентном отношении от общей суммы расхода, и площадь треугольника OPN —пределом переменной части расхода, выраженного также в процентном отношении от общей суммы расхода. Таким образом, если мы проведем какую либо линию AO , параллельную сторонам прямоугольника MN и OP , то часть этой линии AB представит собой в процентном отношении долю постоянных расходов, часть же линии BO —долю переменных расходов.

Назовем через a и c числовые значения в процентах по сетке для отрезков AB и BO и через $\mathcal{E}$ эксплуатационный расход по рассматриваемому очередному номеру сметы, соответствующему по своему расчленению на части, зависящие и не зависящие от объема перевозок, сечению AC .

В таком случае: $\mathcal{E} = a\mathcal{E} + c\mathcal{E}$

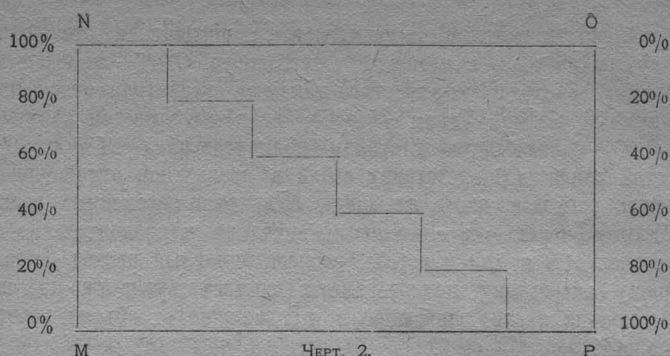
При ином объеме перевозок и при соблюдении всех перечисленных выше условий работы дороги, это равенство будет иметь вид:

$$Y = a\mathcal{E} + c\mathcal{E}X,$$

где Y —эксплуатационный расход по рассматриваемому очередному номеру при всяком объеме перевозок и X —соотношение между объемами перевозок, соответствующих расходу 4 и расходу $\mathcal{E}$. Это последнее уравнение указывает, что значение Y изменяется по закону прямой линии.

Пользуясь сеткой $MNOP$, проведем ряд секущих прямоугольных линий, соответствующих каждой отдельному очередному номеру эксплуатационного отчета. Выбор местоположения для каждой из секущих линий должен быть произведен на основании изучения существа расхода по каждому очередному номеру эксплуатационного отчета и на основании выяснения степени зависимости этого расхода от объема перевозок дорог. Нетрудно усмотреть, что составленная таким образом сетка эксплуатационных расходов дает возможность с достаточной точностью определить предполагаемые эксплуатационные расходы дороги при разных объемах перевозок в предположении поддержания качества основного капитала дороги в одном и том же уровне и в условиях постоянных коэффициентов использования средств. Эта же сетка дает возможность определить и себестоимость условной грузовой пудо-версты при разных объемах работы дороги.

Обращаясь к частному случаю применения вышеуказанного метода исчисления эксплуатационных расходов и себестоимости условной грузовой пудо-версты на б. Сибирск. ж. д., для сокращения арифметических выкладок допустим несколько приближенный подсчет с погрешностью в частных слагаемых не выше 20%. В таком случае взамен сетки, указанной по чертежу № 1, можно ограничиться сеткой по чертежу № 2, полагая, что такая погрешность в арифметических выкладках при неустоявшейся еще технической и финансовой отчетности на дорогах Сибирского Округа п. с. явится для данного частного случая вполне достаточным приближением.



Черт. 2.

Сетка по чертежу № 2 разбивает все эксплуатационные расходы б. Сибирской жел. дор. на шесть групп.

1-я группа включает в себя все очередные №№, расходы по коим в 100% не зависят от объема перевозок.

2-я группа включает в себя те из очередных №№, расходы по коим в 80% своих величин не зависят от объема перевозок и в 20% величин зависят от этого объема перевозок.

3-я группа включает в себя те из очередных №№, расходы которых в 60% своих величин не зависят от объема перевозок и в 40% величин зависят от этого объема перевозок.

4-я группа включает в себя те из очередных №№, расходы которых в 40% своих величин не зависят от объема перевозок и в 60% величин зависят от этого объема перевозок.

5-я группа включает в себя те из очередных №№, расходы которых в 20% своих величин не зависят от объема перевозок и в 80% величин зависят от этого объема перевозок.

Т а б л и ц а 18.

Группы очер. №№ эспл. сметы.	Суммы эксплуатационных расходов в тысячах рублей при объемах перевозок в % от объема перевозок в 1913 г.						
	20%	30%	40%	50%	60%	80%	100%
1	1.469,8	1.469,8	1.469,8	1.469,8	1.469,8	1.469,8	1.469,8
2	5.518,9	5.650,4	5.781,7	5.913,3	6.044,6	6.307,5	6.570,3
3	3.765,4	3.987,2	4.208,6	4.430,1	4.651,5	5.094,7	5.537,6
4	1.248,9	1.393,0	1.537,2	1.682,3	1.825,3	2.113,6	2.401,8
5	1.597,1	1.952,2	2.306,5	2.662,3	3.017,4	3.727,4	4.438,2
6	2.278,2	3.417,4	4.556,5	5.695,7	6.838,8	9.113,1	11.391,3
Итого . . .	15.878,3	17.870,0	19.860,3	21.853,5	23.843,4	27.826,1	31.809,0

6-я группа включает в себя лишь те из очередных ММ, расходы которых во всех 100% своих величин зависят исключительно от объема перевозок.

Произведенная калькуляция эксплуатационных расходов б. Сибирской жел. дор. для разных объемов перевозок в 20%, 30%, 40%, 50%, 60%, 80% и 100% от объема перевозок в 1913 г. дает следующие результативные цифры расходов по шести вышеприведенным группам: (См. табл. 18)

Разбивка этих расходов по отделам эксплуатационной сметы дает нижеследующие результаты:

Т а б л и ц а 19.

Отделы экспл. сметы.	Суммы эксплуатационных расходов в тысячах рублей при объемах перевозок в % от объема перевозок в 1913 году.						
	20%	30%	40%	50%	60%	80%	100%
II	2.264,0	2.389,6	2.514,5	2.640,7	2.766,2	3.017,4	3.269,2
III	6.016,7	6.167,3	6.317,7	6.468,3	6.618,8	6.919,8	7.220,8
IV	2.819,9	3.292,0	3.764,1	4.237,2	4.708,0	5.652,2	6.595,3
V	4.199,2	5.413,5	6.627,4	7.841,6	9.055,7	1.143,9	13.911,9
VIII и IX . .	578,5	607,6	636,6	665,7	694,7	752,8	810,8
Итого	15.878,3	17.870,0	19.860,3	21.853,5	23.843,4	27.826,1	31.809,0

В процентном отношении расходы по отделам эксплуатационной сметы от общего расхода будут:

Т а б л и ц а 20.

Отделы экспл. сметы.	% отношение расходов по отделам эксплуатационной сметы от общих расходов при разных объемах перевозок.						
	20%	30%	40%	50%	60%	80%	100%
II	14,3	13,4	12,8	12,1	11,6	10,8	10,3
III	37,9	34,5	31,7	29,6	27,8	24,9	22,8
IV	17,8	18,4	19,0	19,4	19,7	20,3	20,7
V	26,4	30,3	33,3	35,9	38,0	41,3	43,7
VIII и IX . .	3,6	3,4	3,2	3,0	2,9	2,7	2,5
Итого	100	100	100	100	100	100	100

Себестоимость условной грузовой пудо-версты, основываясь на выше приведенных цифрах расхода для бывшей Сибирской ж. д., определяется в следующих цифрах:

Т а б л и ц а 21.

Себестоимость условной грузовой пудо-версты быв. Сибирской ж. д., в копейках.

Объем перевозок.		Себестоимость условной грузовой пудо-версты, в копейках:
В % от объема перевозок в 1913 г.	В услов. грузов. пудо-вер., в милл.	
100	365,620	0,00869 или 1/115
80	292,496	0,00952 „ 1/105
60	219,372	0,01087 „ 1/92
50	182,810	0,01195 „ 1/84
40	146,248	0,01358 „ 1/74
30	109,686	0,01629 „ 1/61
20	73,124	0,02171 „ 1/46

Распределение расходов по отделам эксплуатационной сметы быв. Сибирской ж. д. на расходы по содержанию рабочей силы и на расходы на прочие нужды, в том числе и на материалы и на топливо при разных объемах перевозок указано в таблицах №№ 22 и 23.

Т а б л и ц а 22.

Расходы по содержанию рабочей силы (в тыс. руб.).

Отделы эксплуатационн. сметы.	Объем перевозок в % от объема перевозок в 1913 году.						
	20%/о.	30%/о.	40%/о.	50%/о.	60%/о.	80%/о.	100%/о.
II	811,6	876,0	940,3	1.004,6	1.068,9	1.197,6	1.326,4
III	4.089,9	4.169,2	4.248,4	4.327,7	4.406,9	4.565,5	4.724,0
IV	2.048,8	2.458,4	2.867,9	3.277,5	3.687,0	4.506,2	5.325,2
VIII и IX	200,6	217,4	234,2	251,0	267,8	301,4	335,0
Итого	9.197,2	10.425,8	11.654,1	12.882,6	14.110,8	16.567,9	19.024,8

Если суммы расхода на содержание рабочей силы перевести на средний заработок по каждому отделу эксплуатационной сметы в отдельности при исчислении среднего заработка по ведомости № 1 (прило-

Т а б л и ц а 23.

Расходы на прочие нужды, кроме содержания рабочей силы (в тыс. руб.).

Отделы эксплоатационн. сметы.	Объем перевозок в %/о от объема перевозок в 1913 году.						
	20°/о	30°/о	40°/о	50°/о	60°/о	80°/о	100°/о
II	1.452,4	1.513,6	1.574,2	1.636,1	1.697,3	1.819,8	1.942,8
III	1.926,8	1.998,1	2.069,3	2.140,6	2.211,9	2.354,3	2.496,8
IV	771,1	833,6	896,2	959,7	1.021,0	1.146,0	1.271,1
V	2.152,9	2.708,7	3.264,1	3.819,8	4.375,5	5.486,7	6.597,7
VIII и IX	377,9	390,4	402,4	414,7	426,9	451,4	475,8
Итого	6.681,1	7.444,4	8.206,2	8.970,9	9.732,6	11.258,2	12.784,2

жение к отчету) с корректурой на заработок поденной силы, то число работников по отделам определится на следующих цифрах:

Т а б л и ц а 24.

Число работников.

ОТДЕЛЫ ЭКСПЛОАТАЦ. СМЕТЫ.	Объем перевозок в %/о от объема перевозок 1913 г.						
	20°/о	30°/о	40°/о	50°/о	60°/о	80°/о	100°/о
II	907	979	1.051	1.122	1.193	1.363	1.482
III	12.393	12.634	12.874	13.114	13.354	13.835	14.315
IV	4.688	5.626	6.563	7.500	8.437	10.312	12.178
V	4.263	5.635	7.007	8.379	9.751	12.494	15.251
VIII и IX	501	543	585	628	669	753	837
Итого	22.752	25.417	28.080	30.743	33.404	38.757	44.063

Если можно было бы располагать подлежащими исчерпывающими данными результатов работы дорог Сибирского Округа п. с., то на основании сопоставления таких данных с приведенными выше цифрами трудно было бы дать заключение о постановке дела современного хозяйствования на дорогах Сибирского Округа п. с. по сравнению с хозяйствованием на б. Сибирской ж. д. в 1913 г.

К сожалению, как о том упомянуто и выше в разделе доклада по вопросу о технической и финансовой отчетности, Сибирской Округ п. с. не в состоянии дать всех нужных исчерпывающих цифр, отражающих в себе результаты современного хозяйствования, что лишает возможности иметь дело с одними лишь цифрами и тем самым в некоторой сте-

пени умаляет выводы, которые невольно приходится строить отчасти и на предположениях.

Работа дорог Сибирского Округа п. с. на протяжении двух первых кварталов текущего сметного года определялась для перевозок малой скорости в 51.173 милл. пудо-верст и для перевозок багажа и пассажирской скорости в 361 милл. пудо-верст. Людские перевозки на протяжении первых двух кварталов для дорог Сибири не учитывались в пассажиро-верстах, поэтому цифру пробега пассажира приходится построить на нижеследующих предположениях: число проехавших пассажиров в прямом и местном сообщении на протяжении двух первых кварталов было 835.856 чел. и в пригородном сообщении 677.467 чел.; считая средний пробег одного пассажира в прямом и местном сообщении в 500 в. (в 1913 г. эта данность давала 477 в.) и в пригородном в 50 в., получим общее число пассажиро-верст—452 милл. Принимая те же переводные коэффициенты для условной грузовой пудо-версты, каковые были приняты в предыдущих подсчетах для б. Сибирской ж. д., получим общую работу дорог Сибирского Округа п. с. на первых двух кварталах текущего года равной 78.835 милл. условных грузовых пудо-верст, что дает на одну эксплуатационную версту плотность работы в 79.580 условных грузовых пудо-верст в сутки. В 1913 г. на б. Сибирской ж. д. эта плотность выражалась в 317.094 условных грузовых пудо-верстах. Таким образом, работу дорог по плотности перевозок в истекшем полугодии можно было бы охарактеризовать цифрой в 25°/о от объема работы б. Сибирской ж. д. в 1913 г.

Для годового соотношения правильнее было бы эту цифру несколько уменьшить (процента на 2—3), учитывая обыденное для Си-

Т а б л и ц а 25.

ОТДЕЛЫ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ СМЕТЫ.	%о/о отношение расх. по отд. к общ. расх. по смете.	%о/о отношение расходов по содер- жанию рабсилы и на прочие нужды к общим расходам по отделам.		Расходы на измеритель, в рублях.		
		Раб. с.	Проч. нужды.	На 1 экспл. длинн. дороги.	На 100 поездо- верст.	На 100 парово- зов-верст.
II	13,8	36,3	63,7	737	38,8	32,7
III	36,1	67,6	32,4	1.928	102,4	85,8
IV	18,1	73,7	26,3	967	51,6	43,1
V	23,5	49,4	50,5	1.521	80,8	67,7
VIII и IX	3,5	35,2	64,8	188	10,0	8,4
Итого	10°/о	—	—	5.341	283,5	237,7

бири снижение грузовых перевозок в летний период, но, принимая во внимание недостаточную точность цифр, из осторожности следует остановиться на вышеприведенном соотношении плотности работ. Соотношение абсолютных цифр перевозок, выраженных в условных грузовых пудо-вер. указывает, что объем работы дорог Сибирского Округа п. с. составляет 43% от такового же б. Сибирской ж. д.

Основываясь на этих соотношениях объема и плотности работ и на цифрах вышеприведенных таблиц, путем интерполирования определим те цифры, которые имела бы б. Сибирская ж. д. в условиях современной плотности объема перевозок дорог Сибирского Округа п. с. Вот эти цифры: (См. табл. 25).

Себестоимость одной условной грузовой пудо-версты в сметных предположениях, указанных в таблице № 19, выведенных при условии суточной плотности перевозок в 79580 условных грузовых пудо-верст на одну версту эксплуатационной длины, для б. Сибирской ж. д. определилась бы в 0,019 коп. или $\frac{1}{52}$ коп.

Приняв за основание указанные в таблице № 25 ставки на измерители, расходные сметные предположения для дорог Сибирского Округа п. с. при современном их объеме работ должны будут исчисляться в нижеследующих цифрах:

Т а б л и ц а 26.

ОТДЕЛЫ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ СМЕТЫ.	Суммы расходов по отделам эксплуатационной сметы, взятые на разные измерители, в тыс. рубл.			
	На 1 вер эксплуатац. длины.	На 100 поездо- верст.	На 100 паровозо- верст.	Среднее.
II	4.011	3.966	3.992	3.990
III	10.494	10.467	10.475	10.479
IV	5.263	5.275	5.262	5.268
V	8.279	8.259	8.266	8.268
VIII и IX	1.023	1.022	1.026	1.023
И т о г о	29.070	28.989	29.021	29.027

Останавливаясь на средне-арифметической цифре в 29.027.000 р., себестоимость одной условной грузовой пудо-версты для дорог Сибирского Округа п. с. должна была бы быть при современной их работе:

$$\frac{29.027.000 \times 100}{2 \times 78.835.000.000} = 0,0184 \text{ коп. или } \frac{1}{54} \text{ коп.}$$

Попробуем теперь подойти к действительным расходам на дорогах Сибирского Округа п. с. Расходы на содержание рабочей силы по данным Округа выражаются в нижеследующих цифрах (перевод денежных знаков в товарные рубли сделан по средним за месяц индексам Госплана):

Т а б л и ц а 27.

Расход на содержание рабочей силы (в товарных рублях).

ОТДЕЛЫ ЭКСПЛУАТАЦ. СМЕТЫ.	Окт.—дек. 1922 г.	Январь 1922 г.	Февраль 1923 г.	Март 1923 г.	ВСЕГО.
II	249.926	137.126	144.687	159.385	691.124
III	529.995	144.265	164.874	160.463	969.597
IV	343.942	152.997	132.182	153.629	782.750
V	540.436	208.837	263.680	246.836	1.259.789
Итого . . .	1.664.299	613.225	705.423	720.313	3.703.260

Отсутствие исчерпывающих данных действительных расходов дорог Сибирского Округа п. с. на употребленные в дело материалы и на прочие нужды заставляет прибегнуть к вычислению этих расходов на основании соотношения между расходами по содержанию рабочей силы и расходами на прочие потребности на 1913 г. (см. таблицу № 25). В таком случае общие эксплуатационные расходы определяются в следующих цифрах:

Т а б л и ц а 28.

Эксплуатационные расходы 1-го полугодия 1922—23 г. (в товарных рубл.).

ОТДЕЛЫ ЭКСПЛУАТАЦ. СМЕТЫ.	Расход I квартала.		Расход II квартала.		Общий расход за I полугод. 1922—23 г.	% отнош. расход. к отнош. к общ. расх.
	Рабсила.	Прочие надобн.	Рабсила.	Прочие надобн.		
II	249.926	432.616	441.198	774.223	1.897.963	27
III	529.995	254.021	439.602	210.697	1.434.315	21
IV	343.942	122.736	438.808	156.589	1.062.075	16
V	540.436	553.564	719.353	736.827	2.550.180	37
Итого . . .	1.664.299	1.362.937	2.038.961	1.878.336	6.944.533	100%

Конечно, эти расходы, выраженные в условных товарных рублях, нельзя было сравнивать с расходами, выраженными в довоенных рублях, в виду различной покупательной способности этих валют, но, принимая во внимание, что расходы 1922—1923 г., выраженные в товарных рублях, дают несколько большие абсолютные цифры и посему несколько более сглаживают разницу между действительным и долженствующим быть расходом на дорогах, проведем это сравнение, приняв лишь вышеуказанное обстоятельство на заметку.

Фактический расход, падающий на одну условную грузовую пудо-версту при современной работе дорог Округа, выражается в следующей величине:

$$\frac{6.944.533 \times 100}{78.835.000.000} = 0,0088 \text{ коп. или } \frac{1}{114} \text{ коп.}$$

или всего лишь 48% от долженствующей быть величины себестоимости, определенной ранее в $\frac{1}{54}$ коп.

Такая разница между цифрами долженствующей быть на дорогах Округа себестоимости условной грузовой пудо-версты и фактически падающим на эту единицу расходом ($\frac{1}{54}$ коп.— $\frac{1}{114}$ коп.) указывает на продолжающееся еще существование дорог в значительной мере за счет своего основного капитала, вследствие недостаточности ассигнований на необходимые дорогам работы. Примерное снижение качества основного капитала на период текущего сметного года следует ожидать в $29.027.000 - 2 \times 6.944.500 = \text{ок. } 15.000.000$ довоенных рублей, что составит около 2% основного капитала (до 750 милл. руб.). Цифры этого снижения основного капитала являются теоретическими минимальными, так как они должны были бы быть еще прокорректированными в сторону увеличения, с одной стороны, вследствие допущения сравнения расходов в разных валютах (золотой довоенный рубль и товарный рубль по индексам Госплана), а с другой стороны, вследствие исчисления долженствующих быть на дорогах Округа расходов по эксплуатационным коэффициентам 1913 г., стоящим выше эксплуатационных коэффициентов текущего года.

Исследуя эксплуатационные расходы Округа в области сравнения процентного соотношения денежных расходов по отделам сметы к общему расходу (см. табл. №№ 25 и 28), следует отметить, что такое соотношение для расходов по IV отделу дает сравнительно мало отличающиеся цифры от теоретических цифр, соотношение же для расходов по III отделу снижено в значительной своей степени за счет увеличения цифр по V отделу и особенно по II отделу.

Такое несовпадение в цифрах взаимного соотношения расходов по разным отделам сметы с цифрами теоретических подсчетов, а следовательно, и отступлений в деле разассигнования кредитов в связи с результатами оценки использования дорогами наличных своих средств требует от Округа проверки установленного им так называемого „твердого штата“ по разным отраслям хозяйства, так как фиксация этого „твердого штата“ по настоящему моменту является основной базой, на которой

Округ строит распределение своих эксплуатационных денежных ресурсов по сметным подразделениям. Цифры арифметических выкладок, послужившие для определения себестоимости основной продукции дорог Сибири, наводят также и на предположение, что требование центра о сокращении штата проводилось на местах без достаточных предварительных глубоких исследований возможности проведения в жизнь концентрации и уплотнения работ, а потому и без надлежащего исследования той доли возможного сокращения штата, которая вытекает следствием из этой концентрации и уплотнения работ. Конечно, в период недостаточных отпускаемых дорогам денежных средств не может быть и речи о каком-либо точном соблюдении теоретически исчисленных процентных соотношений расходов по отдельным сметным подразделениям к общему расходу. Ясно также, что при недостаточности ассигнований те или иные из отделов должны жить в большей мере за счет основного капитала, чем другие, и уступать часть причитающихся им по разверстке средств этим другим отделам; но такая переброска средств, болезненно отзывающаяся на частном и общем хозяйстве транспорта, должна иметь за собой и достаточное глубокое оправдание правильности в действительной своей надобности, вытекающей из поставленных перед транспортом задач. Только в такую плоскость и может быть перенесено разрешение вопроса о порядке разверстки на местах наличных денежных средств между разными отраслями железнодорожного хозяйства, а следовательно, и разверстки „твердого штата“ работников.

В заключение, пользуясь теми же сетками, послужившими для определения себестоимости условной грузовой пудо-версты, попытаемся несколько осветить вопрос о распределении работников по группам, соответствующим сметным подразделениям на отделы.

Таблица № 24 указывает, что бывшая Сибирская ж. д. при работе ее в объеме современной работы дорог Сибирского Округа п. с. имела бы следующее количество работников на одну версту своей эксплуатационной длины:

по II отделу	0,30 чел.
„ III „	3,96 „
„ IV „	1,63 „
„ V „	1,57 „

Длительность рабочего дня для работников, содержащихся по II отделу, осталась и ныне той же. Если принять из осторожности длительность рабочего дня для работников, содержание коих относилось за счет III, IV и V отделов, в 10 часов, то при переводе на 8-ми часовой рабочий день число работников на одну версту эксплуатационной длины будет:

по II отделу	0,30 чел.
„ III „	4,95 „
„ IV „	2,04 „
„ V „	1,96 „

Всего 9,25 чел.

Применяя эти коэффициенты для дорог Сибирского Округа п. с., получим:

по II отделу	1.633	чел.
„ III „	26.948	„
„ IV „	11.104	„
„ V „	10.668	„

Всего 50.348 чел.

В действительности, в среднем, в месяц в текущем году на дорогах Округа значилось:

по II отделу	6.343	чел.
„ III „	25.824	„
„ IV „	12.288	„
„ V „	18.591	„

Всего 63.046 чел.

Сопоставление наличия работников на дорогах Округа с теоретическими исчислениями дает:

по II отделу более теор. исчисл. на 4710 ч. или на +288%					
„ III „ менее „ „ „	1119	„	„	„	— 4%
„ IV „ более „ „ „	1184	„	„	„	+ 11%
„ V „ более „ „ „	7923	„	„	„	+ 74%

Эти цифры указывают на чрезмерную грузность личного состава, содержащегося за счет II отдела; единственной мерой для снижения расхода по этому отделу, а следовательно, и для снижения себестоимости основной продукции транспорта, следует считать необходимость реорганизации схемы управления и администрирования линии (см. ниже организационные вопросы). Наличие работников по III отделу почти совпадает с цифрой теоретического исчисления возлагаемых на этот отдел работ, но низкая производительность труда парализует благополучие в этой отрасли и отзывается значительным снижением основного капитала, находящегося в распоряжении службы Пути. Сравнительно небольшой процент избытка работников IV отдела против теоретически исчисленного штата ставит перед Округом необходимость дальнейшего разрешения задачи уплотнения работ. Весьма значительная разница между наличием работников, содержащихся за счет V отдела, и цифрой теоретического исчисления указывает на необходимость глубокого исследования возможности снижения расходов по этому отделу, особенно в области установления организационных форм хозяйствования, на которые обращено внимание в разделе „Использование ремонтных средств“, так как значительный перерасход рабочей силы по V отделу чувствительно ложится на себестоимость условной грузовой пудо-версты.

IV. Работа дорог и перспективы ее в ближайшем будущем.

1. Грузовые перевозки.

Характеристика Общая работа дорог Сибирского Округа Путей грузовых перевозок. Сообщения, выраженная в вагонах, в текущем году по сравнению с прошлым годом уменьшилась на 8—10%; в частности, своя погрузка уменьшилась на 21—22%, прием же от соседних дорог увеличился более, чем вдвое. Количество перевезенных грузов в пудах на протяжении минувшего зимнего полугодия оказалось почти равным количеству грузов, перевезенных в летние месяцы прошлого 1921/1922 отчетного года. Имея же в виду систематически наблюдаемое на дорогах Сибири снижение грузовых перевозок в летний период по сравнению с предшествовавшим зимним периодом, можно с уверенностью заключить, что текущий сметный год даст дорогам грузов, примерно, на 10% менее прошлого отчетного года. Нельзя сделать того же заключения в отношении пробегов грузов. Таблица № 30 указывает на постепенное увеличение среднего пробега грузов, который с 390 вер. на III-ем квартале 1921/1922 г. возрос до 511 вер. на протяжении II-го квартала текущего года. Обращает на себя внимание большой пробег хозяйственных грузов в коммерческих поездах, определяющийся в первой половине текущего года в 52% от пробега коммерческих грузов, против 40% в предыдущее полугодие.

Т а б л и ц а 29.

РАБОТА.	Кварталы 1921—1922 г.			Кварталы 1922—1923 г.		
	II	III	IV	I	II	III
Погружено вагонов	67.173	71.118	57.724	63.082	52.346	55.947
Приято вагонов	5.295	5.441	4.674	5.819	14.463	12.995
Итого	72.468	76.559	62.398	68.901	66.814	68.942

Таблица № 31 свидетельствует о преобладающем значении в современной работе дороги перевозок местного сообщения и о крайне незначительном количестве грузов, идущих по дорогам Сибири транзитом.

В таблице № 32 приведены цифры коммерческих грузов бывшей Сибирской ж. д. за 1900, 1903, 1906 и 1909 гг. Сопоставление этих данных с грузооборотом (коммерческих грузов) дорог Сибирского Округа Путей Сообщения—указывает, что современная работа последних по абсолютной своей цифре весьма близко подходит к работе бывшей

Т а б л и ц а 30.

НАИМЕНОВАНИЕ ДАННЫХ.	Кварталы 1921—1922 г.		Кварталы 1922—1923 г.	
	III	IV	I	II
1) Количество перевезенн. грузов, в милл. пуд.	57,6	43,5	54,8	48,6
Из них:				
Коммерческих грузов	33,4	24,0	35,8	28,2
Хозяйственных „	24,2	19,5	19,0	20,2
2) Количество пудо-верст, в милл.	22.603	17.495	26.382	24.790
Из них:				
Коммерческих пудо-верст	16.130	12.427	19.077	14.666
Хозяйственных „	6.473	5.068	7.305	10.124
3) Средний пробег грузов, вер. .	390	403	431	511

Сибирской ж. д. в 1906 году, если же сравнение провести по цифрам плотности грузооборота на одну эксплуатационную версту, то наиболее подходящим годом является 1903-й. Таким образом ныне дороги Сибири откинули свою работу на 17 — 20 лет назад.

Сибирь в период 1903 — 1906 гг., имея весьма слабо развитую промышленность, давала своей дороге преимущественно груз на вывоз (60—70% от всей собственной погрузки дороги), между тем как в настоящее время при условиях почти полного замирания промышленности лишь 25% собственной погрузки идут на вывоз, 75% грузов перебрасываются внутри Сибири.

Эти последние цифры позволяют сделать заключение о значительной утере Сибирью своей производительной силы. Продукты сельского хозяйства, продукты животноводства, служившие ранее главными видами вывозных грузов, а следовательно, служившие и валютой привлечения ввоза грузов, способствующих развитию экономической жизни Сибири, ныне в подавляющем своем количестве потребляются на месте и лишь в самом незначительном количестве выбрасываются за пределы районов, обслуживаемых сетью дорог Округа. Вся эта сравнительно малая по своему объему выбрасываемая на внешний рынок продукция почти всецело поглощается ввозом предметов жизненного обихода, не вырабатываемых в Сибири, а лишь крайне незначительная часть продукции идет на предметы, способствующие ускорению возрождения производительной мощи края. Если обратиться к реестру потребляемых Сибирью (см. табл. № 33), то ввоз даже таких грузов, как фрукты, и то по весовому своему количеству несколько превышает ввоз сельскохозяйственных орудий, ввоз сахара превышает даже суммарный ввоз сельскохозяйственных

Т а б л и ц а 31.

РОД ПЕРЕВОЗОК.	В 1000 пудов.			
	Кварталы 1921—1922 г.		Кварталы 1922—1923 г.	
	III	IV	I	II
1) Местное сообщение	47.358	32.637	39.096	31.485
Из них:				
Коммерческ. грузов	26.352	15.928	21.941	12.966
Хозяйств. "	21.006	16.709	17.155	18.519
2) Вывоз	3.579	4.033	8.905	10.951
Из них:				
Коммерческ. грузов	2.909	3.225	8.414	10.374
Хозяйств. "	670	808	491	577
3) Ввоз	6.000	5.844	4.818	4.086
Из них:				
Коммерческ. грузов	3.506	3.822	3.509	2.952
Хозяйств. "	2.494	2.022	1.309	1.134
4) Транзит	1.011	950	1.981	2.040
Из них:				
Коммерческ. грузов	1.011	950	1.981	2.040
Хозяйств. "	—	—	—	—
5) Процентное отношение всех грузов по роду перевозок к общему количеству грузов:				
а) местное сообщение . . .	82 ⁰ / ₀	75 ⁰ / ₀	71 ⁰ / ₀	65 ⁰ / ₀
б) вывоз	6 ⁰ / ₀	9 ⁰ / ₀	16 ⁰ / ₀	23 ⁰ / ₀
в) ввоз	10 ⁰ / ₀	13 ⁰ / ₀	9 ⁰ / ₀	8 ⁰ / ₀ *
г) транзит	2 ⁰ / ₀	3 ⁰ / ₀	4 ⁰ / ₀	4 ⁰ / ₀ *
6) Процентное отношение коммерческих грузов к общему количеству коммерческих грузов:				
а) местное сообщение . . .	78 ⁰ / ₀	67 ⁰ / ₀	61 ⁰ / ₀	46 ⁰ / ₀ *
б) вывоз	9 ⁰ / ₀	14 ⁰ / ₀	23 ⁰ / ₀	37 ⁰ / ₀
в) ввоз	10 ⁰ / ₀	16 ⁰ / ₀	10 ⁰ / ₀	10 ⁰ / ₀
г) транзит	3 ⁰ / ₀	3 ⁰ / ₀	6 ⁰ / ₀	7 ⁰ / ₀

орудий со всеми прочими машинами. Что же касается до вывоза, то цифры той же таблицы указывают, что современный вывоз хлебных грузов отвечает вывозу 1903 г., последнего для Сибири года неурожая (1901—1903 г.). Если же сравнить вывоз этого груза с цифрами 1906 г., отвечающего по уровню общего грузооборота (коммерческих грузов) современной работе дорог Округа, то он составляет всего лишь 37% от вывоза 1906 г.

Т а б л и ц а 32.

ПЕРЕВОЗКИ.	В 1000 пудов.							
	1900 г.		1903 г.		1906 г.		1909 г.	
	Число.	%	Число.	%	Число.	%	Число.	%
1. Комм. грузы большой скорости (кроме багажа)	2.481	100	2.985	100	4.120	100	7.929	100
Из них:								
Местн. сообщ.	326	13	341	11	462	11	485	6
Вывоз	1.888	76	2.297	77	3.094	75	3.753	47
Ввоз	205	8	206	7	312	8	3.168	40
Транзит	62	3	141	5	252	6	523	7
2) Комм. грузы малой скорости	42.868	100	63.292	100	107.696	100	182.603	100
Из них:								
Местн. сообщ.	14.687	34	15.165	24	22.721	21	78.929	43
Вывоз	17.098	40	19.801	30	46.246	43	52.400	29
Ввоз	10.313	24	20.344	32	29.348	27	42.746	23
Транзит	770	2	8.982	14	9.381	9	8.528	5
3) Всего комм. грузов	45.349	100	66.277	100	111.816	100	190.532	100
Из них:								
Местн. сообщ.	15.013	33	15.506	23	23.183	20	79.414	41
Вывоз	18.986	42	22.098	33	49.340	44	56.153	29
Ввоз	10.515	23	20.550	31	29.660	27	45.914	24
Транзит	832	2	9.123	13	9.633	9	9.051	6

Вывоз продуктов животноводства составляет 80% и 63% от вывоза тех же продуктов в 1903 и 1906 году, масла коровьего соответственно 7% и 6%, мехового товара 27—30% и т. п., одно лишь сено дает некоторое превышение своего вывоза (190—230%).

Т а б л и ц а 33.

Наименование групп грузов.	В ы в о з в 100 п у д.			В в о з 1.000 п у д.		
	Бывш. Сибирские ж. д.		Дороги Сибблса.	Бывш. Сибирские ж. д.		Дороги Сибблса.
	1903 г.	1906 г.	Период с 1/IV—22 г. по 1/IV—23 г.	1903 г.	1906 г.	Период с 1/IV—22 г. по 1/IV—23 г.
Хлебные грузы . . .	10.745	30.556	11.273	2.182	389	2.368
Продукты животно- водства (кроме ме- хового товара и масла)	2.641	3.384	2.124	188	270	—
Масло коровье . . .	2.845	3.348	210	—	—	—
Меховой товар . . .	254	220	67	22	17	—
Фрукты, ягоды, орехи.	185	244	—	94	365	165
Сено	130	156	298	1	1	—
Рыбный товар . . .	97	297	234	135	249	—
Дрова	278	173	—	5	27	656
Лесные материалы .	35	595	—	1.834	4.413	1.103
Металлы	Сведений нет.		—	Сведений нет.		—
Земледельческие ору- дия	—	—	—	1.313	2.137	151
Прочие машины . .	—	—	—	414	701	56
Мануфактура	—	—	—	321	526	167
Сахар	—	—	—	1.120	1.577	205

Такой чрезмерный упадок производства в Сибири, не дающий возможности выбрасывать продукцию на внешний рынок, а следовательно, и получать средства для развития своей экономической жизни, ставит перед дорогами Округа труднейшую задачу найти выход к уменьшению своей дефицитности. Сокращение эксплуатационных расходов даже до самых наименьших возможных величин при наличии основного капитала дорог, не соответствующего объему современных грузовых работ, не сможет все же сбалансировать этих расходов с доходами от перевозок.

Для установления оценки деятельности дорог в области привлечения к себе грузов необходимо несколько остановиться на характеристике современного состояния производства в крае.

Земледелие.

Для сопоставления посевных площадей на ряде последних лет статистика даст нижеследующие цифры:

В 1915 г. засеяно было до	7.000.000	десятин.
" 1917 " " " "	5.863.000	"
" 1921 " " " "	3.956.000	"
" 1922 " " " "	3.090.000	"
" 1923 " " " "	3.090.000	"

Следовательно, посевная площадь в текущем году составляет всего лишь 53% от 1917 года и 44% от 1915 года и притом с большим засевом малопценных культур (просо, масло—семена и проч.). Урожайность десятины в 1922 г. была 40—41 п. против урожайности в прежние годы в 54—58 пуд. Состояние посевов на 1 июля для пшеницы дает оценку от 1,8 до 3,2 по пятибалльной системе и от 1,6 до 3,1 для прочих злаков.

При такой оценке сбор текущего года ожидается в 123—124 милл. пуд. против 128 милл. пуд. в прошлом 1922 г. и 170 милл. пуд. в 1921 г. Таким образом, дороги в предстоящую зимнюю кампанию не могут рассчитывать на большую работу по перевозке этого основного Сибирского груза.

Если сопоставить количество предъявлявшихся к бывшей Сибирской ж. д. хлебных грузов по годам с притоком в Сибирь переселенцев и с грузооборотом сельско-хозяйственных орудий, то сравнительно не-

Т а б л и ц а 34.

Р О Д Г Р У З О В.	Г О Д А.				
	1900.	1903.	1906.	1909.	1913.
Перевезено хлебных грузов . . .	18,4	20,9	41,9	53,9	65,7
Перевезено сельско-хозяйственных орудий (в 1000 пуд.)	399	1.813	2.137	4.967	5.685

большой прирост переселенцев ко всему наличию населения в Сибири не смог за 13 лет поднять перевозки хлебных грузов в 3½ раза; громадную роль в этом отношении сыграл приток сельско-хозяйственных орудий, которые ежегодным возрастанием на протяжении тех же 13 лет дали дорогам в 1913 г. перевозку в 15 раз большую, чем то отмечалось в 1900 г..

С 1900 г. по 1903 г. осело	339.000	переселенцев.
„ 1904 „ „ 1906 „ „	237.000	„
„ 1907 „ „ 1909 „ „	1.669.000	„
„ 1909 „ „ 1913 „ „	668.000	„

В текущем году вряд ли можно ожидать ощутительного избытка хлебов против потребности самой Сибири; причину сему следует искать в значительной изношенности сельско-хозяйственного инвентаря; перевозка по дорогам в течение годичного периода сельско-хозяйственных орудий в количестве 151.000 пуд., составляющих 2½% от соответ-

ственных перевозок в 1913 г., конечно, не в состоянии была поддерживать сельскохозяйственный инвентарь даже в современном его качественном уровне. Посему установление специальных поощрительных тарифов для хлебных грузов, в целях привлечения их на дорогу, вряд ли сможет дать ощутительные результаты по привлечению этих грузов на дороги, скорее—следовало бы поставить вопрос о степени участия дорог в деле более льготных перевозок сельскохозяйственных орудий и льготного хранения этих последних на железнодорожных складах.

Животноводство и
маслоделие. Таблица № 35 указывает на значительный ежегодный рост грузов животноводства; уже в 1913 г. бывш. Сибирская жел. дор. имела таких грузов в два раза более, чем то наблюдалось в 1900 году.

Т а б л и ц а 35.

Р О Д Г Р У З О В.	Г О Д А.				
	1900.	1903.	1906.	1909.	1913.
Продукты животноводства (кроме масла коровьего в 1.000 п.) . . .	4.814	3.907	5.619	7.053	6.893
Масло коровье (в 1.000 п.)	1.734	2.845	3.348	3 856	5.439
И т о г о	6.548	6.752	8.967	10.909	12.382

Цифры статистики Сибири 1922 года, по сравнению с 1917 годом, указывают на снижение крупного рогатого скота до 30%, овец и коз—36% и свиней 50%. Конечно, такое сокращение живого инвентаря не могло не отразиться на грузообороте дорог.

Особенно же резко выделился в минувший период вывоз масла. Так, с 1/IV—1922 г. по 1/IV—1923 г. отправлено было масла всего лишь 210.000 пуд. или около 4% от перевозки в 1913 г. Такой ценный для дорог Сибири груз сошел почти на нет. При выявлении причин этого падения перевозок, менее всего приходится останавливаться на тарифах; доказательством сего можно привести нижеследующий пример. При вырешении вопроса об экспорте масла ситуация вырисовывалась в следующем виде: прямой производитель получает 7 руб. за пуд, транспорт обходится 1,5—2,0 руб., а продукт продается 16 руб. за пуд. При таком распределении суммы стоимости, вопрос о льготных тарифных ставках железных дорог не может быть выдвигаем, уделение же столь малой доли продажной цены в пользу самого производства,

При больших своих накладных расходах и при конкурирующих дровах вряд ли уголь сможет завоевать себе рынок даже в условиях самых минимальных железнодорожных тарифов. Большие жертвы со стороны дорог не принесут пользы углепромышленности, а следовательно, и не восстановят дорогам грузооборота коммерческого угля. Возможная концентрация угледобычи, сокращение работ по усилению основного капитала угольных районов и анализ расходных статей углепромышленности являются единственными современными путями для развития рынка потребления угля, а следовательно, и для развития промышленной жизни вообще в Сибири, и развития грузооборота железных дорог, в частности.

Право было Правление Сибирского Округа Путей Сообщения, обьявив поход против чрезмерного строительства углепромышленности, против больших накладных расходов, падающих на добычу угля, и, наконец, против несоответствия распределения по рудникам количества добычи угля с требованиями тяготеющих к рудникам рынков, вследствие чего непроизводительный пробег угля увеличивал лишь накладные расходы потребителя. Урегулирование всех этих вопросов, казалось бы, должно предшествовать постановке вопроса о тарифной перевозочной ставке на уголь.

Лесопромышлен-
ность.

Лесопромышленность в отношении заготовок дров и строительного лесного материала давала бывш. Сибирской ж. д. следующее количество груза:

В 1900 г. было перевезено	1.746.000 пуд.
" 1903 " " "	6.034.000 "
" 1906 " " "	9.942.000 "
" 1909 " " "	21.411.000 "
" 1913 " " "	26.904.000 "

Такое систематическое из года в год увеличение перевозок продукции лесопромышленности, параллельно с ростом перевозок коммерческого угля, свидетельствовало о большом подъеме экономической жизни Сибири. Лесное дело, как и все другие отрасли промышленности, переживает ныне также свой кризис. Помочь этому делу дорога взялась по двум направлениям: во-первых, передачей лесопромышленности своих заказов; а во-вторых—пошла на уступки в тарифных перевозочных ставках, дабы расширить лесопромышленности зону рынков сбыта ее продукции.

Но опыт передачи заказов лесопромышленности в текущем году не дал положительных для дороги результатов, как о том более подробно изложено ниже, в части снабжения материалами, и ныне дороги принуждены строить свои заготовительные аппараты в целях сокращения эксплуатационных расходов и получить лучший по качеству материал.

Второй путь — путь снижения тарифных перевозочных ставок — также до сего времени дорогам не дал ожидаемого увеличения груза. Сиблес, при своем ходатайстве о снижении тарифов, обещал дать дорогам перевозку в 1.500.000 пуд., но до сего времени предъявил к перевозке лишь 40 вагонов.

Причиной такого малого размещения на рынке лесного материала нельзя приписывать одной лишь слабой покупательной способности населения; очевидно, не малую долю следует отнести и к недостаточной приспособленности лесозаготовительных органов к рынку и грузности внутренней организации самих органов. Круглый лес расценивается от 11 коп. золотом за куб. фут—сравнительно скромная цена для древесины. Но как только этот лес попадает в лесопильную раму, расценка его повышется до 70 коп. за куб. фут, — уже в два раза дороже довоенной цены. Потребитель не выдерживает такой высокой ставки на пиленный лес, ограничивает свою потребность до последней крайности и прибегает иной раз и к ручной распиловке. При таких громадных накладных расходах лесопромышленности на разделанный лес, даже жертва со стороны транспорта в понижении тарифных перевозочных ставок не сможет повлиять на развитие сбыта лесных материалов.

Перспективы перевозок на ближайшие годы. Таким образом перечисленные выше четыре группы грузов (хлебные, продукты животноводства, топливо и лесные материалы) в условиях новой экономической политики и хозяйственного расчета своих производительных и заготовительных органов не смогли дать прироста работы дорог Округа. Что же касается до фабрично-заводской деятельности Сибири, то и в этой отрасли промышленности принцип хозяйственного расчета не смог еще ввести и эту продукцию в рамки покупательной способности рынка. Фабрично-заводские предприятия продолжают постепенно закрываться и среди них закрываются даже и такие предприятия, как железоделательные заводы, стеклянные заводы и др., в производствах которых Сибирь весьма нуждается.

При всех вышеуказанных условиях работы производительных органов Сибири трудно ожидать в ближайшем году такого подъема экономической жизни Сибири, который вывел бы дороги Округа из их современной дефицитности. Эта неизбежная дефицитность налагает на транспорт обязанность неустанно и зорко следить за эволюционными изменениями в Сибирской промышленности и своевременным приспособлением своих перевозочных средств к требованиям этой промышленности способствовать ее развитию. Второй обязанностью транспорта в современных условиях его работы является необходимость всемерного снижения своих расходов сжатием эксплуатационной части своего основного капитала до пределов, отвечающих современному грузообороту, в целях уменьшения государственных средств, затрачиваемых на покрытие дефицитности.

2. Связь с обслуживаемыми дорогами районами и местные тарифы.

Если дорогами Сибири не было произведено до сего времени детального экономического обследования всех тяготеющих к ним районов, то во всяком случае следует констатировать наличие самой теснейшей

связи Правления со всеми органами, регулирующими и направляющими экономическую жизнь Сибири как в Центре края, так и в его административных единицах на местах. Помимо сего, Правление установило и живую связь со всеми более или менее крупными торговыми пунктами, получая ежедневно от своих информаторов сведения о состоянии рынка и наиболее характерные уклоны торгово-промышленной жизни 28-ми пунктов Сибири. Благодаря такой своей информации, Правление в значительной степени облегчило себе работу по нахождению правильных решений для возникающих экономических вопросов. Следует отметить, что такая полная осведомленность обходится Правлению почти бесплатно, так как оно имеет, в качестве своих платных подписчиков на экономический бюллетень, почти все органы края.

Объясняя слабый сбыт продукции производства Сибири непомерно большими ставками перевозочных тарифов, все ведомства в лице своих хозяйственных органов претендовали на понижение этих тарифов. Жертва транспорта в пользу производства в глазах хозяйственных органов Сибири не требовала доказательств. Но тщательно произведенный Правлением анализ таких претензий и все многочисленные заседания Правления с участием заинтересованных органов с полной ясностью доказали, что причины, затрудняющие подъем производительности, кроются внутри организационных форм промышленности. Имели место, между прочим, и такие случаи, когда хозяйственные органы просили о понижении тарифов на перевозку в то время, как себестоимость на продукцию уже стояла выше рыночных цен пунктов переброски этих продуктов, или когда ходатайства относились к предметам, выдержававшим даже тарифы багажной перевозки и т. д. Глубокий подход Правления в вопросах о тарифах победил ныне тенденцию хозяйственных органов края переносить часть своих накладных расходов на бюджет НКПС без реальных достижений в благосостоянии самого края.

Если тарифный комитет до сего времени имел сведения о небольшом числе случаев использования дорогами Сибири своего широкого права применения местных тарифов, то все вышеуказанное в достаточной степени свидетельствует о правильном подходе к использованию Правлением такого своего права.

3. Эксплоатационные расходы, связанные с коммерческой деятельностью и проч.

Прочность и исправность перевозок..	Претензии, предъявляемые к дорогам Сибири за просрочку в доставке грузов, берут свое начало с декабря 1922 г., число их с 25 накладных в декабре возросло до 134 в июне текущего года при общей сумме претензий в 106.900 руб. ден. знаками 23 года. Рассмотренные претензии указывают на удовлетворение их в 50% от суммы отклоненных дорогами претензий.
-------------------------------------	--

Так как дороги не ведут учета движения коммерческих грузов, то отмечаемый в настоящее время прогрессивный рост претензий к дорогам за просрочку в доставке грузов без принятия со стороны дорог предупредительных мер заставляет опасаться за чрезмерный в будущем рост эксплуатационных расходов по удовлетворению этих претензий. Посему следовало бы дорогам теперь же организовать у себя систематический надзор за всеми коммерческими перевозками.

Одним из мероприятий в этом отношении возможно было бы рекомендовать учреждение на дорогах Сибири бюро по учету перевозок по примеру ранее практиковавшегося на бывшей Сиб. ж. д. Сущность такой организации заключается в следующем: дороги Округа разбиваются на участки станциями нахождения бюро учета; в этих бюро регистрируются сопровождающие грузы документы с разбивкою последних по направлениям, а в отношении станций назначения по вышеуказанным участкам. Ежедневно каждое бюро учета отсылает срочной почтой на соседнюю станцию учета все регистрационные ведомости документов грузов, следующих на эту соседнюю станцию учета и за нее, направляя копию ведомостей в центральное бюро учета при Управлении. Таким образом каждое бюро учета уже заблаговременно знает о следующих через него грузах и имеет возможность при опоздании грузов своевременно возбудить вопрос о розыске и об ускорении продвижки грузов. Центральное бюро учета имеет полную возможность следить за течением грузов на дороге и принимать меры выправления неудовлетворительной работы отдельных участков. Малый расход на содержание таких аппаратов безусловно оградит дорогу от уплаты претензий по просрочкам, в значительной мере сократит по розыску грузов.

Целый ряд мероприятий, проведенных дорогами в целях ограждения себя от убытков по неисправности перевозок, значительно сократил число хищений, что свидетельствуется нижеследующими цифрами:

						пудов.
В январе	80	случаев хищения	при общем весе в	1.511		
„ феврале	118	„	„	„	„	2.675
„ марте	202	„	„	„	„	14.284
„ апреле	56	„	„	„	„	1.289
„ мае	13	„	„	„	„	76
„ июне	5	„	„	„	„	35

Параллельно с сим дороги провели в жизнь мероприятия и по борьбе с недостатком грузов против норм, обуславливаемых естественной утруской и усыханием. В частности, в отношении угля эти мероприятия уже дали следующие результаты снижения недостачи по станциям прибытия в процентах от количества перевезенного угля:

В феврале	1,5%
„ марте	1,0%
„ апреле	0,8%
„ мае	0,6%

На 1-ое января с. г. оставалось незаконченным претензионных дел по 279 накладным на общую заявленную сумму 245.775 руб. дензнаками 23 г. С 1-го января по 1-ое июня предъявлено было вновь претензий по 1372 накладным на общую сумму 11.551.165 руб. дензнаками 23 г. и 9.753 руб. золотом. За этот же период рассмотрено и закончено 1090 дел и уплачено по претензиям 85.750 руб. дензнаками 23 г. На 1-ое июня осталось не рассмотренных 561 дело с общей суммой претензий на 4.426.375 руб. дензнаками 23 г. и 7.355 руб. золотом, в числе этих оставшихся дел вторичных 222 и судебных 5. Накопление на 1-ое июня остатка нерассмотренных дел вдвое по сравнению с остатком на 1-ое января предупреждает дороги Сибири иметь более подвижный штат для этой работы.

Складочные помещения и погрузочно-разгрузочные работы. Почти вся наличная площадь складочных помещений находится в рабочем состоянии. Несмотря на крайне ограниченный грузооборот, пакгаузы и товарные платформы разбиты по категориям грузов, по роду отправок, по прибытию и отправлению.

Такая детализация складочных помещений заставляет дороги содержать значительный штат, обслуживающий товарные операции, увеличивает фронт маневровой работы и, наконец, дробит и без того скудные средства по содержанию в рабочем состоянии все эксплуатируемые сооружения. Надо полагать, что уплотнение работ на товарных дворах даст дорогам ощутительную экономию в расходах.

Погрузочно-разгрузочные работы на большинстве больших станций производится на договорных началах с ГУМТ/ом. Если данные таблицы № 36 и не указывают о больших затруднениях в разгрузочных работах,

Т а б л и ц а 36.

Кварталы 1922—1923 г.	Средне-суточные данные.			
	Число выгруженных вагонов.	Остаток невыгруженных вагонов.	% невыгруженного остатка от суточной разгрузки.	% невыгруженного остатка от рабоч. парка.
I	597	1.825	306	12
II	472	1.117	237	7
III	574	1.051	183	9
Среднее	543	1.991	242	9

то во всяком случае те же данные свидетельствуют о значительном среднем простое вагонов под разгрузкой. На протяжении всех трех квар-

талов средний простой выразился в $2\frac{1}{2}$ суток, что давало постоянный простой 9% рабочего парка вагонов. С такими простоями дороги нуждаются будут считаться в будущем, если они не встанут на путь параллельной организации хозяйственного способа производства погрузочно-разгрузочных работ, так как у ГУМТ'а нет побуждающего начала бережно отнестись к вагонному хозяйству дорог, и он не может иметь в своей структуре столь необходимой для транспорта гибкости в численности своих штатов, могущих легко приспосабливаться к повседневным колебаниям объемов погрузочно-разгрузочных работ.

V. Финансовое положение на дорогах.

Доходная смета дорог Сибирского Округа П. С. на текущий 1922/1923 год была согласована Финансово-Контрольным Комитетом 19 октября 1922 года, с исчислением общего дохода в размере 45.305.000 руб., при переводном индексе, равном 2,0 и при нижеследующих размерах движения и перевозок:

Число пассажиров . . .	5.000.000 чел.
Общий пробег грузов . .	103.500.000.000 п.-в.
Пробег поездов	10.101.583 п.-в.
Пробег вагонов	639.533.050 ос.-в.
Пробег паровозов . . .	15.540.897 п.-в.

В общую сумму дохода включен и безденежный доход в размере 4.250.000 рублей. Так как ко дню рассмотрения доходной сметы не была представлена в Финансово-Контрольном Комитете расходная смета, то последним были исчислены расходы для дорог Сибири на основании расходных коэффициентов других дорог в общей сумме 61.645.000 реалы. руб. Дальнейшее распределение этого расхода по статьям сметы Фин.-Контр. Комитет поручил сделать самому Округу, каковое распределение было сделано и затем представлено Фин.-Контр. Комитету 23 декабря 1922 года.

Таким образом дороги Сибири должны были принять в основу ведения своего хозяйства доходную смету со средне-месячным проектным доходом в 3.421.000 руб. и расходную смету, допускающую средне-месячный расход в 5.137.000 рублей.

Так как к моменту обследования на дорогах имелись окончательные данные о доходе только за период октябрь—февраль, то дальнейший анализ соответствия сметных исчислений действительной доходности от перевозок отнесен к сопоставлению цифры лишь этого периода.

Таблица № 37 указывает, что в 5 первых месяцев текущего года дорогами был выполнен пробег с крайне незначительным отклонением от сметных исчислений, но с несколько большим коэффициентом использования паровоза по сравнению с принятым коэффициентом в смете. Что же касается до коммерческой работы, то цифры той же таблицы № 37 дают значительное снижение фактической работы дорог против

Т а б л и ц а 37.

М Е С Я Ц Ы.	Пробег паровозов, в 1.000 пар.-верст.			Пробег поездов, в 1.000 поездо-верст.			Пробег вагонов, в 1.000 осе-верст.			Количество пасса- жиров, в 1.000 чел.			Количество пудо-верст комм.-грузов, в миллион.		
	Сметный.	Действит.	% от смет.	Сметный.	Действит.	% от смет.	Сметный.	Действит.	% от смет.	Сметный.	Действит.	% от смет.	Сметный.	Действит.	% от смет.
Октябрь	1.295	1.361	105	842	935	111	53.295	68.829	129	417	494	118	8.625	5.074	59
Ноябрь	1.295	1.393	107	842	935	111	53.295	67.335	126	417	458	110	8.625	7.595	88
Декабрь	1.295	1.258	97	842	805	96	53.295	57.316	108	417	443	106	8.625	5.690	66
Январь	1.295	1.190	92	842	789	94	53.295	54.762	103	417	263	56	8.625	3.494	41
Февраль	1.295	1.143	96	842	765	91	53.295	53.030	99	417	269	65	8.625	4.893	56
И т о г о	6.475	6.345	98	4.210	4.229	101	266.475	301.272	113	2.085	1.897	91	43.125	26.691	62

Т а б л и ц а 38.

М Е С Я Ц Ы.	Валовой доход в 1.000 руб. образца 1923 года.										Сметный доход, в дензнаках 1923 г.	% от фактического дохода
	Пассажирское движение.		Коммерческие грузы.		Перевозка багажа.		Доход от разных сборов.			Общая сумма дохода.		
	Сумма.	% от дохода	Сумма.	% от дохода	Сумма.	% от дохода	Сумма.	% от дохода				
Октябрь	1.775	21	4.164	66	227	4	516	9	6.682	7.321	91	
Ноябрь	2.638	18	5.303	70	163	2	779	10	8.883	9.321	89	
Декабрь	3.655	26	8.358	61	302	2	1.535	11	13.850	20.526	67	
Январь	5.972	34	10.697	52	407	2	2.399	12	19.475	45.499	43	
Февраль	7.023	29	15.980	57	601	2	3.511	12	27.115	68.420	40	
И т о г о	21.063	24	44.502	63	1.700	2	8.740	11	76.005	151.687	50	

сметных предположений, а именно, пассажиров было перевезено лишь 91% от расчетного их числа и коммерческих грузовых пудо-верст 62% от предварительных сметных данных.

В соответствии с такой малой перевозочной работой на дорогах и валовая доходность (см. таблицу № 38) этих последних поставила на протяжении первых 5 месяцев текущего года лишь 50% от предполагаемой доходности по смете.

При исчислении таблицы № 38 переводные коэффициенты между реальным рублем сметы и денежными знаками образца 23 г. были приняты для октября—2,14, для ноября—2,9, для декабря—6,0, для января—13,3 и для февраля—20,0.

Таким образом общая валовая доходность за пять месяцев выразилась в 76.005.000 руб., в то же время выручка составляла 62.607.000 руб. или 82% от дохода. Если же из этой последней суммы исключить фактурные ведомственные перевозки централизованного перерасчета на сумму 13.500.000 руб., то денежная выручка, могущая быть обращенной непосредственно на расходы, составила лишь 49.144.000 руб. или 64% от дохода.

Такой размер выручки позволял дорогам Сибири, основываясь на согласованной Фин.-Контр. Комитетом расходной смете, рассчитывать на получение подкрепления в течение октября-февраля в размере разницы между сметным расходом (227.778.000 руб.) и вышеприведенной суммой фактической выручки (49.144.000 руб.); т. е. в сумме 178.634.000 руб. Действительный же отпуск средств за рассматриваемый промежуток времени выразился в цифрах таблицы № 39, которые указывают, что дороги Сибири в октябре были удовлетворены денежными

Т а б л и ц а 39.

М Е С Я Ц Ы.	Расход, предв-денный сметой, в 1.000 р. зн. 1923 г.	Отпущено средств для покрытия расходов, в 1.000 руб. дензнаками 1923 г.				% отпущенных средств от сметного расхода.
		Выручка.	Дотация.	Удержано в центре.	Всего.	
Октябрь	10.993	4.215	6.225	581	11.021	100
Ноябрь	14.898	5.116	2.496	2.131	9.743	65
Декабрь	30.822	5.684	8.919	1.607	16.210	53
Январь	68.323	14.285	7.072	10.348	31.705	46
Февраль	102.742	19.844	15.077	10.983	45.904	45
И Т О Г О	227.778	49.144	39.789	25.650	114.583	50

средствами в полном размере сметного предположения, но затем процент удовлетворения начинает из месяца в месяц падать и в феврале уже доходит лишь до 45% при отпуске дорогам средств суммарно за весь 5-ти месячный период в размере лишь 50% от предположенных по смете. Эти цифры следовало бы еще уменьшить на сумму сверхсметных кредитов в размере до 10 милл. руб., как вошедшие в общие ассигнования, но не относящиеся к эксплуатационным расходам.

Если для сравнения сметных расходных предположений с отпущенными дорогам средствами применить средне-месячные обще-товарные индексы Госплана, то соотношение этих сумм даст всего лишь 28% вместо вышеприведенного соотношения в 50%.

Если же сопоставить разрешаемые дорогам средства не со сметным расходным расписанием, а с ежемесячными расходными расписаниями ЦФ, то цифры таблицы № 40 указывают, что дороги Сибири за 5-ти месячный период получили средства на 20% выше приведенных сумм этими ежемесячными расписаниями.

Т а б л и ц а 40.

М Е С Я Ц Ы.	Расход, предвиден- ный по смете.	Открываемые кредиты расходными расписа- ниями.		Фактически отпущенные средства.	
		Сумма.	% от сметы.	Сумма.	% от рас- ходного расписания.
Октябрь	10.993	8.494	77%	11.021	130%
Ноябрь	14.898	9.426	63%	9.743	103%
Декабрь	30.822	13.722	45%	16.210	118%
Январь	68.323	30.133	44%	31.705	105%
Февраль	102.742	33.881	33%	45.904	135%
Итого . .	227.778	95.656	42%	114.583	120%

Следует отметить также, что целевых назначений на снегоборьбу дороги получили в общей сумме 2.174.000 руб. при действительном расходе в 5.821.000 руб. и, таким образом, сумму в 2.607.000 руб. дорогам пришлось покрыть из общих своих эксплуатационных средств.

Такая неопределенность и недостаточность денежного питания усугублялась в течение первого полугодия еще и несвоевременным открытием кредитов и запоздалой высылкой дотаций. Довольно значительные суммы подкреплений в облигациях выигрышного золотого займа и в кратковременных обязательствах НКФИН'а, в свою очередь, сильно

затрудняли дороги в срочности реализации всех этих ценностей при отсутствии в распоряжении дорог оборотного капитала, но в условиях одновременного предъявления к дорогам требований производства неотложных платежей.

Все вышележащее заставляло Правление в течение каждого месяца по несколько раз менять свой финансовый план, маневрируя и кредитами и денежными средствами лишь бы сводить концы с концами по самым неотложным своим расходам. Причины всей тяжести такого положения следует скорее искать в несвоевременном осведомлении Правления о возможных денежных его подкреплениях, чем искать эти причины в самом факте сокращения отпускаемых средств. К такому выводу приводят нижеследующие соображения.

Если вообще железнодорожный транспорт не может переносить безболезненно ударно-резких изменений своей производственной программы, то тем более такое изменение программы чувствительно должно отзываться на дорогах Сибири, так как эти последние работают, с одной стороны, в условиях сезонности перевозок, а с другой—по краткости строительного периода и неполного соответствия своих приспособлений к местным климатическим условиям должны в значительной доле применяться при выполнении своей производственной программы к этим местным условиям.

Согласованная же Фин-Контрольным Комитетом смета на текущий год вполне определяла линию поведения дорог и позволяла им преподанную центром производственную программу, базируясь на этой смете, выполнить с возможным подходом к планомерности в своих работах. Оставляя в стороне критику степени правильности учета объема доходов и исчисления сумм расходов, установленных сметой,—дороги Сибири все же эти данные обязаны были положить в основу своего хозяйствования. Если октябрь по сумме отпущенных дорогам средств вполне покрыл предвиденные сметой расходы, то, как о том упомянуто выше, начиная с ноября, резкое отступление от сметных расходных предположений при оставлении без изменения и пробегов и производственной программы по ремонту подвижного состава явилось неожиданным для дорог и повлекло за собою ежемесячную систематическую ломку порядка ведения работ во всех отраслях хозяйства. Принцип планомерности, а следовательно, и более рационального использования средств должен был уступить свое место принципу спорадического назначения этих работ, дабы уложить все эксплуатационные расходы по возможности в суммы фактического отпуска дорогам средств.

Если бы та же согласованная Фин-Контр. Комитетом смета на 1922/1923 г. при определившемся общем недостатке средств НПС была бы своевременно прокорректирована на минимальный возможный расход, то сжатие работ могло быть произведено несомненно с более расчетливым и наименьшим ущербом для всего хозяйства. Учитывая свои скудные средства, Правление могло бы снизить свои расходы по ремонту именно тех элементов своего основного капитала, которые

наименее могли бы по качественному своему состоянию отражаться на работе дорог на периоде ближайшего времени. В случаях же возникновения последующей возможности изменить снабжение дорог средствами в лучшую против вышеуказанных минимальных сметных расходов сторону, то эти увеличенные ассигнования лишь побудили бы дороги расширить свои производственные программы, но ни в коем случае они не вызвали бы ломки этих производственных программ.

С 1-го апреля дороги Сибири были выделены на самостоятельную смету со значительным повышением сметных расходных сумм по сравнению с первым полугодием. Новая смета была утверждена Фин.-Контрольным Комитетом 19 июня 1923 г. в следующих размерах движения и перевозок на протяжении всего второго полугодия:

Число пассажиров	1.400.000 чел.
Общий пробег грузов	44.536.000.000 пуд.-вер.
Пробег паровозов	6.605.200 пар.-вер.
Пробег поездов	4.492.500 поездо-вер.
Пробег вагонов	301.355.000 осе-вер.

Общий доход за полугодие исчислен в 6.202.600 тов. руб. и общий расход—15.822.848 тов. руб.

Открытие кредитов на эксплуатационные и специальные расходы по расходным расписаниям, а также и суммы, переведенные на дороги в виде дотаций на покрытие дефицитов, указаны в таблице № 41.

Т а б л и ц а 41.

НАИМЕНОВАНИЕ ДАННЫХ.	В 1.000 тов. рублей.			Всего за III кв.
	Апрель.	Май.	Июнь.	
Назначено кред. расписанием:				
1) на экспл. расходы	2.359	2.380	2.307	7.046
2) „ спец. „	189	248	231	668
Удержано в центре из сумм:				
1) экспл. расходов	609	677	608	1.894
2) спец. „	5	34	1	40
Зачтено центром выручки	1.375	1.570	1.647	4.592
Дотация	558	349	281	1.183

Назначенная кредитными расписаниями на III-й квартал сумма в 7.046.000 тов. руб. стоит ниже сметной на 866.000 тов. руб., но за

тот период фактическая выручка превысила расчетную на 323.000 тов. руб., и таким образом против сметных ассигнований на эксплуатационные свои нужды дороги Сибири получили на протяжении апреля—июня на 543.000 тов. руб. менее, что составляет всего лишь 7% от общей суммы сметных эксплуатационных расходов. Но если обратиться к действительно полученной на дорогах сумме в качестве дотаций, то вместо назначенных по кредитному расписанию дотаций в 118.800 тов. руб. было переведено по лишь 648.000 тов. руб. Таким образом сумма недополученных средств дорогами возрастает до 1.083.000 тов. руб. или 14% от предвиденных сметой расходов. На июль кредитным расписанием установлен был эксплуатационный расход в 2.637.000 тов. руб., и в эту сумму засчитана выручка в 2.066.000 тов. руб., превышающая вдвое расчетный сметный доход. Такой расчет в связи с предыдущей задолженностью ЦФ по новой смете снова поставил дороги в июле в трудное положение с соблюдением сроков уплаты, и тем более, что дороги свою работу построили в расчете соблюдения и центром принятого на себя обязательства по новой для дорог Сибири смете.

Для исключения таких перебоев в будущем и для предоставления Правлению возможности быть действительным ответственным хозяином, могущим регулировать свое финансовое дело и создавать планы работ на более твердых основаниях, желательно было бы, при настоящих еще неустановившихся условиях финансовых ресурсов НКПС, актом утверждения смет брать минимум обязательств, но уже безусловно реальных, с последующими выправками лишь в сторону увеличения денежных подкреплений. Современная же обстановка финансирования дорог Сибири вызывает справедливые указания на то, что дорогам, несмотря на наличие сметы, приходится работать втемную и в неведение времени фактической присылки дотаций для покрытия своей дефицитности.

Поступление выручки на дорогах Сибири характеризуется цифрами таблицы № 42. Эти цифры дают нижеследующее процентное отношение выручки от общей доходности дорог за период октябрь,—февраль (см. таблицу № 38):

Для октября—84%
 „ ноября—95%
 „ декабря—80%
 „ января—75%
 „ февраля—84%

Расход на содержание рабочей силы в I-м квартале составил от выручки 70% и от валового дохода 61%; те же данные для II-го квартала дают соответственно 73% и 58%. Что же касается до соотношения общего расхода к общему доходу, то, приняв для первого суммы, выведенные выше в части доклада о себестоимости основных продуктов, это соотношение на протяжении первого квартала дает 110% и на протяжении второго квартала—115%. Таким образом, дороги Сибири следует признать дорогами дефицитными даже и при современных их

Т а б л и ц а 42.

М Е С Я Ц А.	Наличными деньгами, в 1.000 р. зп. 1923 г.		Чекими и фактурами, в 1.000 руб. зп. 1923 года.		Поступило в кассы Лич. Отд. наличн. деньгами, чеками по ОВР и натурой, переведенной в ден. зп. в 1.000 р. зп. 1923 г.		И Т О Г О		Коэффициент товарного рубля.	
	Сумма.	о/о/о	Сумма.	о/о/о	Сумма.	о/о/о	Дан. 1923 г.	Тов. руб.		
Октябрь 1922 г.	3.819	68,4	1.370	24,5	396	7,1	—	5.585	745	7,5
Ноябрь "	4.768	55,6	3.453	40,3	347	4,1	—	8.568	816	10,5
Декабрь "	5.197	46,0	5.606	49,6	489	4,4	—	11.292	808	13,8
Январь 1923 г.	8.733	60,2	539	3,7	5.230	36,1	—	14.502	815	17,8
Февраль "	14.238	62,8	3.829	16,9	4.595	20,3	—	22.661	985	23,0
Март "	25.238	60,7	10.039	24,0	6.383	15,3	—	41.609	1.401	29,7
Апрель "	35.640	63,1	10.523	18,9	8.462	15,0	1.736	56.500	1.759	32,0
Май "	51.221	63,6	12.751	15,9	15.062	18,7	1.440	80.474	1.871	43,0
Итого	148.854	61,7	48.243	20,0	40.913	17,0	3.176	241.191	9.211	—

расходах, далеко недостаточных для поддержания их основного капитала подлежащим ремонтом. В ближайшие годы, как то усматривается из предыдущей части доклада, нельзя рассчитывать на увеличение перевозок до объема, достаточного для окупаемости эксплуатационных расходов, а потому и в ближайшие годы дороги должны будут содержаться за счет государства. Это последнее обстоятельство накладывает на администрацию дорог Сибири сугубую обязанность возможно быстрее подойти к наиболее экономным формам эксплуатации, дабы снижением расходов, связанных с движением, увеличить средства для поддержания своего громадного основного капитала.

Задолженность основной заработной платы на дорогах Сибири ликвидирована до 1 января с. г., движение же задолженности по остальным видам эксплуатационных расходов, за исключением расчетов с поставщиками, представляется в следующих чертах: на 1 января т. г. общая сумма задолженности равнялась 3.414.650 руб. дензнаками 1923 г. и 4.906 руб. золотом, на 1-ое марта общая цифра задолженности была 4.070.930 руб. дензнаками 1923 г. и, наконец, на 1 мая она выражалась в сумме 3.937.130 руб. дензнаками 1923 г., ныне вся эта задолженность ликвидирована. Что же касается до состояния счетов поставщиков, то задолженность дорог Сибири по этим счетам на 1 июля определяется около 1.000.000 тов. руб. или до 40% суммы месячного расходного расписания. Из поставщиков, являющихся по отношению к транспорту кредиторами, наибольшее внимание на себя обращает Сибуглесиндикат, с которым окончательные расчеты хотя и были произведены по 1 мая с. г., но к 1 июля дороги Сибири уже вновь задолжали до 500.000 тов. руб. Всю эту задолженность вряд ли дороги сумеют ликвидировать в текущем сметном году из кредитов, отпускаемых в сметном порядке, если им не будет оказана помощь центром.

К инвентаризации имущества на дорогах Сибири еще не приступлено, так как формы и порядок ведения этой работы были получены на дорогах лишь в конце июля. Что же касается до выяснения оборотного капитала, то работа эта в своей части, касающейся выяснения наличного запаса материалов, выполнена. На 1 октября 1922 г. запас материалов на складах дороги по номенклатурным ценам 1914 года определялся в общей сумме 17.150.236 довоен. рубл., из которых 16.223.058 руб. падают на запасы годных для эксплуатации материалов и 927.178 руб. — на негодные материалы и на лом. На одну версту эксплуатационной длины дорог эти цифры дают 2.980 руб. без учета лома и 3.150 руб. со стоимостью негодного имущества и лома. В довоенное время быв. Сибирская жел. дор. имела запас материалов на сумму около 3.000 руб. на одну версту эксплуатационной длины своих линий. Сопоставление этой последней цифры с наличным запасом материалов на дорогах Сибирского Округа п. с. приводит к заключению о чрезмерном современном наличии запаса по отношению к объему производящихся на дорогах работ. Учитывая же крайнее расположение дорог Сибирского Округа п. с., почти полное отсутствие в Сибири фабрик

и заводов, отдаленность промышленных и торговых рынков, снабжающих ныне дороги материалами и, наконец, отдаленность и Центра, снабжающего дороги денежными подкреплениями—общий измеритель, присущий дорогам Европейской сети, не может быть, конечно, применен без надлежащего существенного корректива для исчисления необходимого дорогам Сибири оборотного капитала. Но можно с уверенностью сказать, что имеющиеся в наличии у дорог 3.000 руб. на эксплуатационную версту безусловно являются более, чем достаточными средствами для установления планомерности в ведении хозяйства. Необходимо дорогам лишь часть своих запасов материалов обратить в денежную долю оборотного капитала.

Поэтому дорогам необходимо:

1) Установить действительный размер потребного им запаса материалов.

2) Предложить дорогам сети свои излишки материалов—либо за наличный расчет, либо в обмен на нужный для дорог Сибири материал.

3) Образовавшийся от уменьшения запасов материалов денежный фонд в одной своей части предназначить для регулярного восполнения запасов материалов по мере их израсходования впредь до восстановления этих расходов из источников прямых кредитов и в другой своей части—предназначить для регулировки своих денежных операций (оплата заработка, счетов, квитанций и проч, не могущие при уплате быть отнесенными на прямые кредиты) впредь до восстановления и этих сумм из источников прямых кредитов.

Помощь Центра дорогам Сибири в ускорении реализации излишне больших запасов материалов на дорогах Сибири, в целях образования денежной части оборотного капитала, исключит надобность в ближайшее время в ассигновании для дорог Сибири специальных средств на образование этого оборотного капитала, а с другой стороны—такое мероприятие облегчит дорогам их крайне трудное современное положение в области маневрирования своими скудными денежными ресурсами и значительно сократит эксплуатационные расходы своевременными заготовками материалов и своевременным производством работ.

VI. Снабжение дорог материалами.

Снабжение дорог
углем.

Дороги Сибири снабжаются углем по ежемесячным планам ГУТ'а. В течение первых 3 кварталов текущего года оборот угля рисовался в следующем виде:

Т а б л и ц а 43.

Кварталы 1922—1923 г.	Переходящий остаток.	П р и х о д.	Р а с х о д.
Октябрь—Декабрь	5.884	14.357	17.133
Январь—Март	3.108	15.129	15.673
Апрель—Июль	2.564	15.408	9.623
Остаток на 1/ви	8.349	—	—

Цифры этой таблицы указывают о сравнительно благополучном состоянии дорог в отношении топлива на протяжении всего минувшего периода; некоторое затруднение дороги могли испытывать лишь во II-м квартале, когда переходящий остаток угля на складах с 6 милл. пудов в октябре упал до $2\frac{1}{2}$ милл. пудов к концу II-го квартала.

Выполнение данного ГУТ'ом наряда на образование к 1-му октября на дорогах запаса в 8 милл. пудов современной интенсивностью вывозки угля вполне обеспечивается. Следовало бы этот запас увеличить до нормы 3-х месячного расхода, в виду ежегодно наблюдаемых в Сибири перебоев в снабжении углем в зимнее время как вследствие непогоды, так и вследствие сокращения самой добычи угля.

Степень выполнения копиями погрузки угля в текущем году усматривается из таблицы № 44, цифры которой указывают на значительное снижение погрузки в январе и феврале при достаточно точном выполнении плана на протяжении 8-ми месяцев.

Т а б л и ц а 44.

М Е С Я Ц Ы.	В 1.000 пудов угля.			
	Назначено по плану.	Погружено.	Непогруз против плана.	Перегруз против плана.
Октябрь	4.400	3.863	537	—
Ноябрь	3.400	3.750	—	350
Декабрь	4.980	5.007	—	27
Январь	4.900	4.218	682	—
Февраль	5.850	4.789	1.061	—
Март	5.500	5.397	103	—
Апрель	5.200	5.613	—	413
Май	4.200	5.185	—	985
Всего	38.430	37.823	2.383	1.776

В неплановом порядке дорогами было приобретено 1.400.000 пуд. угля, что составляет всего лишь около 4% от полученного количества топлива в плановом порядке.

Распределение плана погрузки по копиям производится ГУТ'ом без согласования его с представителями транспорта, посему в этом распределении первенствующее значение играет объем ожидаемой добычи угля на тех или иных копиях и не принимается в расчет возможность усиления выработки на одних копиях за счет уменьшения работы на других в целях получить наименьшую стоимость угля на пунктах потребления. В этом заключается слабая сторона существующего порядка углеснабжения дорог Сибири, вызывающая излишние расходы со стороны дорог

по пробегу угля, а следовательно, вызывающая и излишние расходы и со стороны государства. На это обстоятельство было обращено внимание Сибугля и рядом докладов Правление просило НКПС изменить установленный ГУТ'ом порядок снабжения дорог.

Снабжение дорог производится из четырех угольных бассейнов, из которых три (Черемховский, Кузнецкий и Челябинский) находятся в пределах Сибири и четвертый (Кизилковский) расположен вне линий дорог Округа. В свою очередь — Кузнецкий бассейн имеет ряд групп, расположенных и на магистрали и на Кольчугинской линии. Все эти угли имеют чрезвычайно различную теплотворную способность, колеблющуюся в больших пределах от 4.000 до 7.200 единиц тепла на килограмм при разной цене за пуд (для Челябинского угля 8,0 коп., для Черемховского 8,55 коп., для Кузнецкого 10,7 коп. и для Кизилковского 10,8 коп., за пуд франко вагон-копи). Если основываться даже лишь на этих признаках, не вдаваясь в дальнейшее разграничение качества углей разных копей по их зольности, по их спекаемости и т. п. — то и эти два фактора уже диктуют границы районов своего распространения по дорогам Сибири. Проведенные Правлением экономические подсчеты в области определения наимыгоднейшего размещения углей по складам приводят к заключению необходимости совершенно отказаться от Кизилковского угля, протягиваемого к Тюмени по Пермской дороге на расстояние 740 верст, так как этот уголь ложится лишними 2 рублями на каждые 100 паровозо-верст по сравнению со стоимостью угля Анжерско-Суджинской группы. Челябинский уголь не выдерживает конкуренции с тем же Анжерско-Суджинским углем далее четырехсот-верстной зоны. Выход углей южной группы Кузнецкого бассейна на магистральную линию дает удлинение провоза угля на 215 вер. против обслуживания той же магистрали Анжерско-Суджинскими копами.

И, наконец, границы районов снабжения углями Черемховского и Кузнецкого бассейна по примерному подсчету определяются станцией Планская.

Между тем все эти экономические соображения не принимаются Сибуглем в расчет и планы его разработки далеки от требований своего главного и почти единственного потребителя — железных дорог. Углепромышленность еще и теперь диктует дорогам, что и где они должны получить. В результате все неоправдываемые надобностью излишние пробеги угля большим расходом ложатся на бюджет дорог. Помимо сего, крайне неустойчивая помесечная программа выполнения погрузки угля по разным копам при недостаточных запасах топлива на дорогах заставляет эти последние разгружать на одних и тех же складах угли разных сортов. Это последнее обстоятельство крайне вредно отзывается на всем тяговом хозяйстве и, в свою очередь, вызывает со стороны дорог излишние эксплуатационные расходы.

Если сопоставить цифры фактической погрузки угля по копам с цифрами проектного плана погрузки, основанного на получении наибольших экономических результатов при эксплуатации дорог, то

(смотри таблицу № 45) оказывается, что в течение 8-ми месяцев текущего года Черемховские копи и, особенно, Кольчугинские и копи Южной группы чрезмерно развили свою погрузку в ущерб добыче угля в Анжерско-Суджинском районе, в результате чего 13 милл. пуд. угля имели значительный перепробег.

Т а б л и ц а 45.

НАИМЕНОВАНИЕ ДАННЫХ.	В 1.000.000 пудов угля.			
	Челябинск. коп.	Анжерско- Суджинские коп.	Кольчугин- ской и Юж- ной групп.	Черемхов- ские коп.
Проектная погрузка	5,9	21,8	1,7	8,4
Фактическая погрузка	3,1	11,5	10,9	12,3
% фактической погрузки от проектной . . .	53%	53%	641%	146%

Между тем такое значительное увеличение добычи угля в Черемховском бассейне и на Кольчугинской и Южной группах Кузнецкого бассейна не вызывалось ни недостаточностью оборудования Анжерско-Суджинской группы, ни недостаточностью запасов угля в недрах этих последних копей, так как из личных бесед при посещении копей добыча угля на Анжерско-Суджинской группе, по уверению администрации, без затруднений может быть повышена до годовой производительности в 40 милл. пудов, а затем может быть развернута работа даже и до 60—80 милл. пудов в год. Одновременно с сим пришлось убедиться в производстве больших плановых работ в пределах Черемховского бассейна, идущих на увеличение основного капитала копей при продолжающемся суживании объема требований на уголь и концентрации потребления его на дорогах.

Необходимо несколько остановиться и на качестве поставляемого на дороги угля, так как это качество не малое влияние оказывает на величину эксплуатационных расходов.

Действующие в настоящее время технические условия приемы предъявляют весьма малый объем требований к качеству поставляемых на дорогу углей. Так, например, нормальная зольность для углей Кузнецкого бассейна определена в 12°/о—15°/о, для углей Черемховского бассейна—в 20°/о—23°/о, браковка устанавливается для первых углей при зольности в 20°/о и для вторых—при зольности в 28°/о.

Если обратиться к статистике довоенного времени, то для Анжерско-Суджинского угля зольность определялась в 9°/о—11½°/о, для Черемховского—8°/о—9°/о. Данные за 1921 год указывают, что Кольчугинский уголь поставлялся с зольностью в 10½°/о. При этом следует от-

метить, что, несмотря на крайне примитивные методы разработки, все же углепромышленность Сибири могла давать вполне доброкачественный материал.

Ныне же льготные требования временных технических условий приемки угля не создают для углепромышленности побуждающих начал применения хотя бы самых примитивных методов в области улучшения выпускаемых ею продукции, так как почти всякое качество добычи по своим природным свойствам вписывается в эти технические условия. В виде примера, подтверждающего вышесказанное, можно привести предварительный расчет по поставке 5.748.652 пуд. угля Черемховского бассейна за март, апрель и май: анализ дал среднюю зольность в 15,99%; предельная нормальная зольность согласно технических условий — 20%, при понижении которой Правление должно доплачивать 12% к основной ставке, т. е. $8,55 \text{ коп.} \times 0,12 = 1,026 \text{ коп.}$ за пуд. И, таким образом, несмотря на значительный процент зольности, дороги все же должны еще приплатить за эту поставку около 59.000 руб. золотом.

Для ограждения в будущем дорог Сибири от чрезмерного с их стороны финансирования сибирской углепромышленности, желательно было бы, при предстоящей в НКПС переработке временных технических условий, принять во внимание имеющийся богатый материал в распоряжении Правления Сибирских дорог.

Нельзя не согласиться с Правлением, что данные анализов определенно говорят, что копи могут давать вполне доброкачественный материал и нет оснований откладывать дальше предъявление к ним умеренных требований, какие поставлены в технических условиях ¹⁾. Также нельзя не согласиться с мнением Правления о желательности ввода в технические условия приемки угля, обязательного испытания угля в условиях практики и во время работы на нем паровоза, так как лабораторный анализ принимаемых углей не может выявить всех тех качеств и свойств, от которых зависит успех и экономика применения углей для отопления паровозов, а также совершенно не освещает вопроса о шлакуемости золы — обстоятельство чрезвычайно важное для сжигания углей в топках паровозов ²⁾.

Таким образом для урегулирования топливного хозяйства дорог Сибири необходимо:

- 1) Предложить ГВТУ изменить план погрузки угля по отдельным копиям и в будущем возможно приблизить его к требованиям дорог.
- 2) Повысить технические условия приемки угля.
- 3) Установить для дорог Сибири переходящий на зимний период запас угля на складах в объеме трехмесячной потребности.

Для ограждения же транспорта в Сибири от чрезмерных расходов, затрачиваемых этими дорогами на топливо, желательно было бы связать более тесно интересы монопольного поставщика — сибирскую углепро-

¹⁾ Доклад Правления на имя ЦН от 5/II—1923 г.

²⁾ Доклад Правления на имя ЦН от 5/II 1923 г.

мышленность с таким же монопольным потребителем—дорогами Сибирского Округа путей сообщения.

При обсуждении этого вопроса на месте, Правление намечало два пути: первый—получение в эксплуатацию транспорта Анжерско-Суджинских копей и второй—снятие транспорта с плапового снабжения. Первый из этих путей предоставляет Правлению возможность определять себестоимость продукции и тем самым контролировать ставки углетрестов и к тому же степень развития своей выработки регулировать и выработку углетрестов в желательных для транспорта группах копей. Второй путь обеспечивает дорогам лучшее качество угля, но не может все же гарантировать желательной для транспорта разверстки поставки по отдельным копиям, так как дороги не имеют для сего достаточных запасов топлива. Так как оба эти выхода требуют для себя, по предварительным подсчетам, почти равного авансирования, то первый из них имеет преимущество и тем более, что Анжерские копи, принадлежавшие ранее бывшей Сибирской ж. д., по праву должны принадлежать дорогам Сибирского Округа п. с.

Коэффициенты расхода топлива.

До мая месяца с. г. Управление Округа не имело своей самостоятельной части Теплотехники и разработка вопросов теплотехники производилась в Паровозной Части. Крайне скудный штат не позволял развивать работы в этой области и она, в большинстве, сводилась лишь к изданию тех или иных распоряжений по линии, без дальнейшей возможности детального анализа результатов таких распоряжений. С мая месяца была организована специальная Часть Теплотехники из 10 лиц и, судя по работе ее в течение минувших двух месяцев, имеется твердое основание предполагать, что дороги быстрым темпом выправят свой расход топлива. Ныне уже разработан и преподан линии ряд инструкционных приказов, установлен план систематических опытных поездок, расход топлива включен в рамки жесткого учета как по действующим на дорогах сериям паровозов, так и по объему фактической работы последних. Вместе с тем, в соответствии с распоряжением НКПС, разработан ориентировочный календарный план снижения расхода топлива, которым предусматривается подход в течение 1923—1924 годов к нормам 1913 г. По этому последнему плану расход топлива паровозами на 100 вер. их пробегов характеризуется нижеследующими годовыми цифрами, выраженными в дровяном эквиваленте:

в 1921 г.	2,05 куб. саж.
" 1922 "	1,93 " "
" 1923 "	1,59 " "
" 1924 "	1,39 " "

Фактический расход на 100 паровозо-верст в текущем 1923 г. определился для января в 2,31 куб. саж., для февраля—2,29 куб. с., для марта—2,12 куб. с. и для апреля—1,79 куб. с. при среднем

расходе за четыре месяца в 2,12 куб. с. Эта последняя цифра расхода хотя и стоит на 6% ниже нормы приказа НКПС (№ 754340 от 27/III 1923 г.), но, по своей абсолютной величине, все же вызывает сомнение в возможности подойти в текущем году вплотную к цифре, определенной вышеуказанным ориентировочным планом.

Т а б л и ц а 46.

МЕСЯЦЫ.	Фактический расход топлива, в дровяном эквиваленте.						Всего.
	На паровозы.		На проч. нужды.		Выдача служащим.		
	Куб. с.	‰	Куб. с.	‰	Куб. с.	‰	
1922 г.							
Октябрь	25.763	66	7.993	20	5.473	14	39.229
Ноябрь	27.112	64	11.495	27	3.891	9	42.498
Декабрь	25.854	62	11.707	28	3.911	10	41.472
1923 г.							
Январь	27.203	62	14.628	33	1.878	5	43.709
Февраль	26.414	62	13.350	31	2.654	7	42.418
Март	28.734	64	12.968	29	3.336	7	45.038
Апрель	21.400	64	8.944	27	3.233	9	33.566
Итого . . .	182.480	63‰	81.085	28‰	24.376	9‰	287.941

Сопоставление цифр расхода топлива (см. таблицу № 46) на паровозы с цифрами расхода на прочие нужды и с цифрами выдачи топлива служащим указывает на значительный средний расход топлива на дорогах на разные нужды при крайне скудной выдаче топлива служащим, особенно в зимние месяцы. Средний расход за 7 месяцев на разные нужды выразился в 28% от общего расхода топлива и в 44% от расхода на паровозах. Поскольку дороги перешли к уточнению учета расхода топлива на паровозах, постольку вышеприведенные цифры наводят на необходимость установления не менее жесткого учета расхода топлива и на постоянных установках и по отоплению зданий общественного характера. Сравнительно же малую выдачу топлива служащим—менее 0,25 пог. саж. в месяц—по климатическим условиям Сибири следовало бы увеличить.

Положение снабжения дорог дровами следует признать удовлетворительным (см. таблицу № 47). За 9 месяцев текущего года сдача дров на склады дороги уже не-

Т а б л и ц а 47.

Наименование материала.	Наличие на 1-ое октября 1922 г.	Приход.	Расход.	Остаток на 1-ое июля 1923 г.
Дрова, куб. с.	51.153	49.917	75.890	25.180
Бревна, шт.	103.896	70.551	66.045	108.402
Пиловочный лес, шт.	263.578	1.041.150	872.633	432.095
Вагонная обшивка, шт.	32.024	234.660	240.615	26.069

сколько превысила всю расчетную и годовую потребность. До сего времени заготовка дров главным образом шла по договорам с госорганами и лишь частично путем хозяйственной разработки, при чем цены последней 7—10 зол. р. за куб стоят несколько ниже цен госорганов (8—12 зол. руб. за куб). Имея опыт более выгодной хозяйственной заготовки на ряду с отмечаемой отсталостью Сиблеса в соблюдении своих договорных сроков поставки, а также и случаи предъявления к сдаче дров плохого качества, Правление в преследовании экономических выгод приняло решение возможно шире поставить свою хозяйственную заготовку, в каковых целях и организовало у себя Лесной Отдел. Это мероприятие следует приветствовать, так как помимо экономических выгод на единице заготовленных дров дороги будут иметь возможность образовать у себя так необходимый им сухой запас дров.

Намеченная в текущем году заготовка шпал в количестве до 2.000.000 шт. почти вся была передана по договорным обязательствам госорганам. Хозяйственным способом производится заготовка лишь до 200.000 шт.: к этой последней дороге принуждены были прибегнуть, вследствие запаздывания в сроках поставок. К концу июня дороги располагали шпалами в количестве лишь до 850.000 шт. или 43% от намеченной программы заготовки. Наблюдались частные случаи предъявления к сдаче шпал, не отвечающих техническим условиям как по своим размерам, так и по качеству древесины, но, в связи с невозможностью уменьшить в текущем году смену шпал, дороги вынуждены были все же и такие шпалы от поставщиков принимать со скидкой с обусловленной договорами цены. Несмотря на значительность этой скидки, она все же не окупает службы шпал.

Все эти отступления от договорных сроков поставки и предъявления к сдаче низкого качества шпал побуждают Правление развивать свои хозяйственные заготовки в области снабжения дорог шпалами тем более, что опыт текущего года дал значительные экономические выгоды такого хозяйственного способа заготовки: договорная цена в текущем году колеблется от 40 коп. до 60 коп. за шпалу, при хозяйственном же способе шпала обошлась в среднем 35—40 коп.

Значительно хуже в текущем году обстоит дело с самоснабжением дорог разными прочими видами лесных материалов. Положение с поставкою круглого леса можно охарактеризовать в среднем цифрой в 37% от потребного количества (телеграфные столбы заготовлены в полном потребном количестве), снабжение же пиленным материалом—цифрой в 47% от потребного количества. Успешность заготовки этих материалов и реализация заключенных договоров все время находились в зависимости от финансового положения дорог. Как то было отмечено выше, дороги не имели возможности составлять финансового плана на протяжении далее одного месяца, и это обстоятельство не позволяло создать регулярного планового снабжения материалами, ограничивало заготовку этих последних пределами срочных требований момента.

Такой порядок заготовки материалов, и особенно лесных, не мог не отзываться и на самом производстве работ и на качестве этих работ. Создавая ныне свой Лесной Отдел, Правление этим мероприятием значительно ослабит в будущем остроту своего положения в деле самоснабжения лесными материалами при одновременном сокращении своих расходных статей. Если бы даже расчеты Правления (см. таблицу № 48) при осуществлении хозяйственной заготовки лесных материалов в первый год и не смогли бы оправдаться и фактические цены таких заготовок подошли бы к ныне существующим договорным ценам, дороги все же

Т а б л и ц а 48.

Наименование материалов.	Ориентировочные цены при коз. способе заготовки.	Современные договорные цены.	Ожидаемая экономия, в % от договорных цен.
Шпалы, штука	57 коп.	60 коп.	5
Круглый лес, куб. ф.	9 к.—9½ к.	10—14 к.	20
Пиленный лес, куб. ф.	28 к.	30—37 к.	15
Дрова, куб. с.	11 р. 95 к.	12 р.	—

значительно выиграют в сокращении переброски заготавливаемых материалов в пределах своих линий. Поставка Сиблесом по договорам совершенно не считается с интересами дорог в отношении выбора пунктов сдачи материалов, вследствие чего непомерно увеличивается пробег хозяйственных перевозок, а следовательно, увеличиваются и эксплуатационные расходы. Сопоставление пробегов лесных материалов, приведенных в таблице № 49, указывает, что при переходе к хозяйственному порядку заготовки материалов, дороги смогут сократить эти пробеги примерно на 30%.

Т а б л и ц а 49.

НА ИМЕНОВАНИЕ МАТЕРИАЛОВ.	Средний пробег материалов, в верстах.		%-ное отношение ожидаемого сбережения, в пробеге.
	Современный.	Ожидаемый при хозяйствен- ном способе заготовки.	
Шпалы	450	300	30
Пилоочный материал	600	450	25
Круглый лес	800	450	40
Дрова	300	200	30

В виду приведенных выше экономических выгод и в целях наискорейшей организации хозяйственных заготовок лесных материалов—необходима нижеследующая помощь со стороны центра:

1) Вопрос об эксплуатации „Каргатской Дубравы“ дорогами уже был рассмотрен в Трансплане НКПС. В настоящее время вопрос этот представлен Сибревкомом на утверждение СТО с ходатайством о предоставлении Правлению некоторых льгот в виду предстоящих значительных расходов по постройке лесовозной ветки. Желательно возможно скорейшее рассмотрение этого вопроса в СТО.

2) Вопрос об отводе лесосек по губерниям, не входящим в ведение Сиб. Областной Лесосечной Комиссии, проводится ХМУ с благоприятными для дорог результатами; что же касается до отвода лесосек по губерниям Сибири в размерах, согласованных Правлением с Сибтопсом и Сибпланом, то для скорейшего и благоприятного разрешения этого вопроса в Сиб. Областной Лесосечной Комиссии необходима поддержка НКПС.

3) Успешность лесозаготовок во многом зависит от объема средств, могущих быть выделенными для этого дела. Так как, с одной стороны, ежемесячные расходные расписания не дают возможности развернуть должным образом фронт разработок, а с другой—осенний период требует от лесозаготовительных аппаратов полного хода работ, иначе дороги и в 1924-м году вынуждены будут расходовать в дело сырой материал, то отсюда вытекает необходимость для Правления срочного изыскания нужных ему средств для своевременной организации лесозаготовительных аппаратов. Если таковые не могут быть отпущены центром в качестве аванса в счет сметы нового 1923/1924 операционного года, то желательно было бы оказать помощь Правлению в деле образования оборотных средств путем скорейшей реализации части имеющихся на дорогах Сибири излишков в материалах (см. Финансовое положение дорог).

**Снабжение дорог
материалом и ин-
вентарем.**

Заготовительным и закупочным аппаратом материалов и предметов является Хозяйственный Отдел Правления. Как о том указано было в разделе доклада о коммерческо-экономической работе дорог, Правлением установлена теснейшая ежедневная связь с наиболее крупными рынками, расположенными во всех районах, тяготеющих к железной дороге. Эта ежедневная связь дает полную возможность Правлению ориентироваться в деле наимыгоднейшего приобретения материалов. Скудность оборотных средств лишает пока Правление возможности ввести работу своего Хозяйственного Отдела в желательный плановый порядок заготовки материалов и вынуждает ограничиваться в заготовках количествами, близко подходящими лишь к месячной потребности. Следует отметить, что хорошая организованность хозяйственного аппарата Правления вполне устранила еще так недавно наблюдавшуюся постоянную серьезную угрозу производству работ из-за несвоевременности и недостатка в снабжении материалами и инвентарем. Я не привожу здесь длинных ведомостей, рисующих движение запасов, движение поступления и расхода материалов, но считаю необходимым засвидетельствовать трудность работы Правления в условиях отсутствия четкости в распределении материалов по складам, а посему и в условиях отсутствия четкости в деле выявления потребности пополнения запасов: (см. раздел III доклада „Складское дело“); но даже и при такой обстановке не приходится ни по какой группе материалов ставить упрека в недостаточной бдительности в деле своевременного принятия мер к получению необходимого материала хотя бы в количестве, обуславливаемом голодными нормами.

**Порядок расценки
материалов.**

В течение всего прошлого календарного года, т. е. до 1 января 1923 года, материалы, приобретенные наличной покупкой и по договорам, приходовались по ценам их покупки; материалы же, поступившие от разных учреждений и организаций без указания цены, приходовались по номенклатурным ценам 1914 г., в золотой валюте, с увеличением этих цен на объявляемый в каждом месяце особый коэффициент. Этот коэффициент с 10 в январе 1922 г. возрос до 100 в мае 1922 г., и эта цифра коэффициента далее оставалась без изменения. В связи с переходом с 1 января с. г. на денежные знаки образца 1923 г., увеличение довоенных цен на коэффициент 100 механически отброшено, и с этого времени до 1 июля в отчетных данных производственных единиц довоенный золотой рубль арифметически складывался с рублем образца 23 г. и таким образом на протяжении до июля текущего года отчетность по расходу материалов, выраженная в денежных единицах, без повторной весьма большой работы не может отражать в себе расходов, фактически затраченных на израсходованный материал.

С 1-го июля с. г. порядок расценки материалов подлежит, согласно приказа НКПС, изменению в том смысле, что расценки материалов

должны производиться по ценам приобретения с начислением некоторых видов накладных расходов, а материалы, поступающие из центра без указания цены, должны приходоваться по довоенным ценам, умноженным на курс Котировальной Комиссии месяца приходования.

Этот вновь устанавливаемый порядок значительно приближает материальную отчетность к действительным цифрам расхода, но требует слишком большой внимательности и труда для своего выполнения. Хотя на дорогах Сибири этот порядок еще не введен, а посему нет пока и результатов его примечания, все же считаю необходимым высказать здесь опасение за те затруднения, которые должны будут встать перед дорогами на практике применения вышеуказанного порядка расценки материалов.

Выписка материалов производственными единицами из складов Материальной службы в свои расходные кладовые, согласно нового Положения, должно сопровождаться фактурами с расценкою по индексу месяца высылки материалов из склада Материальной службы.

В виду большого протяжения дорог Сибири, эти материалы могут попадать зачастую в расходные кладовые служб-потребителей в следующем месяце, а посему производственные единицы должны будут делать перерасчеты по таким фактурам. Практика указывает на значительный промежуток времени, протекающий между получением материала на производственных единицах и временем действительного употребления материала в дело, а поэтому в отчетных документах, отвечающих по своему времени моменту производства работ, должен быть снова сделан перерасчет стоимости материала на новый индекс, соответствующий месяцу фактического расхода. Далее, не всегда бывает возможно при длительных работах строго разграничивать расход материалов операционными месячными периодами, посему часть материалов, израсходованных фактически в одном месяце, попадает в отчетность последующего месяца, а это последнее вновь потребует корректуры цифр на новый индекс и проч. и проч.

Все эти обстоятельства весьма затрудняют ведение сортовых книг на производственных единицах и создадут большую работу по ежемесячным переоценкам материалов, употребленных в дело. Казалось бы, что установление для всех внутренних на дорогах операций стоимости материалов в какой-либо твердой валюте, напр., в золотой, значительно облегчило бы все делопроизводство по учету, хранению и расходу материалов. Если установить цены всего запаса на дорогах в золотой валюте, в той же валюте расценивать весь вновь поступающий материал и производить всю внутреннюю перефактуровку и составление отчетных материальных документов, то в этом случае все делопроизводство по материальному хозяйству значительно было бы упрощено. Для сопоставления же ежемесячных расходов, выраженных в денежных знаках, с подлежащими ассигнованиями возможно было бы ограничиться лишь переводом одного суммарного итога материального отчетного документа умножением на соответственный индекс, но не производить тех же действий с каждым слагаемым этого итога отчетного документа.

Производственный Отдел Округа п. с. был переведен с 1 марта 1922 г. на хозяйственный расчет без выделения ему оборотных средств. Весьма малая производительность этого Отдела обусловливалась, с одной стороны, выдачей Округом весьма незначительных авансовых сумм под заказы, а с другой—длительностью расчетов за сданную на дороги продукцию.

Для поднятия деятельности производственного Отдела, Округ поручил ему производство торговых операций, с выдачей краткосрочной ссуды на 1½ месяца в размере 30.000 р. знаками 1923 г. В октябре, с формированием Правления и его производственно-торгового Отдела, был упразднен производственный Отдел Округа, и все подсобные предприятия и образовавшиеся оборотные средства в сумме до 14.000 зол. рублей перешли в ведение Правления. На протяжении всего лишь около года своего существования производственно-торговый Отдел Правления сумел развить свои операции настолько, что оборотный капитал его возрос ныне до 100.000 зол. рублей. Эта маленькая историческая справка по справедливости отмечает энергичную работу производственно-торгового Отдела Правления.

Практические результаты работы этого Отдела Правления характеризуются цифрами таблицы № 50, которые указывают на значительную выгоду для дорог от снабжения их продукциями подсобных предприятий Правления.

Т а б л и ц а 50.

НА И М Е Н О В А Н И Е П Р О Д У К Ц И И.	Цена вольного рынка.	Цена поставок Пр.-Торгового Отдела.	% понижения стоимости от цены вольного рынка.
Кирпич красный, за 1000 шт.	20 р.	15 р.	25
Пиленый лесной материал, за куб. ф.	42 к.	28 к.	33
Пилоочные бревна, за куб. ф.	15 к.	13 к.	13
Шпалы, шт.	50—70 к.	37 к.	18—26
Чугунное литье, пуд.	9 р.	4 р. 50 к.	50
Медное литье, пуд.	100 р.	54 р.	46
Кузнечные поковки, пуд.	10 р.	6 р.	40
Жестяные работы, пуд.	7 р. 50 к.	6 р. 90 к.	8

К тому же надлежит отметить и весьма скромные штаты административно-конторского персонала на всех этих подсобных предприятиях; так, например, на механическом заводе, при общем числе работников в 66 человек, административно-конторский персонал состоит из 6 лиц; кирпичный завод имеет лишь одного заведывающего и одного конторщика

и т. д. Поэтому и накладные расходы на выпускаемую продукцию сводятся к возможному минимуму.

Другая сторона практической работы Производственно-Торгового Отдела вылилась в изучении местных рынков и в освещении их наличной мощи в каждый данный момент. Такие информационные данные Отдела служат не только узкой цели для ведения его собственных торговых операций, но и являются вполне достаточным материалом для Правления, в его целом, при разрешении вопросов построения хозяйства железных дорог. Благодаря такой широкой постановке своего осведомления, Правление всегда в курсе всей торгово-промышленной жизни Сибири и имеет возможность получить на затрачиваемые средства наибольшую пользу для своих дорог.

VII. Организационные вопросы.

С 1-го июля дороги Сибири сократили число линейных Отделов с 8-ми до 4-х.

Протяженность этих Отделов определяется ныне в следующих цифрах:

Омский . . .	имеет 1.941	в. гл. пути	при 1.773	в. эксп. дл.
Томский . . .	" 2.319	" " "	" 1.326	" " "
Иркутский . .	" 3.128	" " "	" 1.595	" " "
Барнаульский .	" 750	" " "	" 750	" " "

Сокращение линейных единиц было проведено в порядке автоматического слияния смежных отделов без изменения ранее существовавших границ. Такое сохранение границ административного деления линии следует, конечно, принять в качестве первого приближения, как проведенного лишь в целях возможно уменьшить степень болезненности административной перестройки дорог. В ближайшее же время необходимо наметить границы между линейными Отделами, учитывая, с одной стороны, характер и объем грузовых работ отдельных линий и участков, а с другой—желательность предоставить полную возможность Отделам создать для себя обстановку хозяйственной самостоятельности.

Большое протяжение линейных Отделов (2.000—3.000 верст главных путей) и большие хозяйства их потребуют организации сильных аппаратов для своего управления. Перевод работы линейных отделов на самостоятельные сметы, передача им оперативного командования по всем отраслям хозяйства—являются неотложной потребностью этих вновь созданных административных единиц.

Одновременно с сим Управление Округа должно будет коренным образом изменить свои современные соотношения с линией, а следовательно, должно будет перестроить и всю внутреннюю свою работу и свою внутреннюю структуру. Для возможности подойти к определению этих новых форм попытаемся обосновать эволюционную последовательность изменения ныне принятых Округом на себя обязательств в деле управления линией.

Перевод линейных отделов на самостоятельные сметы в современных условиях фактического отпуска денежных средств не может оградить старшую инстанцию от повседневной постановки Отделами вопросов финансового характера. Большой же объем хозяйств линейных Отделов потребует и быстрого разрешения таких вопросов. Это последнее обстоятельство естественно заставит Правление связаться непосредственно с линейными Отделами. Счетно-финансовый Отдел Управления Округа, обратившись вначале лишь в промежуточную передаточную инстанцию, вскоре же должен будет потерять и это свое значение.

Упразднение в Управлении Округа счетно-финансового аппарата низведет работу технических Служб к выполнению лишь программных технических работ и к инспектированию линейных Отделов. К этим же кабинетным работам, лишенным оперативного характера, Округ вынужден был бы перейти и вследствие неминуемого стремления к хозяйственной замкнутости своих больших линейных Отделов. Что же касается до Эксплуатационного Отдела Округа, то, с передачей линейным Отделам оперативного управления перевозочными средствами и командования движением, функции этого Отдела Округа естественно должны будут ограничиться функциями, присущими ОКП.

Свертывание счетно-финансового аппарата Округа и ограничение круга деятельности технических Служб неминуемо перенесут на Правление работу по выяснению потребностей в материалах и разверстку выполненных заготовок между линейными Отделами.

Так рисуются последующие этапы изменения организационных форм административных органов дорог Сибири в связи с завершенными первыми шагами—расширением границ линейных Отделов. Сжатое же в своих функциях до указанных выше пределов Управление Округа должно будет потерять свою самостоятельность и автоматически влиться в состав Правления, в качестве его Технического Отдела.

Четыре самостоятельные хозяйственные единицы, возглавляемые одним Правлением,—форма администрирования, к которой должны подойти дороги Сибири. Эта форма наиболее полно соответствует требованиям, предъявляемым Сибирью к своей сети, так как большая протяженность Сибирских линий заставляет отказаться от оперативного Управления линиями из одного центра, между тем общность экономических интересов всех этих линий в свою очередь требует единой направляющей воли.

VIII. Заключение.

Подбивая итоги оценки хозяйствования на дорогах Сибири и принимая во внимание всю ту колоссальную работу, которую должны были проделать в текущем году Правление и Управление Округа в труднейшей финансовой обстановке и в условиях необходимости перевоспитания всего своего штата, следует подчеркнуть, что все достигнутые благоприятные результаты хозяйствования текущего года, по сравнению с результатами эксплуатации прошлого отчетного года, могли быть получены

дорогами лишь при чрезвычайном напряжении энергии и настойчивости со стороны стоящих во главе дела лиц.

Улучшение в деле утилизации подвижного состава, улучшение в постановке ремонта подвижного состава, улучшение в содержании пути и его принадлежностей и, наконец, наличие вполне удовлетворительной связи—все это свидетельствует о значительном укреплении на дорогах Сибири принципа расчетливости в расходимых средствах. Сопутствовавшее получению этих благоприятных результатов хозяйствования сокращение штата указывает и на поднятие производительности и на укрепление служебного долга и служебной дисциплины.

Организационные формы управления и администрирования дорог Сибири, установление жесткой централизации счетно-отчетного дела, складского дела и статистики ставили в истекшем периоде не малые затруднения перед административными органами в их работе по управлению отдельными отраслями хозяйства. Если хозяйственный расчет требует от транспорта бережливости в расходовании средств, то нельзя с прямых руководителей снимать ответственность за степень хозяйственности в постановке вверенного им дела централизацией учета этих средств и отчетности в безответственных механических аппаратах, стоящих вдали от прямого производства. От администратора требуется проявление максимума его индивидуальных способностей, а для этого он должен иметь в своем распоряжении аппараты, отражающие его деятельность, так как лишь в этом случае он сможет найти порядок и способ использования каждой своей производственной единицы в полной мере ее производительности. Если схема администрирования дорог Сибири ныне уже перестраивается и намечаются дальнейшие ее реформы, то эта реорганизация требует поставить на очередь дня и пересмотр ныне действующих положений о централизованном счетоводстве, статистике и Материальной Службе, дабы и эти аппараты в руках ответственных администраторов служили орудием производства благоприятных результатов в деле хозяйствования на железных дорогах.

Отмеченные в отдельных частях доклада те или иные уклоны и дефекты в хозяйствовании в разных отраслях железнодорожного дела указывают лишь на то, что дорогам Сибири и в будущем предстоит затратить еще много труда на создание у себя условий экономной эксплуатации средств в каждой отрасли своего хозяйства.

Обмен мнений.

Обмен мнений.

Тов. Павлуновский. Я должен отметить, что фактически на Сибирских жел. дор. дело обстоит значительно хуже, чем оно характеризуется докладом. Тов. Перекрестов приезжал для обследования к нам два раза. Первый раз он был в тот период, когда жел. дор. Сибири находились почти в состоянии прострации и, понятно, когда во второй приезд он увидел, что дороги в кратчайший срок вышли из этого положения, то совершенно естественно и неизбежно у него появился некоторый оптимизм в оценке. Но все же общее положение Сибирских жел. дорог оценено докладчиком достаточно правильно. Дефицит на Сибирских жел. дорогах—это факт, и в течение ближайших лет нет никаких оснований надеяться на его изжитие.

Товарная мощь сибирского хозяйства сильно подорвана. У крестьянства нет значительных излишков для обмена, а в текущем году по всей Сибири отмечается даже дефицит зернофуража. Организованной торговли нет, на это указывает, прежде всего, колебание цен на рынке—так, например, в Красноярске цена на ржаную муку—44 коп., а рядом в Томске—рожь—80 коп., что указывает на отсутствие торгового грузооборота в Сибири. Объясняется это целым рядом причин чисто местного характера и, главным образом, дефицитностью самого сибирского хозяйства.

Сельскохозяйственная продукция сбыта не имеет, в виду высоких цен на месте производства, а, следовательно, коммерческих оснований к переброске грузов в Центральную Россию нет. Сибирь ничего не вывозит, а потому у нее нет средств и для ввоза.

Те средства, которые имеет Сибирь, достаточны для мелкого товарооборота и совершенно недостаточны для крупного. Отсюда вывод, что транспорт в настоящих условиях хозяйства Сибири практически не может нивелировать цены на рынке, и в этом отношении он потерял значительную долю своего крупного экономического значения.

Крупной промышленности, за исключением угольной, в Сибири нет. Угольная промышленность в этом году находится в совершенно ином положении, чем прежде. Производственная программа угольных копей, по выпуску на рынок, на этот год определена в 76 миллионов пудов. Сибирским жел. дорогам нужно 35—36 миллионов пудов. Таким образом, казалось бы, что получается излишек в 40 миллионов пудов, которые необходимо развести по Сибири и перевести на Урал. Между тем себе-

стоимость пуда угля на конях, по данным РКИ, в настоящее время выражается в 16 коп. в то время, как дровяное топливо на Урале с вывозкой в 7-верстной полосе стоит 10 рублей за куб франкостанция, и поэтому угольная промышленность предполагает устанавливать связь с Уралом единственно за счет транспорта, возбуждая вопрос об огромном понижении тарифа.

Таким образом, никакой экономической базы на ближайший год в Сибири, для приведения транспорта в более или менее доходное состояние, нет. Если мы не найдем какого-либо выхода, то положение станет непосильным. Поэтому, необходимо провести целый ряд коренных мероприятий по сжатию всех видов расхода, а может быть придется согласиться даже на разрушение отдельных частей транспорта, например закрытие второго пути.

Поскольку у нас нет никаких данных для восстановления своего хозяйства во внешней экономике, вопрос о понижении дефицита сводится к внутренней экономике. Здесь, в первую очередь, докладчиком выдвигается концентрация нашего производства. Мы возражать не будем. Теоретически намечаемый выход является правильным, но фактически для него мало данных. Кустарничество объясняется, главным образом, отсутствием оборотного капитала и транспорт вынужден с этим мириться. Конечно, можно признать, что такое положение для транспорта губительно и недопустимо, но выхода в современных условиях мы найти не можем, потому что для него нужен оборотный капитал.

Перейду к оценке оборотного капитала. Здесь докладчик как будто пришел к оптимистическим выводам. Если посчитать стоимость наличия арифметически, то подсчет как будто и верен, но, если подойти к коммерческому анализу цифры, то получается совершенно обратное. Если внести поправки согласно циркуляра 21/4 от 28 июля, то реально используемый оборотный капитал с 17 миллионов снижается до 6,5 миллионов. Таким образом, здесь уже арифметический подсчет оборотного капитала не дает точных представлений о действительной сумме такового.

Совершенно прав докладчик, указывая, что учет оборотного капитала у нас идет слабо; этого пробела в работе Сибирских жел. дор. я не могу отрицать. Однако, утверждаю, что реализация ненужных в настоящее время излишков частей и материалов в отдаленной от центра и не промышленной Сибири даст суммы значительно ниже ценника. А потому не могу согласиться с мнением докладчика, что исчисленный оборотный капитал, после реализации этой части излишнего материала, останется в цифрах, указанных докладчиком.

В отношении описания финансирования, суть дела заключалась в счете в совзнаках и запоздании присылок дотаций, а позже и сами кредитные расписания были сжаты, поэтому опять-таки арифметический подсчет верного представления о финансировании Сибирских жел. дорог даже в благополучный период не дает. В дальнейшем оно пошло значительно хуже, и докладчик совершенно правильно отмечает крупные перебои

в финансировании. В результате задолженность НКПС нам составляет на 1 октября—365 миллионов рублей по справке ЦЖБ. Но здесь то и скрыта огромная разница. Смета и кредитное расписание составляются по товарному рублю, а НКПС считает задолженность в дензнаках по номинальной стоимости. Таким образом, задолженность реально является значительно большей. Во всяком случае, та система финансирования, которая была до сих пор, совершенно неудовлетворительна.

Кроме счета в дензнаках, запозданий высылки и сохранения номинала, бывали случаи и иного порядка; например, в феврале нам предписывают закупить баббит у Сибвнешторга для ряда дорог и высылают деньги. В сентябре же оказывается, что эти деньги нам зачтены в дотацию, стоимость же разосланного баббита нам надлежало взыскать с дорог. Вопрос финансирования необходимо урегулировать и установить между НКПС и Правлением те же самые взаимоотношения, какие существуют при банковых операциях. Это дает возможность рассчитывать на то, что НКПС'ом не будут производиться при полной нашей неосведомленности те или другие уплаты за наш счет.

Касаясь организационных мероприятий, надо иметь в виду чисто сибирские условия, а именно реформирование дорог на линотделы. Я не буду критиковать систему линотделов, но в результате у нас не было ни линотделов, ни дорог. Не было создано надлежащего хозяйственного аппарата, мало того, дробление материалов и дензнаков на большое число отдельных подотчетных и притом слабых единиц способствовало разложению исполнительного аппарата.

При всей нашей бедности, зарплату мы все время уплачивали своевременно. Мы считаем, что первой нашей задачей является создать правильный исполнительный аппарат. Мы намечаем календарную программу административно-организационной реформы; докладчик рекомендует включить в нее и реформу производственных ячеек, но это мне кажется крайне опасной мерой. Если до сих пор транспорт и работал несмотря на ряд реорганизаций, то только потому, что мы производственных основных ячеек транспорта не трогали. Мера, предложенная докладчиком—,удлинение околודков, является отклонением от этого принципа и сверх того в сибирских условиях даже и нерациональна.

Мы, в целях упорядочения и приведения в соответствие с современными условиями хозяйства дорог, проводим реформу административного аппарата, но в производственных ячейках будем базироваться только на прочных выводах непосредственного опыта.

Последний вопрос—о нашем производственном отделе. Все же мы торгуем, потому что нужны средства, и иного выхода нет. НКПС нам достаточных средств дать не может и по этому мы вынуждены пополнять их путем торговли. Чисто производственные подсобные предприятия без средств развиты быть не могут, мы например только сейчас организуем свои лесозаготовки, но для их развития испытывается недостаток средств. Указанная же выше неорганизованность в Сибири торгового грузооборота открывает нам возможность использовать наличную конь-

конктуру. Так; например, мы договорились с Госбанком произвести на комиссионных началах за его счет реализацию 3 миллионов пудов хлеба, что даст нам некоторое вознаграждение. Вообще нашу работу в этой области надо оценивать исключительно лишь с учетом условий сибирской действительности.

Первоначальное замечание докладчика, что Тов. Толлако. Управление Округа с образованием Правления оказалось не в силах справиться, с повседневными вопросами хозяйствования на линии и это вызвало создание более мощных и более ответственных линейных аппаратов (дорог) и ликвидацию самого округа, противоречит его выводу о необходимости единой направляющей воли.

Реорганизация вызвана прежде всего необходимостью сжатия и сокращения всего аппарата в виду крайне незначительных размеров работы Сибирской жел. дор. и теперь и в будущем.

При отдаленности Сибирских дорог от Центра нельзя обойтись без оперативного управления всеми дорогами Сибири, будь то Управление Округа или ОКП,

Правление также окажется не в состоянии справиться с вопросами хозяйствования образуемых дорог без помощи главнейших частей аппарата Управления Округа. Объединению аппаратов Управления и Правления препятствует отсутствие даже самого незначительного количества помещений в Н. Николаевске, где находится ныне Правление и несомненно при объединении повторятся те же затруднения, что и при образовании линотделов.

В отношении наличия и ремонта товарного парка, необходимо отметить, что к 1 октября товарный парк еще более уменьшился и дошел до 22.790 вагонов, вместо отмеченных докладчиком 27.268 ед.

Сокращение парка за 22/23 год составляет 10.235 ваг. или почти 30%.

Конвенционного осмотра по ударной программе выполнено в августе 92% от задания, т. е. более, чем на богатых дорогах Центра (М.-Курск., Северн., М.-Б.-Воронеж. и др.), а в сентябре 110 % или 1.300 ваг., несмотря на позднее получение специальных средств для сверхпланового ремонта. На 1 октября имеется неприкосновенного запаса 5.116 ваг., из них крытых 4.185 и годных под насыпь 3.976 ваг., в командировке 4.752 ваг. и в долгу за Самарской 2.474 ваг. Оборот вагона за сентябрь в среднем около 12 суток, вместо отмеченных докладчиком 16 суток.

Из операционного парка 830 паровозов, в рабочем наличии за последнюю треть сентября около 150 паровозов и в холодном запасе свыше 300 паров.

Что касается ремонта паровозов, то по соглашению с НКПС программа ремонта находится в соответствии с размерами пробегов, при чем мы стремимся к наибольшему использованию мощных паровозов

и исключению устаревших и неэкономных по расходу топлива серий как напр. Θ^k , Θ^c , У.

Развитию работ главных мастерских и сокращению работ участковых мастерских, кроме причин указанных т. Павлуновским, препятствует еще недостаток квалифицированных рабочих и невозможность переселения их в Омск, Красноярск и Барнаул, где настолько жесток квартирный кризис, что рабочие и служащие живут в землянках и вагонах.

Убыль квалифицированных рабочих огромная, притока же их, в виду отсутствия в Сибири промышленных предприятий, вовсе нет. С 1 февраля 1922 г. по 1 апреля 1923 г. число котельщиков сократилось с 456 до 355 или на 42%, молотобойцев — на 35%, правильщиков с 101 до 67—32%, столяров с 240 до 156—35%, плотников с 583 до 461—21%.

Месячная производительность главных мастерских на одного рабочего по литью и наковке все время возрастает и в некоторых случаях превосходит довоенную. Развитию массового производства препятствует недостаток материалов, по причинам, изложенным тов. Павлуновским.

В отношении пути и сооружений, следует отметить что к 1 октября с. г. средний возраст пропитанных шпал будет около 9 лет, при чем имеются в пути шпалы укладки 1909 г., т. е. 14 лет, а средний возраст непропитанных около 5 лет; имеются в пути шпалы укладки 1912 года, т. е. 11 лет.

Мнение докладчика о допущении сплошной смены мною не разделяется. Мы ведем постоянную борьбу со стремлениями линии допускать сплошную смену. При недостатке шпал только и возможна одиночная смена.

Докладчик не отметил крупные восстановительные работы на р. Бирюссе, Уде и др., а также постройку новых сооружений, взамен деревянных мостов на Алтайской линии.

Окраска ферм по недостатку средств произведена лишь в количестве 5 тыс., вместо отмеченных 1.800 тыс.

Состояние технических зданий и особенно депо — угрожающее. Значительная часть стойл с проваливающимися теплыми потолками уже закрыта. Железные крыши гофрированного железа Красноярских мастерских сплошь подперты деревянными стойками, несмотря на опасность в пожарном отношении. Кредиты на капитальный ремонт, в виду громадного дефицита, из сметы на 23/24 г. исключены. Указанное докладчиком малое использование снегоочистителей и случаи задержки движения поездов объясняются борьбой за сокращение непроизводительного пробега паровозов по требованиям Сл. Пути.

Предлагаемое докладчиком удлинение околodков проводится на боковых линиях, на главной же линии, при курсировании скорых поездов, наличии пучинистых мест, отсутствии путевой стражи и недостатке рабочей силы, весьма нежелательно. Экономия уже достигнута сокращением наемной рабочей силы и незаполнением штата ремонтных рабочих.

Что касается оплаты труда, то я думаю, что ЦБН подтвердит неоднократные заявления Профсоюза о несоответствии заработной платы бытовым условиям Сибири. Хлеб в Сибири значительно дороже, чем в Европейской России и на Кавказе, а между тем ставки в Сибири ниже других. Заработок чрезвычайно мал. Указанные докладчиком ненормальности по Н.-Николаевскому—явление случайное. Положение железнодорожников Сибири чрезвычайно тяжелое, и нужно удивляться тем достижениям, которые отмечены докладчиком в работе Сибирского Округа. На тяжелое жилищное положение я уже указывал. Топливо выдавалось в незначительном количестве.

Необходимо обратить особое внимание на оплату труда квалифицированных рабочих, убыль которых уже мною отмечалась.

В отношении работы Сибирской жел. дор. необходимо отметить продолжающееся снижение ее. Перевозка хлеба ожидается в текущем году в размере 19 милл. пудов, из них в сентябре—5%, в октябре—10%, ноябре и декабре—30%, январе—15%, феврале и марте—5%. Фактически в сентябре погружено 1.225 ваг., или 6,5% задания.

Пожелания докладчика о дальнейшем уплотнении работы Сибирской жел. дор. и сокращении эксплуатационных расходов сталкиваются с вопросом о громадном стратегическом и общем значении Сибирской магистрали. Наибольшее уплотнение производится и возможно лишь на боковых линиях Алтайской, Кольчугинской и Славгородской. Из действовавших ранее 430 остановочных пунктов ныне действует лишь 226.

По вопросу о снабжении Сибирской жел. дор. материалами, должен отметить, что положение не столь благополучно, как рисует его докладчик. Бывали перебои из-за отсутствия баббита, подбивочных и лесных материалов. Отсутствие расценки материалов в твердой валюте обесценивает отчетность в отношении определения себестоимости всех работ и расходов.

Запасы топлива на 1 октября составляют: угля—13.653 тыс. пуд., т. е. на 111 дней, дров—5.779 куб. саж.

Несмотря на такие огромные запасы угля, вызывающие простой вагонов под выгрузкой на складах, представители угольной промышленности не соглашаются на уменьшение поставки, хотя у нас нет средств для ее оплаты. Перевозка топлива составляет наибольшую часть работы Сибирских дорог, и рациональное распределение погрузки угля по отдельным пунктам могло бы дать большое сокращение среднего пробега пуда угля с 718 до 497 верст и стоимости угля, включая его доставку до 2 копеек на пуд, или до 800.000 рублей золотом в год.

Погрузочные устройства на коях крайне примитивны, что вызывает излишнюю маневровую работу и простой вагонов под погрузкой.

Расход топлива на паровозы в 1922 году на 6% менее, чем в 1921 году, а в 1923 году за зимние месяцы январь, апрель—менее, чем в 1922 году—на 8% и менее, чем на М.-Казанской железной дороге. Расход топлива на прочие нужды, вопреки заявлению докладчика о преувеличенном расходе, считая его в %, менее установленной повер-

стной нормы проф. Круго около 25 кубических сажен на версту, взамен 25% от расхода топлива на паровозы, как явно недостаточной при малых размерах движения, особенно для Сибирского климата.

Отмеченная докладчиком скудная выдача топлива служащим—наше больное место. За январь—апрель, самые холодные месяцы, мы выдали около 11 тысяч кубов, т. е. менее половины потребного по норме. Осталось невыданным около 14 тысяч кубов. Запасы дров на 1 октября очень невелики и если бы не было излишка угля, то и эту зиму Сибирские транспортники страдали бы от недостатка топлива.

Что касается предстоящей реорганизаций, то мы стараемся планомерно перейти от тех немощных отделов, о которых говорил тов. Павлуновский, к образованию четырех дорог и объединенного Правления с упразднением Округа.

Слияние Управления Округа и Правления, как я уже говорил чрезвычайно затруднительно по местным условиям.

В заключение должен сказать, что для правильного ведения хозяйства, помимо надлежащих организационных форм, необходима определенная финансовая база, которой до сих пор мы не имели и пока тщетно добиваемся.

Тов. Борисов. В докладе, который мы сегодня заслушали есть много полезных мыслей и указаний, которые должна учесть Комиссия, имеющая заняться разработкой основных тезисов по означенному докладу.

Я на большинстве пунктов останавливаться не буду, тем более, что по многим из них мы получили обстоятельное объяснение в докладах Председателя Правления и Начальника Сибирского Округа Путей Сообщения.

Но всетаки на некоторых пунктах я позволяю себе остановиться и дать некоторое пояснение тем основным недостаткам, на которые указывает докладчик. Действительно, кустарное строительство на дорогах Сибири имеется, но я думаю, что этот упрек не является упреком по существу. Дело в том, что кустарное строительство является результатом той обстановки, в какой существовал Округ. Было восемь линейных Отделов и естественно, что каждый Отдел стремился иметь у себя самодовлеющий аппарат: иметь какие-то мастерские, какое-то складское хозяйство, развивать свое оборотное депо и развивать свои склады. Что касается централизации, то здесь как будто обратное явление, которое само по себе тоже является естественным: имеются мелкие ячейки, каждая ячейка пытается жить по своему шаблону, как говорится „каждый молодец на свой образец“. Округ должен был иметь за ними централизованный надзор, требовать от них отчета по одной форме. Действительно, если бы этого не было, то получилась бы как бы полная неразбериха, в каждом Отделе получалось бы свое Правление.

Сжатие расходов на Сибирских железных дорогах, конечно, необходимо и ясно, что, с точки зрения денежной, существование 8-ми линейных

не является необходимым, их можно сократить до 4-х, по мощных Отделов. Сейчас у этих Отделов инициативы хозяйственной безусловно нет и они оглядываются на Округ. Значит, этим Отделам нужно дать самостоятельное существование, и тогда у них будет и техническая и хозяйственная инициатива. Таким образом, вы должны подойти не к Отделам, а нужно определенно сказать, что следует подойти к отдельным Управлениям. Конечно, к ним нужно применить несколько иную структуру, чем хотя бы на Южных дорогах. Там Правление и Управление дороги в одном месте и при таком положении можно некоторые части из Правления передать в Управления. В Сибири же Правление и Управления в разных городах. Если вы Управления не дадите хозяйственно-коммерческих, сметных и других ячеек, то Управления жить не смогут. Значит, для Сибирских дорог следует создать какую то особую структуру, непохожую на ту, которая проводится по Европейской сети. Во всяком случае, эту идею нужно разработать применительно к местным Сибирским условиям. Дальше—как же понимать Правление: должно ли быть объединенное Правление или несколько Правлений для каждой из дорог? Благодаря различным соображениям, может быть и политического свойства, приходится на первое время как будто ограничиться одним Правлением, которое должно управлять всей сетью Сибирских железных дорог. Может быть, со временем, когда разовьется деятельность железных дорог и когда одно Правление не сможет управлять всей сетью, придется создать несколько правлений. Окружный Комитет существует для регулировки жизни Сибирских железных дорог в смысле планирования перевозок. Какие же функции должен иметь этот Комитет при новой структуре? Я думаю, что это мнение разделяется и руководящими сферами, что Окружный Комитет должен иметь планировочные функции, а функции эксплуатационные могут быть переданы дорогам. Таким образом, мы подходим к типу старых Порайонных Комитетов (с ограниченными функциями), которые будут следить за планировкой движения.

Таким образом, будет 4 Управления железных дорог, а со временем может быть придется разделить всю сеть на три Управления, так как Алтайская железная дорога никогда самостоятельной не была. Эта самая простая система, которая даст и сокращение личного состава, и сокращение расходов.

Я коснусь еще нескольких замечаний докладчика.

Относительно вагонного хозяйства—безусловно, для того, чтобы хозяйство вагонное шло правильно, нельзя заниматься бутафорией: нужно вопрос о вагонах поставить на совершенно правильную линию. Записываются долги по вагонам, а потом по этим долгам никто ничего не платит. Нужно, чтобы был действительный перерасчет и желательно, чтобы этот вопрос был поставлен круто и определенно.

Вы говорите относительно инструкции вагонного и паровозного хозяйства. Конечно, инструкция желательна, но я думаю, что сейчас вряд ли нужно составлять какой то особый кодекс по хозяйству подвижного состава. Если вы возьмете наши циркуляры по этому вопросу,

то найдете в них все необходимое. Вопрос в том, чтобы наши ответственные руководители побольше сами наблюдали, побольше ездили бы, давая личные указания, а не в том, чтобы писать циркуляры.

Дальше относительно сплошной смены шпал, конечно, я вполне соглашаюсь с докладчиком относительно целесообразности этой системы, но необходимо учитывать, что к одиночной смене мы перешли из за недостатка средств; одиночная смена выгоднее и в смысле экономии. Так что, пока мы не накопим у себя достаточного количества средств, до тех пор, естественно, нам придется остановиться на одиночной смене шпал.

О сокращении околотков дорог, в этом вопросе я присоединился бы к мнению докладчика, что 8 верст как будто мало. Я ставлю вопрос, имеются ли средства какие нибудь для сообщения при удлинении околотков—дрезины и другие, так как в противном случае околоточный мастер должен ходить пешком по 15-ти и больше верст, ведь поездов там мало. Может быть потому за последнее время и усиливаются крупения, что не смотрят за путями за отсутствием средств передвижения. Таким образом, при удлинении околотков, Начальник участка не будет видеть, что фактически делается на линии. В этом отношении необходимо взвесить целый комплекс обстоятельств. Если есть возможность осматривать, тогда можно увеличивать и протяжение участков. Если же этого нет, то к вопросу об удлинении околотков нужно подходить с большой осторожностью.

То, что говорил докладчик относительно стоимости перевозок, совершенно правильно, его мысль совершенно понятна. Хотя Соколовский и писал в своей брошюре, что себестоимость перевозок мало зависит от объема перевозок, но я думаю, что с этим согласиться нельзя—чем больше размер перевозок, тем стоимость должна быть дешевле и к развитию перевозок нужно стремиться, но безусловно, что нужно при этом устанавливать разумные тарифы.

Относительно замечания, что ФБК не проявляет надлежащей гибкости в ассигновании кредитов, надо отметить, что, конечно, если на места даются одни цифры, а потом эти цифры заменяются другими, то о правильном хозяйствовании не может быть и речи. Конечно, мы стремимся к устранению этого явления.

По вопросу об уменьшении расхода топлива я совершенно согласен, что всякого рода мероприятия научного, административного и технического характера должны давать известный результат. Однако, я думаю, что все эти мероприятия так сказать бумажного характера не дают такого непосредственного эффекта, какой дает простое введение премий, надо только, чтобы эти премии проводились разумно. Нельзя же, введя премию, на следующий же месяц ее уменьшать; ведь если машинист получит премию за данный период и будет знать, что на будущее время эта премия будет уменьшена, то хороших результатов вы от этого не получите. Если же премия будет та же самая, то экономия в топливе будет прогрессировать. Нужно, последовательно снижая нормы, по

которым исчисляется премия, последовательно увеличивать ставки премии.

Относительно второго пути, я лично считаю, что, конечно, при тех тяжелых финансовых условиях, в каких существуют Сибирские жел. дороги, второй путь можно было бы и снять. Но этот вопрос имеет и стратегическое значение, и, пока мы его не разрешим в согласии с Военным Ведомством, мы принуждены расходовать на содержание второго пути известные средства. Во всяком случае к вопросу о снятии второго пути надо подходить с большою осторожностью.

Тов. Шишков. Эксплуатационный Отдел должен отметить одно очень важное замечание докладчика, а именно, что имеется в наличии резкое сокращение количества перевозок и вместе с тем еще более резкое падение транзитных перевозок. В этих условиях приходится очень осторожно подходить к достижениям и требованиям, и мы должны заявить, что те упреки, которые делаются Сибирским жел. дорогам в отношении утилизации паровозов, являются совершенно незаслуженными. Если учесть, что пробеги паровозов суточные в товаро-воинском движении достигают на Сибирских жел. дорогах 121 вер., я думаю, что в будущем роста этих достижений в значительной мере ожидать не приходится, и с этой стороны является приемлемым оборот паровозов в 53 часа. Вместе с этим надлежит оттенить трудное положение Сибирских дорог, которое требует регулирующего воздействия; на это указал и начальник Округа, а именно по перевозкам грузов в коммерческих поездах около 45 падает на свои хозяйственные грузы. Имея в виду, что этим грузом является топливо и что Сибирь почти не выбрасывает его на остальную сеть, приходится заключить, что по перевозкам топлива имеются перепробеги, с которыми надо бороться. Относительно отмеченного в докладе падения коммерческой скорости товарного движения и сокращения составов пассажирских поездов, эксплуатационный отдел считает, что эти понижения нельзя ставить в упрек Округу. Первое понижение вызывается увеличением размера сборного движения, а второе — изжитием товарных вагонов в пассажирских поездах. Должен еще отметить, что в докладе имеются некоторые неясности, а именно, является непонятным указание на увеличение за год выполненного оборота рабочего вагона с 13 до 16. Столь сильное увеличение не может оправдываться в полной мере отмеченным докладом увеличением пробега пуда грузов с 300 до 501 версты, ибо одновременно имелось большее возрастание среднего суточного пробега рабочего вагона. Совокупное действие этих обоих факторов в итоге должно вызвать снижение оборота, и мы полагаем, что действительно возможной причиной отмеченного докладчиком их роста является недостаточно своевременное выделение вагонов из сокращаемого рабочего вагонного парка в запас, чего не будет отрицать и Округ.

Кроме этого, я ничего особо существенного не имею добавить к докладу.

Тов. Воронцов-Вельяминов.

Превышение количества вагонов, выпускаемых из конвенционного ремонта, сравнительно с потребностью Округа объясняется тем, что производственная программа разверстывается не по потребности данной дороги в смысле пробега, а по мощности ремонтных пунктов, которыми дорога обладает, и ассигнования даются по производственной программе. Когда конвенционные расчеты будут более правильны, то эти несоответствия (превышение расходов на данной дороге сравнительно с потребностью парка) будут возмещаться той дорогой, за счет которой данная дорога производит лишний конвенционный расход. Приказ НКПС № 1463 не мешает дороге подбирать свой операционный парк по сериям, которые нужны дороге. Этот приказ издан с той целью, чтобы дороги ремонтировали только те паровозы, которые им нужны при правильном ведении хозяйства. Этот приказ подчеркнул для многих дорог неправильную постановку у них дела ремонта непьющих им серий.

Что же касается кустарничества, то этот вопрос уже был освещен.

Тов. Лазаревский.

Вопросы пути и сооружений в общем поставлены докладчиком правильно, я только хочу дать несколько цифр, касающихся протяжений околотов на Сибирских ж. д.

Среднее протяжение околотов на однопутных участках—18 вер., двухпутных участках—12 вер. и на ветвях—24 вер. Всего 390 околотов плюс 10 больших узлов—Омск, Ново-Николаевск и Челябинск с большим протяжением путей.

Эти средние протяжения показывают, что значительного сокращения числа околотов достигнуть нельзя, т. к. иначе будет невозможно обслуживать безопасность пути.

Стремление вернуться вновь на сплошную смену шпал наблюдается на линии, но эти стремления не встретят поддержки Центра, так как по экономическим соображениям это невозможно. Относительно мостов постройки по нормам 1884 г. вопрос стоит на очереди и будет разрешен в текущем году, после испытания их испытательной станцией.

По жилищному строительству разрабатывается в ФКБ вопрос о выдаче ссуд под домостроительство, и по окончательной разработке это мероприятие будет проведено в жизнь на всей сети.

Тов. Фатов.

Я должен указать на необходимость принятия Округом самых неотложных мер к тому, чтобы урегулировать вопрос утилизации неходовых материалов, количество которых имеется на громадную сумму, и вырученные деньги обратить на заготовку необходимых ходовых материалов, в коих ощущается острая потребность.

В отношении топлива Округу также следует урегулировать вопрос с Кизеловским углем. По плану Центра, уголь этот на дороги СИБОНСа не назначается, и вопрос может быть разрешен Округом на месте, соответственно экономическим условиям.

Вопрос о повышении технических условий приема угля в настоящее время уже рассматривается в сторону их повышения.

В дополнение к докладу надо упомянуть, что **Тов. Кнушевицкий.** Правление принимает ряд мер к увеличению грузооборота и развитию коммерческих операций (открытие городских станций и проч.), но меры эти на фоне общей экономической депрессии в Сибири не могут, разумеется, дать сколько-нибудь ощутительных результатов.

Указание т. Павлуновского на наличие большой разницы в ценах в различных пунктах Сибири дает основание думать, что дело не столько заключается в понижении производительных сил, сколько в отсутствии торгового капитала. Разница в ценах сама по себе должна создавать потенциальное напряжение транспортных потребностей в стране. Груз как бы сам просится к перевозке из пунктов с дешевыми ценами в пункты дороговизны. Примером того, поскольку даже незначительный прилив торгового капитала способен вызвать к жизни эти находящиеся в потенциальном состоянии грузовые потоки, может служить успех хлебных заготовок, предпринятых самой дорогой, о которых говорил т. Павлуновский.

Вопрос о внесении ясности в расходные расписания и вообще в сметно-кредитное дело, — вопрос большой и острый. Центр не менее страдает от несовершенств в этой области. Так, порядок составления расписания, который, по выражению тов. Павлуновского, похож на черную магию, конечно, ненормален, но вызывается он причинами, лежащими вне сферы влияния НКПС, и никакими частными мер по отношению к Сибирским дорогам, которые бы выходили из рамок общих мест к упорядочению этого большого вопроса, постепенно проводимых в жизнь финансово-контрольными органами, рекомендовать невозможно.

Тов. Залевский. Докладчик уделил очень много места оценке деятельности счетно-финансового аппарата на дороге. Сейчас можно много говорить относительно децентрализации счетоводства и о преимуществах или недостатках этой системы. В непродолжительном времени все транспортные учреждения должны представить свои соображения по этому вопросу в ФКК, когда и будет разрешен вопрос о системе счетоводства и вообще детально разработан вопрос.

В ФКК организована особая Комиссия по организации счетоводства и учета, которая приступила к работе и уже частично разработала вопросы, что подготавливает разрешение этого вопроса в общем масштабе.

Финансовое положение Сибирских дорог сейчас весьма тяжелое. Дохода положительно нет, ибо 60% всего дохода составляют перевозки хозяйственных грузов. Самая система финансирования Центром СИБОПС'а повинна в том, что финансовое положение дороги отягощается.

Несвоевременность получения дотации, конечно, усугубляет тяжесть положения.

По смете, представленной на 1923.—24 операционный год, расход Сибирских дорог превышает доход на сумму—21.000 червонных рублей. Расходы несколько надо сократить и в особенности по штату, ибо штат по существу не соответствует работе; ФБК обратил на это внимание дороги и в непродолжительном времени сжатие его будет проведено.

Затем, конечно, необходимо принять меры к тому, чтобы дотация из Центра передавалась нормально и своевременно. Мы все знаем, в каких условиях дороги находятся и знаем, что ассигнования по смете на 1923.—24 г. предположены в крайне ограниченном размере, что, в свою очередь, требует от дорог крайней экономии.

Вот все, что я хотел добавить к докладу.

Штат для жел. дор. Сибири установлен в
Тов. Яцунский. 54.038 чел. и с этой стороны мы признаем положение благополучным, потому что мы установили 9,32 чел. на 1 версту, а фактически на 1/VI там было 8,57 чел.

Вопрос с квалифицированной рабочей силой в Сибири действительно обстоит не совсем благополучно, но в этом отношении мы поддерживали все мероприятия, которые клонятся к улучшению материального положения работников окраин, в том числе и Сибири.

Что касается вопроса о хищениях, то здесь мы должны констатировать не только сравнительное, но почти полное благополучие, потому что хищения, еще в марте выразившиеся количеством 14.000 пуд., постепенно сокращались, и в августе составляют уже всего только 43 пуда.

Я хочу коснуться поднятого докладчиком вопроса
Тов. Губанов. о статистике централизованной и децентрализованной. Здесь собственно два вопроса: один—это общий вопрос о преимуществе системы организации статистики, объединенной или разбитой по службам (вопрос который относится не только к Сибпесу), и другой, который, хотя и не затронут докладчиком, но который именно для Сибирского округа должен быть выяснен и вытекает из того, что здесь уже говорилось.

Что касается вопроса общего, то надо сказать, что в течение двух с половиной лет этот вопрос обсуждался уже двенадцать раз и сейчас поставлен на разрешение еще и тринадцатый. Я с удовлетворением отмечаю признание докладчиком того, что централизованная статистика дает более надежные цифры и обходится дешевле. До сих пор и за это нам приходилось ломать копыя. Несомненно, что очень важно иметь централизованный аппарат, обеспеченный достаточным количеством агентов, но в общем обслуживаемый меньшим количеством людей и дающий действительно точные цифры. В этом отношении надо отметить, что нельзя ограничиваться одной головкой, которая только руководила бы статистикой служб, нельзя потому, что когда получается отчет, то его можно проверить и обнаружить его дефекты, но исправить уже в большинстве случаев нельзя, ибо это требует того же или

большого количества времени, как то, которое затрачено на самое составление отчета. В этом отношении мы имеем опыт, когда над прошлым на ряде дорог пришлось поставить крест. Техника статистической работы такова, что для того, чтобы быть уверенным в ее результатах, надо владеть всеми стадиями разработки.

Единственное соображение в пользу децентрализации статистики по службам, выдвинутое докладчиком, вообще единственное, которое выдвигается, это то, что крайне важно, чтобы администраторы имели у себя повседневные цифры, для руководства в своих распоряжениях. И из доклада даже не видно, чтобы децентрализованная статистика на дорогах, кроме централизованной, имела место и именно для той цели, которая им указывается. А ведь централизовано в центре 27%, а в Управлении—лишь 12% общего числа сведений, а 88% сведений падают на данные предварительные, как доклады диспетчерского характера и другие. Именно этими данными, хотя и не точными, но получающимися быстро, распорядитель и может руководить повседневно, а данные централизованной документальной отчетной статистики, получающиеся по положению через месяц—полтора—два, конечно, могут быть использованы не повседневно, а для оглядки назад, для анализа и вывода. Конечно, тут-то и нужны более надежные (это признает докладчик) цифры. А что значит, что они более дешевы? (то же признает докладчик)—то, что при том же штате они получаются скорее. И совершенно упускается из виду контрольное значение—для Н, Ч, центра—этих данных при оценке работ служб, что и вызывает такое противодействие служб изъятию разработки этих данных из их аппарата и власти.

Централизованная статистика имеет за собой не только доводы, но уже и цифры (я не говорю уже о ряде обследований мест в отношении качества цифр, предоставляемых службами). Приведу лишь несколько цифр. Возьмем 4 основных статистических отчета: № 3—о работе и наличии подвижного состава, № 4—о грузовых перевозках, карточку срочного учета рабсилы и карточку № 5—учета ее по профессиям. По этим 4 формам в срок дорогами сети не было представлено на 1 октября 21 г. 320 отчетов, значит в среднем каждая дорога опаздывала по каждому отчету на 80 дней; затем, в октябре 21 г. было введено Положение об органах статистики. В течение года мы организовали статистические органы, сперва в качестве головки и лишь с апреля 22 г. туда была передана и самая разработка основной отчетности—этих 4-х отчетов, о которых я говорю—и эта работа совершалась нами постепенно по причине отсутствия квалифицированных агентов (ведь только централизованная статистика дает возможность достаточной квалификации) и через год 1/х—22 г. все еще 245 отчетов не были в срок представлены, еще через полгода 1/iv—23 г.—108 и, наконец, на 1/х—23 г.—36. Это значит, что сейчас каждая дорога опаздывает с этими отчетами всего на 9 дней, а если исключить окраины—Сибирь, 2 Кавказских дороги и 2 Туркестанских, дающих

18 опозданий из 36, то только на 4-5 дней. При наличии значительного улучшения качества отчетов—теперь уже нет расхождений в пробегах Тяги и Эксплуатации на сотни тысяч паровозо-верст в месяц; нет средних нагрузок вагона в 2.000 пудов и средних суточных пробегах маневровых паровозов по 150 верст—это настоящее достижение централизованной статистики и, если мы хотим вернуться к прежнему, то ее нужно децентрализовать.

Теперь я перехожу к вопросу, специально имеющему значение для Сиббоса. Да, нужна и децентрализация статистики (и кроме тех 88% предварительных сведений, которые были и будут децентрализованы по службам). Нужна децентрализация статистики от Округа к тем 4-м линейным Отделам—дорогам, о которых здесь уже говорилось. Конечно из Округа обслуживать цифрами службы этих линотделов нельзя; в Округе—или вернее—при Правлении, должна быть оставлена ячейка для сводок и анализов более высокого характера, а в линотделах (Управлениях дорог) должны быть организованы СК,—но не разбитая по службам статистика, а опять таки объединенная разработка и статистический анализ отчетных данных.

Здесь, конечно, мы столкнемся с большими трудностями в отношении личного состава. Если, может быть, можно будет обойтись при этом без общего увеличения штата статистики против нормального, то без увеличения квалифицированного статкомсостава здесь не обойтись. А в этом то и наибольшая трудность—мы и сейчас имеем весьма слабую квалификацию в ОСК СИБОПС'а. Поэтому очень прав Начальник Округа, когда он говорит о постепенной децентрализации. Здесь может быть временно, до подыскания подходящих лиц, придется пойти и на организацию некоторых видов статистики в службах. Но для подыскания соответствующего личного состава ЦСК приложит все силы; вероятно, поможет здесь ожидаемое увеличение окладов.

Для такой организации СК, не в Округе, при Правлении, а при Управлениях линотделов дорог, действующее Положение об СК даст возможность в примечании к § 2, ибо в Сибири именно на лицо те местные условия, о которых оно говорит. Но только в соблюдении этого Положения, утвержденного Ц лишь 6-го сентября с.г., залог действительного упрочнения транспортной статистики.

Тов. Бок. В докладе очень мало уделено внимания вопросам компетенции ЦБН: вопросы бытовые не освещены почти совершенно, а приведенные по оплате труда данные не могут служить иллюстрацией положения с оплатой рабочей силы, так как докладчиком приведены данные о минимальном и максимальном % приработка, каковой, как явление чисто случайное, отнюдь не может быть признаком измерителем заработка работников той или иной группы или предприятия.

По имеющимся у меня данным, полученным от ОБН СИБОПС'а, приработок рабочих Главных мастерских в апреле месяце с. г. по отдельным цехам колебался от 35 до 88% и средний по всем цехам был—

57%. За то же время средний процент приработка по мастерским всей сети был около 130.

Такой размер приработка в мастерских Сибирских дорог при этих условиях надо, конечно, признать низким, и это является одним из факторов падения производительности. В апреле месяце производственное задание по мастерским дорог Сибири было выполнено в размере 92%, а в мае — уже только в размере 72%.

Что касается затронутого докладчиком организационного вопроса, то все недочеты в этой области нельзя поставить в вину Окружному Бюро Нормирования, ибо здесь больше вина Центра, не давшего до сих пор никакого определенного положения, на основании которого местные органы ЦБН должны существовать, и они живут по выработанному в 1922 г. Положению, которое давно опрокинуто жизнью.

Тов. Перекрестов. Представитель ЦЭЖ все благополучие в работе паровозов построил на средне-суточном пробеге паровозов. С таким подходом оценки работы паровозов я согласиться не могу. В своем докладе я привел, за отсутствием точных данных распределения работы паровозов по родам движения, лишь приближенный подсчет пудо-верстной работы паровозов; в результате этого подсчета, несмотря на взятие цифровых значений в пользу современного использования подвижного состава, работа паровозов все же оказалась ниже работы в 1913 г., несмотря на значительное превышение в текущем году цифр среднего суточного пробега паровозов против тех же данных 1913 г. Далее, на недостаточное использование паровозов указывает и оборот паровозов: этот последний в среднем составляет 53,3 ч. при стоянке в коренном депо в 18,6 ч., а так как в среднем тяговой участок можно принять в 120 вер., то при наличной на дорогах 12-ти-верстной коммерческой скорости средний простой в оборотном депо должен исчисляться в слишком большой цифре около 15 ч. Сверхурочные часы паровозных бригад служат лишним доказательством недостаточного использования паровозов во времени. Таким образом, взятый отдельно хороший коэффициент средне-суточного пробега паровозов еще не свидетельствует о достаточном использовании паровозов.

Которая из двух систем смены шпал — сплошная или одиночная — является наиболее экономной? Этот вопрос дебатировался на протяжении не одного десятилетия и до сего времени не получил определенного для себя решения. Никто еще не проанализировал стоимости смены шпал по двум этим основным системам с учетом последующих за этой сменой шпал расходов по ремонту пути; если и были некоторые единичные попытки защиты той или иной системы, то, конечно, эти необобщенные попытки нельзя было возводить в единый принцип, применимый в равной степени на громадной территории от Северного до Черного моря при слишком большой разнице в местных условиях. Моя работа в Сибири привела меня к заключению, что более выгодной системой для Сибири является система сплошной смены шпал по соткам. Имея в виду, что

дороги Сибирского Округа П. С. уже вышли из голодных норм смены шпал и предполагают в будущем году уложить в путь такое большое количество, как 2 милл. шпал, мною и отмечено было в докладе о желательности снять с дорог Сибири запрещение производства сплошной смены, к каковой системе Сибирь рано или поздно, но все же перейдет.

Начальником Округа высказано опасение о невозможности развить в Главных мастерских работы за счет сокращения таковых на участках тяги, особенно по недостатку квалифицированной рабочей силы. Полагаю, что опасения эти преждевременны. То кустарничество, которое развилось по участковым мастерским при наличии примитивных технических средств, поглощает значительное количество рабочей квалифицированной силы, между тем как Главные мастерские, имеющие более мощное оборудование, требуют затраты на ту же продукцию меньшей по своему объему рабочей силы. От концентрации работ в Главных мастерских дороги получают и удешевление продукции и улучшение ее качества.

При удлинении протяжения околотов дорожных мастеров при современной весьма незначительной на дорогах плотности движения поездов, я не опасался бы за ослабление надзора за путем. Практика указывает о возможности вполне достаточного руководства со стороны дорожного мастера при протяжении околотов и в 21—22 вер. и даже до 24 вер.

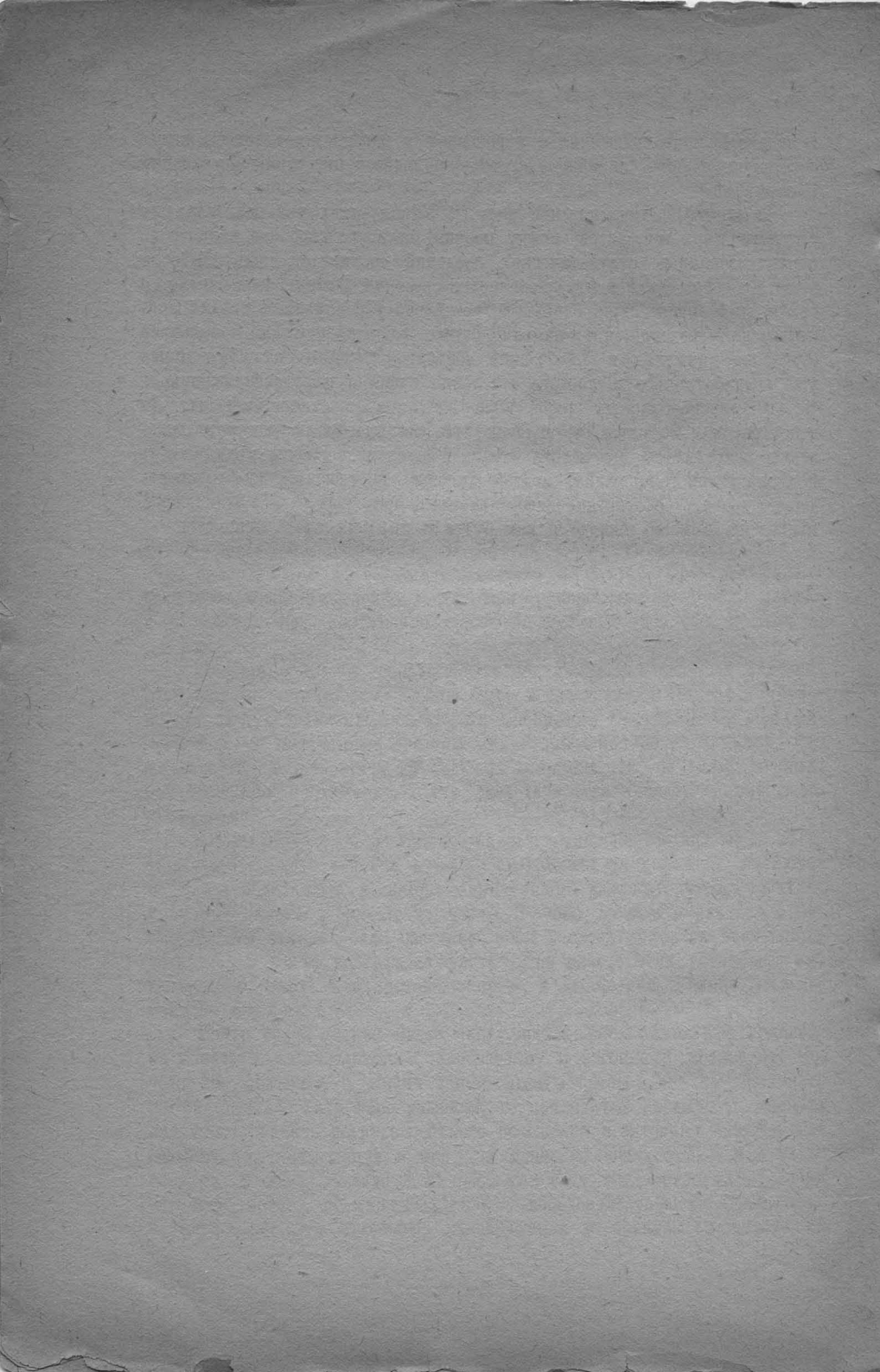
Конечно, средства передвижения, но лишь для срочных надобностей, дорожным мастерам должны быть предоставлены. Но в этом отношении следует отметить, что дороги Сибирского Округа П. С. уже приняли меры, и поломанные дрезины ими великолепно ремонтируются. Что же касается до околотов на больших станциях, то, по моему мнению, пет оснований протяжение таких околотов ограничивать одними лишь семафорами.

Цифры расхода топлива на постоянные установки, составляющие 28% от общего расхода топлива и 44% от расхода на паровозы, являются по своей абсолютной величине достаточными для того, чтобы обратить внимание на необходимость их учета. В своем докладе я отметил о необходимости установления жестких норм расхода для всех постоянных установок и учета расхода по фактической работе этих установок, как то введено Округом в настоящее время в отношении топлива, сжигаемого на паровозах.

Центр издал весьма много циркулярных распоряжений и приказов по вопросам, относящимся к паровозному и вагонному хозяйству. Но, если мы обратимся к жизни линии, агенты которой должны применять на практике все эти распоряжения, то приходится засвидетельствовать наличность крайне затруднительного положения агентов на линии в деле розыска ими подлежащих и при том исчерпывающих приказов и разъяснений. В своем докладе я не предлагал создавать в этом направлении чего-либо нового, но указывал лишь на необходимость систематизировать в Центре все эти отдельные распоряжения и приказы и издать их

в виде основного положения о паровозном и вагонном хозяйстве в целях облегчения работы линейных агентов и выполнения линии указаний Центра.

В защиту оставления при местных Управлениях централизованных статистических аппаратов, между прочим, было указано, что количество централизованных статистических сведений составляет лишь 12% от общего количества нецентрализованных сведений. Этот процент является крайне небольшим лишь благодаря чрезмерного разбухания всяких диспетчерских сведений, так, например, диспетчерский доклад Начальника отделения движения в Управление состоит из 2.500 зашифрованных уже подработанных в конторе отделения цифр, а по углеснабжению — до 400 зашифрованных цифр. Если бы аппарат статистики был бы децентрализован по службам, полагаю, что во многом диспетчерские сведения сократились бы в значительной степени. Доводы технического и хозяйственного порядка, подтверждающие неотложную необходимость децентрализовать статистические аппараты при местных Управлениях, приведены в моем докладе и как будто и не были здесь оспорены.



Постановление Совещания.

Постановление Совещания.

1. Несмотря на труднейшую обстановку работы следует признать, что дороги Сибирского Округа П. С. в текущем сметном году по сравнению с прошлым отчетным годом значительно улучшили утилизацию подвижного состава, улучшили постановку дела по ремонту подвижного состава, улучшили содержание пути и его принадлежностей и поставили связь на должную высоту.

2. Принимая во внимание наличность на дорогах Сибирского Округа П. С. большого основного капитала, требующего значительных расходов для своего поддержания, и чрезвычайный упадок производительных сил Сибири, не позволяющий рассчитывать на протяжении ближайших лет на подъем экономической жизни края в мере, достаточной для доведения перевозок дорог Сибирского Округа П. С. до пределов, достаточных для окупаемости эксплуатационных расходов — следует считать дороги эти на протяжении ближайших лет дефицитными. Такая неизбежная дефицитность налагает на дороги обязанность всемерного снижения эксплуатационных расходов. На ряду с другими мероприятиями дороги должны:

а) провести дальнейшее уплотнение работ штата, перестроив временно схему административного деления в направлении увеличения протяжения линейных административных единиц;

б) сократить работы в участковых мастерских по литью, новых поковок и ремонта дымогарных и жаровых труб. При дальнейшем снижении работы предвидеть закрытие части этих мастерских, с доведением производительности Главных мастерских до полной нагрузки в соответствии с потребностью;

в) сократить производственную программу по ремонту подвижного состава в соответствии с минимальными потребностями, вызываемыми фактическими пробегами;

г) вести неустанную работу по дальнейшему улучшению утилизации подвижного состава и, в частности, в области сокращения простоя вагонов, уменьшения оборота паровозов и увеличения веса поездов;

д) сократить эксплуатируемую площадь технических гражданских сооружений в соответствии с фактической работой каждого отдельного пункта;

е) реализовать имеющиеся излишки материалов либо путем обмена на другие материалы, нужные для дорог Сибирского Округа, либо за наличный расчет, с обращением вырученных денег в оборотный капитал;

ж) принимая во внимание тяжелые бытовые условия и отставание пояса дороговизны от фактического роста прожиточного минимума,— обратить особое внимание на оплату труда квалифицированной рабочей силы и на регулирование размеров заработка между отдельными категориями работников.

3. Поручить Трансплану пересмотреть существующие и составить вновь Положения о счетно-финансовых и статистических аппаратах материальных служб и отделов нормирования при местных Управлениях, дабы структура таких аппаратов была бы приближена к производству и служила бы орудием благоприятных результатов в деле хозяйствования на железных дорогах.

4. Поручить Трансплану пересмотреть существующие Положения о порядке управления дорогами Сибирского Округа П. С. и выправить формы администрирования этих дорог на началах образования мощных самостоятельных единиц, возглавляемых единым Правлением с определением границ этих самостоятельных единиц.

5. Поручить ЦУЖЕЛ'у:

а) расчленять задания дорогам по ремонту подвижного состава по сметным подразделениям, а именно по сметам эксплуатационным данной дороге проводить производственные программы, строго соответствующие объему действительной потребности, вытекающей из надобностей эксплуатации сметного года, и за счет специальных кредитных разрешений проводить все остальные задания, превышающие эксплуатационные надобности данной дороги;

б) установить порядок зачисления вагонов, проходящих через конвенционный осмотр, в резерв дороги под охраною Сл. Тяги без постановки на вагоны подлежащих трафаретов до момента передачи этих вагонов в распоряжение Сл. Движения. Постановку трафарета датировать днем фактической передачи Сл. Движения;

в) разработать и пополнить общее соглашение о вагонах пунктами, координирующими взаимную работу всех подсортировочных станций всей сети жел. дорог и устанавливающими распределение ответственности и расходов по обслуживанию попутных грузов между всеми дорогами;

г) разработать и преподать дорогам к руководству Положение основных начал паровозного и вагонного хозяйства на основе изданных центром отдельных приказов и распоряжений;

д) понудить дороги к более точному соблюдению равночисленности обмена вагонов на передаточных пунктах, установить наиболее скорый между дорогами расчет по вагонным долгам и допускать изменение парка дорог лишь в форме платной командировки;

е) проверить на опыте предложенный инж. Перекрестовым порядок распределения между Службою Тяги и Движения обязанностей по использованию паровозного парка. Порядок производства опыта согласовать с инж. Перекрестовым;

ж) установить порядок кредитования дорог пробегами в размере полугодовой нормы;

з) разработать положение учета и надзора за движением коммерческих грузов;

и) установить для внутренних на дорогах операций порядок расценки материалов в твердой валюте;

к) неотлагательно сделать перерасчет напряжений ферм на дорогах Сибирского Округа П. С., рассчитанных по нормам 1884 г., и принять меры для безопасного следования по таким мостам поездов;

л) установить для дорог Сибпс'а гарантированный минимальный размер дотации в покрытие дефицита по кварталам, с тем, чтобы Правление дорог могло своевременно регулировать свое хозяйство и производственные программы в соответствии с реальным финансовым питанием;

м) провести через центральные плановые органы систему назначения топлива на дороги Сибпс'а с учетом действительной потребности в нем и достижений наименьших издержек со включением в последние стоимости развозки.

