

Н. Г. Беспалов, И. И. Елисеева

Железные дороги России в XX веке в зеркале статистики



Нестор-История
Санкт-Петербург
2008

УДК 385(47)»19»:31
ББК 65.051:39.20(2)

Беспалов Н. Г., Елисеева И. И. Железные дороги России в XX веке
в зеркале статистики / под ред. И. И. Елисеевой. — СПб. : Нестор-
История, 2008. — 226 с.

ISBN 9-7859-818-7239-6

Рецензенты:

В. Л. Макаров, академик РАН;

В. Э. Лимонов, докт. экон. наук.

В книге рассматриваются основные периоды развития железных дорог в XX в.: до Великой Отечественной войны, в военный период и в период восстановления и развития экономики России. Получили отражение статистические данные о российских железных дорогах со времени их возникновения до конца XIX в. Основное внимание уделяется построению статистических рядов показателей железных дорог и тем факторам, которые оказывали влияние на их сопоставимость. В сводных таблицах приведены построенные авторами динамические ряды тех показателей, которые не связаны со стоимостной оценкой и отражают протяженность эксплуатационных путей, результаты работы железнодорожного транспорта, а также динамику численности занятых в этом виде деятельности.

Для исследователей, аспирантов, студентов и всех читателей, интересующихся железнодорожным транспортом в статистическом отражении.

Издание осуществлено при финансовой поддержке Научной программы СПбНЦ РАН.



9 785981 872396

© Беспалов Н.Г., Елисеева И.И., 2008

© Издательство «Нестор-История», 2008

ОТ АВТОРОВ

Эта книга входит в серию работ, нацеленных на создание исторической статистики, т. е. протяженных динамических рядов тех показателей, по которым можно было бы воссоздать развитие экономики России и отдельных отраслей. Среди тех, кто занимается исторической статистикой России, получили известность труды А.Г. Волкова (НИИ статистики Росстата), В.М. Симчеры (НИИ статистики Росстата), В.Н. Сидоренко (МГУ им. Ломоносова).

Сложная история России в XX веке привела к лакунам в статистике, слабой координации статистических работ и, соответственно, к расхождению данных, имеющихся в разных источниках. К этому добавились многочисленные изменения территории страны, осложнившие динамические сопоставления.

Книга построена по принципу хронологии. Изложение открывается характеристикой того наследия, которое получил XX век: кратко излагается история зарождения железнодорожного транспорта и железнодорожной статистики в XIX веке, дается характеристика организации, целей и задач железнодорожной статистики и вклада российских ученых в статистику данной отрасли.

В трех главах рассмотрены статистические показатели российских железных дорог в XIX и в XX веках (до Великой Отечественной войны) и показатели железных дорог в период войны и послевоенное время.

Основной результат авторов заключается в сводных таблицах, охватывающих весь XX век. Эти таблицы приведены в заключительной части книги. Изложение ограничено только теми показателями, которые не связаны со стоимостными измерителями.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
<i>Глава 1.</i> Российские железные дороги в XIX веке	18
1.1. Краткий обзор путей сообщения к концу XIX века	18
1.2. История формирования статистического учета на железнодорожном транспорте России	35
1.3. Статистические показатели железных дорог России в XIX веке	45
<i>Глава 2.</i> Железные дороги в XX веке	56
2.1. Железные дороги России в 1901–1913 гг.	56
2.2. Железные дороги в 1914–1923 гг.	97
2.3. Железные дороги СССР в 1924–1940 гг.	131
<i>Глава 3.</i> Железные дороги в XX веке (в период и после Великой Отечественной войны)	152
3.1. Железные дороги в период Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.).....	152
3.2. Железные дороги Министерства путей сообщения СССР в 1946–1990 гг.	163
3.3. Железные дороги Российской Федерации	186
Заключение.....	196
Сводные таблицы	206
Использованная литература	220

ВВЕДЕНИЕ

Причиной, заставившей нас обратиться к заявленной теме, является особая роль транспортной сети, ее колоссальное значение для огромной территории России. Транспорт связывает все регионы государства, производителей и потребителей продукции, обеспечивает перевозки населения как между регионами и городами, так и внутри крупных городов.

Реки, озера, моря, как и сухопутные тропы, грунтовые дороги издавна служили людям путями сообщения. В истории транспорта России, да и мирового транспорта, особое место занимает XIX в., когда на смену традиционным движущим силам транспортных средств (ветру, течениям, гужевым) пришли паровые машины, двигатели внутреннего сгорания, электродвигатели, что, в свою очередь, способствовало появлению новых видов транспорта. Появились пароходы, паровозы (локомотивы), электрический наземный и подземный железнодорожный транспорт. В России первый пароход был построен в 1813 г., первая железная дорога общего пользования была введена в 1836 г., в конце XIX в. появился трамвай (городская железная дорога).

Развитие и результаты работы транспорта как отрасли экономики оцениваются системой статистических показателей, которые составляют суть транспортной статистики, включающей следующие разделы:

- статистика путей сообщения: эксплуатационная длина линий железных дорог; протяженность внутренних водных путей; длина сухопутных безрельсовых дорог и характер их покрытия; протяженность воздушных линий без перекрывающихся участков; протяженность нефтегазопроводов; продолжительность навигационного времени (периода) в течение года (для внутреннего водного транспорта);
- статистика подвижного состава: железнодорожного транспорта (паровозов-локомотивов, тепловозов, электровозов, платформ и т. д.); судов-барж речного и морского флота; самолетов и др. средств воздушного транспорта; автомобильного транспорта (число автомобилей — по видам, маркам, грузоподъемности);
- статистика транспортной работы по перевозке грузов и пассажиров, выраженной в количестве перевезенных (перекачанных) грузов или в числе перевезенных человек, т. е. в грузообороте

и пассажирообороте, выраженном в тонно-километрах (пудоверстах) и в пассажиро-километрах (пассажиро-верстах);

— статистика численности работающих на транспорте.

Для нашей страны исключительное значение имеет состояние и развитие железнодорожного транспорта, который обеспечивает базовые условия жизнедеятельности россиян. Железнодорожному транспорту нет альтернативы по объему и структуре грузопотоков и пассажирских перевозок. Его доля в общем объеме российского грузооборота (без трубопроводного транспорта) в настоящее время составляет почти 83 %, и 41 % — его доля в объеме пассажирооборота. Железнодорожный транспорт составляет весьма значимую часть общего социального капитала страны, развитие которого оказывает сильное влияние на экономический рост, обеспечивая его сбалансированность.

Представить, как изменялась сеть железных дорог, интенсивность ее использования, можно лишь обратившись к статистическим данным. Внимательно изучая разнообразные источники, мы обнаружили наличие ряда лагун в официальных статистических публикациях, прежде всего в военные годы, а также расхождения в значениях показателей, имеющихся в официальных изданиях.

Цель данной работы состоит в первую очередь в инвентаризации опубликованных данных, верификации и построении длительных статистических рядов показателей, касающихся железнодорожного транспорта, отражающих степень его развития и использования в XX в.

Система учета путей сообщения сформировалась в России во второй половине XIX в. Первоначально возникла железнодорожная статистика и статистика внутреннего водного транспорта. Большая заслуга в этом деле принадлежит Министерству путей сообщения и Центральному статистическому комитету Министерства внутренних дел Российской империи, организовавшим не только учет, но и общедоступные публикации данных. Только МПС с 1877 г. по 1918 г. было издано 148 выпусков статистических сборников.

В 1900 г. МПС был издан «Статистический обзор железных дорог и внутренних водных путей России». В нем приведены сведения об открытии железнодорожных линий для правильного движения с 1836 по 1859 год, причем с 1859 года сведения приводятся погодишно о количестве перевезенных грузов и пассажиров, а также о пробеге транспортных средств (погодишно с 1871 по 1897 год включительно). Сведения о перевозках по внутренним водным путям Европейской России (кроме Финляндии, Кавказа и Царства Польского) приведены также погодишно с 1871 по 1897 год, а о количестве пароходов, пла-

вающих по рекам и озерам Европейской России, за 1813–1898 год — также погодно.

Таким образом, сведения, приведенные в «Обзоре» по железнодорожному транспорту общего значения (пользования) и внутреннему водному транспорту России относятся к XIX веку. Статистические сведения о шоссейных, мощеных и грунтовых дорогах впервые помещены в статистическом сборнике МПС, изданном в 1877 г. (Вып. I. Ч. II).

Статистика транспорта, особенно железнодорожного, в России считается одной из наиболее достоверных и систематических.

Поставив задачу раскрыть деятельность транспорта в России в XX веке, столь наполненном событиями, мы обращались к разнообразным статистическим публикациям: в работе использованы статистические материалы Министерства путей сообщения (МПС), Центрального статистического комитета Министерства внутренних дел (ЦСК МВД) Российской империи, Центрального статистического управления СССР (ЦСУ СССР), Государственного комитета СССР по статистике (Госкомстата СССР), Государственного комитета РСФСР по статистике (Госкомстата РСФСР), Государственного комитета Российской Федерации по статистике (Госкомстата России); статистические материалы, содержащиеся в работах отдельных авторов, сборниках и монографиях, освещающих развитие и деятельность транспорта в XIX и XX столетиях, данные об отдельных видах транспорта и путях сообщения.

Изучение официальных статистических материалов, трудов специалистов и периодических изданий показало, что статистические данные, характеризующие развитие транспорта в России в XIX веке, имеются в доступных публикациях в длительной динамике.

XX век для России явился веком серьезных потрясений: поражение в войне с Японией и события 1905 года, Первая мировая война, революции 1917 года, гражданская война и интервенция иностранных государств, образование нового государства — СССР, Вторая мировая (Великая Отечественная) война и, наконец, распад СССР. Все эти события отражались также и на состоянии транспорта и наличии данных о его деятельности. Соответственно представляется целесообразным рассмотреть и, по возможности, построить статистические ряды по основным показателям, характеризующим развитие транспорта в России в XX веке.

Для сопоставления данных и выявления тенденции развития железнодорожного транспорта, за исходный (базовый) год нами был принят 1900 год — последний год XIX века.

Поскольку автомобильный, воздушный (авиационный) и трубопроводный виды транспорта появились в России лишь в XX столетии (их зарождение относится к 1920-м годам), и по ним есть общедоступная подробная статистическая информация, мы решили оценить динамику протяженности железнодорожных путей и работу железной дороги, принимая во внимание территориальные изменения.

Российская Федерация была образована 25 октября (7 ноября) 1917 г. Третий Всероссийский съезд Советов рабочих и солдатских депутатов 10–18 (23–31) января 1918 г. провозгласил Россию Советской Социалистической Федеративной Российской Республикой (РСФСР)¹.

Конституция РСФСР — первая советская конституция — была принята 10 июля 1918 г. на 5-м Всероссийском съезде Советов в Москве 4–10 июля 1918 г.

В составе РСФСР были образованы: Башкирская АССР (23 марта 1919 года); Татарская АССР (27 мая 1920 г.); Карельская Трудовая Коммуна (8 июня 1920 г., с 25 июля 1923 г. — Карельская АССР); Чувашская автономная область (24 июня 1920 г., преобразована в АССР 21 апреля 1925 г.); Киргизская (позднее Казахская АССР — 26 августа 1920 г.); Вотская (Удмуртская) автономная область (4 ноября 1920 г.); Марийская автономная область (4 ноября 1920 г.); Калмыцкая автономная область (4 ноября 1920 г.); Горская АССР (20 января 1921 г., реорганизована в июле 1924 г.); Дагестанская АССР (20 января 1921 г.); Коми (Зырян) автономная область (22 августа 1921 г.); Кабардинская автономная область (1 сентября 1921 г.); Бурят-Монгольская АССР (30 мая 1923 г.); Якутская АССР (27 апреля 1922 г.); Ойротская автономная область (1 июня 1922 г.); Чеченская автономная область (30 ноября 1922 г.); Черкесская (Адыгейская) автономная область (27 июля 1922 г.); Ингушская автономная область (7 июля 1924 г.); Северо-Осетинская автономная область (7 июля 1924 г.); Карачаево-Черкесская автономная область (12 января 1922 г., в 1926 г. из нее выделена Карачаевская автономная область и Черкесский национальный округ, преобразованный в 1928 г. в автономную область).

В Средней Азии наряду с Туркменской АССР (провозглашена 30 апреля 1918 г.) образовались Хорезмская Народная Советская Республика (26 апреля 1920 г.), Бухарская Народная Советская Республика (8 октября 1920 г.)².

¹ Малая Советская энциклопедия. Т. 7. М., 1959. С. 1199.

² Малая Советская энциклопедия. С. 1193–1194.

В 1922 г. 30 декабря было создано новое государственное объединение — Союз Советских Социалистических Республик. Первоначально в СССР вошли: РСФСР, Украинская Советская Социалистическая Республика, Белорусская Советская Социалистическая Республика и Закавказская Советская Социалистическая Республика.

Мы подробно остановились на этапах создания СССР, поскольку территория и административное деление СССР не соответствовали территории и административному делению Российской империи, а это влияет на сопоставимость статистических данных. К 1 января 1914 г. частями Российской империи были: собственно Европейская Россия, Предкавказье, Закавказье, Привисленские губернии, Финляндия, Сибирь, Средняя Азия³.

До образования СССР правительство РСФСР фактически осуществляло функции правительства общесоюзного государства. Следует отметить, что и после создания СССР в РСФСР и в СССР происходило дальнейшее государственное и национальное строительство. В 1924–1926 гг. РСФСР передала БССР значительные территории с большинством белорусского населения; Киргизская автономная область 1 февраля 1926 г. была преобразована в Киргизскую АССР.

В 1928–1929 гг. было осуществлено новое административно-территориальное деление РСФСР: вместо губерний, уездов, волостей созданы области, края и районы. Были образованы Мордовская (10 января 1930 г.) и Хакасская (20 октября 1930 г.) автономные области и 6 национальных округов малых народностей Севера (декабрь 1930 г.); 20 марта 1932 г. Каракалпакская, 20 декабря 1934 г. Удмуртская (Вотская) автономные области преобразованы в автономные республики; 7 мая 1934 г. создана Еврейская автономная область, 5 декабря 1936 г. были созданы Коми, Марийская, Северо-Осетинская, Кабардино-Балкарская (в 1944 г. преобразована в Кабардинскую АССР) и Чечено-Ингушская автономные республики.

12 мая 1940 г. между Финляндией и СССР был заключен мирный договор, по которому устанавливалась новая государственная граница. Часть отошедшей по договору к СССР территории была передана Карельской АССР, которая 31 марта 1940 г. была преобразована в Карело-Финскую ССР и вышла из состава РСФСР.

В августе 1940 г. на северо-западных границах РСФСР образовались три новые советские республики: Латвийская ССР, Литовская ССР и

³ ЦСК МВД. Статистический ежегодник России. 1915. Пг., 1916. С. 144, 151, 152.

Эстонская ССР, принятые в состав Союза ССР. В феврале 1954 г. из состава РСФСР была передана Украине Крымская область. В июле 1956 г. в состав РСФСР вошла автономная Карельская АССР, преобразованная из Карело-Финской ССР. В январе 1957 г. в составе РСФСР восстановлены ликвидированные в 1944 г. Чечено-Ингушская АССР и Калмыкская автономная область, преобразованная 26 июля 1958 г. в АССР; Кабардинская АССР преобразована в Кабардино-Балкарскую АССР, Черкесская автономная область преобразована в Карачаево-Черкесскую автономную область; Бурят-Монгольская АССР стала именоваться Бурятской АССР⁴.

Решением Верховного Совета СССР (пятая сессия, 1–2 ноября 1939 г.) Западная Украина была присоединена к УССР, Западная Белоруссия — к БССР. В июне 1940 г. Румыния по требованию советского правительства возвратила захваченную в 1918 г. Бессарабию и часть Буковины, населенную украинцами. Большая часть Бессарабии была присоединена к Молдавской АССР, которая 2 августа 1940 г. была преобразована в Молдавскую ССР⁵.

В результате победы в Великой Отечественной войне СССР укрепил свои границы. Российской Федерации были возвращены: на Севере — старинная русская область Печенга, которая в 1920 г. была передана Финляндии; на Востоке — Южный Сахалин и Курильские острова; на Западе к РСФСР отошел Кенигсберг с прилегающей к нему областью. В октябре 1944 г. в состав СССР была включена Тувинская Народная Республика на правах автономной области РСФСР⁶.

РСФСР была ведущей в составе СССР: по занимаемой территории она была наибольшей, ее площадь составляла 79 % всей территории СССР. В численности населения доля РСФСР составляла 51,6 %; в производстве электроэнергии ее доля в 1986 г. была равна 62,6 %; доля эксплуатационной длины дорог общего пользования, проходивших по территории РСФСР, в 1986 г. составляла 58,6 %, доля в грузообороте речного транспорта была равна 92,7 %, длина автомобильных дорог общего пользования в общей длине дорог СССР — 44,9 %, производство товаров народного потребления составляло (в розничных ценах) 52,4 % в общем объеме их производства в СССР⁷.

⁴ Малая Советская энциклопедия. Т. 7. С. 1196–1199.

⁵ Малая Советская энциклопедия. Т. 6. М., 1959. С. 106.

⁶ Малая Советская энциклопедия. Т. 7. С. 1198.

⁷ Народное хозяйство СССР за 70 лет. Юбилейный статистический ежегодник. М., 1987. С. 162, 186, 327, 336, 355.

После распада СССР (1991 г.) Российская Федерация стала независимым суверенным государством: образовалась «Российская Федерация — Россия — демократическое федеративное государство с республиканской формой правления»⁸.

В соответствии с федеральным устройством в состав Российской Федерации входят ее субъекты — 21 республика, 6 краев, 49 областей, два города федерального значения (Москва и Санкт-Петербург), одна автономная область и 10 автономных округов⁹.

Напомним, что на 1 марта 2008 года субъектов Российской Федерации насчитывается: республик — 21, краев — 9, областей — 46, два города федерального значения (Москва и Санкт-Петербург), одна автономная область и 4 автономных округа.

Территория Российской Федерации включает в себя территории субъектов, внутренние воды и территориальные моря, воздушное пространство над ними¹⁰. При этом ее территория равна территории, которую занимала РСФСР, — 17075,8 тыс. кв. км, а численность населения на конец 1990 года составляла 148,2 млн. человек¹¹.

Учитывая столь значительные территориальные изменения, более целесообразно выстраивать статистические ряды, характеризующие развитие железнодорожного транспорта России в границах Российской империи до 1917 г. (без Финляндии). После 1917 г. — в границах СССР соответствующих лет; после распада СССР (1991 г.) — в границах Российской Федерации.

С точки зрения государственного значения, в период до XIV века главенствующую роль играли водные пути сообщения, постепенно к XVIII в. установилось паритетное значение водных и сухопутных путей сообщения; в период XVIII–XIX вв. произошел переход к преобладающей роли сухопутных путей сообщения. Особая роль в этом принадлежит железным дорогам¹².

Царствование Петра Великого стало временем изменения отношения к дорогам в России и их развитию. «Дороги всей России оказались в ведении центрального правительственного учреждения Камер-

⁸ Конституция Российской Федерации. СПб., 2004. Ст. 1.

⁹ Там же. Ст. 65.

¹⁰ Там же. Ст. 67.

¹¹ Госкомстат России. Российский статистический ежегодник. Официальное издание. 2001. М., 2001. С. 36, 41.

¹² *Николаев А. С.* Краткий исторический очерк развития водных и сухопутных сообщений и торговых портов в России. СПб., 1900. С. 3.

коллегии. Непосредственный надзор за состоянием дорог и мостов в губерниях с 1719 г. возлагается на земских комиссаров»¹³.

Учреждение императором Павлом I, в 1798 г., Департамента коммуникаций положило начало Ведомству путей сообщения. В марте 1800 г. была учреждена Экспедиция устройства дорог в государстве. Эта Экспедиция находилась под управлением Департамента водяных коммуникаций.

В 1809 г. был принят Закон о путях сообщения¹⁴, что послужило началом «правильного устройства и содержания дорог». В том же году вся территория Российской империи была разделена на 10 округов «водяных и сухопутных сообщений», в результате этого большие государственные дороги оказались в ведении как Главного управления путей сообщения, так и местных губернских властей. В 1816 году заведение большими государственными дорогами полностью осуществлялось за счет учрежденного сбора — 25 копеек с ревизской души¹⁵.

До принятия названного закона строительство и содержание сухопутных дорог находилось в ведении частных лиц или крестьян — по установленной натуральной повинности. С принятием закона началось более организованное строительство дорог, причем лучшего качества (шоссе) и за счет государства (табл. 1).

Несмотря на видимое оживление транспортного сообщения, приведенные данные свидетельствуют о недостаточности строительства дорог для столь значительного пространства империи.

Как следует из табл. 1, в 1865–1875 гг. наблюдался спад в строительстве дорог. Вызвано это было тем, что Министерство путей сообщения с 1861 г. прекратило строительство шоссейных дорог в центральных губерниях, сосредоточившись на строительстве железных дорог. Положение изменилось лишь в 1889 г., когда МПС начало строительство «западных и юго-западных стратегических шоссе, которых к 1896 г. было построено 1318 верст». В этот период в Европейской России (без Царства Польского и Финляндии) имелось более 200 тысяч верст грунтовых дорог, а проселочных — в 71 губернии Европейской России — более миллиона верст¹⁶.

¹³ Дороги России. Страницы истории дорожного дела / Пред. ред. коллегии О. В. Скворцов. М., 1996. С. 32.

¹⁴ Полное собрание законов Российской империи. Т. XXX. СПб., 1830. 23996.

¹⁵ Дороги России. Страницы истории дорожного дела. С. 46.

¹⁶ Энциклопедический словарь. Ф. А. Брокгауз, И. А. Эфрон. Т. XXVI-а. СПб., 1899. С. 355.

Таблица 1. Строительство шоссейных дорог Ведомством путей сообщения и переданных в его ведение в 1817–1895 гг.

Годы строительства	Длина, верст	В среднем в год	% к итогу	Годы строительства	Длина, верст	В среднем в год	% к итогу
1817–1835	2747	153	20,3	1876–1895	3175	167	23,4
1836–1865	6465	223	47,8	Итого за 1817–1895	13533	173	100,0
1865–1875	1146	115	8,5				

Источник: *Николаев А. С., Житников С. М.* Краткий исторический очерк развития водных и сухопутных сообщений и торговых портов России. СПб., 1900. С. 3.

В 1820 г. было образовано первое в России крупное дилижанское сообщество для осуществления регулярного пассажирского сообщения между Петербургом и Москвой. В 1841 году дилижансовое сообщение открылось в рижском и варшавском направлениях¹⁷, действовало регулярное почтовое сообщение между столицами и другими городами (и ведущими военными действиями армиями). Однако статистики движения по сухопутным путям не было. Исключением является учет движения по главным шоссе на Кавказе¹⁸. В остальном имеются лишь разрозненные сведения такого рода: еще в 30-е годы XIX века в «летние гужевые привозы на долгих, т. е. беспеременных лошадях», осуществляли поездки около 800 тысяч человек, а по зимнему пути — «в течение пяти месяцев более 3 миллионов людей»¹⁹.

Железные дороги — прекрасный пример взаимодействия государственного и частного капитала. Железные дороги в России возникли по воле Николая I. Как известно, он был англоманом и, следуя примеру Англии, решил строить железную дорогу из Петербурга в Царское Село (введена в эксплуатацию в 1836 г.). Ездить по ней было некому и, чтобы обеспечить пассажиропоток, построили в Павловске курзал, организовали симфонические концерты, пригласили И. Штрауса. Предпринятые усилия помогли преломить негативное отношение общества

¹⁷ История железнодорожного транспорта России / Под ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина. Т. 1: 1836–1917. СПб.; М., 1994. С. 13.

¹⁸ МПС. Статистический сборник. Вып. 70. Сведения о внутренних водных и шоссейных путях за 1901 г. СПб., 1903. С. XXXVII.

¹⁹ *Гурьев В. П.* Об учреждении торговых дорог и сухопутных пароходов в России по средствам компаний. СПб., 1836. С. 15.

к Царскосельской железной дороге. Вторая российская железная дорога, связывающая Петербург и Москву, была более насущной. Ее строительство завершилось в 1856 г. Северную дирекцию сооружаемой магистрали Петербург — Москва (от Петербурга до Бологого) возглавлял Павел Петрович Мельников (1804–1880), впоследствии ставший первым министром путей сообщения России (1865–1869). Южную дирекцию дороги от Москвы до Бологого возглавлял Николай Осипович Крафт (1798–1857), ставший впоследствии вторым начальником Николаевской железной дороги (1852–1855). Ее первым начальником в 1851–1852 гг. был Александр Никитич Романов (1803–1865). Третья в России железная дорога (от Евпатории до Севастополя) была построена англичанами в период Крымской войны (1855 г.).

В период великих реформ Россия осознала значимость железных дорог и было решено привлечь частный капитал. Строительство железных дорог оказалось делом выгодным (большие субсидии из государственной казны), но эксплуатация была убыточной, и казна стала их выкупать. Таким образом, развитие железных дорог усилило интеграцию чиновников с предпринимателями, ускорило становление государственно-частного капитализма. С. Ю. Витте, работавший в управлении Южно-русских железных дорог, придавал большое значение тарифам, предлагая понизить стоимость железнодорожных билетов для пассажиров и повысить тарифы на пудо-версты. Витте полностью разделял взгляд на железные дороги как на стимул экономического развития.

Николай I и его министры поняли не только экономическое значение железных дорог как мощного фактора создания и развития национального рынка, но и их стратегическое значение. Николай I отдал приказ об использовании колеи более широкой, чем на Западе, и тем самым обеспечил некоторую амортизацию наступления вражеских сил как в Первую мировую войну, так и во Вторую мировую войну — немцам приходилось «перешивать колею».

Из работ дореволюционного периода (до 1917 г.), посвященных экономике и статистике транспорта, выделяются по своему значению и влиянию на современников и потомков монография Александра Ивановича Чупрова (1842–1908) «Железнодорожное хозяйство» (Ч. I, II); статья С. Ю. Витте, посвященная железнодорожным тарифам. Наконец, отметим «Очерки по истории русской культуры» П. Н. Милокова, включающие раздел «Экономика», который содержит подраздел «Дороги». Социологические аспекты дорожных коммуникаций в России стали достоянием общественности после появления книги

А. Н. Радищева «Путешествие из Петербурга в Москву» и ответного сочинения А. С. Пушкина «Путешествие из Москвы в Петербург». В советское время ведущим специалистом по статистике железнодорожного транспорта был Л. В. Некраш (1886–1949).

В ряде источников (В. П. Гурьев, В. Ф. Мейен, Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона и др.) отмечалось, что по гужевым дорогам перевозились миллиарды пудов различных грузов. Развитие сети железных дорог не уменьшило значения этих дорог, но произошло изменение их функций. Грунтовые дороги стали служить подъездными путями к водному и железнодорожному транспорту и, вместе с тем, обеспечивали связи между населенными пунктами. По ним доставлялись и вывозились все грузы «потребления и сбыта» практически со всех сельских и городских населенных пунктов, расположенных вне сети железных дорог и водных путей сообщения.

Сбором сведений о «дорожном хозяйстве», кроме МПС и Центрального статистического комитета (ЦСК) Министерства внутренних дел (МВД), занимались земства и, частично, Военное министерство²⁰. Однако, сведения о шоссейных, мощеных и грунтовых дорогах не были достаточно точными. Более достоверны сведения о путях, находившихся в ведении МПС или во временном заведовании земств (с пособием из казны)²¹. Другими словами, общепризнано, что «правильная статистика» велась и публиковалась только по дорогам МПС²².

В Российской империи внутренние водные и сухопутные пути сообщения (дороги с твердым покрытием и грунтовые) в некоторой части — без Финляндии, — были подведомственны Министерству путей сообщения, которое издавало статистические сборники с подробными сведениями о путях сообщения и работе железнодорожного и внутреннего водного транспорта. За период с 1877 по 1918 гг.²³ было издано 148 выпусков (несколько последних выпусков статистических сборников изданы уже Народным комиссариатом путей сообщения РСФСР). Кроме того, сведения о путях сообщения публиковались в Статистических ежегодниках России, которые издавались ЦСК МВД с 1904 по 1916 гг.

²⁰ Гозулов А. И. Очерки истории отечественной статистики. М., 1972. С. 139–140.

²¹ МПС. Статистический сборник. Вып. 124. Длина путей Российской империи и обслуживаемые ими пространства к 1 января 1911 г. СПб., 1914. С. 19–20.

²² Энциклопедический словарь. Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. Т. XXVI-а. С. 355.

²³ Справочник по дореволюционной России. Библиографический указатель. Изд. 2. М., 1978. С. 216.

Министерство путей сообщения издавало «Статистические обзоры железных дорог и внутренних водных путей России», а также ведомственные журналы «Железнодорожное дело», «Пути сообщения» и др. Так, сведения об открытии железнодорожных линий для «правильного движения» приведены с 1836 г., т. е. со времени открытия в сентябре движения между Петербургом и Царским Селом — первой в России железной дороги общего пользования. Они публиковались по 1899 г. погодично²⁴.

Количество перевезенных грузов и пассажиров, а также пробег по сети железных дорог по годам опубликованы с 1871 г. по 1897 г.²⁵ Количество перевезенных грузов и «сделанных ими пудо-верст» по внутренним водным путям Европейской России (кроме Финляндии, Кавказа и Царства Польского) приведены погодично с 1871 г., а данные о числе пароходов, которые ходили по рекам и озерам Европейской России, — погодично с 1813 г.²⁶ Сведения о шоссежных, мощеных и грунтовых дорогах помещены впервые в Статистическом сборнике МПС, выпуск 1, часть 2 (СПб., 1877). Сведения о морском транспорте публиковались в Статистическом ежегоднике России, издававшемся ЦСК МВД, также в ежегодниках Министерства финансов).

В дальнейшем сведения о развитии и функционировании транспорта в России, СССР и Российской Федерации публиковались в периодических статистических изданиях как ведомственной статистики — МПС (НКПС), так и государственных статистических органов и других изданиях. Вместе с тем до настоящего времени отсутствует издание, в котором были бы приведены погодичные сведения, характеризующие развитие и функционирование железнодорожного транспорта в нашей стране в XX веке, без пробелов. Исключением можно считать опубликованную в 2001 году монографию «Железнодорожный транспорт. XX век». Но в ней погодично приведены сведения о вводе в эксплуатацию важнейших участков железных дорог, а не всей сети. Ряд сведений показан с неравными временными интервалами, а данные о численности работающих приведены по всей многоотраслевой системе МПС, а не отдельно по отрасли «Железнодорожный транспорт».

В настоящей работе мы попробовали ликвидировать этот пробел. В первой части книги приведены сведения о состоянии транспорта в

²⁴ МПС. Статистический обзор железных дорог и внутренних водных путей России. Издание 1900 г. СПб., 1900. С. 3–4.

²⁵ Там же. С. 33.

²⁶ Там же. С. 151, 166, 133–134.

Российской империи (без Финляндии), которое сложилось к началу XX века. Далее на основании изучения и анализа статистических материалов, МПС, НКПС, государственных статистических органов, а также научных изданий приведены данные по железнодорожному транспорту общего пользования об: эксплуатационной длине сети железных дорог, перевозках пассажиров и грузов и их пробеге — по годам. Сведения о численности работающих приведены как по отрасли «железнодорожный транспорт», так и по занятым на перевозках на железнодорожном транспорте МПС.

ГЛАВА 1.

РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ В XIX ВЕКЕ

1.1. Краткий обзор путей сообщения к концу XIX века

Прежде чем рассмотреть историю российских железных дорог и их отражение в статистическом учете, сделаем краткий обзор путей сообщения, которыми располагала Россия к концу XIX в.

Внутренние водные пути

В Европейской России (без Финляндии) в состав внутренних водных путей входили 862 реки, 39 озер и 38 каналов, по которым осуществлялось судоходство или сплав. Общее их протяжение составляло: рек — 113852 версты, озер, по главным судоходным линиям, — 735 верст, каналов — 783 версты, всего — 115370 верст, из них путей, по которым в 1900 году осуществлялось судоходство или сплав, — 77839 верст, в том числе:

- а) сплавные пути для сплава леса в плотках — 25039 верст, или 32 %;
- б) сплавных путей, по которым производился сплав судов — 15412 версты, или 20 %;
- в) судоходных путей, по которым осуществлялось движение в обе стороны — 37388 верст, или 48 % длины всех внутренних водных путей Европейской России (без Финляндии), из них пароходное движение производилось на протяжении 25161 верст, что составляло 32 % общей длины сети водных путей, равной 77839 верст²⁷, как уже было указано.

Искусственных водных путей (каналов и шлюзованных участков рек) было всего 1838 верст, что составляло 2,4 % длины водных путей или около одной версты на 42 версты естественных водных путей. Плотность судоходных и сплавных путей составляла 16,6 версты на 1000 кв. верст площади и 687 верст на 1 миллион населения (площадь Европейской России без Финляндии и морских островов принята рав-

²⁷ МПС. Статистический сборник. Вып. 62. Сведения о внутренних водных и шоссейных путях сообщения за 1899 г. СПб., 1901. Табл. 1. С. 3.

ной 4666017 кв. верст, а численность населения — 112920053 человека обоего пола)²⁸.

Чтобы показать значение водных путей, отметим используемые системы водных путей, приведенные в «Статистическом атласе путей сообщения России к началу XX века» (СПб., 1902. С. III. — издание Отдела статистики и картографии МПС). Длина водных путей по Европейской России (без Финляндии) к концу XIX века составляла:

а) судоходных всего — 52644 версты, в том числе пассажиро-пароходных — 19930 верст;

б) исключительно для сплава плотов — 26851 верста. Итого — 79930 верст (как видим, эта цифра больше на 2,7% выше указанной).

Важное значение для водных коммуникаций имели и продолжают иметь соединительные системы водных путей Европейской России²⁹:

А. Системы, соединяющие бассейны Каспийского, Балтийского и Белого морей.

1. Мариинская система — от г. Рыбинска при впадении реки Шексны в Волгу до Санкт-Петербурга, в устье реки Невы. Длина 1033 версты, число шлюзов — 38.
2. Тихвинская система — от г. Мологи, при впадении реки Мологи в Волгу до Сясьских Рядков при впадении реки Сяси в Ладожское озеро. Длина — 654,378 верст, число шлюзов — 62.
3. Вышневолоцкая система — от г. Твери при впадении реки Тверцы в Волгу до Новой Ладogi при впадении реки Волхова в Ладожское озеро. Длина 812,377 верст с числом шлюзов — 5.
4. Система герцога Александра Виртембергского — от реки Шексны до соединения рек Сухоны и Юга, длина — 652 версты, с числом шлюзов — 11.

Б. Системы, соединяющие бассейны Черного и Балтийского морей.

5. Днепровско-Бугская система — от устья реки Припяти до впадения реки Западный Буг в реку Вислу. Длина — 1010 верст, с числом плотин — 22.
6. Огинская система — от устья реки Пины, принадлежащей к бассейну реки Днепра, до устья реки Щары, впадающей в реку Неман. Протяженность — 292,530 версты, с числом шлюзов — 10 и числом плотин — 13.

²⁸ МПС. Статистический обзор железных дорог и водных путей России. Издание 1900 г. СПб., 1900. С. 116.

²⁹ Там же. С. 172, 180, 183, 187, 189, 193, 194.

7. Березинская система — от устья реки Березины, впадающей в реку Днепр, до устья реки Уллы, впадающей в реку Западную Двину. Протяженность — 514,523 версты, с числом шлюзов — 13.
8. Августовская система — от реки Немана, до соединения реки Нарова с Западным Бугом, впадающим в реку Вислу. Протяженность 354 версты, число шлюзов — 18.

Таблица 2. Длина внутренних водных путей Европейской России по губерниям на 1 января 1901 г. Версты

Наименование губерний и областей	Исключительно для сплава плотов	Судоходные			Из числа судоходных-пароходных
		по течению	в обе стороны	итого	
Архангельская губ.	193	182	2780	3150	2176
Астраханская	250	—	1021	1271	1021
Бакинская	—	—	388	388	61
Бессарабская	—	50	1576	1626	931
Варшавская	64	—	405	469	258
Виленская	1459	32	564	2055	81
Витебская	1256	115	819	2190	639
Владимирская	271	35	723	1029	444
Вологодская	1031	1530	3108	5669	2232
Волынская	1029	426	254	1709	122
Воронежская	139	443	314	896	197
Вятская	94	1375	1304	2737	1032
Гродненская	587	18	922	1527	136
Дагестанская обл.	—	—	—	—	—
Донская обл.	—	936	1410	2346	1195
Екатеринославская губ.	76	208	306	590	262
Елисаветинская	—	—	49	49	—
Казанская	98	379	969	1446	775
Калишская	236	—	82	318	—
Калужская	—	344	333	677	223
Карская обл.	—	—	—	—	—
Киевская губ.	142	130	527	799	506
Ковенская	435	—	204	639	128
Костромская	347	124	1476	1947	894
Кубанская обл.	—	—	347	347	196

Наименование губерний и областей	Исключительно для сплава плотов	Судоходные			Из числа судоходных-пароходных
		по течению	в обе стороны	итого	
Курляндская губ.	443	20	419	882	307
Курская	293	31	35	359	35
Кутаисская	111	–	183	294	–
Келецкая	29	28	149	206	36
Лифляндская	663	125	362	1150	153
Ломжиская	250	–	416	666	–
Люблинская	95	15	383	493	171
Минская	1446	796	1556	3797	1201
Могилевская	550	4	1004	1598	832
Московская	465	–	445	910	98
Нижегородская	181	236	591	1008	561
Новгородская	2798	1210	1042	5950	979
Олонецкая	1610	383	525	2518	439
Оренбургская	754	358	–	1112	–
Орловская	147	203	351	701	151
Пензенская	102	112	306	520	–
Пермская	*1179	1599	2139	4917	1652
Петроковская	23	46	134	203	–
Полоцкая	915	–	186	401	167
Подольская	–	–	436	436	436
Полтавская	–	–	381	381	381
Псковская	205	381	344	930	77
Радомская	86	18	429	533	257
Рязанская	48	12	542	602	493
Самарская	–	190	1111	1301	671
Санкт-Петербургская	1516	198	1282	2996	849
Саратовская	211	221	671	1013	671
Симбирская	35	–	869	904	658
Смоленская	1199	406	511	2116	–
Ставропольская	–	–	–	–	–
Сувальская	–	–	467	467	153
Седлецкая	251	–	337	628	81
Таврическая	–	–	156	156	156
Тамбовская	357	277	493	1127	243
Тверская	1511	127	1015	2953	521

Наименование губерний и областей	Исключительно для сплава плотов	Судоходные			Из числа судоходных- пароходных
		по течению	в обе стороны	итого	
Терская обл.	84	–	–	84	–
Тифлисская губ.	194	–	–	191	–
Тулская	–	19	241	560	141
Уфимская	417	2108	959	3484	898
Харьковская	–	253	–	253	–
Херсонская	3	13	801	817	692
Черниговская	556	113	818	1487	818
Черноморская	–	–	–	–	–
Эриванская	–	–	–	–	–
Эстляндская	13	–	65	78	65
Ярославская	294	89	650	1033	643
ИТОГО	25947	16218	43615	85780	29619
Примечание: в итоге таблицы показаны два- жды водные пути, состав- ляющие границу между смежными губерниями	908	806	6227	7941	4458

Источник: МПС. Статистический сборник. Вып. 62. Сведения о внутренних водных и шоссейных путях сообщения за 1899 г. СПб., 1901. Табл. 1. С. 4.

Примечания: *В эти данные не вошли верховья притоков реки Оби, берущих начало в Пермской губернии, но большей своей частью протекающих в Тобольской губернии.

В табл. 3 приведена длина лишь тех рек, озер и каналов Европейской России, на которых фактически производилось в течение последних лет судоходство или сплав леса. Помещенные в этой таблице сведения опубликованы в «Перечне внутренних водных путей Европейской России», изданном Отделом статистики и картографии в 1892 г. и дополненные сведениями, полученными от местного судоходного надзора³⁰.

В число 77839 верст судоходных путей (т. е. в общую длину, которая уже указывалась выше) вошли: каналы общей протяженностью 765 верст, шлюзованные реки — 1073 версты, всего — 1838 верст.

Протяженность внутренних водных путей Азиатской России складывалась из 188 рек общей длиной 110338 верст, 4-х озер протяженно-

³⁰ МПС. Статистический сборник. Вып. 62. Сведения о внутренних водных и шоссейных путях сообщения за 1899 г. СПб., 1901. С. 1.

Таблица 3. Длина внутренних водных путей Европейской России по речным и морским бассейнам к 1 января 1901 года. Версты*

Название речных и морских бассейнов	Общая длина рек, озер и каналов, служащих путями сообщения	В том числе длина участков				В числе судоходных в обе стороны — пароходных участков
		Исключительно для сплава плотов	Судоходных		Итого	
			По течению	В обе стороны		
Бассейн Каспийского моря	48121	7674	8116	15231	31021	10882
Бассейн Черного и Азовского морей	26005	4103	3484	8714	16301	6344
Бассейн Балтийского моря	28286	11306	2070	7494	20870	3481
Бассейн Северного океана с Белым морем	12951	1956	1742	5949	9647	4454
Итого по внутренним водным путям Европейской России (без Финляндии)	115363	25039	15142	37388	77839	25161

Источник: МПС. Статистический сборник. Вып. 62. Сведения о внутренних водных и шоссейных путях сообщения за 1899 г. Табл. 1. С. 2–3.

Примечание: * Без двойного счета длины рек, озер и каналов смежных граничащих губерний.

стью по главным судоходным линиям 1060 верст, одного канала длиной 7 верст. Всего — 111405 верст. В том числе водных путей, по которым осуществлялось судоходство или сплав, было 82816 верст, из них:

а) сплавных путей, на которых производился только сплав плотов — 35639 верст, или 43 %;

б) сплавных путей, на которых производился сплав судов — 2172 версты;

в) судоходных путей, на которых производилось судоходство в обе стороны — 45005 верст или 54 % всех водных путей Азиатской России. Пароходное движение осуществлялось на участке 32501 версты, составлявших более 39 % общей длины (82816 верст) сети водных путей. Искусственных водных путей (каналов и шлюзованных рек) в Азиатской России было всего 149 верст (в Обь-Енисейском водном пути)³¹.

³¹ МПС. Статистический обзор железнодорожных и внутренних водных путей России. Издание 1900 г. С. 127.

Исходя из площади Азиатской России (13939207 кв. верст) и численности населения (13448774 человек обоего пола), плотность судоходных и сплавных путей на 1000 кв. верст составляла 6 верст и на 1 млн. населения — 6180 верст³².

Речной флот

Достоверный и регулярный учет всех паровых и непаровых судов, поступивших в эксплуатацию, был установлен в России в 1884 г. До этого Министерство путей сообщения получало от местного судоходного надзора только краткие ежегодные отчеты о судах, находившихся в плавании и вновь построенных паровых и непаровых судах, появившихся на внутренних водных путях Европейской России. Для более полного учета плавсредств речного флота были проведены переписи всех плавающих судов в 1884, 1890 и 1895 гг., данные которых показаны в табл. 4.

Из данных таблицы 4 следует:

— за 11 лет (1884–1895 гг.) число плавающих пароходов увеличилось в 2 раза, их мощность в номинальных силах — в 1,8 раза, общая грузоподъемность — в 2,1 раза, первоначальная стоимость — в 2 раза и число служащих — 1,7 раза. При этом стоимость одного парохода снизилась с 39242,4 руб. до 38566,8 руб., или на 1,7 %, при увеличении средней грузоподъемности одного судна на 3,2 %;

— за этот период количество плавающих непаровых судов по водным путям Европейской России практически не увеличилось: прирост составил 2,4 %, в то же время общая их грузоподъемность увеличилась в 1,46 раза, первоначальная стоимость возросла в 1,43 раза. Средняя стоимость одного судна увеличилась с 1598 руб., до 2237 руб. (на 40 %) при увеличении средней грузоподъемности одного судна на 42 %.

³² В издании: «Статистический атлас путей сообщения России к началу XX века» (СПб., 1902. С. III) приведены следующие данные по Азиатской России к концу XIX века:

^{a)} Длина всех судоходных путей — 47177 верст, т. е., в группировку включены судоходные пути, по которым осуществлялось судоходство в обе стороны (45005 верст) и сплавные пути, на которых производился сплав судов (2172 верст).

^{b)} В том числе (т. е. в 47177 верст) — пассажиро-пароходных участков водных путей — 14649 верст.

Таблица 4. Общие сведения о паровых и непаровых судах Европейской России по данным переписей в 1884, 1890 и 1895 гг. Единиц

Показатель	1884	1890	1895
Паровые суда			
Количество плавающих судов	1246	1824	2539
Мощность (число сил): номинальных	72105	103206	129759
индикаторных	223415	340580	480906
Общая грузоподъемность, тыс. пуд.	6100	9222	12822
Первоначальная их стоимость, тыс. руб.	48896	75577	97921
Количество служащих, человек	18766	25814	32689
Непаровые суда			
Количество плавающих судов	20095	20195	20580
Общая грузоподъемность, тыс. пуд.	362166	401249	526941
Первоначальная их стоимость, тыс. руб.	32105	38328	46035
Число служащих, человек	94099	90356	95607

Источник: МПС. Статистический обзор железнодорожных и внутренних водных путей России. Издание 1900 г. СПб., 1900. С. 138–139.

Речной флот Азиатской России по сведениям за 1896 год насчитывал приблизительно 1093 судна, из которых паровых было 275 общей грузоподъемностью 904200 пудов, мощностью в 18161 номинальную силу, или 69106 индикаторных сил. Первоначальная их стоимость составляла 12977 тыс. рублей, а общая численность всех судовых команд — 5987 человек.

Из непаровых судов 818 имели общую грузоподъемность 18678530 пудов, первоначальную стоимость 8661141 руб. и общую численность судовой команды — 7074 человека³³.

При всех несомненных достоинствах водного транспорта (в первую очередь — низкой стоимости перевозок) его уязвимым местом была и остается сезонность, очевидная в российских климатических условиях.

Продолжительность навигации — период времени от вскрытия, т. е. окончательной очистки водного пути ото льда, до замерзания — первого появления селя на пути приведена в табл. 5.

³³ МПС. Статистический обзор железнодорожных и внутренних водных путей России. Издание 1900 г. С. 148–149.

Таблица 5. Продолжительность навигации в 1895–1900 гг.
(По данным наблюдения отдельных постов бассейна
реки Северной Двины)

Год	Время вскрытия, между датами	Время замерзания, между датами	Продолжительность навигации, число дней
1895	16 апреля – 9 мая	20 октября – 30 октября	170–194
1896	11 апреля – 2 мая	18 октября – 26 октября	173–194
1897	7 апреля – 29 апреля	13 октября – 27 октября	170–203
1898	17 апреля – 2 мая	1 октября – 6 октября	153–170
1899	15 апреля – 5 мая	11 октября – 10 ноября	159–208
1900	5 апреля – 29 апреля	21 октября – 26 октября	167–202

Источник: МПС. Статистический сборник. Вып. 86. Внутренние водные пути в 1905 г. Шоссейные пути в 1905 г. СПб., 1907. С. II, III.

Время вскрытия реки менялось год от года незначительно (примерно ± 10 –12 дней), время замерзания также во все годы приходилось на октябрь.

Грузовое движение на внутренних водных путях

Статистика перевозок грузов по внутренним водным путям охватывала не всю сеть водных путей сообщения, «а лишь 12 важнейших речных бассейнов: Волги, Невы с озерами Ладожским, Онежским и Ильменем; Северной Двины, Днепра, Западной Двины, Немана, Вислы, Дона, Буга, Днестра, Наровы с озерами Чудским и Псковским и Онеги»³⁴. Среди перевозимых грузов учитывалось всего 19 товарных групп, из которых 8 относились к хлебным грузам.

В 1900 году по всем внутренним водным путям Европейской России (без Финляндии) было загружено и отправлено 160099 судов с «кладью принятой с берега и погруженной с других судов» и 280289 плотов. Этим количеством плавсредств было перевезено 2028542 тыс. пудов грузов, из которых на судах — 1211118 тыс. пудов и на плотках — 817424 тыс. пудов. Пробег всех грузов по всем водным путям составил 1712 млрд. пудо-верст, в том числе: на судах — 1247 млрд. пудо-верст и на (и в) плотках — 465 млрд. пудо-верст. По оценке грузо-

³⁴ Статистический ежегодник. 1912. Association da Industrie at du Commerce de la Russie. С. 156.

отправителей, стоимость отправленных в 1900 году грузов составила 561414 тыс. рублей³⁵.

Статистический учет пассажиров, перевозимых по внутренним водным путям, в XIX в. в России еще не был организован.

Морские пути

Потребность Российской империи в морском флоте обуславливалась ее географическим положением — с большим протяжением морских береговых линий и наличием внутренних морей: Каспийского и Аральского. Всего территорию империи омывали воды двух океанов и 14 морей.

Таможенный контроль и статистика судоходства были организованы в 85 из 100 портовых пунктов Европейской России.

Для характеристики значения морских путей для экономики России приведем следующие данные: в 1895 году из России было вывезено 946278 тыс. пудов товаров, из которых морем — 776634 тыс. пудов, или 87 %; ввезено всего 311036 тыс. пудов, из них морем — 216031 тыс. пудов, или почти 70 %. Таким образом, из общего объема внешней торговли 1257314 тыс. пудов — 992647 тыс. пудов, или почти 79 %, было перевезено по морским путям. В том же году малым каботажом, преобладавшем в российском флоте, было перевезено 449 млн. пудов и большим каботажом — 7740 тыс. пудов. Всего в 1895 году общий объем перевозок на российских морских путях и в российских портах составил 148 млн. пудов³⁶.

Количество судов заграничного плавания, прибывших с товарами внешней торговли (включая большой каботаж по портам европейской границы с учетом черноморского побережья Кавказского края), приведено в таблице 6.

Как следует из приведенных в таблице 6 данных, доля русских судов в заграничном плавании была очень мала — 11,2 % в количестве судов и чуть более 7 % — в тоннаже. Таким образом, вывозимые русские товары и товары, привозимые из-за границы доставлялись преимуще-

³⁵ МПС. Статистический сборник. Вып. 82. Сведения о движении товаров по водным и шоссейным путям за 1904 г. СПб., 1906. С. XXIV, XXVI; То же. Вып. 86. Внутренние водные пути, шоссейные пути в 1905 г. СПб., 1907. С. XXVI.

³⁶ Энциклопедический словарь. Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. Т. XXVI-а. С. 352.

Таблица 6. Количество судов заграничного плавания, прибывших в Россию с товарами внешней торговли в 1895 г. Единиц

Показатель	1895 г.	В %
Всего судов	11721	100,0
Вместимость в регистр. тоннах	9576105	100,0
В том числе под русским флагом:		
Всего судов	1322	11,2
Вместимость в регистр. тоннах	699601	7,3
Под иностранными флагами		
Всего судов	10399	88,8
Вместимость в регистр. тоннах	8876504	92,7

Источник: Энциклопедический словарь. Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. Т. XXVI-а. СПб., 1899. С. 353.

ственно на иностранных судах. Русские суда главным образом обеспечивали перевозки грузов малого каботажного плавания.

Черное и Азовское моря первенствовали как в заграничном, так и в каботажном плаваниях — по ним осуществлялось около 70 % всего вывоза из всех российских портов в пудах и 65 % по стоимости грузов; по Балтийскому морю доставлялось 80 % (по весу) общего ввоза иностранных товаров каботажного плавания.

Каспийское (внутреннее) море служило главным образом для каботажных перевозок нефтяных продуктов — все судоходство осуществлялось под русским флагом, в том числе и весь объем торговли с Персией (около 9 млн. пудов).

Из данных, приведенных в таблице 8, можно установить, что средняя вместимость одного российского парохода внешних морей была около 400 тонн. По морям таких пароходов было: на Белом — 28, на Балтийском — 79, на Черном и Азовском — 171. Пароходов вместимостью 1 тыс. тонн и более было 54, в том числе от 1 тыс. тонн до 2 тыс. тонн — 37 единиц, более 2 тыс. тонн — 16 единиц. На Каспийском море пароходов вместимостью около 400 тонн было 111. Общая стоимость пароходов на 1 января 1898 года составляла 80800 тыс. руб. Парусные суда морского торгового флота были еще меньших размеров: около 77 % всех судов имели вместимость от 100 до 200 тонн и лишь 131 судно — свыше 500 тонн³⁷.

³⁷ Энциклопедический словарь. Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. Т. XXVI-а. С. 354.

Таблица 7. Количество судов в каботажном плавании по «приходу» в 1895 году. Единиц

Моря	Всего судов	Вместимость в регистр. тоннах
Белое	871	100265
Балтийское	9306	952988
Черное и Азовское	30825	12128961
Каспийское	14790	7084802

Источник: Энциклопедический словарь. Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. Т. XXVI-а. СПб., 1899. С. 353.

Таблица 8. Количество и состав судов в российском торговом морском флоте на 1 января 1898 г. Единиц

Моря	Паровые суда		Парусные суда		Всего суда	
	Количество	Чистая вместимость в регистр. тоннах	Количество	Чистая вместимость в регистр. тоннах	Количество	Чистая вместимость в регистр. тоннах
На всех морях	604	261957	2294	343844	2898	605801
Из них на внешних морях	391	166592	1755	155429	2146	322020
В том числе на:						
Белом	33	5027	396	22149	429	27176
Балтийском	95	19053	586	78744	681	97797
Черном и Азовском	263	142512	773	54535	1036	197047
На внутреннем:						
Каспийском	213	95365	539	188416	752	283781

Источник: Энциклопедический словарь. Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. Т. XXVI-а. СПб., 1899. С. 354.

Некоторые характеристики парового и парусного флотов приведены в таблице 9.

Таблица 9. Наличие и состав русского торгового флота в 1900 г.

Показатель	Паровой флот	Показатель	Парусный флот
Число судов	723,0	Число судов	2236,0
Тоннаж (нетто) тыс. регистровых тонн	297,2	Тоннаж (нетто) тыс. регистровых тонн	262,4
Число индикаторных сил, тыс.	389,7	Грузоподъемность, тыс. пудов	24958,1

Источник: Статистический ежегодник 1912. Association de l'industrie atdu Commerce de la Russie. Ч. 3. С. 123.

Примечание. В указанном источнике не оговорено, к какому моменту или периоду года относятся данные о наличии судов: к началу года, к концу года или к какому-то другому.

Морской транспорт Российской империи не был в государственной собственности, не имел централизованного управления, принадлежал многочисленным владельцам³⁸.

Качество статистических данных о состоянии и работе морского флота было низкое. Отсюда, как мы видим, фрагментарность данных, отсутствие динамичных рядов.

Шоссейные и грунтовые дороги

Состояние сухопутных путей сообщения в Российской империи далеко не соответствовало требованиям времени. Так, в 1909 году В. Ф. Мейен в статье «К вопросу о гужевых дорогах» писал: «Россия — классическая страна бездорожья»³⁹. А 28 января 1914 года на Первом съезде деятелей по шоссежному делу министр путей сообщения С. В. Рухлов так охарактеризовал сеть российских дорог по типу покрытия: 4 % составляют шоссежные дороги, 2 % — мощеные и 94 % — грунтовые⁴⁰.

Шоссежные и грунтовые дороги по протяженности распределялись:

- 1) подведомственные Министерству путей сообщения;
- 2) подведомственные земствам — губернские и земские;

³⁸ Михайлов И. Д. Эволюция русского транспорта 1913–1925 гг. М., 1925. С. 134, 227.

³⁹ Мейен В. Ф. К вопросу о гужевых дорогах // Пути сообщения. 1909. Апрель.

⁴⁰ Дороги России. Страницы истории дорожного дела. С. 102.

3) подведомственные губернской администрации — в неземских губерниях и проселочные дороги, находящиеся в ведении полиции⁴¹.

Отмечалось, что «проселочные и полевые дороги (ширина 3 саж.), которые не отнесены к разряду путей торговых или военных (в последнем случае они переходят в ведение земских учреждений и распорядительных комитетов), должны содержаться владельцами и селениями, через дачи которых они пролегают; но обязанность эта ограничивается мерой безусловной необходимости. Состояние проселочных дорог у нас вообще крайне неудовлетворительно»⁴².

В непосредственном ведении МПС находились преимущественно дороги по левобережью реки Западной Двины и правобережью реки Днепра, в бывшем Царстве Польском и на Кавказе. Остальные шоссейные, мощные и грунтовые дороги, как сказано выше, в основном относились к непосредственному ведению земств⁴³.

По состоянию на 1 января 1901 года (т. е. к концу 1900 г.) в ведении МПС находились открытые для движения шоссейные, мощные и грунтовые дороги протяженностью 16110 верст.

По состоянию дорожного покрытия эти дороги распределялись следующим образом: шоссированных — 14256,243 версты, мощных — 297,899 версты и грунтовых 1555,861 версты; итого — 16110,003 версты. В таблице 10 показано распределение протяженности дорог по их видам и заведованию.

Интересно посмотреть распределение дорог разного класса по губерниям (табл. 11).

Сведений о подвижном составе (числе автомобилей, карет, телег, ролупушанов, саней и т. п.), перемещавших пассажиров и грузы по шоссейным и грунтовым дорогам Российской империи в 1900 году, в публикациях нами не обнаружено.

Как уже сказано ранее, статистики результатов перевозок по этим дорогам не было. Имеются лишь сведения по главным шоссе на Кавказе (табл. 12).

Небезынтересно упомянуть, что в 1900 году по главнейшим шоссейным путям Кавказа проследовало: всадников — 15271, экипажей

⁴¹ Энциклопедический словарь. Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. Т. XXVI-а. С. 354–355.

⁴² Там же. Т. XI. СПб., 1899. С. 54–55.

⁴³ МПС. Статистический сборник. Вып. 124. Длина путей Российской империи и обслуживаемое ими пространство к 1 января 1911 г. СПб., 1914. С. 20.

Таблица 10. Распределение российских дорог в 1900 г. Верст

Виды дорог	В заведовании округов МПС	Во временном заведовании земств
Шоссированные	11224,092	3032,151
Мощенные	278,334	19,565
Грунтовые	1534,442	21,419
Итого	13036,868	3073,135

Источник: МПС. Статистический сборник. Вып. 66. Сведения о внутренних водных и шоссейных путях сообщения за 1900 г. СПб., 1902. С. XXXVII.

Примечание. В Статистическом атласе путей сообщения России к началу XX века, изданном Отделом статистики и картографии МПС (СПб., 1902), на с. 3 указано: «К концу XIX в. построено казной шоссейных дорог в Европейской России (без Великого княжества Финляндского) 14562 версты».

Таблица 11. Наличие шоссейных, мощеных и грунтовых путей по губерниям и областям Европейской России (без Финляндии) на 1 января 1901 г. Версты

Наименование губернии (области)	Дорог и участков, всего	В том числе:		
		Шоссированных	Мощеных	Грунтовых
Варшавская губ.	651,751	611,580	40,171	–
Виленская	180,220	176,226	3,994	–
Витебская	356,908	353,828	2,780	0,300
Владимирская	327,965	327,965	–	–
Волынская	613,286	594,969	18,317	–
Воронежская	80,980	80,220	0,760	–
Гродненская	832,119	807,746	24,373	–
Дагестанская обл.	431,797	81,037	–	350,760
Елизаветинская губ.	94,000	94,000	–	–
Калишская	210,526	199,855	10,671	–
Калужская	221,624	221,624	–	–
Карская	691,473	450,123	0,900	240,450
Киевская	119,400	106,950	12,450	–
Ковенская	343,420	340,790	2,630	–
Кубанская обл.	238,520	97,000	–	141,520
Курляндская губ.	66,732	65,999	0,733	–
Курская	224,875	224,590	0,285	–

Наименование губернии (области)	Дорог и участков, всего	В том числе:		
		Шоссе-рованных	Мощных	Грунтовых
Кутаисская	829,264	451,645	–	377,619
Келецкая	174,059	169,916	4,143	–
Лифляндская	167,580	167,580	–	–
Ломжинская	486,605	451,289	17,316	–
Люблинская	341,368	333,946	7,422	–
Минская	279,779	276,044	3,735	–
Могилевская	646,501	639,037	7,464	–
Московская	506,997	506,097	0,900	–
Новгородская	572,233	538,812	12,002	21,419
Орловская	390,983	390,054	0,929	–
Петроковская	95,532	67,666	27,866	–
Подольская	154,853	116,669	38,184	–
Рязанская	324,312	324,206	0,106	–
Смоленская	226,513	221,592	4,921	–
Псковская	71,050	67,940	3,110	–
Родомская	316,897	314,682	2,215	–
С.-Петебургская	890,115	856,850	12,045	21,220
Сувалкская	520,066	510,747	9,319	–
Седлецкая	460,271	443,816	16,455	–
Таврическая	534,302	525,652	1,150	7,500
Тверская	187,728	186,149	1,579	–
Терская обл.	233,654	34,009	–	199,645
Тифлисская губ.	659,675	549,809	–	109,866
Тульская	285,527	285,527	–	–
Харьковская	33,088	33,088	–	–
Черниговская	191,064	182,440	8,654	–
Черноморская	429,201	375,259	0,320	53,622
Эриванская	349,850	317,910	–	31,940
Ярославская	83,310	83,310	–	–
ИТОГО	16110,003	14256,243	297,899	1555,861

Источник: МПС. Статистический сборник. Вып. 66. Сведения о внутренних водных и шоссейных путях сообщения за 1900 г. СПб., 1902. С. 40.

Таблица 12. Данные о перевозке пассажиров и грузов по главнейшим шоссейным путям Кавказа в 1900 г.

Наименование шоссе	Перевезено пассажиров, человек	Перевезено грузов, тыс. пудов
Всего	*151489	5751,0
В том числе по шоссе:		
Военно-Грузинскому	41859	2006,7
Астафа-Дилижанскому	14777	629,8
Эриванскому	49314	2193,9
Карскому	2244	14,9
Телавскому	13330	274,7
Военно-Ахалцихскому	29965	631,0

Источник: МПС. Статистический сборник. Вып. 66. Сведения о внутренних водных и шоссейных путях сообщения за 1900 г. СПб., 1902. С. XXXVII.

Примечание. *Включая переселенцев и всадников.

и повозок — 175782, упряжных — 466704; кроме того, животных под вьюками — 1870, крупного скота — 58050 голов, мелкого скота — 265540 голов.

В 1883 г., 5 апреля была утверждена классификация сухопутных путей, но она распространялась только на дороги, находящиеся в ведении Министерства путей сообщения, которые разделялись на два разряда:

- а) шоссе общегосударственного значения,
- б) шоссе местного значения.

К общегосударственным шоссе причислялись:

- все шоссейные дороги, пролегающие в местностях, расположенных к западу от рек Западной Двины и Днепра, т. е. по левую сторону первой и по правую сторону второй;
- Псковско-Рижское шоссе;
- окрестные около С.-Петербурга шоссе;
- бережные шоссе Крыма;
- Московско-Брестское шоссе;
- Киевское шоссе (от Острова до Киева).

Все остальные шоссе причислялись к местным путям⁴⁴.

Этим же документом устанавливался порядок передачи как государственных, так и местных шоссейных путей соответствующим зем-

⁴⁴ Полное собрание законов Российской империи. Собр. 3. Т. 3. 1487. С. 107–109.

ствам на срок не более 25 лет, на условиях, заключенных с каждым из земств.

В последующее время классификация сухопутных дорог неоднократно изменялась и охватывала все дороги СССР, а в настоящее время — дороги Российской Федерации. Однако наименование первого разряда дорог («общегосударственные») при всех изменениях сохранялось.

В Энциклопедическом словаре (Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. Т. XI. СПб., 1899. С. 54), приведен перечень путей общегосударственного значения, несколько отличный от выше указанного.

1.2. История формирования статистического учета на железнодорожном транспорте России

Любую учетную систему можно воспринимать как субъективное отражение особенностей объекта. Не является исключением и система статистического учета на железнодорожном транспорте России. История ее формирования характеризует как историю развития железных дорог в стране, так и эволюцию отношения к железнодорожному сообщению вообще.

Зарождение статистического учета на железной дороге

Появление железнодорожного транспорта в России было предпринято острой потребностью в новых путях сообщения. Однако устройству в России железнодорожного сообщения препятствовали настроения, царящие в высших кругах петербургского общества. Сам главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями К. Ф. Толь полагал железные дороги убыточными и указывал на сложность их устройства из-за морозных и снежных русских зим. В результате развернувшейся полемики было принято решение об устройстве опытной пригородной железной дороги Петербург – Царское Село – Павловск.

Первоначально сведения, собираемые железнодорожными предприятиями, главным образом для своих внутренних нужд, были крайне скудны и касались только области перевозок: исчислялось число пассажиров, количество перевезенных грузов и т. д. Интересен тот факт, что на Царскосельской дороге грузовые перевозки вначале не учитывались. В сводном отчете Министерства путей сообщения о деятельности Царскосельской дороги с 1838 по 1876 гг. такого рода сведения появляются

только с 1861 года, хотя в аналогичном издании, касающемся эксплуатации Варшавско-Венской железной дороги, эти данные приведены с момента ее открытия (1845 г.)⁴⁵. Подобную постановку учета можно объяснить тем, что Царскосельская дорога предназначалась для увеселительных поездок и была ориентирована на перевозки пассажиров.

Успех первой железной дороги, а также государственные интересы требовали мер по дальнейшему развитию железнодорожного сообщения в России. Одной из главных проблем империи на то время была разобщенность двух ее столиц — Москвы и Санкт-Петербурга, и задача организации постоянного беспрепятственного сообщения между этими двумя городами могла быть решена только строительством новой железной дороги Санкт-Петербург — Москва, торжественное открытие которой состоялось 1 ноября 1951 г.

Статистический учет на Петербургско-Московской магистрали был поставлен гораздо лучше, чем на первых железных дорогах. Уже с 1854 г. в Журнале Государственного Управления путей сообщения и публичных зданий начинают печататься ежемесячные отчетные ведомости «о количестве разных грузов и товаров и жизненных продуктов, провезенных по С.-Петербургско-Московской ж. д. в Петербург и Москву»⁴⁶. В отличие от отчетов других дорог, эти ведомости содержали данные об объемах грузовых перевозок между столицами по 62 категориям разных товаров и 43 категориям жизненных продуктов, а также об отправлении грузов (с тем же делением на категории) с главнейших промежуточных станций — Тверь, Вышний Волочок, Волховская пристань — на прочие станции.

На Николаевской железной дороге велся подробный учет пассажирского движения. В Журнале путей сообщения за 1856 г. приведены данные о пассажирских перевозках с 1851 г., разработанные в форме т. н. *косой таблицы*, отражающей не только количество перевезенных пассажиров, но и распределение движения пассажиров по направлениям.

Формирование центральных органов транспортной статистики

Интерес к железным дорогам в обществе, а также потребность в статистически грамотно обработанной информации для управления перевозками привели к формированию центральных органов транс-

⁴⁵ Некраш Л. В. Основные вопросы теории и практики железнодорожной статистики. М.: Транспечат, 1924. С. 20–21.

⁴⁶ Там же. С. 21.

портной статистики. Первым таким учреждением стал Особый комитет, основанный в 1843 г. при Главном управлении путей сообщения. Он был составлен из представителей разных ведомств «для статистической разработки всех затребованных из губерний сведений в совокупности, и для начертания на основании их общего плана водным и сухопутным сообщениям в Империи, с выработкой проекта первоначальной сети железных дорог»⁴⁷. Деятельность особого комитета мало способствовала развитию транспортной статистики, но его создание дало толчок к сбору статистических данных общеэкономического характера по всей стране для составления проекта железнодорожной сети. Особый комитет был упразднен в 1853 г., а вместо него сформирован Статистический комитет Главного управления путей сообщения и публичных зданий (ГУПС и ПЗ).

К середине XIX века в России насчитывалось всего 1065 км железных дорог — почти в 28 раз меньше, чем в США. Как отмечал Л. В. Некраш, сравнение России и Америки не случайно. С точки зрения устройства железнодорожного сообщения эти две страны имеют много общего: схожие климатические условия, общий характер рек, пересекаемых дорогами (что вызывает необходимость устройства переправ), значительные расстояния между главными пунктами концентрации управления, промышленности и торговли, малая заселенность обширных территорий. С другой стороны, России, как и Америке, недоставало собственных средств для строительства железных дорог. Для решения этой проблемы американское правительство привлекло в железнодорожное строительство иностранный капитал, а также всячески способствовало развитию внутреннего кредита.

В России в царствование Николая I строительство железных дорог было прерогативой государства и велось на казенные средства. После поражения в Крымской войне потребность в широко разветвленной сети железных дорог стала очевидной. Широкомасштабное строительство требовало колоссальных средств, поэтому правительство Александра II стало привлекать частный капитал — иностранный и российский. В 1857 г. было образовано Главное общество российских железных дорог, которое получило право на достройку Петербургско-Варшавской железной дороги и на строительство линий Москва — Орел — Харьков — Феодосия, Москва — Нижний Новгород и Орел — Либава (ныне Лиепая) общей протяженностью около

⁴⁷ Некраш Л. В. Основные вопросы теории и практики железнодорожной статистики. М.: Транспечат, 1924. С. 22.

4100 км — с гарантией на получение прибыли в размере 5 % от капитальных вложений. На тех же условиях были образованы и российские частные общества по постройке Московско-Ярославской, Московско-Рязанской и других дорог. Таким образом, государство постепенно устранилось от строительства новых железнодорожных линий, сохранив за собой лишь право технического контроля.

С расширением сети железных дорог новое значение приобретают и статистические органы. Сформированный еще при Николае I временный Статистический комитет ГУПС и ПЗ стал действующим ведомственным статистическим учреждением, созданным «для собирания в одно целое всех статистических сведений Главного управления путей сообщения и публичных зданий»⁴⁸. Его основной задачей было составление и обработка по материалам Главного управления — сведений, касающихся различных путей сообщения, в том числе и железнодорожного. В связи с ростом числа частных железных дорог возникли сложности со сбором информации. Сведения, поступающие от железных дорог до 1853 года, были крайне скудными. В связи с этим, по инициативе Комитета ГУПС и ПЗ, Департаментом железных дорог было установлено ежемесячное предоставление статистических данных о движении по железным дорогам (о перевезенных грузах, пассажирах, сборах и валовом доходе). В 1860 г. были введены форма и сроки предоставления отчетности. Так как государственные органы власти были лишены возможности воздействия на частные предприятия, то предоставляемые отчеты позволяли характеризовать положение дел и координировать развитие железнодорожного транспорта.

Другой заслугой Статистического комитета стала регулярная публикация статистических обзоров движения по железным дорогам, а также обзора внутреннего судоходства в России в Журнале, издаваемом ГУПСом. Развернувшееся железнодорожное строительство нуждалось в привлечении дополнительных средств в форме кредита у населения. Поэтому статистические публикации не только освещали деятельность железных дорог, но и предоставляли информацию как реальным, так и потенциальным вкладчикам. Публиковались данные следующей установленной регулярной отчетности: с 1854 г. — по прибытию грузов в Петербург по р. Неве и по подвозу товаров по Николаевской ж. д. в Петербург и Москву; с 1856 г. — обзор внутреннего судоходства России, а также отчеты о движении пассажиров и грузов

⁴⁸ Некраш Л. В. Основные вопросы теории и практики железнодорожной статистики. С. 23.

по железным дорогам, о движении и сборах по Николаевской ж. д. С 1858 г. стали публиковаться данные о сравнении валового дохода Николаевской железной дороги с валовым доходом на иностранных железных дорогах и отчеты по телеграфной статистике; с 1861 г. — отчеты по судостроению и с 1862 г. — отчеты по результатам эксплуатации Николаевской железной дороги⁴⁹.

Дальнейшее развитие статистического учета на железной дороге было обусловлено двумя причинами: во-первых, железнодорожное сообщение получило признание как важная отрасль хозяйства Российской империи, а во-вторых, появились новые пользователи статистической информации — частные инвесторы.

По мнению профессора В. Э. Дена⁵⁰, статистика железнодорожно-го транспорта в России имела более высокий уровень, нежели многие другие области статистики.

В дореволюционной России главным источником статистических сведений о путях сообщения и их работе был издававшийся министерством путей сообщения «Статистический сборник министерства путей сообщения», заключавший в себе обильные материалы о железных дорогах, внутренних водных путях сообщения и шоссейных дорогах. С 1877 года, когда этот сборник начал издаваться, и до революции, было издано 148 выпусков его⁵¹.

Л. В. Некраш подразделял все выпуски этого издания на следующие шесть групп:

1) выпуски с общими сведениями о железных дорогах, как то: длина, финансовое состояние, подвижной состав и его работа, перевозки и валовой доход, результаты и расходы эксплуатации, статистика несчастных случаев, личный состав и т. д.;

2) выпуски с общими сведениями о внутренних водных путях: длина, продолжительность навигации, судостроение, движение судов, фрахты и т. д.;

3) выпуски со сведениями о перевозках по железным дорогам: количество всех товаров, отправленных и прибывших по железным доро-

⁴⁹ Некраш Л. В. Основные вопросы теории и практики железнодорожной статистики. С. 23–24.

⁵⁰ Ден В. Э. Источники важнейших отраслей хозяйственной статистики СССР. Л.: Прибой, 1929. С. 81–84.

⁵¹ Еще ранее того ЦСК был выпущен сборник: Материалы для статистики речного судоходства в Европ. России. СПб., 1872 (Статистический временник Росс. империи. Серия II. Вып. 2).

гам в поездках малой скорости, количество сделанных ими пудо-верст и средняя густота движения, перевозка хлебов и других главнейших товаров, средние пробеги грузов и т. д.;

4) выпуски со сведениями о перевозках по внутренним водным путям;

5) выпуски со специальными сведениями о железных дорогах: паровозы, длина путей сообщения и обслуживаемые ими пространства; изъятия из службы рельсов, осей, бандажей, сцепных и тяговых приборов;

6) выпуски со специальными сведениями о водных путях: списки речных паровых и непаровых судов с дополнениями к ним, речной флот по переписям, служащие на паровых и непаровых судах и т. д.

Кроме названного издания Министерство путей сообщения ежегодно издавало «Обзоры грузового движения по дорогам нормальной колеи» (с 1895 по 1912 г.) и «Отчеты по эксплуатации казенных железных дорог за ... год» (с 1883 г.). Сверх того с 1873 г. оно издавало ежемесечный журнал «Пути сообщения России», содержащий статистические данные о железнодорожном и водном транспорте.

Продолжением «Статистического сборника Министерства путей сообщения» явился «Статистический сборник Комиссариата путей сообщения», который вышел тремя выпусками (№ 145, 147 и 148) за 1918–1920 гг. С 1921 г. Народный комиссариат путей сообщения начал издавать новую серию, озаглавленную «Материалы по статистике путей сообщения». Всего вышло 87 выпусков этого издания. Программа его близка к программе «Статистических сборников Министерства путей сообщения» и, охватывая главным образом железные дороги, включает также и данные о речных путях. Наряду с этим «Материалы» заключают в себе сведения и о морском транспорте, а также содержат сводную статистику перевозок.

Кроме названных изданий дореволюционного периода по статистике транспорта состоявший при Министерстве финансов Департамент железнодорожных дел с 1890-х годов по 1915 г. ежегодно издавал под общим заглавием сборники «Сводная статистика перевозок по русским железным дорогам», включавшие подробные статистические сведения о железнодорожных перевозках как пассажиров, так и товаров (в виде особых сборников), по товарам каждой группы тарифной номенклатуры и общих итогов для всех товаров⁵².

⁵² Еще ранее того ЦСК были изданы две работы, посвященные перевозкам хлебных грузов, а именно: 1) Движение хлебных грузов в Европ. России по губерниям, 1875. СПб., 1879 (Статистический временник Росс. империи.

Внедрение государственного контроля над деятельностью частных железнодорожных компаний

Частное железнодорожное предпринимательство в целом не оправдало ожиданий правительства. Концессионеры, используя связи при дворе, добивались утверждения проектов на условиях крайне выгодных для себя и убыточных для государства. После чего они уже не были заинтересованы ни в качестве строящихся дорог, ни в получении прибыли непосредственно от деятельности предприятий. Поэтому в ходе строительных работ допускались недоделки и брак, присваивалось казенное имущество и средства, а долги частных железных дорог росли с пугающей быстротой.

В 1868 г. Главному обществу российских железных дорог была продана важнейшая для страны по своему геополитическому положению и экономическому значению Николаевская дорога, после чего управление железнодорожной отраслью целиком и полностью сосредоточилось в руках частных компаний. Государство не только не получало дохода от столь выгодного в других странах железнодорожного транспорта, но и несло убытки: оплачивало долги железнодорожных компаний, предоставляло государственные гарантии для обеспечения новых выпусков акций и облигаций. Более того, устранившись от управления, правительство уже не могло регулировать уровень тарифов, контролировать качество и своевременность доставки грузов.

Деятельность частных железнодорожных компаний, а также действия правительства по контролю за данной отраслью подверглись жесткой критике современников. Особое недовольство вызвала работа Главного общества российских железных дорог. А. И. Чупров неоднократно приводил действия Главного общества в качестве примера бездарного управления и халатного, а подчас и преступного, отношения к достоянию Российской империи. И действительно, компания не только не выполнила взятые на себя обязательства по строительству дорог, но и позволила себе беспрецедентные расходы на содержание аппарата управления. К 1862 г. расходы на содержание администрации составляли 32 млн. руб., что равноценно затратам на строительство Московско-Курской железной дороги длиной 537 км. Дефицит бюджета компании пополюлся либо из государственной казны, либо за счет выпуска ценных бумаг под государственные гарантии. К 1863 г. долг Главного общества

Серия II. Вып. 16); 2) Распределение хлебных грузов по железным дорогам и водяным путям в губерниях и опыт вычисления стоимости провоза хлеба к границе. СПб., 1889 (Временник ЦСК. № 7).

составил 135 млн. руб., из них долг правительству — 92 млн. руб. Печально известны биржевые спекуляции учредителей Главного общества. Распределив между собой акции и облигации по стоимости ниже номинала, они искусственно взвинтили цены и продали ценные бумаги русским предпринимателям по стоимости на 12 % выше номинала. В результате этой аферы колоссальные денежные средства ушли за границу, что нанесло существенный урон развивающейся русской промышленности⁵³.

В итоге за 10 лет (1855–1864 гг.) в России было построено всего 2750 км железных дорог, в то время как в США — примерно в 10 раз больше. Более того, в обществе окончательно сложилось мнение о невыгодности железнодорожного дела в России: в середине 1860-х годов строительство железных дорог прекратилось вовсе. В статье, посвященной закрытию Главного общества российских дорог, А. И. Чупров писал: «У нас нет ни одной железнодорожной компании, которая оставила бы по себе такую печальную память. Главное общество стоило России неисчислимых жертв»⁵⁴.

Для исправления сложившейся ситуации и вывода железнодорожной отрасли из кризиса российское правительство предпринимает ряд мер, направленных на ужесточение контроля над деятельностью частных компаний. Так, в 1865 г. Главное управление путей сообщения и публичных зданий было преобразовано в Министерство путей сообщений, а Статистический комитет — в Учетный комитет МПС. Департаменту железных дорог вменялась новая обязанность: предоставлять министру путей сообщения «полные отчеты по развитию, сооружению и действиям всех дорог империи за истекший год»⁵⁵. Благодаря этому в 1867 г. появляется первый «Сборник сведений о железных дорогах в России» за 1838–1866 годы. Надо отметить, что в этом сборнике помимо цифровой информации о состоянии, организации и работе отдельных железных дорог, был опубликован также полный свод законодательных актов, касающихся железнодорожного транспорта. Впоследствии будут выпущены еще два таких же сборника за периоды 1866–1867 и 1868–1869 гг.

Идея контроля над частными железными дорогами горячо обсуждалась в обществе. А. И. Чупров, которого по праву можно назвать основоположником железнодорожной статистики, считал введение го-

⁵³ История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917. С. 73–74.

⁵⁴ Чупров А. И. Из прошлого русских железных дорог: статьи 1874–1895 гг. М.: И. Н. Кушнерев и К^о, 1909. С. 145.

⁵⁵ Некраш Л. В. Основные вопросы теории и практики железнодорожной статистики. С. 24.

сударственного контроля над железными дорогами мерой недостаточной. «Счетоводство и отчетность дорог так сложны, проверка их одних потребует громадной траты сил и средств. Между тем одна бумажная проверка едва ли может привести к существенным результатам. Контролирующему учреждению придется самому во все подробности действительного хозяйства, придется исследовать, произведены ли в натуре показанные расходы и показаны ли в отчете действительно полученные доходы, — задачи не всегда выполнимые даже для самих центральных управлений дорог⁵⁶», — писал А. И. Чупров на многие годы вперед определяя проблему. Контроль качества статистической и бухгалтерской информации сохраняет свою актуальность во все времена.

По мнению Чупрова, никакие контролирующие органы не могли решить сложившихся острых проблем: принять выгодные для государства тарифы, сократить вознаграждения высших служащих, изменить способы заготовки материалов и уволить лиц, «нерасчетливо» ведущих дела компании. Только передача частных железных дорог в государственное ведение могла повлиять на непростую ситуацию, сложившуюся на железнодорожном транспорте. Тем более что, по расчетам А. И. Чупрова, выходило, что на 1 января 1874 г. «60,38 % всего строительного капитала [железных дорог] <...> прямо принадлежит государству», а остальное «с немногими исключениями» приобретено на акции и облигации под государственные гарантии.

Проведенные государством преобразования способствовали возрождению интереса к строительству железных дорог, а конец XIX в. ознаменовался началом нового железнодорожного бума. В этот период были осуществлены два наиболее значимых проекта для развития экономики России: сооружение Закаспийской дороги и Транссибирской магистрали. К началу Первой мировой войны в России была создана железнодорожная сеть общей протяженностью более 70 тыс. км⁵⁷. Она насчитывала 44 железные дороги и связывала основные промышленные центры, морские и речные порты.

Реформы управления повысили требования к статистике путей сообщения и увеличили объемы работ, что привело к необходимости создания единого статистического органа ведомственной статистики, каким в 1873 г. стал особый Временный статистический отдел. Он объединил разрозненные статистические части при департаментах МПС,

⁵⁶ Чупров А. И. Из прошлого русских железных дорог: статьи 1874–1895 гг. С. 14–15.

⁵⁷ История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917. С. 190.

что позволило унифицировать всю статистическую отчетность ведомства. Были продолжены публикации статистических сборников, которые теперь выходили под названием «Статистические сборники Министерства путей сообщения». Статистический отдел, впоследствии переименованный в Отдел статистики и картографии, функционировал вплоть до Октябрьской революции 1917 г. и даже некоторое время спустя. Он внес существенный вклад в организацию статистического учета на железных дорогах и способствовал развитию железнодорожной статистики. Благодаря собранному Отделом богатому материалу о развитии и работе железных дорог нашей страны, в 1875–1878 гг. А. И. Чупров издал «Железнодорожное хозяйство» — работу, легшую в основу российской железнодорожной статистики. В этой книге впервые была выражена мысль о том, что статистика перевозок отражает не только деятельность железных дорог, но и экономическую жизнь страны во всех ее аспектах.

Унификация железнодорожной отчетности не решила проблему единства ее содержания. Самостоятельность многочисленных железнодорожных обществ в вопросе исчисления тарифов приводила к тому, что отчеты по перевозкам железных дорог разрабатывались по разному плану и с различной полнотой, препятствовало составлению сводных отчетов о движении грузов по всей сети дорог и не позволяло проследить движение одного и того же груза по двум-трем соседним дорогам. Вопрос об утверждении единых правил расчета тарифов был поднят в 1869 г. на I-ом общем съезде представителей русских железных дорог. Однако только через 20 лет было найдено решение, поддержанное всеми обществами: по всей сети русских железных дорог тарифы устанавливались Советом по тарифным делам при Министерстве финансов; кроме того, в 1889 г. были составлены временные правила составления, издания и представления тарифной статистики перевозок пассажиров и грузов. Правила устанавливали единые и обязательные для всех дорог методы статистики перевозок, а также предписывали порядок составления и публикации железными дорогами отчетов по валовой доходности и результатам коммерческой деятельности. Для обработки этих отчетов и составления сводных по всей сети железных дорог был создан особый статистический отдел при Общих тарифных съездах представителей русских железных дорог. Результаты работы отдела были отражены в новом статистическом сборнике «Сводная статистика перевозок». В 1893 г. разработка и издание этого сборника были переданы в Департамент железнодорожных дел при Министерстве финансов, где для этой цели было организовано особое Статистическое отделение. Из-

дание сборника продолжалось до Октябрьской революции, причем последние выпуски содержали обработку данных за 1915 г.

Введение государственного контроля и ужесточение учетной политики на железнодорожном транспорте были ответной реакцией на царящие на дорогах халатность и воровство. Проведенные преобразования помогли навести порядок в делах управления и вновь сделали отрасль инвестиционно привлекательной. Интересно, что именно деятельность органов государственного контроля (внедрение унифицированной формы отчетности, общих правил тарифной статистики, а также публикация сборников сводной статистики) содействовала осознанию российским обществом и администрации отдельных железных дорог как единой железнодорожной сети и подняла вопрос об их национализации.

1.3. Статистические показатели железных дорог России в XIX веке

В соответствии с традицией статистических изданий, прежде чем обратиться к конкретным статистическим данным, дадим краткие пояснения отдельных статистических показателей, используемых в настоящем разделе.

Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования — понятие «эксплуатационная длина» было установлено Отделом статистики и картографии МПС циркуляром от 22 января 1911 г., № 365⁵⁸.

«Эксплуатационной длиной линии или ветви называется действительное протяжение ее, измеренное между осями конечных станций или других зданий, распорядительных пунктов, подразумевая в этом случае под названием оси станции: на станциях с тупиковым пассажирским движением — упор тупика главного пути, на станциях проходных — пересечение оси здания с главным путем, а в случае отсутствия пассажирского здания — середину расстояния между входной и выходной стрелками <...>. Эксплуатационной длиной железной дороги называется сумма понятий “эксплуатационная длина” всех линий и веток общего пользования, входящих в состав этой дороги».

«Если на целых перегонах между станциями по одним и тем же главным путям проходят поезда разных дорог на основании особых

⁵⁸ Журнал отдела статистики и картографии МПС. 1911. № 1; *Избеков С.* Длина железных дорог в 1913 году // НКПС. Железнодорожный транспорт в 1913 г. (Статистические материалы). М., 1925. С. XXIX.

соглашений, то эксплуатационная длина таких перегонов должна входить в состав эксплуатационной длины только дороги — собственницы этих перегонов».

«*Строительная длина железнодорожного пути*: его протяженность (в км), измеренная по оси между конечными точками (остряками стрелок примыкания, упорами, осями станций) служит одной из характеристик протяженности земляного полотна и на многопутевых линиях измеряется по пути наименьшей протяженности.

Развернутая длина железнодорожных путей — общая строительная длина всех железнодорожных путей — одновременно является характеристикой и объема элементов верхнего строения пути»⁵⁹.

Главный путь — это «железнодорожный путь на перегоне, предназначенный для движения организованных поездов, а также путь раздельного пункта, являющийся продолжением прилегающих перегонов»⁶⁰.

Перегон — «часть железнодорожной линии между смежными разделительными пунктами, состоящая из блок-участков, ограниченных светофорами. На однопутных участках границы перегона обозначают входные светофоры станций, а на двух путных участках — указатели границ станций и входной светофор смежной станции»⁶¹.

Под *линиями* подразумеваются «железнодорожные пути, по которым установлено движение пассажирских поездов по расписаниям, утвержденным в установленном порядке, кроме путей, по которым следуют пассажирские поезда в объезд станций, если эти пути не будут единственными для движения пассажирских поездов. Ветвями общего пользования считаются соединительные пути между линиями одной и той же или разных дорог, пути к товарным станциям, пристаням, элеваторам и т. п. и пути обходных мимо станций для сквозных пассажирских поездов, кроме путей, вошедших в число линий. Ветвями частного пользования считаются рельсовые подъездные пути (частного пользования), прилегающие к главным линиям железных дорог, идущие от складов заводов, фабрик, копей и т. п., предназначенные для их надобностей и эксплуатируемые на основании особых соглашений между владельцем ветви и Управлением дороги общего пользования»⁶².

⁵⁹ Железнодорожный транспорт. Энциклопедия / Под ред. Н. С. Конарева. М., 1994. С. 412.

⁶⁰ Там же. С. 92.

⁶¹ Там же. С. 296.

⁶² МПС. Статистический сборник. Вып. 122. Железные дороги в 1910 г. Ч. 1. СПб., 1913. Табл. 1А. С. 1.

Перевозки — пространственное перемещение пассажиров и грузов. Перевозка грузов по каждой отдельной железной дороге состоит из четырех видов сообщений: перевозка в местном сообщении, вывоз, ввоз и транзит.

Перевозка в местном сообщении включает все грузы, перевезенные только по одной железной дороге — грузы, отправленные непосредственно со станций дороги на станции той же дороги.

Вывоз включает в себя все грузы, отправленные со всех станций каждой железной дороги на другие дороги. Чтобы получить общий итог отправленных (вывезенных) грузов, дорог, примыкающих к заграничным железным дорогам, необходимо к их перевозке в местном сообщении и к их вывозу прибавить грузы, переданные с заграничных дорог.

«Все грузы, поступающие на русские железные дороги с заграничных, метаясь нашими дорогами не как отправленные со станций этой дороги, а как ввезенные, т. е. как переданные с других железных дорог. Поэтому такие грузы не значатся ни в числе отправленных в местном сообщении, ни в числе вывезенных на другие железные дороги»⁶³.

«...чтобы определить количество товаров, *перевезенных по всем железным дорогам*, т. е. по всем дорогам, взятым как целое, причем каждый отправленный пуд товаров должен быть сосчитан лишь один раз, хотя бы он и был перевезен по двум или нескольким дорогам, необходимо сложить перевозку товаров в местном сообщении и вывоз всех железных дорог, и к общему итогу перевезенных в обоих родах сообщения товаров прибавить еще количество товаров, переданных на русские железные дороги с заграничных дорог. В дальнейшем изложении этот итог в сокращенном виде будет обозначаться как “отправка” или “отправленные” товары»⁶⁴.

«*Отправление грузов* — количество погруженных на станциях железной дороги грузов, — основной измеритель транспортной продукции на сети железных дорог»⁶⁵.

Транзит — весь объем грузов, переданных на железную дорогу в целях дальнейшей передачи на примыкающую к ней железную дорогу. Транзит не может быть включен как прибывший ни на какую станцию дороги, по которой он проходит в качестве транзита.

⁶³ МПС. Статистический сборник. Вып. 132. Перевозки по железным дорогам в 1912 г. Ч. 2. Пг., 1915. С. 32.

⁶⁴ Там же.

⁶⁵ Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. С. 285.

Сумма ввоза и транзита всех железных дорог является общей суммой грузов, переданных с одних железных дорог на другие (включая грузы, переданные с заграничных дорог на русские железные дороги). Чтобы получить общую сумму перевезенных отдельными железными дорогами грузов, надо к общей сумме грузов, переданных с одних железных дорог на другие, прибавить общее количество всех грузов, отправленных со станций сети железных дорог страны.

«...товары, отправленные непосредственно со станций данной железной дороги, вместе с переданными на нее со всех примыкающих к ней железных дорог, обозначаются как “перевозка” или “перевезенные товары” по данной дороге»⁶⁶.

Учет объемов перевозок по всем железным дорогам, а также по отдельно взятым железным дорогам, является весьма важным, т. к. этот показатель является общей работой всех отдельных железных дорог и позволяет производить сравнения с перевозками иностранных железных дорог, «т. к. по железным дорогам Франции, Германии, Австро-Венгрии и Англии дается только аналогичная вышеприведенной сумма перевозок по всем отдельным железным дорогам каждого из названных государств. Аналогичный показатель приводится и по железным дорогам США; «начиная с 1899 г., наряду с этим итогом дается и итог товаров, отправленных со станций сети железных дорог, в котором не заключается передача с одних железных дорог на другие»⁶⁷.

Пояснения терминов, применявшихся и применяемых в статистике перевозок грузов по железным дорогам, должно послужить лучшему пониманию приводимых в материале данных по железным дорогам.

Железнодорожный путь до 1925 года подразделялся на:

1. Дороги общего значения (казенные и частные);
2. Дороги местного значения.

В статистических сборниках МПС была принята группировка железных дорог по их местоположению: дороги Европейской России (без Финляндии) и Азиатской России.

Кроме того, в Великом княжестве Финляндском на этот же период имелось железных дорог эксплуатационной протяженностью 2622 версты.

Из 49701 версты эксплуатационной протяженности железных дорог в Европейской России (без Финляндии) и Азиатской России в ка-

⁶⁶ МПС. Статистический сборник. Вып. 132. Перевозки по железным дорогам в 1912 г. Ч. 2. С. 34.

⁶⁷ Там же. С. 35

Таблица 13. Эксплуатационная длина железных дорог общего пользования, открытых для правильного движения в 1900 г., на конец года. Версты

	Европейская Россия без Финляндии	Азиатская России	Итого по Европейской России (без Финляндии) и Азиатской России
Дороги общего значения	41462	*7103	48565
Дороги местного значения	1136	–	1136
ВСЕГО	42598	7103	49701

Источник: МПС. Статистический сборник Вып. 69. Сведения о железных дорогах за 1900 г. СПб., 1902. С. VII.

Примечание. *Эксплуатировались казной.

Таблица 14. Строительная длина железных дорог общего пользования, открытых для правильного движения на конец 1900 г. Версты

Показатель	Линий	Ветвей	Итого	Из них в две колес
В Европейской России без Финляндии	40944	810	41754	9450
Дорог местного значения	1129	6	1135	–
Всего по Европейской России без Финляндии	42073	816	42889	9450
В Азиатской России	7108	25	7133	–
Итого в Европейской России без Финляндии и Азиатской России	49181	814	50022	9450
В Великом княжестве Финляндском	2578	53	2631	84
Всего дорог открытых для правильного движения в Российской империи	51752	894	52653	9534

Источник: МПС. Статистический сборник. Вып. 69. Сведения о железных дорогах за 1900 г. СПб., 1902. С. VIII.

Таблица 15. Железные дороги Российской империи (без Финляндии)
в 1900 г., на конец года. Версты

Наименование дорог	Эксплуатационная длина
Дороги общего значения (эксплуатируемые казной)	
А. В Европейской России	
1. Балтийская и Псковско-Рижская	928
2. Баскунчакская	72
3. Екатерининская	1320
4. Закавказская (44 версты, узкоколейная)	1331
5. Курск-Харьково-Севастопольская (30 верст, узкокол.)	1559
6. Либаво-Роменская:	
а. Либаво-Ровно-Каплуны	1231
б. Низк.-Корюк. (принадл. товариществу)	16
7. Московско-Брестская	1030
8. Московско-Курская	534
Московско-Нижегородская и Муромская	556
9. Московско-Ярославская-Архангельская (Ярославо-Архангельская, 788 верст, узкокол.)	1666
10. Николаевская	913
11. Пермская	2054
12. Полесская	1432
13. Привисленские	
а. Привисленские	1243
б. Ивангор.-Домбровская	453
14. Риго-Орловская (с Риго-Тукумской)	1190
15. Самаро-Златоустовская (с. Оренб. 80 верст, узкокол.)	1539
16. С.-Петербургско-Варшавская	1439
17. Сызрано-Вяземская	1306
18. Харьковско-Николаевская	1193
19. Юго-Западная	3705
Всего по Европейской России ж. д. эксплуатируемых казной	
в 1900 г.	26710
в 1899 г.	24474
Б. Железные дороги, эксплуатируемые железнодорожными товариществами	
20. Варшаво-Венская (заграничная колея)	461
21. Владикавказская	2206
22. Лодзинская фабричная (заграничная колея)	26
23. Московско-Виндаво-Рыбинская	

Наименование дорог	Эксплуатационная длина
а. Рыбинск-Псков	704
б. Новгородская (узкокол.)	157
в. Царскосельская	25
24. Московско-Казанская	1640
25. Московско-Киево-Воронежская (617 верст, узкокол.)	2013
26. Рязано-Уральская (657 верст, узкокол.)	3605
27. Юго-Восточная	3915
Всего эксплуатируемых ж. д. товариществами в 1900 г.	14752
В 1899 году	15841
Итого по железным дорогам общего значения Европейской России в 1900 г.	41462
В 1899 г.	46841
В. В Азиатской России	
28. Забайкальская	1096
29. Сибирская	3134
30. Средне-Азиатская	2061
31. Уссурийская	812
Итого по ж. д. Азиатской России, эксплуатируемых казной в 1900 г.	7103
Итого по ж. д. экспл. казной в 1900 г.	33813
Дороги местного значения (в Европейской России, эксплуатируемые частными лицами)	
32. Ириновская (узкокол.)	54
33. Либаво-Газенпотский подъездной путь	46
34. Московское общество подъездных путей Рязано-Тума (узкокол.)	85
35. Ореховский подъездн. путь	38
36. Первое общество подъездных путей	847
37. Приморская. Санкт-Петербург-Сестрорецк	34
38. Стародубский подъездной путь	32
Всего железных дорог местного значения	1136
Итого по Российской империи в 1900 г.	49701
В 1899 г.	46942
Кроме того ж.д. Великого княжества Финляндского в 1900 г.	2622
В 1899 г.	2555

Источник: МПС. Статистический сборник. Вып. 69. Сведения о железных дорогах за 1900 г. СПб., 1902. Табл. IV. С. 2, 12.

зенном управлении находилось 33813 верст и в частном — 15888 верст (перевод верст в километры дан в Заключении).

Длина служебных ветвей в Европейской России составляла 358 верст, в Азиатской России — 20 верст. Ветвей частного пользования в Европейской России — 1425 верст, в Азиатской России — 25 верст. Остальных (разъездных и т. п.) путей в Европейской России насчитывалось 12329 верст, в Азиатской России — 819 верст.

Вся строительная длина паровозной колеи (без ветвей частного пользования) к концу 1900 года в Европейской России составляла 63879 верст и в Азиатской России — 7972 версты; всего — 71851 верста.

Число станций и других остановочных и перегрузочных пунктов на сети железных дорог общего значения к концу 1900 года было в Европейской России (без Финляндии) 3726, в том числе пассажирских — 3230, и в Азиатской России 402, из них пассажирских — 399⁶⁸.

Подвижной состав по сети железных дорог к концу 1900 г.⁶⁹

Паровозы. К концу 1900 г. по сети железных дорог имелось 12168 паровозов, в том числе: в Европейской России 11161 паровоз и в Азиатской России — 1007 паровозов.

Пассажирские вагоны. К концу 1900 года по сети железных дорог Российской империи пассажирских вагонов было 14275 ед., в том числе: в Европейской России — 12791 шт., в Азиатской России — 1484 ед.

Кроме того, к концу 1900 года было: почтовых (собственных и почтового ведомства) вагонов — 527, в том числе в Европейской России — 454, в Азиатской России — 73 вагона; багажных (собственных, правительственных, частных лиц и К^о) вагонов — 1376, из них в Европейской России — 1302 и в Азиатской России — 74 вагона.

Товарные вагоны. К концу 1900 г. по сети железных дорог имелось 289437 товарных вагонов, из них в Европейской России — 273759 и в Азиатской России — 15678 вагонов. Кроме того, в Финляндии — 8510, и по железным дорогам местного значения — 1310 вагонов.

Развитие материально-технической базы железных дорог не могло происходить без увеличения численности занятых на железнодорожном транспорте. Более значительный рост численности как постоянных, так и временных рабочих и служащих происходил в Азиатской

⁶⁸ МПС. Статистический сборник. Вып. 69. Сведения о железных дорогах за 1900 г. СПб., 1902. С. IX.

⁶⁹ Там же. С. X–XIV.

Таблица 16. Распределение паровозов по назначению в 1900 г.,
на конец года. Единиц

Территория	Пассажирские и товаро-пассажирские	Товарные	Специальные	Всего
Европейская Россия	2190	8512	*459	11161
Азиатская Россия	17	985	5	1007
Итого	2207	9497	464	12168

Примечание. *Кроме того, 8 паровозо-вагонов.

Таблица 17. Распределение пассажирских вагонов
по назначению в 1900 г., на конец года. Единиц

Назначение вагонов	Европейская Россия	Азиатская Россия	Всего
Императорские	101	—	101
Салонные, инспекторские, директорские	404	207	611
Класные (со спальными)	11792	1169	12961
Арестантские	317	63	380
Санитарные	177	45	222
Итого	12791	1484	14275

Таблица 18. Распределение товарных вагонов по назначению в 1900 г.
на конец года. Единиц.

Назначение вагонов	Европейская Россия	Азиатская Россия	Всего
а) Товарные вагоны:			
Обыкновенные крытые	182011	9818	191829
Обыкновенные полувагоны	16309	4	16313
Обыкновенные платформы	38066	4386	42452
Итого	236386	14208	250594
б) Специальные, всего	37373	1470	38843
из них — цистерны	19903	495	20398
Всего грузовых вагонов	*273759	*15678	*289437

Источник: МПС. Статистический сборник. Вып. 69. Сведения о железных дорогах за 1900 г. СПб., 1902. С. LXIV.

Примечание. *Без Финляндии и дорог местного значения.

России. В Европейской части численность также росла, но меньшими темпами, нежели сама протяженность железнодорожных путей, и поэтому в расчете на одну версту сети железных дорог численность не росла, а даже наоборот, несколько снижалась (табл. 19).

Таблица 19. Численность служащих и рабочих по сети железных дорог, на конец года. Человек

Категории служащих и рабочих	Европейская Россия		Азиатская Россия	
	1899 г.	1900 г.	1899 г.	1900 г.
Постоянные служащие и рабочие	261266	276248	20486	26727
На версту сети железных дорог	6,9	6,7	3,6	3,9
Временные служащие и рабочие (кроме поденных)	27908	36390	2587	4444
На версту сети железных дорог	0,7	0,9	0,5	0,6
Поденные рабочие	164758	191411	12450	19148
На версту сети железных дорог	4,3	4,7	2,2	2,8
Итого всех служащих и рабочих	453932	504049	35523	50319
На версту сети железных дорог	11,9	12,3	6,3	7,3

Источник: МПС. Статистический сборник. Вып. 69. С. 32–33, 43.

Однако если к контингенту постоянно и временно работающих прибавить поденных рабочих, то рост численности очевиден и в расчете на одну версту, как в Европейской, так и в Азиатской части России.

Перевозки грузов и пассажиров. По всем железным дорогам общего значения (без Финляндии) в 1900 году перевезено:

а) пассажиров — 104311868 человек и выполнено 12187272 тыс. пассажиро-верст;

б) грузов — 9371903528 пудов и выполнено 2224327200 тыс. пудо-верст.

Кроме того, в 1900 году перевезено:

1. По дорогам местного значения — 2688396 пассажиров и 36961140 пудов грузов.

2. Всего по железным дорогам Российской империи (без Финляндии) — 107009264 пассажиров и 9408864668 пудов грузов.

В приведенные данные вошли все перевозки (кроме пассажиров, имеющих право проезда по бесплатным билетам) с указанием их количества и расстояние перевозки без учета перевозки пассажиров и грузов, проследовавших в экстренных (императорских, правитель-

ственных и частных поездах); детей, пассажиров по обратным билетам, абонементным и льготным билетам, пассажиров, проехавших по офицерским билетам. Пассажиры, взявшие билеты в пути и проехавшие в отдельных вагонах, воинские чины, арестанты и конвойные, проводники скота показаны вместе с прочими пассажирами по общему тарифу.

В Статистическом сборнике МПС отмечается: «Дети учтены как взрослые, пассажиры, проехавшие в особых отделениях и вагонах учтены по числу оплаченных мест, пассажиры с обратными билетами учтены за двух пассажиров и с абонементными (годовыми, сезонными, зонными и т. п.) билетами учтены по числу предполагаемых Правлением поездок на тот период, на который выдан билет, принимая при этом каждый конец за особую поездку»⁷⁰.

Итоги числа пассажиров по общему тарифу представляют свод данных по отдельным дорогам и включают «повторительные показания, вследствие передачи в узлах с одних русских дорог на другие». В результате такая передача по сети дорог при сравнении с «данными Департамента железнодорожных дел о числе проданных билетов составляет по данным за 1900 год 14 %».

В общем итоге грузовых перевозок, приведенных в виде количества пудов и пудо-верст, «поштучные грузы включены числом штук и штуко-верст, пересчитанных в пуды и пудо-версты по следующим нормам: собака — 1 пуд, лошади и крупный скот — 20 пудов, прочие животные — 3 пуда и поштучные предметы — 50 пудов; повагонные перевозки грузов переведены в пуды по соответствующему весу груженого товара (хотя бы по приблизительному весу»⁷¹.

При перевозке грузов малой скорости такая передача, по данным за 1900 год, составляет 46 %⁷².

⁷⁰ МПС. Статистический сборник. Вып. 69. Сведения о железных дорогах за 1900 г. СПб., 1902. С. X–XIV.

⁷¹ МПС. Статистический сборник. Вып. 122. Железные дороги в 1910 г. Ч. II. СПб., 1913. Табл. VII. С. 1

⁷² МПС. Статистический сборник. Вып. 69. Сведения о железных дорогах за 1900 г. С. 63. Примеч. к табл. VII.

ГЛАВА 2. ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ В XX ВЕКЕ

2.1. Железные дороги России в 1901–1913 гг.

XX век для России ознаменован политическими, экономическими и социальными потрясениями. В публикациях, посвященных железным дорогам, принято выделять ряд этапов в их развитии в XX в.⁷³:

- железные дороги в Российской империи в 1901–1913 гг. (период относительно устойчивого их развития);
- годы Первой мировой войны, революционных событий и последовавших за ними гражданской войны, интервенции стран Антанты, последствия которых привели к разрухе и практически к параличу работы железнодорожного транспорта (1914–1922 гг.);
- период восстановления народного хозяйства, включая железнодорожный транспорт (1923–1928 гг.);
- годы индустриализации, коллективизации и предвоенного (Второй мировой войны) развития экономики — охватывают время 1-й, 2-й и 3-й пятилеток (1929–1941 гг.);
- Великая Отечественная война (1941–1945 гг.);
- годы послевоенного восстановления — 4-й и 5-й пятилеток (1946–1955 гг.);
- годы мирного строительства, период коренной реконструкции и технического прогресса на железнодорожном транспорте (1956–1985 гг.);
- годы «ускорения» и «перестройки» (1988–1990 гг.), приведшие к распаду СССР, обвалу экономики России и бывших со-

⁷³ Вельфсон А., Корнеев А., Шильников Н. Развитие железных дорог СССР. М., 1939; История развития железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1837–1917 гг. / Под ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина. Т. 1. СПб.; М., 1994; Развитие железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2. 1917–1945 / Под общей ред. В. Е. Павлова, М. М. Уздина. СПб.; М., 1997; Железные дороги. XX век / Ред. совет С. А. Пашинин и др. М., 2000; Михайлов И. А. Эволюция русского транспорта. 1913–1925 гг.; Фолин В. Пятилетие советского транспорта. 1917–1922 гг., и его ближайшие перспективы. М., 1925.

юзных республик, повлекшего резкий спад в работе железных дорог.

Названные этапы, безусловно, отражают не все особенности происходивших в России изменений. В то же время в изданных монографиях и статьях приводится более подробная их детализация с учетом состояния и работы железнодорожного транспорта.

Функционирование железнодорожного транспорта в течение XX века нашло отражение в статистических данных, публиковавшихся в статистических сборниках Министерства путей сообщения; Ежегодниках России, издававшихся Центральным статистическим комитетом Министерства внутренних дел Российской империи, публикациях Народного комиссариата путей сообщения и органов государственной статистики РСФСР, СССР и Российской Федерации; в статьях и монографиях ученых и специалистов.

Рассмотрим следующие показатели, характеризующие железные дороги России

- эксплуатационная длина сети железных дорог общего значения (пользования);
- перевозка грузов и выполненный грузооборот по сети железных дорог общего значения (пользования);
- перевозка пассажиров и выполненный пассажирооборот по сети железных дорог общего значения (пользования);
- подвижной состав в укрупненной структуре;
- численность работников на железнодорожном транспорте в отдельные периоды XX в.

Цель рассмотрения состоит в том, чтобы проследить, по возможности погодичные, значения этих показателей и на этой основе построить их временные ряды.

Первоначально достижение поставленной цели казалось нам несложным: вроде бы требовалось из статистических сборников или иных публикаций выбрать соответствующие данные за конкретные годы и составить из них таблицу. Однако на практике задача оказалась значительно более сложной и трудоемкой, и после нескольких лет работы мы сочли невозможным прийти к окончательному однозначному решению.

Это объясняется рядом причин: не во всех изданиях использованы одни и те же термины; не за все годы нами найдены в публикациях и других материалах интересующие нас показатели; в разных изданиях встречаются различающиеся значения одних и тех же показателей за один и тот же год; не всегда ясно, к какому периоду или моменту

времени относятся данные — на начало года или на конец года или же это среднегодовое значение; по 1925 год измерения показателей производилось в старых весовых единицах (пудах) и старых линейных (верстах, саженьях) мерах; после Октябрьской революции и образования РСФСР (СССР) изменились границы и площадь территории (вместе с отошедшими территориями отошла и часть железных дорог)⁷⁴. Особые сложности при анализе функционирования железных дорог этого времени связаны и с тем, что «результаты работы всех отраслей, в том числе и транспорта, стали подводиться (с 1921/1922 гг.) не по календарному времени, а с октября по октябрь следующего года», по т. н. хозяйственному (операционному) году⁷⁵.

Сложности при анализе возникают и в связи с осуществлением кардинальных мер по переустройству железнодорожного транспорта — декретом от 28 июня 1918 г. все предприятия общественных железных дорог и подъездных путей, как находившихся в эксплуатации, так и строящихся, были объявлены собственностью РСФСР⁷⁶. Национализация железных дорог, объединение ряда их под одним управлением — в 1925 году из 45 дорог оставалось 30 (передано к другим дорогам 3842 верст, или 4098,65 км, и перешло от других дорог 4525 верст, или 4827,27 км, разобрано и не эксплуатировалось 838 верст, или 893,98 км). Все это обусловило необходимость введения, вместо ранее существовавшей, другой группировки сети железных дорог. Железнодорожные пути до 1925 г. подразделялись на категории: а) дороги общего значения (казенные и частные) и б) дороги местного значения. Дороги местного значения (всего 2046 верст, или 2182,67 км) состояли из подъездных веток узкой колеи, дававших в общем объеме лишь 0,3 % грузооборота всей сети. Теперь дороги местного значения были

⁷⁴ Полностью отошли 5 железных дорог общего значения (пользования), суммарная эксплуатационная длина которых на 1 января 1914 года составляла 3293 версты (3512,97 км), в том числе 2722 версты (2903,83 км) широкой колеи и 571 верста (609,14 км) узкой колеи; частично отошли дороги общего пользования суммарной строительной длиной 7085 верст (7558,28 км) и полностью отошли дороги местного значения, общая эксплуатационная длина которых составляла 1057 верст (1127,61 км). См.: НКПС. Железнодорожный транспорт в 1913 г. (Статистические материалы). С. XXXI.

⁷⁵ Михайлов И. Д. Эволюция русского транспорта. 1913–1925 гг. С. 133.

⁷⁶ Там же. С. 92; Железнодорожный транспорт в 1913 г. (Статистические материалы). С. XXXIX.

присоединены к основным линиям, а Уссурийская дорога включалась в отчетность как самостоятельная единица⁷⁷.

Таким образом, в прежней группировке сведения по группе «казенные железные дороги» приводились по каждой дороге в отдельности и итогом по всем казенным дорогам также делалось по частным железным дорогам; кроме того, приводились объединенные данные по дорогам общего значения, как сумма данных по казенным и частным дорогам, а также давалась группировка показателей по местным железным дорогам и итог — сумма данных по железным дорогам общего значения плюс данные по местным дорогам. Именно так были организованы данные по сети железных дорог Российской империи (обычно без Финляндии).

В новой группировке сеть железных дорог подразделялась на дороги широкой колеи и дороги узкой колеи, сумма данных которых и составляла итог по сети железных дорог РСФСР (СССР).

Еще одно обстоятельство: после национализации все железные дороги стали собственностью государства под управлением Наркомата путей сообщения (в последующем — Министерства путей сообщения) и относились к железным дорогам общего пользования. И в официальных статистических изданиях: «Народное хозяйство СССР (РСФСР) в ... году», «Транспорт и связь СССР» и др. таблицы так и именовались: «Эксплуатационная длина железных дорог Министерства путей сообщения»⁷⁸.

О железных дорогах в XX веке имеется значительное количество сведений в статистических сборниках, монографиях, статьях. Так, в статистических сборниках, издаваемых ежегодно МПС Российской империи, приведены подробные сведения, разносторонне характеризующие развитие и итоги работы железных дорог. В 148 выпусках этих сборников охвачен период до 1914 г. (в том числе выпуски 69–148 относятся к XX веку: 1901–1914 гг.). Но ни в одном из этих сборников сведения не приведены погодишно с 1901 по 1914 год включительно⁷⁹.

⁷⁷ Железнодорожный транспорт в 1913 г. (Статистические материалы). С. XXXIX; *Чернов С.* Введение // Там же. С. 1.

⁷⁸ См., например: Транспорт и связь СССР. Статистический сборник ЦСУ при Совете министров СССР. М., 1967, и др.

⁷⁹ Примечание: в статистическом сборнике МПС. Вып. 141. Ч. II. Пг., 1917, приведена эксплуатационная длина сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) за 1914 г.

В сборнике «Материалы по статистике путей сообщения». Вып. 3. М., 1921 приведены сведения по эксплуатационной длине железных дорог в границах РСФСР и о перевозках грузов и пассажиров за 1911–1920 гг., погодишно.

Как уже отмечалось, вып. 145, 147, 148 статистических сборников изданы уже Наркоматом путей сообщения РСФСР, в 1919 и 1920 гг.⁸⁰ В выпусках 145 и 147 сведения за 1914 г. приведены менее подробно по сравнению с предыдущими выпусками: так, вып. 145 «Железные дороги в 1914 г.», ч. II, содержит: «Перевозки и валовый доход», «Железные дороги местного значения». Вып. 147: «Железные дороги в 1914 г.», ч. I, содержит: «Количество всех товаров, отправленных и прибывших по железным дорогам в поездах малой скорости и количество сделанных товарами пудо-верст и средняя густота движения товаров в 1914 г.».

Кроме названных статистических сборников МПС, сведения о путях сообщения приводились также в «Ежегодниках России», издаваемых Центральным статистическим комитетом МВД за 1904–1910 гг. и «Статистическом ежегоднике России» за 1911–1916 гг. Всего было издано 13 выпусков. Данные, приводимые в ежегодниках России, заимствовались из статистических сборников МПС и поэтому публиковались значительно позже. Например, в «Статистическом ежегоднике России 1913 г.» (СПб., 1914) приведены сведения о железнодорожном транспорте в 1910 году, которые были опубликованы в «МПС. Статистический сборник», вып. 122, ч. I, II в 1913 г.

В последующие годы Народным комиссариатом путей сообщения РСФСР (СССР) с 1921 года издавались «Материалы по статистике путей сообщения» — издано более 155 выпусков, в основном по железнодорожному транспорту. В этих выпусках сведения о железных дорогах приводились в границах (РСФСР) СССР с 1913 г., т. е. года, принятого за базовый год при сравнении развития экономики СССР с экономикой довоенной и дореволюционной России. Органами государственной статистики: ЦУ НХУ при Госплане СССР, ЦСУ СССР, ЦСУ РСФСР, Госкомстатом СССР, Госкомстатом РСФСР издавались статистические ежегодники «Народное хозяйство СССР в ... году», «Народное хозяйство РСФСР в ... году». Периодически издавались также статистические сборники «Транспорт и связь СССР». Третий выпуск этого сборника вышел за 1935 г. (издан в 1936 г.) под грифом: «не подлежит оглашению». Статистические ежегодники «Народное хозяйство СССР» закончились публикацией данных за 1990 год (издание 1991 г.).

В сборнике «Железные дороги СССР в цифрах», М., 1935 приведены сведения по эксплуатационной длине железных дорог в границах СССР за 1918 и 1919 гг.

⁸⁰ В статистическом сборнике НКПС. Вып. 145. Ч. III. М., 1919 приведены сведения о перевозках грузов и пассажиров в 1914 г.

Аналогично обстоит дело со статистическим сборником «Транспорт и связь СССР». Для отражения итогов за 1991 г. и последующие годы издавался «Российский статистический ежегодник» и статистический сборник «Транспорт и связь в России».

Из названных публикаций советского периода наибольший интерес представляют статистические издания, охватывающие период 1913–1930 гг.:

1. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 3. НКПС. М., 1921. В этом сборнике приведены «Сравнительные данные о железнодорожных перевозках по сети РСФСР за 1911–1920 гг.»;
2. Железнодорожный транспорт в 1913 г. Статистические материалы. М., 1925;
3. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 28. НКПС. М., 1925. (Содержит «Главнейшие данные о состоянии и работе железнодорожного транспорта за 1913, 1920/21, 1921/22, и 1922/23 гг.»);
4. Транспорт и связь СССР в 1935 г. Статистический сборник. ЦУНХУ Госплана СССР. М., 1936. В нем впервые опубликованы данные о подъездных путях по промышленным наркоматам и основным отраслям промышленности на 01.01.1936 г. по данным первого обследования, проведенного в 1935 г.;
5. Якоби Д. Железные дороги СССР в цифрах. ЦУНХУ Госплана СССР, М., 1935. В этом сборнике приведены данные по сети железных дорог СССР (без участков, находившихся во временной эксплуатации) за 1913, 1917–1920, 1921/22–1926/27, 1927–1934 гг.;
6. Народное хозяйство СССР. Статистический справочник. 1932. М., ЦУНХУ Госплана СССР. 1932;
7. Народное хозяйство СССР в цифрах (1860–1938 гг.). М., 1940 / Сост. И. Голубничий. Под ред. П. Петрова.

Особо отметим официальные статистические издания, включающие показатели о железных дорогах за наиболее длительный период XX века:

1. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1967. В нем приведены данные: а) об эксплуатационной длине железных дорог МПС СССР за 1913, 1917, 1920–1940, 1945–1966 гг.; б) о грузовых перевозках, перевозке грузов (в тоннах) и грузообороте (в тонно-километрах) за 1913, 1917–1940, 1945–1966 гг.; в) о пассажирских перевозках (число перевезенных пассажиров) за 1913, 1917, 1921–1940, 1945–1966 гг., и о пассажиро-

обороте (пассажиры-километры) — за 1913, 1917, 1922–1940, 1945–1966 гг.

2. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1972. В этом сборнике приведены погодичные данные: а) об эксплуатационной длине железных дорог МПС СССР за 1940, 1945–1970 гг.; б) о грузовых перевозках — за 1913, 1917–1940, 1945–1971 гг.; в) о пассажирских перевозках (количество перевезенных пассажиров) — за 1913, 1917, 1921–1940, 1945–1971 гг., и о пассажирообороте (пассажиры-километры) — за 1913, 1917, 1922–1940, 1945–1971 гг.

В последующих аналогичных статистических сборниках, вышедших в 1984 и 1990 гг., и сборниках Госкомстата России «Транспорт и связь России» (М., 1999, 2001), а также Российском статистическом ежегоднике (М., 2001) эти сведения доведены до 2000 года.

При этом во всех перечисленных статистических изданиях отсутствуют данные: а) об эксплуатационной длине железных дорог за 1914, 1915, 1916, 1918, 1919 гг., б) о перевозках грузов — за 1914, 1915, 1916 гг.; в) о перевозках пассажиров — за 1914, 1915, 1916, 1918, 1919 и 1920 гг.; г) о пассажирообороте — за 1914, 1915, 1916, 1918, 1919, 1920 и 1921 гг.⁸¹; д) отсутствуют данные об эксплуатационной длине железных дорог, грузовых и пассажирских перевозках за 1941, 1942, 1943, 1944 гг.

Все данные приведены в границах СССР, а за 1913 год в двух вариантах: в границах СССР до 17 сентября 1939 года и в современных границах (видимо, на год издания статистического сборника).

Вместе с тем до настоящего времени не встречаются (кроме сведений о строительстве и вводе в эксплуатацию новых линий) сквозные погодичные данные за весь XX век даже по тому ограниченному кругу показателей, который был назван выше. Таким образом, для построения погодичных статистических рядов за XX век необходимо было установить значение показателей в годы, за которые они отсутствуют.

В ряде статистических изданий, а также в монографиях и сборниках научных трудов встречаются сведения о строительстве и вводе в эксплуатацию новых железнодорожных линий, эксплуатационной

⁸¹ В сборнике «Материалы по статистике путей сообщения». Вып. 3. М., 1921 приведены сведения по эксплуатационной длине железных дорог в границах РСФСР и о перевозках грузов и пассажиров за 1911–1920 гг. погодично. В сборнике «Железные дороги СССР в цифрах» (М. 1935) приведены сведения об эксплуатационной длине железных дорог в границах СССР за 1918 и 1919 гг.

длине железных дорог, грузовых и пассажирских перевозках. В некоторых из них приведены также сведения о подвижном составе и численности работающих на железнодорожном транспорте. При этом нередки случаи, когда за один и тот же год одинаковые по своей сути показатели не всегда совпадают по величине. Для примера приведем данные о вводе в эксплуатацию новых железнодорожных линий, опубликованные в трех изданиях.

Таблица 20. Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий в 1901–1913 гг.

Год	Всего открыто в течение года ¹⁾ , км*	Введено в эксплуатацию железных дорог, км ²⁾	Ввод в эксплуатацию важнейших участков ж. д., км ³⁾
1901	3332,68	1096	2617
1902	1171,46	1176	1113
1903	487,28	1767	304
1904	1276,96	1737	791
1905	1483,92	340	1388
1906	2547,52	3282	3014
1907	1735,68	1229	1271
1908	469,39	677	269
1909	484,33	552	415
1910	39,47	–	252
1911	1347,37	1267	1081
1912	626,21	448	1339
1913	1021,99	795	582
Итого	16024,26	14336	14436

Источники: 1) Сведения о железных дорогах за 1913 г. Составлены департаментом железнодорожной отчетности Государственного контроля по данным эксплуатационных отчетов и другим источникам. Пг., 1915. Прилож. 2. С. 58–59; 2) История железнодорожного транспорта России. 1837–1917. Т. 1 / Под ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина. СПб.; М., 1994. С. 313–320; 3) Железнодорожный транспорт. XX век / Ред. совет: С. А. Пашинин и др. М., 2001. С. 178–187.

Примечание. *В источнике данные приведены в верстах; пересчет выполнен авторами, исходя из соотношения, указанного в Заключении.

Как следует из приведенных данных, итоговая протяженность введенных в эксплуатацию железных дорог в 1901–1913 гг. по данным источника 2) составляет 14336 км, т. е. меньше, чем протяженность

введенных в эксплуатацию за этот же период важнейших участков железных дорог, что нелогично. Поскольку в источниках 2) и 3) приведены наименования железных дорог, на которых вводились в эксплуатацию участки, мы можем отнести расхождение в этих данных к железным дорогам общего значения.

Данные источника 1) включают некоторые дороги местного значения, на которых осуществлен ввод в эксплуатацию новых участков в 1901–1913 гг., но эти данные относятся к железным дорогам, в показателях которых была непосредственно заинтересована казна, так что здесь не представлены данные о вводе в эксплуатацию новых железных дорог и их участков по всей сети Российской империи.

Даже в этот в основном стабильный период мы встречаем в статистических сборниках МПС различающиеся сведения об эксплуатационной длине дорог в отдельные годы, о чем свидетельствуют данные, приведенные в табл. 21.

Таблица 21. Эксплуатационная длина сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) в 1901–1913 гг. Железные дороги общего значения (пользования), на конец года

Год	Ед. измерения	Источники данных						
		I	II	III	IV	V	VI	VII
1901	версты	–	51464,0	–	–	–	52560	–
	километры	–	54901,8	–	–	–	56071,0	–
1902	версты	–	52555,0	52555,0	–	–	53658	–
	километры	–	56066,7	56065,7	–	–	57242,4	–
1903	версты	53091,0	53091,0	...	–	–	54115,0	–
	километры	56637,5	56637,5	...	–	–	57729,9	–
1904	версты	54280,0	54464,0	...	–	54280,0	55312,0	–
	километры	57905,9	58102,2	...	–	57905,9	59006,8	–
1905	версты	55603,0	55603,0	...	55603,0	55602,0	56703,0	–
	километры	59317,3	59317,3	...	59317,3	59316,2	60490,8	–
1906	версты	57941,0	57941,0	57938,0	57941,0	58568,0	59091,0	–
	километры	61811,5	61811,5	61808,3	61811,5	62480,3	63038,3	–
1907	версты	59642,8	59642,0	59642,0	59642,8	59643,0	60716,0	–
	километры	63626,9	63626,1	63626,1	63626,9	63627,2	64771,8	–
1908	версты	59998,5	59951,0	59951,0	59998,4	59999,0	61158,0	–
	километры	64006,4	63955,7	63955,7	64006,3	64006,9	65243,4	–

Год	Ед. измерения	Источники данных						
		I	II	III	IV	V	VI	VII
1909	версты	60480,2	60422,0	60422,0	60480,2	60480,0	61612,0	–
	километры	64520,3	64458,2	66458,2	64520,3	64520,1	65727,7	–
1910	версты	60739,3	60473,0	60473,0	60739,3	60739,0	61649,0	–
	километры	64796,6	64512,6	64512,6	64796,7	64795,4	65767,2	–
1911	версты	–	61795,0	61795,0	62222,1	62222,0	62912,0	61381,0
	километры	–	65218,8	65218,8	66378,5	66378,4	67114,5	65481,6
1912	версты	–	–	62207,0	62874,6	62875,0	63499,0	62414,0
	километры	–	–	66362,4	67074,6	67075,1	67740,7	66583,3
1913	версты	–	–	63192,0	63829,4	63830,0	*64457,0	63749,0
	километры	–	–	67548,9	68093,3	68093,8	68762,7	68007,4

Источники:

I. МПС Статистический сборник. Вып. 122. Ч. II. СПб., 1913. Табл. I. С. 18.

II. МПС. Статистический сборник. Вып. 128. Ч. II. СПб., 1914. Табл. V. С. 11.

III. МПС. Статистический сборник. Вып. 138. Ч. II. Пг., 1917. С. 13.

IV. МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Ч. I. Пг., 1916. Табл. VII. С. 22.

V. МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Ч. III. Пг., 1917. С. X.

VI. Сведения о железных дорогах в 1913 г. Составлен Департаментом железнодорожной отчетности Государственного контроля по данным эксплуатационных отчетов железных дорог и другим источникам. Пг., 1915. Прилож. 2. С. 58–59.

VII. НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 3. Перевозки по железным дорогам и водным путям в 1917–1920 гг. М., 1921. Табл. А. С. 14–21.

Примечание: *Без Уссурийской железной дороги, эксплуатационное протяжение которой 837 верст, и Сучанской ветви — 74 версты (Источник VI. С. 55). Всего 911 верст, или 971,9 км. С учетом эксплуатационной длины Уссурийской ж. д. и Сучанской ветви эксплуатационная длина железных дорог общего значения в 1913 году составляла 65368 верст, или 69734,6 км.

В приведенную эксплуатационную длину, кроме дорог общего значения, включены: Варшавские подъездные пути — 97 верст, Лодзинские электрические подъездные пути — 74 версты, Московское общество подъездных ж. д. путей — 303 версты, Первое общество подъездных ж. д. путей в России — 1154 версты, Стародубский подъездной путь — 32 версты, а всего — 1660 верст (Источник VI. Прилож. 2. С. 58–59). С учетом сказанного можно считать, что эксплуатационная длина железных дорог общего значения в 1913 году составляла 63708 (65368–1660) верст, или 67963,69 (69734,6–1770,91) км. Так что нами получены новые значения, отличающиеся от тех, что показаны в табл. 21.

Таблица 21.1. Железные дороги местного значения Российской империи (без Финляндии) в 1901–1913 гг., на конец года

Год	Единицы измерения	Источники данных					
		I	II	III	IV	V	VI ³
1901	версты	–	–	–	–	¹ 1604,0	–
	километры	–	–	–	–	1711,1	–
1902	версты	–	1786,0	1786,0	–	² 1786,0	–
	километры	–	1905,3	1905,3	–	1905,3	–
1903	версты	–	1973,0	–	–	² 1973	–
	километры	–	2104,8	–	–	2104,8	–
1904	версты	–	2053,0	–	–	2053,0	2053,0
	километры	–	2190,1	–	–	2190,1	2190,1
1905	версты	–	2054,0	–	–	2054,0	2051,0
	километры	–	2191,2	–	–	2191,2	2188,0
1906	версты	–	2157,0	2157,0	–	2157,0	2154,0
	километры	–	2301,1	2301,1	–	2301,1	2297,9
1907	версты	–	2172,0	2172,0	–	2172,0	2174,0
	километры	–	2317,1	2317,1	–	2317,1	2319,2
1908	версты	2182,1	2182,0	2182,0	2182,1	2182,1	2182,0
	километры	2327,9	2327,8	2327,8	2327,9	2327,9	2327,8
1909	версты	2182,1	2182,0	2182,0	2182,1	2182,1	2182,0
	километры	2327,9	2327,8	2327,8	2327,9	2327,9	2327,8
1910	версты	2182,1	2182,0	2182,0	2182,1	2182,1	2021,0
	километры	2327,9	2327,8	2327,8	2327,9	2327,9	2348,0
1911	версты	–	2087,0	2087,0	2124,1	2124,1	2125,0
	километры	–	2226,4	2226,4	2266,0	2266,0	2267,0
1912	версты	–	–	2053,0	2251,5	2251,5	2181,0
	километры	–	–	2190,1	2401,9	2401,9	2326,7
1913	версты	–	–	2046,0	2251,5	2251,5	2250,0
	километры	–	–	2182,7	2401,9	2401,9	2400,3

Источники:

I. МПС. Статистический сборник. Вып. 122. Ч. II. СПб., 1913. Табл. 1. С. 22.

II. МПС. Статистический сборник. Вып. 128. Ч. II. СПб., 1914. Табл. V. С. 15.

III. МПС. Статистический сборник. Вып. 138. Ч. II. Пг., 1917. С. 13.

IV МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Ч. 1. Пг., 1916. Табл. 1. С. 25.

V. МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Ч. III. Пг., 1917. С. X.

VI. НКПС. Статистический сборник. Вып. 145. Ч. II. М., 1919. Табл. XIII. С. 2.

Примечания:

¹Статистический сборник. Вып. 69. СПб., 1902. Табл. III А. С. 8–9. Строительная длина.

²Статистический сборник. Вып. 128. Ч. II. СПб., 1914. Табл. V. С. 15. Эксплуатационная длина.

³Среднегодовая длина.

Объединив данные таблиц 21 и 21.1, получим протяженность всех железных дорог Российской империи (табл. 21.2).

Таблица 21.2. Сеть всех железных дорог Российской империи (без Финляндии) в 1901–1913 гг., на конец года

Год	Единицы измерения	Источники данных						
		I	II	III	IV	V	VI	VII
1901	версты	–	–	–	–	–	52560,0	–
	километры	–	–	–	–	–	56071,0	–
1902	версты	–	54341,0	54341,0	–	–	53658,0	–
	километры	–	57971,0	57971,0	–	–	57242,2	–
1903	версты	–	55064,0	–	–	–	54115,0	–
	километры	–	58742,3	–	–	–	57729,9	–
1904	версты	–	56517,0	–	–	56333,0	55312,0	–
	километры	–	60292,3	–	–	60096,0	59006,8	–
1905	версты	–	57657,0	–	–	57656,0	56703,0	–
	километры	–	61508,5	–	–	61507,4	60490,8	–
1906	версты	–	60095,0	60095,0	–	60725,0	59091,0	–
	километры	–	64109,3	64109,3	–	64781,4	63038,3	–
1907	версты	–	61814,0	61814,0	–	61815,0	60716,0	–
	километры	–	65943,2	65943,2	–	65944,2	64771,8	–
1908	версты	62180,6	62133,0	62133,0	62180,5	61181,1	61158,0	–
	километры	66334,3	66283,5	66283,5	66334,2	66334,8	65243,4	–
1909	версты	62662,3	62604,0	62604,0	62662,3	62662,1	61612,0	–
	километры	66848,1	66785,9	66785,9	66848,1	66877,9	65727,7	–
1910	версты	62921,4	62655,0	62655,0	62921,4	62921,1	61694,)	–
	километры	67124,5	66840,4	66840,4	67124,5	67124,2	65767,2	–
1911	версты	–	63882,0	63882,0	64346,2	64346,1	62912,0	61381,0
	километры	–	68149,3	68149,3	68644,5	68644,4	67114,5	65481,6

Год	Единицы измерения	Источники данных						
		I	II	III	IV	V	VI	VII
1912	версты	–	–	64260,0	65126,1	65126,5	63499,0	62414,0
	километры	–	–	68552,6	69476,5	69476,9	67740,7	66583,3
1913	версты	–	–	*65283,0	66081,9	66081,5	**64457,0	63749,0
	километры	–	–	69595,9	70496,2	70495,2	68762,7	68020,2

Источники: см. источники к таблицам 21 и 21.1.

Примечания: *Без Ириновской железной дороги, эксплуатационная длина которой к концу 1913 года равнялась 58,7 верст (62,6 км), в том числе узкой колеи 20 верст (21,3 км.); Кувшиновского подъездного ж. д. пути — 55 верст (58,7 км); 4-х Лодзинских узкоколейных электрических ж.д. подъездных путей, общая протяженность которых 40,3 версты (43 км); Марковского узкоколейного подъездного ж. д. пути — 19 верст (20,3 км); Петроковско-сулевского узкоколейного подъездного ж. д. пути — 15 верст (16 км) и Приморской Петроградско-Сестрорецкой железной дороги — 47,6 верст (50,8 км). Всего без общей эксплуатационной протяженности перечисленных жел. дорог, подъездных путей — 255,6 верст (272,7 км). С учетом сказанного эксплуатационная длина сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) по источнику III должна составлять 65538,6 версты (пл. 69916,6).

**Без Уссурийской ж.д., эксплуатационная протяженность которой 837 верст (892,9 км), и Сучанской ветви — 74 версты (78,9 км), а всего 911 верст (971,9 км). С учетом этого эксплуатационная длина сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) должна составить по источнику VI — 65368 верст (69734,6 км). При этом следует напомнить, что в перечень железных дорог в источнике VI включены дороги «в эксплуатации которых казна была непосредственно заинтересована» (Источник VI. Прилож. 2. С. 58–59).

Из использованных в таблицах 21–21.2 источников данных оставшимся подробнее на источниках VI и VII (табл. 21):

1. В источнике VI приведены сведения о протяжении железнодорожной сети, дорог «в эксплуатации которых казна была непосредственно заинтересована». Это позволяет сделать вывод, что в перечне приведены не все находившиеся в эксплуатации в 1913 г. железные дороги Российской империи (без Финляндии).

2. Источник VII был издан уже после революционных событий и образования РСФСР, но в нем 1913 год не был принят за базовый год при сопоставлении экономического положения РСФСР и Российской империи, поскольку некоторое время сравнение проводилось с итогами 1911 г. Данные источника VII позволяют считать, что эти сведения

относятся к эксплуатационной длине железных дорог общего значения (пользования) Российской империи (без Финляндии).

Безусловно, приведенный перечень источников, на материалах которых основаны табл. 21–21.2, далеко не исчерпывают всех публикаций и других материалов, в которых содержатся сведения за указанный период. В качестве примера рассмотрим некоторые издания, в которых приведены данные об эксплуатационной длине железных дорог Российской империи за 1913 г.:

1. Железнодорожный транспорт в 1913 г. (Статистические материалы) / Под ред. В. В. Рачинского, В. Н. Соколова, Е. Н. Спенглера. Издание Бюро Правления железных дорог. М.: Транспечать, 1925. В этом издании на с. XXXI сказано: «Сводя итоги эксплуатационной длины за 1913 год, получим ее в цифре 66200 верст широкой и узкой колеи (70643,5 км), из которых широкой колеи 61833 версты (65963,4 км) и узкой колеи — 4387 верст (4680,1 км)». При этом авторы утверждают, что «при настоящей переработке данных 1913 года благодаря использованию и взаимной проверке различных материалов этого года, эксплуатационная длина 1913 г. выведена с наивозможной точностью» (с. XXX).

2. Во «Всеподданнейшем отчете о деятельности Министерства путей сообщения за 1913 г.» (Пг., 1914) сообщалось: «общее протяжение железных дорог Империи, находящихся в эксплуатации, составило на 31.12. 1913 г. 65289 верст (69650,3 км). Эксплуатировавшихся казной — 43727 верст (46648 км), частными железнодорожными обществами — 21727 верст (23002,3 км). Данные об эксплуатации железных дорог Великого княжества Финляндского, дорог Уссурийской и Ковель-Владимир-Волынской в эту цифру не входят, так как они не подведомственны Министерству путей сообщения» (с. 4–5). Отчет подписан министром путей сообщения, статс-секретарем С. Рыхловым.

Справочно: к концу 1913 года эксплуатационная длина Уссурийской железной дороги составляла с Сучанской ветвью 911 верст (971,9 км) и Ковель-Владимир-Волынской — 52,1 версты (55,6 км). Вместе с Уссурийской и Ковель-Владимир-Волынской железными дорогами эксплуатационная длина сети железных дорог Российской империи к концу 1913 года достигала 66254,1 версты (70679,9 км).

3. В «Материалах по статистике путей сообщения. НКПС. Вып. 28. Железнодорожный транспорт в 1922/1923 операционном году» (М., 1925), в таблице «Главнейшие данные о состоянии и работе железнодорожного транспорта за 1913, 1920/21, 1921/22 и 1922/23 гг.» приве-

дены следующие данные об эксплуатационной длине железных дорог к концу 1913 года: вся сеть дорог общего и местного значения: а) широкая колея, верст 61694 (65816,8 км), в том числе 226 верст (241 км) железных дорог местного значения; б) узкая колея — верст 4415 (4710 км), в том числе 2025 верст (2160 км) железных дорог местного значения. Всего эксплуатационная длина сети железных дорог к концу 1913 г. — 66109 верст (70526 км) (с. 2–3).

4. В издании: «Труды ЦСУ. Т. VII. Вып. 2. По отделу периодических изданий. Статистический сборник за 1913–1917 гг.» (М., 1922) приведена длина сети железных дорог (среднегодовая) без дорог местного значения — 63749 верст (68007,4 км) (Табл. III. С. 147).

Справочно: эксплуатационная длина дорог местного значения к концу 1913 г. была 2251,5 верст (2401,9 км) — (см. табл. 20.2, источники IV и V).

5. В выпуске: «Народное хозяйство СССР в цифрах. (1860–1938)», сост. И. Голубничий, (М., 1940) приведена следующая длина железных дорог сети в тыс. км: 1912 г. — 68,9; 1913 г. — 70,2; 1914 г. — 73,0. Сопоставив эти сведения с данными нашей таблицы 21.2 за 1913 год, можно предположить, что данные приведены за 1913 год по Российской империи (без Финляндии).

Возникает вопрос: какую же эксплуатационную длину сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) принять для 1913 г. Обобщим те данные, которыми мы располагаем в табл. 22.

Таким образом, максимальное значение эксплуатационной длины сети железных дорог Российской империи составляет 70679,2 км и минимальное значение — 70200 км.

Отклонения данных приведенных источников от среднего значения эксплуатационной длины сети железных дорог показаны в табл. 23:

Исходя из результатов проведенного сравнения, примем эксплуатационную длину сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) за 1913 год равной 66081,5 верстам, или 70495,7 км. При этом сохраняется сопоставимость сведений об эксплуатационной длине железных дорог (в том числе по видам дорог поименно), опубликованных в других изданиях (выпусках) статистических сборников МПС и других публикациях. Рассмотрим теперь протяженность железных дорог Российской империи как совокупность отдельных железных дорог (табл. 24).

Таблица 22. Эксплуатационная длина сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) в 1913 г., на конец года

Источники	Версты, всего	В том числе:		Километры, всего
		широкая колея	узкая колея	
МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Ч. I, III.	66081,5	...	...	70495,7*
Железнодорожный транспорт в 1913 г. (Статистические материалы) М., 1925.	66220,0	61833	4387	70643,5*
Всеподданнейший отчет о деятельности МПС в 1913 г. Пг., 1914.	66254,1 ¹	...	...	70679,9*
НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 28. М., 1925.	66109,0	61694	4415	70526,0
Труды ЦСУ СССР. Т. VII. Вып. 2. Статистический сборник за 1913–1917 гг. М., 1922.	66000,5 ²	...	...	70409,3*
Народное хозяйство СССР в цифрах. (1860–1938). М., 1940.	65804,3*	...	...	70200,0
Среднее значение эксплуатационной длины железных дорог по приведенным данным.	66078,2*			70492,4*

Примечания:

*Рассчитано авторами.

¹ Включая данные по Уссурийской и Ковель-Владимир-Волынской железным дорог.

² Включая железные дороги местного значения.

Таблица 23. Отклонение данных источников от среднего значения

№ источника	Отклонения	
	километры	%
1	3,3	0,005
2	151,2	0,21
3	187,5	0,27
4	33,6	0,05
5	–83,1	0,12
6	–292,4	0,41

Приведенные данные свидетельствуют о том, что минимальные отклонения, как в километрах, так и в относительном выражении, имеют сведения, приведенные в статистическом сборнике МПС. Вып. 141. Ч. 1. (Пг., 1916); Ч. III. (Пг., 1917).

Таблица 24. Длина железных дорог Российской империи
(без Финляндии) в 1913 г., на конец года

Наименование железной дороги	Эксплуатационная длина	
	версты	км*
I. Дороги общего значения		
1. Казенные		
А. Европейские		
1. Александровская	1075,0	1146,8
2. Баскунчакская	67,8	72,3
3. Варшавско-Венская	749,0	799,0
4. Екатеринин-ская	2827,4	3016,3
5. Закавказская	1767,1	1885,1
6. Либаво-Роменская	1344,0	1433,8
7. Московско-Курская, Нижегородская и Муромская	1150,5	1227,4
8. Николаевская	1545,1	1648,3
9. Пермская	2553,6	2724,2
10. Полесская	1904,9	2032,1
11. Привисленские	2286,1	2438,8
12. Риго-Орловская	1460,0	1557,5
13. Самаро-Златоустовская	1233,2	1315,6
14. Сызрано-Вяземская	1315,6	1403,5
15. Северные (0,500 с.)	2388,6	2548,2
(0,714 с.)	597,4	637,3
16. Северо-Западные		
а) Балтийская и Псковско-Рижская линия	1021,4	1089,6
б) Петроград-Варшавская	1516,5	1617,8
Всего	2537,9	2707,4
17. Юго-Западные	3908,4	4169,5
18. Южные		
а) Харьковско-Николаевская	1401,8	1495,4
б) Курско-Харьковско-Севастопольская		
(0,714 с.)	1640,8	1750,4
(0,428 с.)	29,8	31,8
Всего по Южным:	3072,4	3277,6
Итого по казенным железным дорогам Европейской России	33783,7	36040,4

Наименование железной дороги	Эксплуатационная длина	
	версты	км*
Б. Азиатские		
19. Забайкальская	1701,5	1815,2
20. Омская	642,4	685,3
21. Сибирская	3163,3	3374,6
22. Средне-Азиатская	2375,5	2534,2
23. Ташкентская	2094,5	2234,4
Итого по казенным железным дорогам Азиатской России	9977,2	10643,6
Вообще по казенным железным дорогам России	43760,9	46684,0
II. Частные		
А. Европейские		
24. Богославская	203,0	216,6
25. Белгород-Сумская	153,0	163,2
26. Владикавказ-ская	2369,3	2527,6
27. Волго-Бугульминская	340,0	362,7
28. Горы-Келецкая	133,0	141,9
29. Ейская	132,9	141,8
30. Лодзинская фабричная (0,673 с.) (0,714 с.)	72,6	77,4
31. Московско-Виндаво-Рыбинская (0,714 с.) (0,500 с.)	2309 в., 176 с. 158 в., 464 с.	
Всего	2475,4	2640,8
32. Московско-Казанская	2442,9	2606,1
33. Московско-Киево-Воронежская (0,714 с.) (0,469 с.)	2146 в. 112 с. 371 в. 249 с.	
Всего	2529,2	2698,1
34. Рязано-Уральская (0,714 с.) (0,469 с.)	3644 в. 11 с. 468 в. 105 с.	
Всего	4122,7	4398,9
35. Северо-Донецкая	690,8	736,9
36. Троицкая	101,7	108,5
37. Юго-Восточная	3251,9	3469,1
Итого по частным железным дорогам Европейской России	19018,3	20289,2

Наименование железной дороги	Эксплуатационная длина	
	версты	км*
Б. Азиатская		
38. Коканд-Каманган	85,2	90,9
Вообще по частным железным дорогам Рос. империи	19103,5	20380,1
Вообще по казенным и частным ж. дорогам	62864,9	67064,3
Сверх того		
39. Ковель-Владимир-Волынская.	52,1	55,6
40. Уссурийская	913	974,0
Вообще по всем ж. дорогам общего значения	63829,4	68093,2
Дороги местного значения (частные)		66,0
41. Варшавские под. ж. п.	61,9	66,0
42. Вамарский под. ж. п. (0,351 с.)	107,0	114,7
43. Ириновская ж. д., в том числе (0,352 с.)	58,7 20,0	62,6 21,3
44. Кувшиновский под. ж. д.	55,0	58,7
45. Либаво-Газенпоттский под. ж. д. путь (0,351 с.)	46,0	49,1
46. Лифляндские под. ж. д. пути (0,351 с.)	197,0	210,2
47. Лодзинские электрические под. ж. д. пути, их четыре (0,470 с.)	40,3	43,0
48. Марковский под. ж. д. п. (0,375 с.)	19,0	20,3
49. Московское общество подъездных ж. д. путей	300,9	321,0
50. Новозыбковский под. ж. д. путь	122,8	131,0
51. Первое общество под. ж. д. путей	1149,0	1225,8
В т. ч. широкой колеи	119,0	126,9
(0,351 с.)	1030,0	1098,8
52. Петроковский-сулевский под. ж. д. путь	15,0	16,0
53. Приморская Петроградо-Сестрорецкая ж. д.	47,6	50,8
54. Сестрорецкий под. ж. д. путь (0,429 с.)	32,0	34,1
Вообще по железным дорогам местного значения	**2251,5	**2401,9
Всего по железным дорогам Российской империи (без Финляндии)	66081,9	70495,8

Источник: МПС. Статистический сборник МПС. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. I. Пг., 1916. Табл. I. С. 25.

Примечания:

*Рассчитано авторами.

**При суммировании получаем 2252,2 версты или 2402,6 км.

Таблица 25. Эксплуатационная длина сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) в 1901–1913 гг. На конец года

Год	Железные дороги общего значения (пользования)		Железные дороги местного значения		Сеть всех железных дорог империи (без Финляндии)	
	версты	км ¹	версты	км ¹	версты	км ¹
1901	51464 ²	54901,8	1608	1715,4	53072	56617,2
1902	52555 ³	56065,7	1786 ³	1905,3	54341 ³	57971
1903	53091 ⁴	56637,5	1973 ⁴	2104,8	55064 ⁴	58742,3
1904	54280	57905,9	2053	2190,1	56333	60096,0
1905	55602	59316,2	2054	2191,2	57656	61507,4
1906	58568	62480,3	2157	2301,1	60725	64781,4
1907	59643	63627,2	2172	2317,1	61815	65994,2
1908	59999	64006,9	2182,1	2327,9	62181,1	66334,8
1909	60480	64520,1	2182,1	2327,9	62662,1	66847,9
1910	60739	64796,4	2182,1	2327,9	62921,1	67124,2
1911	62222	663,78,4	2124,1	2266	64346,1	68644,4
1912	62875	67075,1	2251,5	2401,9	65126,5	69476,9
1913	63830	68093,8	2251,5	2401,9	66081,5	70495,2

Источник: МПС. Статистический сборник МПС. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. III. Пг., 1917. С. X.

Примечания:

¹ Рассчитано авторами.

² МПС. Статистический сборник. Вып. 73. Сведения о железных дорогах за 1901 г. СПб., 1903. С. VII.

³ МПС. Статистический сборник. Вып. 77. Сведения о железных дорогах за 1902 г. СПб., 1904. С. VII.

⁴ МПС. Статистический сборник. Вып. 81. Сведения о железных дорогах за 1903 г. СПб., 1905. С. VII.

С учетом приведенных данных статистический ряд железных дорог Российской империи (без Финляндии) включает следующие данные (табл. 25).

Несколько слов о том, почему мы приводим в таблице 25 сведения по сети железных дорог Российской империи (без Финляндии), а не по эксплуатационной длине железных дорог общего значения. Во-первых, в Статистическом сборнике МПС. Вып. 73. Сведения о железных дорогах за 1901 г. СПб., 1903, приводилась «эксплуатационная длина железных дорог общего пользования, открытых для правильного движения».

К ним отнесены железные дороги общего значения, состоявшие в казенном и частном управлении, а также железные дороги местного значения. Во-вторых, в начале двадцатых годов XX века «дороги местного значения присоединены сейчас к основным линиям, а Уссурийская дорога включается в отчетность как самостоятельная единица, в дальнейшем изложении, в целях удобства сравнения с нынешними данными, будут приводиться общие по сети цифры с включением данных названных дорог»⁸². В дальнейших выпусках статистических изданий термин «железные дороги местного значения» уже не употребляется, а эксплуатационная длина железных дорог приводится по железным дорогам широкой колеи и железным дорогам узкой колеи отдельно.

Перевозки

Рассмотрим данные об объеме перевозок. Сведения о перевозках в статистических публикациях приводились в нескольких группировках, основными из которых являются перевозки грузов и пассажиров и отправление грузов и пассажиров. Термин «перевозки» характеризует всю работу сети железных дорог, однако завышает количество перевезенных грузов (пассажиров). Термин «отправление» учитывает отправленное со всех станций сети железных дорог (включая дороги местного значения) количество грузов (пассажиров), а также прибывшее по заграничным дорогам и переданное на станциях примыкания на российские железные дороги. Этот показатель учитывает количество грузов (пассажиров), перевезенных по сети железных дорог (по всем железным дорогам, вместе взятым), причем каждый пуд (пассажир) учитывался только один раз, несмотря на то, что перевозился по двум или несколькими дорогам. Соотношение между количеством отправленных грузов со всех станций сети к общему количеству перевезенных грузов возросло с 46 % в 1900 г. до 47 % в 1909 г. и 54 % в 1911 г.⁸³

Количество перевезенных грузов (пассажиров), а также выполненный грузооборот (пассажирооборот) учитывались отдельно по дорогам: казенным, частным, местного значения и в целом по сети же-

⁸² НКПС. Железнодорожный транспорт в 1913 г. (Статистические материалы). С. XXXIX.

⁸³ МПС. Статистический сборник. Вып. 69. Сведения о железных дорогах за 1900 г. СПб., 1902. С. 63, приложение к табл. VIII; То же. Вып. 122. Ч. II. Железные дороги в 1910 г. СПб., 1913. С. 48; НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 3. Перевозки по железнодорожным и водным путям в 1917–1920 гг. М., 1921. С. 10.

лезных дорог Российской империи (без Финляндии). С учетом этих же группировок сведения публиковались в статистических ежегодниках МПС. До 1913 г. по железным дорогам Финляндии публиковались только данные об эксплуатационной длине железных дорог; с итогов за 1913 г. началась публикация сведений и по перевозкам⁸⁴.

Перевозки грузов (пассажиров) осуществлялись и учитывались по всем видам сообщения по тарифам малой скорости, пассажирской скорости и большой скорости. Учет перевозок велся также по названным категориям поездов.

Все перевозки грузов подразделялись на коммерческие, воинские, служебные (раздельно в общих поездах и в служебных) и представлялись по следующим категориям: повагонные отправки, штучные грузы (животные, экипажи и т. п.), мелкие отправки. Количество перевозок штучных грузов учитывалось в штуках и штуко-верстах, которые при исчислении общих объемов перевозок грузов пересчитывались в пуды и пудо-версты по единым утвержденным коэффициентам (нормам)⁸⁵.

Перевозки пассажиров осуществлялись во всех видах сообщения: прямом, местном и пригородном. При этом они производились в поездах малой скорости, пассажирской и большой скорости (платные, льготные, бесплатные); кроме того, учитывались пассажиры по воинским тарифам, месячным и сезонным абонементным билетам; воинские чины, переселенцы, арестанты и конвойные их, проводники скота (грузов). Также пассажиры учитывались по комфортности перевозок: в вагонах I, II, III и IV классов.

Частичное представление об объеме перевозок дают данные таблице 26.

Как следует из данных, приведенных в табл. 21.1, доля дорог местного значения (эти дороги находились в Европейской России (без Финляндии) в общем отправлении составляла, в процентах (табл. 27).

Из приведенных данных следует, что в общем количестве грузов, отправленных со всех станций сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) в поездах малой скорости, доля отправ-

⁸⁴ Извлечение из отчета Управления финляндских казенных ж. д. за 1913 г. Пг., 1915 // МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч 1. СПб. 1916.; НКПС. Статистический сборник. Вып. 145. Железные дороги в 1914 г. Ч. II. М. 1919. Табл. VII. С. 54–55).

⁸⁵ МПС. Статистический сборник. Вып. 69. Сведения о железных дорогах за 1900 г. СПб., 1902. Табл. VII. С. 1; НКПС. Статистический сборник. Вып. 145; Железные дороги в 1914 г. Ч. II. М., 1919. Табл. VIII. С. 54–55).

Таблица 26. Суммарное количество отправленных со станций железных дорог товаров по сети железных дорог Российской империи (кроме Финляндии) в поездах малой скорости в 1901–1914 гг., на конец года

Год	По железным дорогам общего значения		По железным дорогам местного значения		По всей сети железных дорог Российской империи	
	пуды, млн.	пудо-версты, млн.	пуды, млн.	пудо-версты, млн.	пуды, млн	пудо-версты, млн.
1901	4035,9	1851291,2	60,0	...	4095,9	...
1902	4166,4	1912679,7	66,7	5264,9	4233,0	1917944,6
1903	4559,8	2103037,1	69,7	5606,6	4629,5	2108643,7
1904	4592,9	2146604,4	83,4	6636,6	4674,3	2153241,0
1905	4194,0	1952048,3	87,2	6077,0	4281,2	1958125,3
1906	4869,1	2242145,9	102,8	7284,1	4971,9	2249430,0
1907	5146,2	2449095,2	101,9	7669,4	5248,1	2456764,6
1908	5250,5	2485067,6	109,2	8541,8	5359,7	2493609,4
1909	5624,2	2774882,8	112,9	8095,2	5737,1	2782978,0
1910	6025,6	2893838,4	131,5	9146,7	6157,1	2902985,1
1911	6799,2	3133344,2	127,5	9602,5	6926,7	3142946,7
1912	7376,6	3425415,3	124,3	10069,6	7500,8	3435484,9
1913	7902,4	3747840,5	143,3	10191,9	8045,6	3758032,4
1914	6594,5	3332696,2	93,8*	7688,4	6688,2*	3340384,6

Источники: МПС. Статистический сборник. Вып. 128. Железные дороги в 1911 г. Ч. II. СПб., 1914. Табл. IV. С. 15, 21; Табл. V. С. 11, 15; То же. Вып. 132. Перевозки по железным дорогам в 1912 г. Ч. II. Пг., 1915. Табл. IV. С. 15, 21; Табл. V. С. 11, 15; То же. Вып. 147. Перевозки по железным дорогам в 1914 г. Ч. I. М., 1920. Табл. 1. С. 249, 265.

Примечание. *В эти итоги вошли 3710 пудов, не распределенных по родам сообщения.

ленных грузов со станций железных дорог местного значения составляла: в среднем за 1901–1905 гг. — 1,68 %, за 1906–1910 гг. — 2,03 %, за 1901–1914 гг. — 1,80 %. При этом максимальное значение было в 1910 г. (2,14 %) и минимальное значение — в 1914 г. (1,40 %). По грузообороту (пудо-версты) соответственно: за 1902–1905 гг. — 0,30 %, за 1909–1910 гг. — 0,32 % и за 1902–1914 гг. — 0,30 %. Максимальное значение доли в грузообороте отправленных со всех станций железных дорог местного значения в поездах малой скорости было в 1904 г. — 0,57 %, а минимальное — в 1914 г. — (0,23 %). Так что перевозки по же-

Таблица 27. Доля железных дорог местного значения в Европейской России (без Финляндии), в процентах

Годы	Отправление грузов	Грузооборот	Годы	Отправление грузов	Грузооборот
1901	1,46	–	1909	1,97	0,29
1902	1,58	0,27	1910	2,14	0,31
1903	1,51	0,27	В среднем за 1906–1910 гг.	2,03	0,32
1904	1,78	0,57	1911	1,84	0,31
1905	2,04	0,31	1912	1,66	0,29
Среднее за 1901–1905 гг.	1,68	0,30	1913	1,78	0,27
1906	2,07	0,32	1914	1,40	0,23
1907	1,94	0,31	В среднем за 1911–1914 гг.	1,67	0,28
1908	2,04	0,34	В среднем за 1901–1914 гг.	1,80	0,30

Таблица 28. Перевозки грузов по железным дорогам общего значения в 1901–1914 гг.*

Год	Перевезено грузов, пуды, млн.	Выполненный ими пробег — пудо-версты, млн.	Годы	Перевезено грузов, пуды, млн.	Выполненный ими пробег — пудо-версты, млн.
1901	9487,6	2211131,6	1908	12753,2	3058046,9
1902	9815,1	2301871,5	1909	13759,2	3325546,0
1903	10929,6	2556536,8	1910	14352,2	3467104,0
1904	11039,0	2728818,9	1911	15966,3	3734985,2
1905	10297,5	2580894,8	1912	17409,9	4090584,7
1906	11679,9	2812943,1	1913	16307,4	3989660,0
1907	12453,3	3074265,3	1914	15447,5	3856561,4

Источники: МПС. Статистический сборник. Вып. 129. Железные дороги в 1911 г. Ч. II. Пг., 1914. Табл. VII. С. 41; То же. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. II. Пг., 1917. Табл. VII. С. 41; НКПС. Статистический сборник. Вып. 145. Железные дороги в 1914 г. Ч. II. М., 1919. Табл. VII. С. 41.

Примечание. *Без Финляндии и дорог местного значения, но с Ковель-Владимир-Волынской и Уссурийской железными дорогами.

лезным дорогам местного значения не оказывали серьезного влияния на общие результаты отправления грузов со всех станций сети железных дорог империи.

Данные, приведенные в табл. 28, «взяты из сведений, представленных Управлениями казенных железных дорог и Правлениями частных железных дорог, согласно утвержденным министром путей сообщения по докладу Отдела статистики и картографии от 31 октября 1908 г. № 80 и проверенным по годовым печатным отчетам железных дорог по эксплуатации. Они охватывают все перевозки: а) по тарифам пассажирской скорости — количество багажа, сопровождаемого пассажирами (без вычета перевезенного бесплатно), посылки по багажным квитанциям (в том числе почтовые вклады в обыкновенных вагонах), грузы, перевезенные по накладным, включая «кладь и багаж», поштучные грузы, в том числе и животные, включая по воинскому тарифу; б) по тарифам большой скорости — количество грузов, включая по воинскому тарифу, в том числе поштучные грузы (экипажи, гробы с покойниками, лодки, вагоны, перевезенные как товар на своих осях, животные и т. д.); в) по тарифам малой скорости — то же, что по тарифам большой скорости, плюс служебные перевозки за счет особых капиталов и перевозки по служебному тарифу за счет эксплуатационных сумм.

Общий итог перевезенных грузов выражен в пудах и пудо-верстах, для чего использовалась следующая система пересчета: «а) поштучные грузы, учтенные количеством штук и штуко-верст, переведены в пуды и пудо-версты по следующим нормам: собака — 1 пуд, крупный скот (с 1914 г.) — 25 пудов, прочие животные — 3 пуда и поштучные грузы — 50 пудов; б) повагонные отправки грузов переведены в пуды по действительному весу погруженного товара (хотя бы по приближительному расчету)»⁸⁶.

Железные дороги Финляндии, как уже отмечалось, не были поддомственными МПС. Они также делились на казенные и частные. Поскольку Финляндия являлась составной частью Российской империи, то считаем возможным привести сведения о грузовых перевозках по ее (Финляндии) дорогам.

Сделанный обзор основных показателей свидетельствует о существовавшем многообразии учета сведений по грузовым перевозкам российскими железными дорогами. Перед нами встала задача выбора того варианта учета и, соответственно, источников, данные ко-

⁸⁶ НКПС. Статистический сборник. Вып. 145. Железные дороги в 1914 г. Ч. II. М., 1919. Табл. VII. С. 1.

Таблица 29. Перевозки грузов по железным дорогам общего значения по тарифам малой скорости в 1901–1913 гг.*

Год	Перевезено грузов, пуды, млн.	Выполненный ими пробег, пудо-версты, млн.	Годы	Перевезено грузов, пуды, млн.	Выполненный ими пробег, пудо-версты, млн.
1901	7474,2	1884103,2	1908	10007,4	2215257,0
1902	7618,8	1929140,7	1909	10801,6	2818146,1
1903	8434,4	2140874,3	1910	11308,6	2949127,4
1904	8498,1	2192910,7	1911	12835,0	3180862,6
1905	9924,8	1978825,7	1912	14027,7	3466118,4
1906	9265,1	2307679,2	1913	15556,1	3767156,9
1907	9855,8	2581322,5			

Источники: МПС. Статистический сборник. Вып. 129. Железные дороги в 1911 г. Ч. II. Пг., 1914. Табл. VII. С. 33; То же. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. II. Пг., 1917. Табл. VII. С. 33.

Примечание. *Без Финляндии и дорог местного значения, но с Ковель-Владимир-Волынской и Уссурийской железными дорогами. Показано всего грузов, кроме воинских.

Таблица 30. Перевозки грузов по железным дорогам местного значения в 1901–1914 гг.

Год	Перевезено грузов, пуды, тыс.	Годы	Перевезено грузов, пуды, тыс.
1901	83256,9	1908	149104,8
1902	90590,8	1909	159619,1
1903	103706,2	1910	182423,3
1904	112672,5	1911	194460,2
1905	114529,8	1912	201471,2
1906	138775,2	1913	201151,8
1907	144464,5	1914	191058,8

Источники: МПС. Статистический сборник. Вып. 122. Перевозки грузов по казенным и частным железным дорогам в 1910 г. Ч. II. СПб., 1913. Табл. XIII. С. 3; То же. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. II. Пг., 1916. Табл. XIII. С. 5; НКПС. Статистический сборник. Вып. 145. Железные дороги в 1914 г. Ч. II. М., 1919. Табл. XIII. С. 6.

Таблица 31. Перевозки грузов по железным дорогам Финляндии
в 1902–1913 гг.

Год	Перевезено грузов, тыс., тонны	Выполненный ими пробег, тыс. *, тонно-км	Годы	Перевезено грузов, млн., тонны	Выполненный ими пробег, тыс. *, тонно-км
1902	2313,3	286842,2	1908	3547,6	432807,2
1903	2800,5	344461,5	1909	3668,7	443912,7
1904	2917,7	376383,3	1910	3839,7	460764,0
1905	2786,9	351149,4	1911	4470,2	557924,0
1906	3077,4	375422,8	1912	4618,4	595768,0
1907	3457,0	425807,2	1913	4933,5	649485,0

Источник: Извлечение из отчета Управления финляндских казенных железных дорог за 1913 г. Пг., 1914. С. 39; МПС Статистический сборник. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. I. Пг., 1916.

Примечание. *Данные с 1902 по 1910 гг. включительно рассчитаны авторами. В используемом источнике приведено среднее расстояние перевозки 1 тонны груза.

Таблица 32. Отправление грузов со станций железных дорог сети
Российской империи (без Финляндии) в 1901–1914 гг.

Год	Отправлено грузов		Выполненный ими пробег	
	млн. пудов,	млн. т.	млн. пудо-верст,	млн. тонно-км
1901	4095,2	67,08	...	...
1902	4233,0	69,34	1917944,7	33515,5
1903	4629,5	75,83	2108643,7	36847,9
1904	4674,3	76,57	2153241,1	37627,2
1905	4281,2	70,13	1958125,3	34217,8
1906	4971,9	81,44	2249430,0	39308,1
1907	5248,1	85,97	2456765,2	42931,2
1908	5359,7	87,79	2493609,4	43575,1
1909	5737,1	93,98	2783878,0	48647,4
1910	6157,1	100,86	2902985,0	50728,7
1911	6979,0	114,32	3142946,7	54922,0
1912	7500,8	122,87	3435484,9	60034,1

Год	Отправлено грузов		Выполненный ими пробег	
	млн. пудов,	млн. т.	млн. пудо-верст,	млн. тонно-км
1913 ¹	9658,0	158,20	4394 млрд.	76789,2
1914	6688,2	109,56	3340384,0	58372,2

Источники: МПС. Статистический сборник. Вып. 128. Железные дороги в 1911 г. Ч. II. СПб., 1914. Табл. IV. С. 15, 21; Табл. V. С. 11, 15; То же. Вып. 132. Перевозки по железным дорогам в 1912 г. Ч. II. Пг., 1915. Табл. IV. С. 15, 21; Табл. V. С. 11, 15; То же. Вып. 147. Перевозки по железным дорогам в 1914 г. Ч. I. М., 1920. Табл. 1. С. 249, 265.

Примечания. В табл. 26 сведения за 1913 год отличаются от данных, приведенных в табл. 32. Это объясняется тем, что в 1924–1925 гг. было произведено уточнение показателей работы железнодорожного транспорта за 1913 г., в том числе и по статистике перевозок. Действительной цифрой перевезенных грузов по сети в 1913 г. является 9657888 тыс. пудов, и сделано грузами пудо-верст 4393863 млн. (Железнодорожный транспорт в 1913 г. Статистические материалы. М., 1925. С. VI).

Методология пересчета расходится с определением этих показателей как за 1914 год, так и за предыдущие годы. Однако в статистических выпусках, например: НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 28. Железнодорожный транспорт в 1922/23 операционном году. М., 1925; НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 36. Железнодорожный транспорт в 1923/24 операционном году. М., 1925, приведены также эти данные. Очевидно, что они были использованы и для разработки статистических рядов, приведенных в последующих статистических сборниках.

* НКПС. Железнодорожный транспорт в 1913 г. (Статистические материалы). С. XI; НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 28. Железнодорожный транспорт в 1922/23 операционном году. М., 1925. Таблица: «Главнейшие данные о работе железнодорожного транспорта за 1913, 1920/21, 1921/22, 1922/23 гг.». С. 10–11.

тогого (которых) будут соответствовать рассматриваемому периоду (1901–1913 гг.) и подкрепляться предшествующими статистическими сведениями, опубликованными в последующие годы XX века.

Этому требованию, на наш взгляд, соответствуют данные, приведенные в табл. 32, т. е. данные об отправлении грузов со станций сети железных дорог Российской империи (без Финляндии). В статистический ряд предлагаем включить следующие данные:

Данные, приведенные в табл. 32, будут нами включены в статистические ряды, характеризующие работу российского железнодорожного транспорта в XX веке.

Пассажи́рские перево́зки

Перевозки пассажиров железными дорогами всегда имели большое значение для России, обладающей большой территорией. При этом определяются как политическое, так и социальное значение железных дорог. Политическое значение состоит в обеспечении подвижности пассажиров, в результате чего происходит общение отдельных представителей населения между собой. Социальное значение железных дорог проявилось в том, что они взяли на себя тяжелый физический труд, выполняемый при гужевых перевозках людьми и животными. «Комфорт передвижения создал культурные человеческие условия поездок. Для рабочего класса и крестьян железные дороги стали доступным средством передвижения на дальнее расстояние. Это дало возможность применять им свой труд там, где он требуется, и улучшать свое материальное положение»⁸⁷.

Перевозки пассажиров осуществлялись по железным дорогам общего значения по тарифам большой скорости, пассажирской и малой скорости. Кроме того, пассажиры перевозились и по железным дорогам местного значения. Как и перевозки грузов, перевозки пассажиров учитывались раздельно по казенным и частным железным дорогам и по территориям, по которым проходили дороги Европейской России (без Финляндии) и Азиатской России. Публиковались сведения о пассажирских перевозках в нескольких группировках: Европейская Россия с выделением данных по казенным и частным железным дорогам и то же по Азиатской России, а также приводился общий итог (казенные плюс частные железные дороги) в сумме по сети железных дорог Российской империи (без Финляндии).

Данные табл. 33 охватывают все перевозки, кроме пассажиров по бесплатным билетам и пассажиров, проследовавших в экстренных поездах (императорских, правительственных и частных поездах). Дети и пассажиры по обратным абонементным и льготным билетам, пассажиры, проехавшие по офицерским билетам, пассажиры, приобретшие билеты в пути и проследовавшие в особых отделениях и вагонах, учтены (считаны) вместе с прочими пассажирами по общему тарифу; воинские чины, арестанты и конвойные их, проводники скота учтены отдельно (они также входят в итоговую цифру). Дети учтены как взрослые, пассажиры, проехавшие в особых отделениях и вагонах, учтены по числу оплаченных мест; пассажиры с обратными и абонементными билетами

⁸⁷ Каргин Д. И. Значение железных дорог и влияние их на жизнь страны. М., 1926. С. 37, 41, 42.

Таблица 33. Перевозки пассажиров по сети железных дорог общего значения Российской империи по тарифам всех скоростей в 1901–1914 гг. *

Год	Перевезено человек, тыс.	Выполненный ими пробег, тыс. пасс.-верст	Год	Перевезено человек, тыс.	Выполненный ими пробег, тыс. пасс.-верст
1901	112762,2	12500183	1908	162117,3	19135080
1902	114817,2	12562068	1909	175063,5	20088487
1903	122673,3	13654147	1910	195016,9	21771909
1904	128490,9	17529486	1911	216041,7	26640134
1905	122430,9	18244841	1912	241362,4	25092146
1906	135911,6	19331551	1913	271404,9	27472348
1907	149134,6	17767496	1914	294532,0	36121855

Источники: МПС. Статистический сборник. Вып. 129. Железные дороги в 1911 г. Ч. II. Пг., 1914. Табл. VII. С. 39; НКПС. Статистический сборник. Вып. 145. Железные дороги в 1914 г. Ч. II. М., 1919. Табл. VII. С. 54.

Примечание. *Без Финляндии, дорог местного значения, но с Ковель-Владимир-Волынской и Уссурийской ж. д.

Таблица 34. Перевозки пассажиров по железным дорогам общего значения Российской империи по общему тарифу в 1901–1914 гг. *

Год	Перевезено человек, тыс.	Выполненный ими пробег, пасс.-версты, тыс.	Год	Перевезено человек, тыс.	Выполненный ими пробег, пасс.-версты, тыс.
1901	103792,4	10548930	1908	153517,4	16059755
1902	109291,3	11145996	1909	166795,2	17390345
1903	117011,4	11964718	1910	186125,8	18871470
1904	118014,2	11530113	1911	206996,5	20055300
1905	109864,9	10810117	1912	231138,0	21931816
1906	123971,2	12663324	1913	260485,2	24052574
1907	140968,6	15096405	1914	254641,4	23638412

Источники: МПС. Статистический сборник. Вып. 122. Железные дороги в 1910 г. Ч. II. СПб., 1913. Табл. VII. С. 23; НКПС. Статистический сборник. Вып. 145. Железные дороги в 1914 г. Ч. II. М., 1919. Табл. VII. С. 54.

Примечание. *Без Финляндии, дорог местного значения, но с Ковель-Владимир-Волынской и Уссурийской ж. д.

Таблица 35. Перевозки пассажиров по железным дорогам местного значения Российской империи (без Финляндии) в 1901–1914 гг.

Год	Перевезено человек, тыс.	Год	Перевезено человек, тыс.
1901	3315,4	1908	10260,9
1902	5336,6	1909	10043,9
1903	5432,8	1910	13193,4
1904	6126,5	1911	16460,6
1905	7824,2	1912	17179,7
1906	8860,7	1913	14208,2
1907	9610,4	1914	14560,4

Источники: МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. III. Пг., 1917. Табл. XIII. С. 5; НКПС. Статистический сборник. Вып. 145. Железные дороги в 1914 г. Ч. II. М., 1919. Табл. XIII. С. 6.

учтены по количеству предполагаемых Управлением поездок на тот период, на который выдан билет, при этом каждый конец принят за отдельную поездку.

Количество пассажиров, перевезенных по общему тарифу, является сводом данных по отдельным железным дорогам и включает повторные показания, вследствие передачи в узлах с одних дорог на другие. В результате этого по сети дорог количество пассажиров, учтенных дважды и более, при сопоставлении с данными Департамента железнодорожных дел о числе проданных билетов составляет по данным за 1900 год 14 %⁸⁸, а за 1909 год — 10 %⁸⁹.

Перевозки пассажиров выполнялись и по железным дорогам местного значения (табл. 35). Но поскольку эти перевозки осуществлялись в основном для нужд владельцев этих дорог, т. е. не были перевозками для общего пользования, то по ним публиковались лишь сведения о числе перевезенных пассажиров без данных о пассажирообороте. Ввиду того, что расстояние перевозок было небольшим, пассажирооборот не рассчитывался из-за его незначительности по сравнению с объемом пассажирских перевозок по железным дорогам общего значения.

⁸⁸ МПС. Статистический сборник. Вып. 69. Сведения о железных дорогах в 1900 г. СПб., 1902. С. 63. (Приложения к таблице 7).

⁸⁹ Статистический сборник МПС. Вып. 129. Железные дороги в 1911 г. Ч. II. Пг., 1914. С. 48.

Приведенные сведения о пассажирских перевозках позволяют прийти к выводу о том, что в статистических рядах за 1901–1914 годы целесообразно основываться на данных о перевозке пассажиров по железным дорогам общего значения Российской империи (без Финляндии) по всем скоростям движения, т. е. на тех, которые приведены в табл. 33.

Подвижной состав

Потребности развивающейся экономики и населения требовали увеличения перевозок как сырья и готовой продукции, так и пассажиров. Вместе с увеличением протяженности линий железных дорог увеличивалось и количество подвижного состава. За период с 1901 по 1913 год число паровозов, служивших более 100 лет основной тягловой силой на железных дорогах, увеличилось почти в 1,5 раза и достигло к концу 1913 г. на дорогах общего значения 20057 единиц (табл. 36).

Таблица 36. Количество паровозов, состоявших на железных дорогах общего значения Российской империи (без Финляндии) к концу 1913 года. Единиц

Год	Всего	Из них по назначению			
		пассажирские	товарные	прочие	станционные
1901	13429	2255	10229	452	493
1902	14326	2486	11229	180	4931
1903	...	...	...	...	...
1904	16057	2891	12437	250	479
1905	17006	3370	12223	930	483
1906	18305	2855	14462	546	442
1907	19106	3091	15034	540	441
1908	19725	3295	15096	902	432
1909	20044	3534	15620	455	435
1910	19984	3613	14760	1187	424
1911	20176	3744	14842	1141	449
1912	20020	3796	14611	1200	414
1913	20057	3823	14374	1459	401

Источники: МПС. Статистический сборник. Вып. 129. Железные дороги в 1911 г. Ч. 1. СПб., 1914. Табл. III А. С. 8; МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. 1. Пг., 1916. Табл. III А. С. 8.

Характеристика подвижного состава не может быть полной, если не привести данные о количестве вагонов (по видам):

Таблица 37. Количество пассажирских, арестантских, санитарных, почтовых и багажных вагонов на железных дорогах Российской империи (без Финляндии и дорог местного значения) в 1901–1913 гг., на конец года.
Единиц

Год	Пассажирские*	Арестантские	Санитарные	Почтовые	Багажные	Итого	Сверх того — вспомогательные вагоны пассажирского парка**	Всего вагонов пассажирского парка***
1901	14394	400	238	521	1504	17057	309	17366
1902	15635	413	248	558	1656	18510	324	18834
1903	15997	440	257	590	1731	19015	314	19329
1904	17079	446	268	623	1781	20197	317	20514
1905	17898	479	583	650	1868	21178	326	21504
1906	18364	491	277	677	1880	21689	315	22004
1907	18602	593	326	695	1894	22110	344	22454
1908	18866	502	408	717	1922	22415	405	22820
1909	21427	514	428	712½	1982½	25064	457	25521
1910	22362	510	462	730	1979	26043	556	26599
1911	23810	511	548	731½	2068½	27669	582	28251
1912	25522	515	566	758½	2190	29551½	552	30103,5
1913	26153	509	652	771½	2239	30324½	534	30858,8

Источники: МПС. Статистический сборник. Вып. 129. Железные дороги в 1911 г. Ч. 1. СПб., 1914. Табл. III Б. С. 10, 11, 15, 17; МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. 1. Пг., 1916. Табл. III Б. С. 10, 15, 17.

Примечания.

*Включая императорские, салонные, инспекторские, директорские и т. п.

**Вспомогательные вагоны, — вагоны не служащие для перевозки пассажиров и грузов (например, вагоны для отопления поездов, проверки весов, отдыха кондукторских и паровозных бригад, для электроосвещения, развозки материалов, водоснабжения, магазинов, пожарные, снегоочистители и т. д.).

***С Ковель-Владимир-Волынской и Уссурийской железными дорогами (МПС. Статистический сборник. Вып. 129. Железные дороги в 1911 г. Ч. I. СПб., 1914. Табл. III. С. 1).

Таблица 38. Количество пассажирских вагонов на железных дорогах Российской империи (без Финляндии) и дорог местного значения в 1901–1913 гг. и их классификация. На конец года. Единиц

Год	Императорские	Салонные, инспекторские, директорские и т. п.	Классные, в том числе спальные						Итого
			I класса	I и II класса	II класса	II и III класса	III класса	IV класса	
1901	95	630	1202	952	2368	339	7059	1749	14394
1902	85	884	1270	1050	2450	336	7500	2060	15635
1903	84	799	1317	1029	2586	326	7724	2132	15997
1904	82	873	1374	1122	2745	337	8065	2481	17079
1905	67	924	1422	1152	2965	336	8582	2450	17898
1906	69	946	1428	1181	2992	332	8730	2686	18364
1907	69	962	1444	1196	3025	329	8770	2807	18602
1908	55	940	1469	1244	3059	334	8872	2893	18866
1909	54	1043	1450	1324	3193	334	9224	4805	21427
1910	54	1030	1432	1374	3252	339	9332	5549	22362
1911	55	1117	1432	1442	3397	335	9581	6451	23810
1912	54	1161	1471	1922	3593	337	10063	6921	25522
1913	54	1244	1401	1642	3697	330	10611	7171	26153

Источник составлено по: МПС. Статистический сборник. Вып. 129. Железные дороги в 1911 г. Ч. 1. СПб., 1914. Табл. III А. С. 8;

МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. 1. Пг., 1916. Табл. III А. С. 8. Табл. III Б. С. 10, 11, 15, 17.

МПС. Статистический сборник. Вып. 129. Железные дороги в 1911 г. Ч. 1. СПб., 1914. Табл. III Б. С. 10–11, 15, 17.

В статистических сборниках отражалась и структура пассажирских вагонов по классам (табл. 38).

В таблицах 36, 37, 38 и 39 приведены данные, относящиеся только к «своему» подвижному составу, т. е. собственных — правительства и частных лиц, компаний (МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. 1. Пг., 1916. Табл. III А. С. 4; Табл. III Б. С. 1).

Нами была предпринята проверка данных, показанных в табл. 39, по источникам. В результате были выявлены расхождения:

¹ при суммировании по источнику итог равен 352766.

² при суммировании по источнику итог равен 356345.

³ при суммировании по источнику итог равен 387825.

Таблица 39. Количество товарных вагонов на железных дорогах Российской империи (без Финляндии и дорог местного значения) в 1901–1913 гг., на конец года. Единиц

Годы	Состояло к концу отчетного года	Из них обыкновенных				Специальных		Кроме того вспомогательных вагонов товарного парка	Всего вагонов товарного парка
		Всего	В том числе			Всего	В том числе цистерн		
			Крытых	полу-вагонов	платформ				
1901	313635	271754	17153	46731	41881	21886	1413	315048	
1902	331961	291564	17939	51550	40397	22206	1987	333948	
1903	349766	312126	18241	59491	40640	22564	2056	351882 ⁶	
1904	364000	307457	17532	51999	48888	23347	2671	365106 ⁷	
1905	387805	336275	17434	61466	51550	25317	2882	390687 ⁸	
1906	415527	362697	18809	67735	52777	26090	2979	418506 ⁹	
1907	429437	376268	19800	70284	53169	26215	3536	432973	
1908	442616	387700	294816	20055	72829	26307	3787	446403	
1909	445014	389858	296408	20299	73151	26452	4446	449460	
1910	450273	393313	299078	20236	73999	26789	3936	454209	
1911	460244	403141	306291	20238	76612	27030	3945	464189	
1912	468474	414806	311583	20382	82841	27177	4168	472642 ¹⁰	
1913	483437	429175	324012	19920	85243	27836	3837	487274	

Источники: МПС. Статистический сборник. Вып. 122. Железные дороги в 1910 г. Ч. 1. СПб., 1913. Табл. III В. С. 22–23;

То же. Вып. 129. Железные дороги в 1911 г. Ч. 1. СПб., 1914. Табл. III В. С. 22–23;

То же. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. 1. Пг., 1916. Табл. III В. С. 25.

⁴ при суммировании по источнику итог равен 415474.

⁵ при суммировании по источнику итог равен 468973.

⁶ при суммировании по источнику итог равен 354822.

⁷ при суммировании по источнику итог равен 359016.

⁸ при суммировании по источнику итог равен 390707.

⁹ при суммировании по источнику итог равен 418453.

¹⁰ при суммировании по источнику итог равен 473141.

Поскольку в источниках не приведены сведения об опечатках, то мы не знаем, в какой из групп сведений допущены ошибки (опечатки)

Таблица 40. Подвижной состав, эксплуатировавшийся на железных дорогах местного значения в 1901–1914 гг.

Год	Средняя годовая длина на железнодорожных подъездных путях, открытых для общего пользования к концу 1914 г., верст	На конец года, единиц			
		Паровозов	Вагонов		
			Пассажирских	Багажных	Товарных
1901	1608	184	413	78	3468
1902	1786	212	436	85	3647
1903	1973	240	455	82	3818
1904	2053	239	467	82	3856
1905	2051	257	538	81	4066
1906	2154	264	244	81	4251
1907	2174	280	568	88	4415
1908	2182	275	577	91	4482
1909	2182	289	590	91	4518
1910	2201	305	613	91	4904
1911	2125	316	701	92	4482
1912	2181	322	716	94	4637
1913	2050	344	689	122	5437
1914	2249	314	690	122	5452

Источники: МПС. Статистический сборник. Вып. 129. Железные дороги в 1911 г. Ч. III. Пг., 1914. Табл. XIII. С. 2;

МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. III. Пг., 1917. Табл. XIII. С. 2, 5;

НКПС. Статистический сборник. Вып. 145. Железные дороги в 1914 г. Ч. II. М., 1919. Табл. XIII. С. 2, 6.

Таблица 41. Подвижной состав, находившийся на сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) в 1901–1913 гг., на конец года.
Единиц

Год	Паровозы		Вагоны пассажирского парка			Вагоны товарного парка	
	Всего	В том числе на ж. д. местного значения	Всего	В том числе на ж. д. местного значения		Всего	В том числе на ж. д. местного значения
				пасса- жирские	багаж- ные		
1901	13613	184	17857	413	78	318516	3468
1902	14538	212	19355	436	85	337595	3647
1903	...	240	19866	455	82	¹ 355700	3818
1904	16296	239	21063	467	82	² 368962	3856
1905	17263	257	22123	538	81	³ 394753	4066
1906	18569	264	22329	244	81	⁴ 422757	4251
1907	19386	280	22810	268	88	437388	4415
1908	19785	275	23488	577	91	450885	4482
1909	20333	289	26202	590	91	453978	4518
1910	20289	305	27303	613	91	459113	4904
1911	20492	316	29044	701	92	468671	4482
1912	20364	322	30913,5	716	94	⁵ 477279	4637
1913	20401	344	31669,5	689	122	492711	5437
1914	...	314	...	690	122	...	5452

Источники: МПС. Статистический сборник. Вып. 89. Железные дороги в 1905 г. СПб., 1907. Табл. III. С. 2, 3, 6, 7, 11, 13. Табл. XIII. С. 2;

МПС. Статистический сборник. Вып. 122. Железные дороги в 1910 г. Ч. 1. СПб., 1913. Табл. III А. С. 2, 5; Табл. III Б. С. 10, 11; Табл. III В. С. 22–23;

МПС. Статистический сборник. 129. Железные дороги в 1911 г. Ч. 1. СПб., 1914. Табл. III А. С. 8; Табл. III Б. С. 10, 15, 17; Табл. III В. С. 22–23;

МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. 1. Пг., 1916. Табл. III А. С. 8; III Б. С. 10, 15, 17; III В. С. 25; Там же. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. III. Пг., 1917. Табл. XIII. С. 2;

НКПС. Статистический сборник. Вып. 145. Железные дороги в 1914 г. Ч. II. М., 1919. Табл. XIII. С. 2.

Примечание. При суммировании данных, приведенных в источнике, итог равен:

¹ в 1903 г. — 358640;

² в 1904 г. — 362817;

³ в 1905 г. — 394773;

⁴ в 1906 г. — 422704;

⁵ в 1912 г. — 477478. (см. пояснения к таблице 39).

и, следовательно, не можем исправить итоги, приведенные в источниках. В то же время мы обращаем внимание читателей, что опiski или ошибки допущены не нами.

Подвижной состав имели и железные дороги местного значения, и железнодорожные подъездные пути.

Имея сведения о подвижном составе по сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) в 1901–1913 гг., определим, каким образом имеющиеся сведения можно представить в таблицах статистических рядов.

По нашему мнению, эти сведения можно представить, объединив их в одной таблице. Это целесообразно еще и потому, что в последующем железные дороги общего значения и железные дороги местного значения были объединены. В результате нами предлагается следующая таблица (табл. 41).

Сведения о численности служащих и рабочих на железных дорогах

Предваряя табличные данные, приведем некоторые пояснения. В таблице 42 приведены данные о всех служащих и рабочих. Сведения о служащих в Управлениях железных дорог представлены этими управлениями, о служащих в местных контрольных учреждениях казенных железных дорог — местными контрольными частями Государственного контроля, о прочих служащих и рабочих — Управлениями казенных и Правлениями частных железных дорог, на основании форм и инструкций отдела статистики и картографии МПС.

В представленных данных приведено количество и содержание всех служащих, в том числе работающих по найму и по выборам от обществ: членов правлений, советов, ревизионных комиссий, наблюдательных комитетов, правительственных директоров, жандармской железнодорожной полиции, членов железнодорожных училищ, состоящих в ведении МПС и т. п., и всяких рабочих, кроме нанимаемых подрядчиков. (См. Статистический сборник МПС. Вып. 69. Железные дороги в 1905 г. СПб., 1907. табл. XII. С. 1).

Число постоянных рабочих и служащих определено по штату или росписи должностей, действующих к концу отчетного года; число временных рабочих и служащих рассчитано делением на 365 дней производства, полученного от перемножения числа занятых лиц на число дней найма; число поденных рабочих вычислено посредством деления суммы рабочих дней на 300 дней (см. Статистический сборник МПС. Вып. 129. Железные дороги в 1911 г. Пг., 1914. Табл. XII. С. 1).

Таблица 42. Численность служащих и рабочих на железных дорогах общего значения Российской империи (без Финляндии) в 1901–1913 гг.

Год	Всех служащих и рабочих на железных дорогах общего значения		В том числе					
			Постоянных служащих и рабочих		Временных служащих и рабочих без поденных		Поденных рабочих	
	Количество	На версту	Количество	На версту	Количество	На версту	Количество	На версту
1901	615368 ¹	11,60	338002	6,77	37184	0,74	240218	4,81
1902	631717	12,12	346677	6,65	38520	0,74	246520	4,37
1903	669045	12,64	368266	6,96	38638	0,73	262141	4,95
1904	711922	13,26	386557	7,20	37397	0,69	287968	5,37
1905	751197 ²	13,66	400223	7,28	45510	0,77	308464	5,61
1906	825315	14,42	433225	7,57	40221	0,70	351869	6,15
1907	836034 ³	14,69	450450	7,60	39035	0,65	346459	5,84
1908	844218 ⁴	14,07	463939	7,75	34203	0,56	346056	5,76
1909	797926	13,27	468177	7,39	30554	0,51	299195	4,97
1910	771938	12,76	463470	7,66	35665	0,59	272803	4,50
1911	806888	13,15	478741	7,80	36158	0,59	291989	4,76
1912	836162	13,40	481152	7,71	39457	0,63	315553	5,06
1913	815502	12,70	492018	7,72	45666	0,71	277818	4,36

Источники: МПС. Статистический сборник. Вып. 89. Железные дороги в 1905 г. СПб., 1907. Табл. VII. С. 9, 10, 11; МПС. Статистический сборник. Вып. 129. Железные дороги в 1911 г. Ч. III. Пг., 1914. Табл. XII. С. 21, 22, 23; МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. 3. Пг., 1917. Табл. XII. С. 33, 34, 35.

Примечания: а) О численности работающих и служащих в Министерстве путей сообщения в источнике ничего не сказано; б) В Статистическом сборнике МПС. Вып. 129. Ч. 3 и Вып. 141. Ч. 3 сказано: с включением Ковель-Владимир-Вольнской и Уссурийской железных дорог, но не уточнен год, с которого учтены эти дороги.

¹ При суммировании итог равен 615404.

² При суммировании итог равен 754197.

³ При суммировании итог равен 835944.

⁴ При суммировании итог равен 844198.

Таблица 43. Численность служащих и рабочих на железных дорогах местного значения в 1901–1913 гг., на конец года. Человек

Год	Постоянных	Временных	Поденных	Итого	На версту
1901	...	...	...	6694	4,18
1902	...	...	...	8524	4,89
1903	...	...	...	6332	3,42
1904	...	...	...	7263	3,66
1905	4340	721	1324	¹ 6415	3,15
1906	4712	736	1165	6613	3,07
1907	4364	959	1547	6870	3,17
1908	4560	1027	2764	8351	3,82
1909	4535	1041	1893	² 7439	3,40
1910	4792	1081	3889	³ 9765	4,44
1911	4880	1147	2230	8257	3,89
1912	5056	1149	2300	⁴ 8901	4,04
1913	4393	1057	2040	⁵ 7508	3,57

Источники: МПС. Статистический сборник. Вып. 129. Железные дороги в 1911 г. Ч. III. Пг., 1914. Табл. XIII. С. 11; МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. III. Пг., 1917. Табл. XIII. С. 11.

Примечания. В таблице 43 показаны данные в соответствии с источниками, тогда как при суммировании получаются следующие итоги:

¹ в 1905 г. — 6385 человек

² в 1909 г. — 7469 человек.

³ в 1910 г. — 9762 человека.

⁴ в 1912 г. — 8501 человек.

⁵ в 1913 г. — 7490 человек.

В источниках об опечатках ничего не сказано.

Статистические ряды сведений о численности работающих предлагаем представить в следующем виде (табл. 44).

Таблица 44. Численность служащих и рабочих на сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) в 1901–1913 гг., на конец года.
Человек

Год	Всех служащих и рабочих на жел. дорогах общего значения	Всех служащих и рабочих на жел. дорогах местного значения	Год	Всех служащих и рабочих на жел. дорогах общего значения	Всех служащих и рабочих на жел. дорогах местного значения
1901	615368	6694	1908	844218	8351
1902	631717	8524	1909	797926	7439
1903	669045	6332	1910	771938	9765
1904	711922	7263	1911	806888	8257
1905	751922	6415	1912	836162	8901
1906	825315	6613	1913	815502	7508
1907	836034	6870			

Источники: МПС. Статистический сборник. Вып. 89. Железные дороги в 1905 г. СПб., 1907. Табл. VII. С. 9, 10, 11;

МПС. Статистический сборник. 129. Железные дороги в 1911 г. Ч. III. Пг., 1914. Табл. XII. С. 21, 22, 23;

МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. III. Пг., 1917. Табл. XII. С. 33, 34, 35;

МПС. Статистический сборник. Вып. 129. Железные дороги в 1911 г. Ч. III. Пг., 1914. Табл. XIII. С. 11;

МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. III. Пг., 1917. Табл. XIII. С. 11.

Таким образом, нами составлены статистические ряды погодичных данных для Российской империи (без Финляндии) с 1901 по 1913 гг. по следующим показателям:

- 1) эксплуатационная длина сети железных дорог;
- 2) перевозки грузов и выполненный грузооборот;
- 3) перевозки пассажиров и выполненный пассажирооборот;
- 4) подвижной состав железных дорог;
- 5) количество служащих и рабочих на железных дорогах.

Этим мы закрыли имеющийся пробел в статистических рядах за названные годы, публикуемых в официальных изданиях статистических органов.

2.2. Железные дороги в 1914–1923 гг.

Рассматриваемый этап является одним из сложнейших этапов в самом развитии железных дорог России, а также и статистики в этой области. Объясняется это не только тем, что во время Первой мировой войны, гражданской войны и интервенции нарушилось нормальное функционирование железных дорог. В связи с этим и рядом других причин исследование показателей деятельности железных дорог, в которых мы заинтересованы, оказалось затруднено, а в ряде случаев и вообще невозможно.

Начиная с 1914 г. для российского железнодорожного транспорта, да и для всей страны, наступили тяжелые времена. Военная мобилизация, революционные потрясения, гражданская война и иностранные интервенции нанесли колоссальный урон железнодорожной инфраструктуре. Восстановление путевого комплекса, а также его реконструкция, несмотря на высокие темпы работ, растянулось до начала 30-х годов. Тогда же началось и техническое переоснащение железных дорог: электрификация железнодорожных магистралей, внедрение новых устройств сигнализации и систем автоматической блокировки, оборудование диспетчерской связью и т. д.

Реорганизация коснулась и системы статистического учета на транспорте. Надо отметить, что в период с 1917 г. по 1921 г. сбор данных по отдельным дорогам производился главным образом по инерции и был заведомо неполон. Причиной этого послужили, во-первых, революционные и постреволюционные беспорядки, а во-вторых, бесконечные преобразования и реформы органов железнодорожной статистики. В 1921 г. наконец-то установился порядок в этом вопросе: в составе Народного комиссариата путей сообщения был образован Центральный отдел статистики и картографии (ЦСК), призванный возглавить реорганизацию работы всей железнодорожной статистики на местах.

Отдел занялся пересмотром существующих норм и положений железнодорожной отчетности и статистики, выработкой новых форм, а также организацией статистической работы. В результате этой работы возникла централизация статистических работ аппарата, распяленного до того времени по отдельным службам. Для этого Отделом были разработаны и изданы Положения об отчетности на путях сообщения, а в 1922 г. почти на всех дорогах страны были организованы в качестве самостоятельных единиц особые службы или Отделы статистики и картографии (СК), объединившие как коммерческую, так и эксплуатационную статистику. В ЦСК была продолжена работа по

обработке статистического материала, итогом которой стал выпуск ряда сборников с общим названием «Материалы по статистике путей сообщения», куда частично вошли данные отчетности и за революционные годы.

С объявлением войны и началом мобилизации железные дороги перешли на военное положение. Для воинских перевозок в первый период мобилизации было прекращено отправление коммерческих грузов⁹⁰. Война потребовала дополнительных перевозок для нужд армии, что нарушило установленные грузопотоки. До некоторой степени это характеризуют данные табл. 45.

Таблица 45. Распределение подвижного состава между железными дорогами восточного и западного районов до войны и с ее развертыванием

Район	Паровозов				Вагонов			
	До войны		Во время войны		До войны		Во время войны	
	количество	%	количество	%	Количество	%	количество	%
Западный	5700	29	7000	35	119000	24	166000	33
Восточный	14100	71	13000	65	366000	76	344000	67
Всего	19800	100	20000	100	485000	100	510000	100

Изменилось также и использование вагонного парка на перевозках.

Таблица 46. Распределение вагонного парка по отдельным перевозкам на железных дорогах*

Перевозки	До войны	Во время войны
Продовольствия для армии	18000	37000
Перевозки угля для армии	40000	75000
Для коммерческих перевозок	308000	153000
Воинского и хозяйственного движения	–	60000
Долг за дорогами фронта	–	19000
Всего	366000	344000

Источник: Михайлов И. Д. Эволюция русского транспорта. 1913–1925. М., 1925. С. 33.

Примечание: *Округлено.

⁹⁰ Вельфсон Л., Корнеев А., Шильников Н. Развитие железных дорог СССР. С. 42; Аксененко Н. Е., Латидус Б. М., Мишарин А. С. Железные дороги России. От реформы к реформе. М., 2001. С. 103–104, 196.

За годы двух войн и революции железнодорожному транспорту был нанесен большой ущерб из-за разрушения объектов, железнодорожных линий и линий связи, путевого хозяйства; уничтожения и экспроприации подвижного состава — паровозного и вагонного парков⁹¹. К концу гражданской войны железнодорожный транспорт находился в чрезвычайно тяжелом состоянии: объем перевозок резко уменьшился по сравнению с довоенным временем.

В это трудное для железнодорожного транспорта время нарушилась железнодорожная статистика, произошла «утрата первичных статистических материалов при эвакуации во время гражданской войны, расформирование служб сборов, а при некоторых Управлениях дорог и коммерческих служб, ненадежность и во многих случаях отсутствие аппаратов по статистике перевозок и недостаточно внимательное отношение некоторых Управлений дорог к надлежащей постановке статистики вообще и статистики перевозок в особенности»⁹². Данных не хватало, к тому же они несли низкую достоверность.

Народный комиссариат путей сообщения принимал меры к изданию статистических материалов за 1916–1920 годы, однако они не привели к желаемым результатам, т. к. истребованные данные были получены лишь от 15–16 железных дорог, что составляло «малую часть» их⁹³.

Революционные события в октябре 1917 г. привели к изменению в России политической системы и устройства государства, взявшего ориентацию на социалистический путь развития. При этом изменились границы и площадь территории бывшей Российской империи⁹⁴. В декабре 1917 г. отделилось Великое княжество Финляндское (его железные дороги, как правило, не входили в приводимые данные об эксплуатационной длине сети железных дорог Российской империи). В ноябре 1918 г. отделилась Польша, в августе 1919 г. — Латвия, в декабре 1919 г. — Эстония и в августе 1920 г. — Литва.

⁹¹ Фомин В. Пятилетие советского транспорта. 1917–1922 гг., и его ближайшие перспективы. С. 10.

⁹² НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 3. Перевозки по железным и водным путям сообщения. М., 1921. С. 22.

⁹³ Там же.

⁹⁴ Примечание. На динамике сказывалось и изменение территориальных границ. Вместе с отошедшими от России территориями (кроме Финляндии) отошли 15 % широкой колеи и 37 % узкой колеи, а всего 17% общей эксплуатационной длины. См.: НКПС. Железнодорожный транспорт в 1913 г. (Статистические материалы). С. XXXI.

Изменяя управление народным хозяйством, новые власти осуществляли кардинальные меры по переустройству системы транспорта. Декретом советской власти от 28 июня 1918 года все предприятия общественных железных дорог и подъездных путей, как находящиеся в эксплуатации, так и строящиеся, были объявлены собственностью РСФСР⁹⁵.

Национализация железных дорог, объединение ряда их под одним управлением (в 1925 г. из 45 дорог стало 30; на 1 января 1925 г. другим дорогам отошло 3842 версты и от других дорог перешло 4525 верст), обусловил необходимость введения новой группировки сети железных дорог: вместо дорог общего значения и дорог местного значения были введены группировки дорог: а) широкой колеи, б) узкой колеи; дороги местного значения были присоединены к основным линиям, а Уссурийская железная дорога стала включаться в отчетность как самостоятельная единица⁹⁶.

В связи с несовпадением границ вновь образованного государства — СССР с границами Российской империи для сопоставления эксплуатационной длины линий и результатов работы железных дорог, оставшихся в СССР, с дорогами Российской империи, данные за 1913 год, принятый для этих сопоставлений за базовый год, в 1924–1925 гг. были пересчитаны в новых границах, т. е. в границах СССР⁹⁷. С этого периода сведения в публикациях и статистических изданиях стали приводиться с данных за 1913 год и далее в границах СССР за 1917 и т. д. годы. Отчасти этим можно объяснить, что данные о железных дорогах Российской империи за 1914, 1915, 1916 и 1917 годы в публикациях встречаются редко, причем весьма противоречивые, часто без указания территории, по которой приведены данные.

По 1925 год включительно сведения о состоянии и работе железных дорог публиковались в старых русских весовых (пудах) и линейных (версты, сажени) мерах, а в последующих статистических изданиях показатели уже приводятся в метрической системе мер и весов; встречаются издания и без указания единиц измерения.

К тому же, как уже отмечалось, особые «результаты работы всех отраслей народного хозяйства, в том числе и транспорта, стали опреде-

⁹⁵ Декреты Советской власти. Том II. 17 марта – 10 июля 1918 г. М. 1959. С. 501. П. 28.

⁹⁶ НКПС. Железнодорожный транспорт в 1913 г. (Статистические материалы). С. XXXIX.

⁹⁷ Там же. С. 1, XXIX.

ляться (с 1921/22 гг.) не по календарному году, а с октября месяца по октябрь следующего года»⁹⁸. Вследствие этого статистические сведения о железнодорожном транспорте встречаются как в целом за календарный год, так и за операционный (хозяйственный) год (с октября по октябрь следующего года). В ряде изданий сведения приводятся за один и тот же период как в старых русских, так и в метрических мерах⁹⁹.

Рассматривая публикации данных, относящихся к этому периоду, мы пришли к выводу, что наиболее длительный период погодишно отражен в следующих изданиях официальной статистики:

1. ЦСУ при СМ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1967. В этом сборнике приведены данные по железнодорожному транспорту:

- эксплуатационная длина железных дорог МПС за 1913, 1917, 1920–1940, 1945–1965 гг.;
- по грузоперевозкам (перевозкам грузов в тоннах и грузообороту в тонно-километрах) за 1913, 1917, 1920–1940, 1945–1960 гг.;
- по пассажирским перевозкам (количеству перевезенных пассажиров) за 1913, 1921–1940, 1945–1965 гг.;
- по пассажирообороту (пассажиро-километры) за 1913, 1922–1940, 1945–1965 гг.;
- о численности работников железнодорожного транспорта МПС, всего в 1950–1966 гг., в том числе занятых на перевозках — 1913, 1928, 1932, 1937, 1940, 1950–1966 гг.

2. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М.: 1972. В нем приведены следующие данные:

- эксплуатационная длина железных дорог МПС за 1940, 1945–1970 гг.;
- показатели по грузовым перевозкам (отправление грузов в тоннах и грузооборот в тонно-километрах) за 1913, 1917–1940, 1945–1971 гг.;
- показатели по пассажирским перевозкам (отправление пассажиров, человек) за 1913, 1917, 1921–1940, 1945–1971 гг.; по пассажирообороту (вполнено пассажиро-километров) за 1913, 1917, 1922–1940, 1945–1971 гг.

⁹⁸ Михайлов И. Д. Эволюция русского транспорта. 1913–1925 гг. М., 1925. С. 133.

⁹⁹ НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 28. Железнодорожный транспорт в 1922/23 операционном году. М., 1925; Фомин В. Пятилетка советского транспорта 1917–1922 гг. и его ближайшие перспективы, и др.

- о численности работников, занятых на перевозках — 1913, 1928, 1932, 1937, 1940, 1950–1960 гг.

И в том, и в другом статистических сборниках приведены таблицы, характеризующие протяженности железнодорожных подъездных путей промышленных предприятий и организаций, перевозки грузов по ним и грузооборот. Первые данные такого рода приведены за 1940 год.

Особо следует отметить, что в названных статистических сборниках «Транспорт и связь СССР» (М., 1967; М., 1972):

а) данные за 1913 год приведены в двух вариантах — в границах СССР до 17 сентября 1939 года и в современных границах (надо понимать, на год издания этих статистических сборников);

б) отсутствуют сведения о: эксплуатационной длине железных дорог за 1914, 1915, 1916, 1918 и 1919 годы;

перевозках грузов и грузообороте — за 1914, 1915, 1916 гг.;

количестве перевезенных (отправленных) пассажиров — за 1914, 1915, 1916, 1918, 1919, 1920 гг.;

пассажирообороте — за 1914, 1915, 1916, 1918, 1919, 1920 и 1921 гг.;

в) отсутствуют данные об эксплуатационной длине железных дорог, грузовым и пассажирским перевозкам за 1941, 1942, 1943 и 1944 гг.

3. Сведения о железнодорожном транспорте, включая перечисленные показатели, публиковались ЦСУ СССР и ЦСУ РСФСР в статистических ежегодниках «Народное хозяйство СССР в ... году» и «Народное хозяйство РСФСР в ... году», а также в периодически издаваемых статистических сборниках «Транспорт и связь СССР». Однако статистические ряды в этих изданиях значительно короче, охватывают меньший период, чем в статистическом сборнике «Транспорт и связь СССР» (М., 1972). Кроме того, в них тоже отсутствуют данные за перечисленные годы, включая годы Великой Отечественной войны.

Такое положение определило цель нашей дальнейшей работы: на основе исследования многочисленных сведений в доступных публикациях и других материалов определить, какова возможность заполнения пропущенных в статистических рядах лет, сведениями максимально возможной достоверности (во всяком случае достаточной достоверности).

Из публикаций последнего десятилетия XX века выделяются своей полнотой и глубиной исследования:

1. Монография: «История железнодорожного транспорта России». 1837–1917 гг. Т. 1 / Под общей ред. Е. Я. Красковского, М. М. Узди-

на. СПб.; М., 1994; История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. 1917–1945 гг. Т. 2 / Под общей ред. В. Е. Павлова, М. М. Уздина.

В первом томе приведены данные о вводе в эксплуатацию железных дорог России в 1837–1917 годах, а во втором томе — данные о вводе в эксплуатацию железных дорог России и СССР в 1917–1945 годах. В обоих томах данные приведены по каждой железной дороге с ее наименованием, существовавшем в году ввода в эксплуатацию.

2. Монография: «Железнодорожный транспорт. XX век». М., 2001 / Редакционный совет: С. А. Пашунин (председатель, заместитель министра путей сообщения в 1978–1980 гг.), А. А. Поликарпов (к. э. н., начальник Статистического управления МПС в 1984–1992 гг.), И. В. Харламов (к. т. н., начальник Главного научно-технического управления МПС в 1984–1992 гг.), Г. М. Афонина (главный библиограф ЦНТБ МПС) и др. (всего 10 человек).

В этом издании приведены:

а) статистический ряд за 1900–2000 гг., погодичных данных о вводе в эксплуатацию важнейших участков сети железных дорог;

б) статистические ряды:

- эксплуатационная длина железных дорог; отправление грузов и грузооборот — за 1900, 1913, 1917, 1920, 1924, 1928, 1932, 1940, 1945, 1950, 1960, 1970, 1980, 1988, 1990 и 1991 (по СССР) и 1991, 1995, 1998, 1999 гг. по Российской Федерации;
- развернутая длина главных путей за этот же период (но без данных за 1913, 1917, 1920 и 1924 гг.);
- отправление пассажиров и пассажирооборот за этот же период (без данных за 1920 и 1921 гг.);
- средняя численность работающих всего в МПС за этот же период (без данных за 1920 и 1921 гг.).

3. Энциклопедия. «Железнодорожный транспорт» / Под ред. Н. С. Конарева. М., 1994; М., 1997. В этой энциклопедии (с. 511) помещена таблица, в которой приведены данные: а) эксплуатационная длина сети железных дорог и б) длина электрифицированных линий за 1932, 1937, 1940, 1950, 1955, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1985 и 1990 гг.

Вместе с тем в ряде статистических изданий, монографий, трудов встречаются сведения по названным показателям за отсутствующие в перечисленных изданиях годы. Однако значения данных, приведенных в одних изданиях, не всегда совпадают со значениями, приведенными в других изданиях, что подтверждается нашей сводкой в таблице 47.

Таблица 47. Эксплуатационная длина железных дорог общего значения Российской империи и РСФСР в 1913–1919 гг., на конец года. Километры

Источник данных	Год						
	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
I	¹ 70495,34	–	–	–	–	–	–
II	–	² 70990,00	–	–	–	–	–
III	68007,43	67565,78	63949,33	55246,37	63239,90	26785,21	31487,67
IV	–	–	–	[*] 69414,54	53479,75	^{**} 25124,68	^{**} 3892,60
V	³ 70525,00	–	–	–	–	–	–
VI	⁴ 58,50 ⁴ 71,70	–	–	–	⁴ 70,30	–	–
VII	69342,00	71155,56	72862,44	75956,16	75742,80	76809,60	–
VIII	[*] 68007,43	⁵ 74676,00	–	–	[*] 63239,90	[*] 26785,21	[*] 31487,67
IX	⁴ 58,50	–	–	–	⁴ 63,20	⁴ 26,80	⁴ 31,50
X	70260,00	–	–	–	–	–	–
XI	70643,49	–	–	–	–	–	–
XII	⁴ 70,20	⁴ 73,00	–	–	–	–	–
XIII	58545,00	–	–	–	–	–	–

Источники:

I. МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. 1. Пг., 1916. Табл. 1. С. 22.

II. МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. 3. Пг., 1917. С. LX.

III. НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 3. Перевозки по железным дорогам и водным путям в 1917–1920 гг. М., 1921. С. 14–21.

IV. Михайлов И. Д. Эволюция русского транспорта. 1913–1925 гг. М., 1925. С. 57, 67, 85, 107.

V. НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 28. Железнодорожный транспорт в 1922/1923 операционном году. М., 1925. Главнейшие данные о состоянии и работе железнодорожного транспорта за 1913, 1920/21, 1921/22 и 1922/23 гг. С. 2–3.

VI. ЦСУ при СМ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1967. С. 95.

VII. Михайлов И. Д. Транспорт. Его современное состояние. М., 1919. С. 24.

VIII. Фомин В. В. Пятилетие советского транспорта 1917–1922 гг., и его ближайшие перспективы. М., 1925. С. 4, 18, 20–21.

IX. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза 1917–1945 гг. Т. 2 / Под общ. ред. В. Е. Павлова, М. М. Уздина. СПб.; М., 1997. С. 310.

X. Там же. С. 310. Ссылка «Вопросы развития сети железных дорог». М., 1957.

XI. НКПС. Железнодорожный транспорт в 1913 г. (Статистические материалы) / Под ред. В. В. Рачинского, В. Н. Соколова, Е. Н. Спенглера. М., 1925. С. XXXI.

XII. Народное хозяйство СССР в цифрах (1860–1938 гг.) / Сост. И. Голубничий / Под ред. П. Петрова. М., 1940. С. 44.

XIII. ЦУНХ СССР. Народное хозяйство СССР. Статистический справочник. М.; Л., 1932. С. 194–195.

Примечания. В источниках I, II, III, IV, VII, VIII, X, XI эксплуатационная длина железных дорог приведена в верстах. Пересчет в метрическую систему мер выполнен авторами.

*Среднегодовое значение.

**На 1 декабря:

¹ в том числе эксплуатационная длина дорог местного значения 2401,95 км;

² с дорогами местного значения;

³ в том числе широкая колея 65815 км, узкая колея — 4710 км;

⁴ тыс. км;

⁵ включая железные дороги Финляндии и Восточно-Китайскую.

Безусловно, приведенный перечень публикаций, с которыми работали авторы, не исчерпывает всего их многообразия и, возможно, не охватывает весь материал, содержащий сведения о развитии российского железнодорожного транспорта в описываемое время. Но даже данные, приведенные в табл. 47, позволяют увидеть неоднозначность характеристик эксплуатационной длины железных дорог России в первой четверти XX века.

Отдавая приоритет сведениям, опубликованным в статистических сборниках МПС, а в последующем НКПС (до централизации ведомственной статистики органами государственной статистики), мы не должны упускать из вида, что в этих сборниках встречаются предупреждения о сомнительной достоверности приведенных сведений. Так, в издании НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 3. Перевозки по железным и водным путям. 1917–1920 гг. (М., 1921) на стр. 9 говорится: «приходится придти к заключению, что приведенные в этом сборнике статистические сведения не могут считаться вполне достоверными для суждения о значении произведенных перевозок для нужд народного хозяйства». Кроме того, в издании Бюро Правлений железных дорог «Железнодорожный транспорт в 1913 г.» Статистические материалы. (М., 1925.), во введении, на с. 1 сказано: «отсутствие

экономического базиса¹⁰⁰ при оценке хозяйственного положения железных дорог явилось особенно характерным для 1922/23 операционного года, когда, несмотря на ряд изданных НКПС статистических материалов по железнодорожному транспорту и на выпущенные дорогами эксплуатационные отчеты, транспортная секция Госплана не могла дать на основании этих материалов экономической оценки деятельности железных дорог на этот период».

Анализируя данные таблицы 47, можно придти к следующим заключениям:

1. Данные за 1913 год во всех источниках, кроме VI, IX, XIII приведены в границах Российской империи (без Финляндии); в источниках VI, IX, XIII — в границах СССР. Кроме того, в источнике VI в числителе данные показаны в границах СССР до 17 сентября 1939 г., а в знаменателе — в современных границах, т. е. на год выхода статистического сборника в свет. Причем в источнике XIII эксплуатационная длина показана как среднегодовое значение, включающее: широкую колею — 55574 км, узкую колею — 2975 км, а всего — 58549 км.

2. Сведения в источниках III, IV, VII характеризуют только эксплуатационную длину сети железных дорог общего значения. Сведения в источниках I, V, VII, XI, XII, кроме эксплуатационной длины железных дорог общего значения, включают эксплуатационную длину железных дорог местного значения, т. е. всю сеть железных дорог Российской империи.

3. Сведения источника XI включают дороги широкой колеи и узкой колеи общей протяженностью по сети железных дорог Российской империи 70643,49 км, из которых широкой колеи — 65963,44 км и узкой колеи — 4680,05 км. В этом источнике на С. XXX сказано: «при настоящей переработке данных 1913 года благодаря использованию и взаимной проверке различных материалов этого года, эксплуатационная длина выведена с наивозможной точностью».

4. Данные за 1914 год можно видеть в источниках: II, III, VII, VIII, XII, где они приведены в границах Российской империи.

5. В источнике II сказано: «...показана длина всех железных дорог, открытых для общего пользования, как имеющих общее значение,

¹⁰⁰ Имеется в виду непрерывный рост инфляции, замену оценочного измерителя, каким является рубль, трудовым измерителем — рабочим днем «работника низшей квалификации», а также «почти полным осуществлением бесплатных железнодорожных перевозок и бесплатного планового снабжения железных дорог материалами» (Там же. С. I).

так и остальных (местного значения в России, местного значения во Франции, не доставивших сведения в Северных Американских Соединенных Штатах». Таким образом, эксплуатационная длина 70990 км представляет всю сеть железных дорог Российской империи к концу 1914 г.

6. Можно с высокой вероятностью предположить, что в источнике III приведены за 1913 и 1914 гг. сведения по эксплуатационной длине сети железных дорог общего значения Российской империи (без Финляндии).

7. Более вероятно предположить, что в источниках VII и XII сведения об эксплуатационной длине железных дорог широкой и узкой колеи приведены суммарно по Российской империи.

8. Подробнее требуют рассмотрения данные источника VIII, сведения об эксплуатационной длине железных дорог в котором включают дороги Финляндии, Китайскую Восточную дорогу (С. 4). Однако во временной эксплуатации КВЖД находилась Уссурийская железная дорога, эксплуатационная длина которой в тот период была 913 верст (973, 988 км) и которая была не подведомственна МПС. При исчислении протяженности сети железных дорог империи она входила в данные о железных дорогах общего значения «сверх того». Железные дороги Финляндии не входили в исчисления эксплуатационной длины сети железных дорог Российской империи, а показывались отдельно. В целях обеспечения возможности сопоставимости данных из показателей источника VIII, приведенных в таблице 47, следует вычесть длину железных дорог Финляндии, которая к концу 1914 года составляла 4041 км (Статистический сборник МПС. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. III. Пг., 1917. С. LX). Тогда данные источника VIII приобретают следующее значение: $74676 - 4041 = 70635$ км. — эксплуатационная длина всех открытых для общего пользования железных дорог как общего значения, так и местного.

9. Данные за 1915, 1916, 1917, 1918 и 1919 гг. в источниках III, IV, VIII и IX: приведены в части сведений об эксплуатационной длине железных дорог (в которую входят дороги широкой и узкой колеи) в границах СССР. Более правильно следует именовать этот показатель за эти годы как «эксплуатируемая длина» или «рабочая длина железных дорог». Впрочем, «в 1922/23 гг. одновременно с эксплуатационной длиной учитывалась по дорогам и эксплуатируемая длина. Эти два вида длины, полностью совпадавшие в довоенное время, в настоящее время расходятся и поэтому потребовали для себя отдельного исчисления. Из 63841 версты (68105,58 км) эксплуатационной длины

широкой колеи в 1922/23 гг. эксплуатировалось дорогами 62807 верст (67002,5 км), т. е. 98 %»¹⁰¹.

Данные источника VII за 1915, 1916, 1917 и 1918 гг. приведены по территории Российской империи (без Финляндии) и относятся к эксплуатационной протяженности сети железных дорог¹⁰². Подробнее осветить, что означают цифры источника VII, невозможно, т. к. в этом источнике отсутствуют ссылки на использованные материалы.

Особо следует выделить источник VI. Приведенные в нем данные за 1913 и 1917 годы относятся к территории СССР и повторяются во всех последующих изданиях как государственной статистики, так и в монографиях, учебных пособиях и т. д., то есть являются признанными (апробированными).

При построении статистических рядов следует помнить, что Финляндия выделилась из состава РСФСР в декабре 1917 г.

Следует высказать наше сомнение по поводу эксплуатационной длины железных дорог общего пользования (МПС), приведенной «в современных границах» в 1913 году — 71,7 тыс. км. Впервые эта цифра была опубликована ЦСУ при Совете министров СССР в статистическом сборнике: Народное хозяйство СССР. Государственное статистическое издание. М., 1956. С. 177.

Площадь территории СССР до 17 сентября 1939 г. составляла 21,7 млн. км², а в современных границах по состоянию на 19 мая 1956 года (даты сдачи сборника в печать) — 22,4 млн. км². Причем этот прирост произошел не за счет присоединения бывших территорий Российской империи. Более того, по договору 1945 г. к Польше отошли районы площадью около 0,1 млн. км². Таким образом, цифра 71,7 тыс. км в 1913 году превышает любую цифру за 1913 год, из приведенных в таблице 47.

Во «Всеподданнейшем отчете о деятельности Министерства путей сообщения в 1913 году» (Пг., 1914. С. 4–5), который подписан министром путей сообщения статс-секретарем С. Рыхловым, сообщалось: «Общее протяжение железных дорог Империи, находящихся в эксплуатации, составляло на 31 декабря 65289 верст (69650,31 км): эксплуатировавшихся казной — 43727 верст (46647,96 км), частными железнодорожными обществами — 21562 версты (23002,34 км). Данные об эксплуатационной длине железных дорог Великого княже-

¹⁰¹ НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 28. Железнодорожный транспорт в 1922/23 операционном году. М., 1925. С. IX.

¹⁰² В декабре 1917 г. Финляндия выделилась из состава РСФСР.

ства Финляндского, а также дорог Уссурийской и Ковель-Владимир-Волынской в эту цифру не входят».

Заметим, что к концу 1913 года эксплуатационная длина железных дорог была: Ковель-Владимир-Волынской ж. д. — 52,1 верста (55,58 км) и Уссурийской — 913 верст (973,988 км)¹⁰³.

Таким образом, эксплуатационная длина сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) составляла в 1913 г.: $65289+52,1+913=66541,1$ верст или 70679,87 километра (расчет авторов).

Из сказанного следует: эксплуатационная длина сети железных дорог Российской империи в 1913 году оказывается меньше эксплуатационной длины железных дорог в том же 1913 году, показанной МПС СССР в современных границах (в данном случае 1967 года), поскольку речь идет об источнике VI. Это положение вызывает сомнение в достоверности цифры 71,7 тыс. км. Очевидно, авторам этой цифры следовало выполнить дополнительную проверку ее достоверности с указанием использованных источников.

Вместе с тем в этот период продолжалось и новое строительство дорог, о чем упоминается в различных источниках. Так, в монографии Л. Вельфсона, А. Корнеева и Н. Шильникова «Развитие железных дорог СССР (М., 1939), на с. 73 говорится: «Несмотря на крайне тяжелые условия гражданской войны, производилось строительство и сдача в эксплуатацию новых железнодорожных линий. В 1918 г. было сдано в эксплуатацию 1069 км, в 1919 г. — 71 км, в 1920 г. — 97 км».

В другом труде «Железнодорожный транспорт. XX век» / Пред. ред. совета С. А. Пашунин (М., 2001) на с. 21 сказано: «в 1918–1920 гг. было сдано в эксплуатацию 13 новых железнодорожных линий общим протяжением 1337 км (т. е. практически, то же количество, что и в предыдущем источнике), а также были построены подъездные пути, топливные ветки общей длиной 750 км».

И еще один пример. «В 1915 г. было введено в эксплуатацию 3323 версты (3545 км) новых железнодорожных линий на юге Западной Сибири, Северном Кавказе, Украине и Средней Азии. В 1916 г. построено и введено в эксплуатацию еще 5074 версты (5413 км) на Дальнем Востоке, Урале, Северо-Западе Европейской части, в Бессарабии. К октябрю 1917 г. были построены еще около 13,5 тыс. верст (14,40 тыс. км) на незавершенных железнодорожных линиях. Завершить их помешали события, последовавшие за Великой Октябрь-

¹⁰³ МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. 1. Пг., 1916. Табл. 1. С. 22.

ской социалистической революцией, а именно гражданская война и разруха»¹⁰⁴.

Из сказанного и из данных, приведенных в таблице 47, видно, что в эти годы происходили колебания длины сети железных дорог. Эти колебания зависели от хода военных действий на фронтах. Резкие колебания протяженности эксплуатационной длины происходили внутри года¹⁰⁵:

Таблица 48. Эксплуатационная длина железных дорог по месяцам 1918–1920 гг. Километры**

Месяц	1918 г.*	1919 г.	1920 г.
Январь	56753,76	25357,84	44195,39
Февраль	52026,69	27464,76	48792,23
Март	50268,68	30593,69	52708,45
Апрель	40033,80	26442,77	52910,08
Май	36618,98	24891,64	52797,0
Июнь	27120,19	26337,16	54415,33
Июль	26291,29	26317,96	56234,23
Август	26153,67	29217,52	64013,33
Сентябрь	22349,46	31395,92	58792,41
Октябрь	22708,97	22676,08	59837,22
Ноябрь	23144,23	37039,23	59844,28
Декабрь	25245,82	38992,61	63564,21

Примечания:

*В 1918 году все данные за январь-декабрь на 1-е число месяца.

**В источнике данные приведены в верстах. Пересчет выполнен авторами.

Точнее было бы определить приведенные данные не как «эксплуатационная длина железных дорог», а как «эксплуатационная длина железных дорог, находящихся под юрисдикцией советской власти»¹⁰⁶. Это связано прежде всего с тем, что железные дороги за пределами территории, контролируемой советской властью, по-прежнему сохранились и во многих случаях работали.

¹⁰⁴ Аксененко Н. Е., Липидус Б. М., Мишарин А. С. Железные дороги России. От реформы к реформе. С. 98.

¹⁰⁵ Михайлов И. Д. Эволюция русского транспорта. 1913–1925. С. 85, 110.

¹⁰⁶ Такая формулировка употреблена в монографии: Аксененко Н. Е., Липидус Б. М., Мишарин А. С. Железные дороги России. От реформы к реформе. Второй форзац, график.

Как отмечалось ранее, в статистических рядах, помещенных в статистическом сборнике «Транспорт и связь СССР» (М., 1967) и последующих изданиях, в которых приводятся статистические ряды, отсутствуют сведения по эксплуатационной длине железных дорог за 1914, 1915, 1916, 1918 и 1919 гг. Данные за 1917 год приведены по территории РСФСР (в последующие годы СССР). Однако НКПСом в период 1921–1938 гг. было издано большое количество сборников «Материалы по статистике путей сообщения» — около 157 выпусков, в некоторых из них приведены и показатели «эксплуатационная длина железных дорог» за перечисленные годы. Кроме изданий НКПС, данные по этому показателю встречаются и в других публикациях.

На основании знакомства с другими материалами считаем возможным внести в статистических ряды пропущенные годы:

Таблица 49. Эксплуатационная длина сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) и РСФСР в 1914–1919 гг.

Годы	Километры
1914	70990,00
1915	72862,40
1916	75956,20
1917	75742,80
1918	76809,60
1919	31487,67*

Примечание. *На территории под юрисдикцией советской власти.

Допускаем, что могут возникнуть возражения по поводу предложения со ссылкой на недостаточность первичных материалов, подтверждающих эти данные. Мы не возражаем против подобной аргументации: цифры неоднозначны в отдельные годы. Однако со своей стороны уверены, что нами представлены наиболее правильные сведения.

Грузовые перевозки

Как отмечалось ранее, в статистических рядах о перевозках грузов и выполненном грузообороте отсутствуют данные за 1914, 1915, 1916 и 1917 гг. в границах Российской империи. При этом необходимо отметить, что сведения о грузовых и пассажирских перевозках в 1913 и 1914 гг. приведены соответственно в «Статистическом сборнике МПС». Вып. 141. Ч. 2. Пг., 1916 г. и в «Статистическом сборнике НКПС». Вып. 145. Ч. 2. М., 1919.

Нельзя не отметить, что показатели железных дорог за 1913 год были пересчитаны (НКПС. Железнодорожный транспорт в 1913 г. (Статистические материалы) / Под ред. В. В. Рачинского, В. Н. Соколова, Е. Н. Спенсера. М.: Транспорт, 1925 г.). При этом была уточнена эксплуатационная длина железных дорог, в том числе оставшихся на территории СССР, а также вычислены объемы грузовых перевозок, как в целом по сети железных дорог Российской империи, так и по дорогам, оставшимся на территории СССР.

В статистических сборниках, изданных до 1925 года, данные как об эксплуатационной длине железных дорог, так и об объемах грузовых перевозок разнятся, за одни и те же годы, со сведениями, опубликованными в последующих изданиях. Следует также подчеркнуть, что данные о железных дорогах Российской империи за 1914–1917 годы в публикациях четко не оговариваются.

В сборнике НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 73. Железнодорожный транспорт в 1925–26 операционном году. М., 1927, в табл. 1 за 1913 г. в графе 2 «отправлено грузов в тыс. тонн» показано 132400 и в графе 4 «пробег их в млн. ткм» — 65078. К этому показателю есть сноска: «В пределах СССР, исчислено приблизительно» (с. XIV). В последующих изданиях органов государственной статистики эта сноска была опущена, а цифра печаталась как достоверная. Например: ЦУНХУ Госплана при СНК СССР. Социалистическое строительство Союза ССР (1913–1938 гг.) Статистический сборник. М., 1939. Табл. 1. С. 105; ЦСУ СССР при Совете министров СССР. Народное хозяйство СССР. Статистический сборник. М., 1956 (в таблице «Основные показатели железнодорожного транспорта Министерства путей сообщения». С. 177, графа 3, строка 2); ЦСУ при Совете министров СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1967 (в таблице «Перевозки грузов и пассажиров железнодорожным транспортом Министерства путей сообщения». С. 97) и других изданиях официальной статистики. При этом во всех приведенных изданиях применен термин «перевезено грузов».

Конечно, таблица 50 основана лишь на небольшом перечне источников, в которых приведены сведения о перевозках грузов по железным дорогам в интересующие нас годы: 1914, 1915, 1916, 1917 гг., т. е. в годы существования Российской империи. Но и в этом перечне данные по одним и тем же показателям разнятся по годам. Из 10 приведенных источников в первых 6 использованы термины «перевезено грузов» и «отправлено грузов». При этом мы в таблице сократили наименование второго показателя.

Таблица 50. Перевозки грузов и грузооборот по сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) и РСФСР в 1913–1918 гг.

Источник данных*	Основные показатели	Годы					
		1913	1914	1915	1916	1917	1918
I	Перевезено грузов, млн. т.	267,12	–	–	–	–	–
	Отправлено грузов, млн. т.	131,80	–	–	–	–	–
	Грузооборот, млн. ткм.	65352,00	–	–	–	–	–
II	Перевезено грузов, млн. т.	...	–	–	–	–	–
	Отправлено грузов, млн. т.	158,20	–	–	–	–	–
	Грузооборот, млн. ткм.	¹ 76799,00	–	–	–	–	–
III	Перевезено грузов, млн. т.	–	253,03	–	–	–	–
	Отправлено грузов, млн. т.	–	109,56	–	–	–	–
	Грузооборот, млн. ткм.	–	58372,00	–	–	–	--
IV	Перевезено грузов, млн. т.	286,60	278,80	303,90	...	237,40	59,40
	Отправлено грузов, млн. т.	131,80	108,70 ²	88,00 ²	95,20 ²	111,80	36,50
	Грузооборот, млн. ткм.	75952,00	74721,00	83052,00	...	63013,00	14153,00
V	Отправлено грузов, млн. т.	132,40	...	...	...	115,20	37,20
	Грузооборот, млн. ткм.	³ 65670,00	...	...	...	³ 63014,40	³ 14173,20
VI	Перевезено грузов, млн. т.	286,60	278,80	303,00	...	237,40	–
	Отправлено грузов, млн. т.	131,80	108,70	88,10	95,20	111,80	–
	Грузооборот, млн. ткм.	75952,00	74721,00	83052,00	...	63013,00	–

Источник данных*	Основные показатели	Годы					
		1913	1914	1915	1916	1917	1918
VII	Перевезено грузов, млн. т.	131,10	134,30	139,20	158,90	90,10	24,60
VIII	Перевезено грузов, млн. т.	286,60	...	...	...	237,40	59,40
IX	Перевезено грузов, млн. т.	132,40	–	–	–	–	–
	Грузооборот, млн. ткм.	65,50	–	–	–	–	–
X	Перевезено грузов, млн. т. ⁴	132,40/ 157,60	...	...	...	115,20	37,20
	Грузооборот, млн. ткм. ⁴	65,20/ 76,40	...	...	...	63,00	14,20

Источники:

I. МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. II. Пг., 1917. Табл. VII. С. 41

II. НКПС. Железнодорожный транспорт в 1913 г. (Статистические материалы) / Под ред. В. В. Рачинского, В. Н. Соколова, Е. Н. Спенглера. М., 1925. С. XI; НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 28. Железнодорожный транспорт в 1922/23 операционном году. НКПС. М., 1925. С. 10–11.

III. НКПС. Статистический сборник. Вып. 147. Железные дороги в 1914 г. Ч. 1. М., 1920. Табл. 1. С. 265.

IV. НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 3. Перевозки по железнодорожным и водным путям в 1911–1920 гг. М., 1921. Табл. Д. С. 14–21.

V. НКПС. Перевозки грузов по железным дорогам в 1937 г. Вып. 157. Дописано на титульном листе карандашом: (Материалы по статистике путей сообщения). М., 1938. Табл. 16; Табл. 4. С. 8.

VI. Труды ЦСУ. Т. 7. Вып. 2. По отделу периодических изданий. Статистический сборник за 1913–1917 гг. Вып. 2. М., 1922. Табл. III. С. 142.

VII. Михайлов И. Д. Транспорт. Его современное состояние. М., 1919. С. 24.

VIII. Фомин В. В. Пятилетие советского транспорта 1917–1922 гг., и его ближайшие перспективы. М., 1925. С. 20–21.

IX. ЦУНХУ Госплана при СНК СССР. Социалистическое строительство Союза СССР (1933–1938 гг.). Статистический сборник. М., 1939. Табл. 1. С. 106.

X. ЦСУ при СМ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1967. С. 97.

Примечания:

¹ Указан пробег всех грузов, всех скоростей в коммерческих поездах по железным дорогам общего значения + 10 млн. пудо-верст (174,7 тыс. ткм.) коммер-

ческих грузов по железным дорогам местного значения (НКПС. Вып. 28. М., 1925. С. 10–11).

² Без хозяйственных и воинских грузов.

³ Рассчитано авторами. В источнике приведены сведения о количестве перевезенных в эти годы грузов и средняя дальность перевозки 1 тонны в км (Табл. 4. С. 8).

⁴ В числителе в границах СССР до 17 сентября 1939 г., в знаменателе — в современных границах СССР, т. е. на год выпуска статистического сборника.

* Данные в источниках I, II, III, IV, VI, VII и VIII приведены в пудах и пудоверстах и пересчитаны авторами в метрические меры длины и веса.

Так в источнике IIa: Материалы по статистике путей сообщения. НКПС. Вып. 28. Железнодорожный транспорт в 1922/23 операционном году (М., 1925), в таблице «Главнейшие данные о состоянии и работе железнодорожного транспорта за 1913, 1920/21, 1921/22 и 1922/23 гг.», в разделе IV «Перевозки» (с. 10–11) этот показатель именуется как: «Общее количество грузов, включая и хозяйственные, отправленных в коммерческих поездах всех скоростей».

В источнике IV: Материалы по статистике путей сообщения. НКПС. Вып. 3. Перевозки по железнодорожным и водным путям в 1917–1920 гг. М., 1921, в таблице А «Сравнительные данные о железнодорожных перевозках по сети РСФСР за 1911–1920 гг.» названный показатель именуется: «отправлено со всех станций сети всех скоростей» (с. 14–21).

Мы вынуждены остановиться на этом разночтении по следующим причинам.

Так, в источнике VI полностью повторены сведения за 1913–1917 гг., приведенные в таблице А источника IV.

Данные по отправлению грузов, приведенные в источниках I, IV, V, VI, практически совпадают с данными о перевезенных грузах, опубликованными в источниках VII, IX. X. В то же время содержание этих терминов различно, и в этом мы можем наглядно убедиться на данных, приведенных в источниках I, III, IV, VI, VIII.

В источнике X применен термин «перевезено грузов», и этот термин распространяется на 1913, 1917–1940, 1945–1966 гг. (с. 97). Вместе с тем в источнике V приведены эти же цифры, но под термином «отправление грузов» (табл. 2, с. 25).

Термин «отправление» грузов или «по отправлению» грузов встречается в ряде статистических ежегодников Госкомстата СССР например: Народное хозяйство СССР за 70 лет. Юбилейный статистический ежегодник. М.: Финансы и статистика, 1987. С. 340, 341, 343;

в статистических сборниках ЦСУ СССР «Транспорт и связь СССР». М., 1972. С. 89, 91–92; М., 1984. С. 58 и др.; в монографии: Железнодорожный транспорт. XX век / Предс. редакционного совета С. А. Пашунин. М., 2001. С. 8–9. При этом цифры, приведенные в статистическом сборнике «Транспорт и связь СССР» (М., 1967) под названием «перевезено грузов» полностью совпадают с названными последующими изданиями под термином «отправление грузов», «отправлено грузов».

Изложенное позволяет нам прийти к выводу, что во всех опубликованных статистических изданиях органов государственной статистики данные о перевозках грузов приводятся по «отправлению». Об этом же сказано в «Кратких методологических пояснениях к отдельным статистическим показателям, приведенным в сборнике...» — по всем видам транспорта общего пользования, кроме автомобильного, объем перевезенных грузов показан по отправлению»¹⁰⁷.

Мы уже отмечали в таблице 47, что сведения по одним и тем же показателям, приведенные в одних источниках, в отдельные годы не всегда совпадают со значениями, приведенными в других источниках. В этой связи считаем необходимым привести следующие данные: «Падение коммерческих перевозок (не считая служебных) в процентах к 1916 году: 1916 г. = 100 %, 1917 — 71,7 %, 1918 г. — 43,1 %, 1919 — 22,5 % и 1920 г. — 30,1 %»¹⁰⁸. Из данных таблицы 50 этих соотношений не получается. Следовательно, среди имеющихся в нашем распоряжении данных отсутствуют соответствующие данные за названные годы. В то же время автор (И. Д. Михайлов) в названном произведении не называет источники, из которых получены такие соотношения. Так же обстоят дела и с сокращением пассажирских перевозок: «Падение перевозки платных пассажиров, в процентах к 1916 году: 1916 г. — 100 %, 1917 г. — 109,7 %, 1918 г. — 110 %, 1919 г. — 57,5 %, 1920 г. — 40,7 %»¹⁰⁹.

Исходя из изложенного считаем возможным включение в статистические ряды следующих данных о грузовых перевозках по сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) за 1913–1914 гг.¹¹⁰

¹⁰⁷ Госкомстат России. Транспорт и связь Российской Федерации в 1992 г. Краткий статистический сборник. М.: Республиканский информационно-издательский центр, 1993. С. 132.

¹⁰⁸ Михайлов И. Д. Эволюция русского транспорта. 1913–1925 гг. С. 118.

¹⁰⁹ Там же. С. 120.

¹¹⁰ НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 28. Железнодорожный транспорт в 1922/23 операционном году. М. 1925. С. 10, 11; НКПС. Статистический сборник. Вып. 147. Перевозки по железным дорогам в 1914 г. Ч. I. М., 1920. Табл. I. С. 265.

Таблица 51. Перевозки грузов и грузооборот по сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) в 1913–1914 гг.

Годы	Грузооборот, млрд. тонно-километров	Перевезено грузов по отправлению, млн. тонн.
1913	76,8*	158,2
1914	58,4	109,6**

Примечания:

* Пробег всех грузов всех скоростей в коммерческих поездах по железным дорогам общего значения + 10 млн. пудо-верст (174,75 тыс. тонно-километров коммерческих грузов по железным дорогам местного значения).

** В эти итоги вошли 3710 пудов (60,77 тонн), не распределенных по родам сообщения.

В отношении всех встречающихся данных за 1915, 1916 и 1917 гг. нет достаточной уверенности в том, что ряд из них относится к железным дорогам Российской империи, поскольку либо не оговаривается территория государства, либо публикуются сведения по железным дорогам СССР и по союзным республикам бывшего СССР. Поэтому сведения о грузовых перевозках по сети железных дорог Российской империи за 1915–1917 гг. требуют дополнительных исследований, при согласии с приведенными цифрами за 1913–1914 гг.

Пассажирские перевозки

В статистическом сборнике НКПС. «Материалы по статистике путей сообщения» Вып. 3. Перевозки по железнодорожным и водным путям за 1917–1920 гг. М., 1921, в таблице «А» приведены сравнительные данные о железнодорожных перевозках по сети РСФСР за 1911–1920 годы. В таблице приведены сведения по эксплуатационной длине железных дорог, перевозке, отправлению грузов со всех станций сети, общем пробеге всех грузов и средняя дальность пробега 1 пуда (вообще в коммерческих поездах), кроме наливных грузов (с. 14–21).

Однако в сборнике не приведены данные о пассажирских перевозках. Как объясняют авторы, «В сборник не вошли сведения о перевозке пассажиров, ввиду отсутствия более или менее достоверных сведений, заслуживающих обработки» (с. 12).

По нашему мнению, это относится к 1915, 1916, 1917, 1918, 1919 и 1920 годам, поскольку подробные данные о перевозках пассажиров, включая 1914 год, опубликованы в ряде статистических сборников бывшего МПС, например: в выпуске 129, часть II. Пг., 1914; в выпуске 132,

Таблица 52. Данные о перевезенных пассажирах и пассажирообороте по сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) и сети железных дорог РСФСР в 1914–1921 гг.

Источники данных	Основные показатели	Год							
		1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
I	Пассажиры, тыс. человек	294532	–	–	–	–	–	–	–
	Пассажирооборот, пасс.-км, млн	38545*	–	–	–	–	–	–	–
II	Пассажиры, тыс. человек	241863	254343	222834	225579	–	–	–	–
	Пассажирооборот, пасс.-км, млн	31448*	53058*	48134*	51616*	–	–	–	–
III	Пассажиры, тыс. человек	–	–	–	–	–	–	–	83602 за 1921 г.
	Пассажирооборот, пасс.-км, млн	–	–	–	–	–	–	–	...
IV	Пассажиры, тыс. человек	–	–	–	–	–	–	95777 ¹	91065 ²
	Пассажирооборот, пасс.-км, млн	–	–	–	–	–	–	...	10025 ²
V	Пассажиры, тыс. человек	–	–	–	–	–	–	–	83,6 ³
	Пассажирооборот, пасс.-км, млн	–	–	–	–	–	–	–	...

Источники:

I. НКПС. Статистический сборник. Вып. 145. Железные дороги в 1914 г. Ч. 2. М., 1919. Табл. VII. С. 54. Всего по ж. дорогам общего значения во всех скоростях (без Финляндии).

II. Труды ЦСУ. Т. 7. Вып. 2. Статистический сборник за 1913–1917 гг. М., 1922. Табл. II. С. 139–140.

III. НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 8. Перевозки по железнодорожным и водным путям в 1921 г.. М., 1922. Табл. X. С. 195.

IV. НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 28. Железнодорожный транспорт в 1922/23 операционном году. М., 1925. Таблица: «Главнейшие данные о состоянии работы железнодорожного транспорта за 1913, 1920/21, 1921/22, 1922/23 годы». С. 12–13.

V. *Вельфсон Л., Корнеев А., Шильников Н.* Развитие железных дорог СССР. М., 1939. С. 81.

Примечания:

* За 1914, 1915, 1916 и 1917 гг. пассажирооборот в пассажиро-километрах пересчитан авторами.

¹ 1920/21 операционный год.

² За 1922 календарный год.

³ Млн. человек.

часть 1. Пг., 1915; в выпуске 141, часть II (Пг., 1917); в выпуске 145, часть II (М., 1919). Следует принять во внимание и следующее заявление: «Последний статистический сборник, выпущенный из печати, носит дату 1917 г.» (имеется в виду Статистический сборник МПС. Бывшей российской империи. Вып. 141. Ч. III. Пг., 1917. — *Прим. авт.*). И далее: «Военное время и последующие за тем исторические события задержали дальнейшее издание этих сборников, прекратили поступление с мест систематизированного материала для них и даже самый статистический центр — Отдел статистики и картографии — прекратил временно свое существование»¹¹¹.

Отсутствие сведений о пассажирских перевозках за ряд лет объясняется и тем, что учет пассажиров на большинстве железных дорог, по документальным данным, был налажен лишь в середине 1922 года. При полном отсутствии каких-либо точных данных о пассажирских перевозках был применен упрощенный метод исчисления (предложен В. А. Сафьянниковым)¹¹², применение которого позволило получить сугубо ориентировочные сведения. Уже «с 1 января 1923 года учет перевозок пассажиров и багажа производится на основании до-

¹¹¹ НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 2. Подвижной состав и его работа. М., 1921. С. 3.

¹¹² Сущность этого метода заключалась в том, что общий доход от продажи пассажирских билетов был разделен на число этих билетов, что должно было выразить доход от одного пассажира. Этот доход должен соответствовать стоимости одного билета соответствующего пояса пробега, т. е. средней дальности пробега одного пассажира. Этот метод дал весьма неточный учет (*Фейгин А.* Краткий обзор железнодорожных перевозок за 1922 г. // НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 19. 1922 календарный год. М., 1923. С. XXIII).

кументальных данных, как это видно из пассажирской отчетности за 1923 г.»¹¹³.

Как отмечалось ранее, в статистических рядах о перевозке пассажиров и пассажирообороте отсутствуют данные, в границах Российской империи (без Финляндии), за 1914, 1915, 1916, 1917 гг., и в границах СССР по перевозкам пассажиров за 1918, 1919, 1920 гг. и за 1921 г., по пассажирообороту.

В отдельных изданиях встречаются сведения о числе перевезенных пассажиров и выполненном ими пробеге за названные годы.

Таким образом, рассмотрев данные различных источников, можно предложить в качестве данных для статистических рядов по пассажирским перевозкам следующие сведения (табл. 53):

Таблица 53. Пассажирские перевозки по сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) и сети железных дорог РСФСР в 1914–1922 гг.

Год	Перевезено пассажиров, тыс. человек	Пассажирооборот, млн. пассажиро-километров	Территория
1914	294532	38525	Российская империя (без Финляндии)
1915	254343	53058	----- «»-----
1916	222834	48134	----- «»-----
1917	225579	51616	----- «»-----
1918	...	...	РСФСР
1919	...	...	РСФСР
1920 ¹	...	...	РСФСР
1921	83602	...	РСФСР
1922	91065 ²	10025 ²	РСФСР

Примечания:

¹ За 1920/21 операционный год перевезено 95777 тыс. пассажиров¹¹⁴.

² За 1922 календарный год — без Сибирского округа путей сообщения и Северо-Кавказских железных дорог¹¹⁵.

¹¹³ Фейгин А. Краткий обзор железнодорожных перевозок за 1922 г. // НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 19. 1922 календарный год. М., 1923. С. XXIII.

¹¹⁴ НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 8. Перевозки по железнодорожным и водным путям в 1921 г. М., 1922. Табл. 10. С. 194.

¹¹⁵ НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 28. Железнодорожный транспорт в 1922/23 операционном году. Таблица: «Главнейшие

Подвижной состав

Революционные и последовавшие за ними события не только нанесли большой ущерб железным дорогам и усложнили их деятельность, но разрушили существовавшую систему сбора, обработки и публикаций сведений по железнодорожному транспорту. Отразилось это и на учете подвижного состава железных дорог. Классификация подвижного состава стала не совпадать с ранее публиковавшейся, и сопоставление подвижного состава стало возможным лишь по общему количеству.

Сведения о подвижном составе железных дорог за 1914–1917 годы в границах Российской империи не публиковались ни в Статистических сборниках МПС, ни в Статистических ежегодниках России, издаваемых ЦСК МВД. Вместе с тем данные табл. 54 за 1913 и 1914 гг. согласуются с данными табл. 36 по общему числу паровозов без железных дорог местного значения, опубликованными в Статистическом сборнике МПС. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. 1. Пг., 1916. Табл. III А. С. 6. Кроме того, в источнике к табл. 54 (Труды ЦСУ. Т. 7. Вып. 2. Статистический сборник за 1913–1917 гг. М., 1922), опубликована табл. III «Сравнительные данные о работе подвижного состава за 1913–1917 гг.». В ней приведены сведения за 1914 год по отправлению со всех станций сети железных дорог грузов в количестве 6636168 тыс. пудов (без хозяйственных и воинских грузов), что соответствует цифре, опубликованной в НКПС. (Статистический сборник. Вып. 147. Ч. 1. М., 1920. Табл. 1. С. 265. Количество всех товаров, отправленных и прибывших по железным дорогам в поездах малой скорости, количество сделанных товарами пудо-верст и средняя густота движения товаров в 1914 г. — в количестве 6688221 тыс. пудов; разница составляет всего 0,78 %). Это позволяет нам считать, что общее число паровозов в 1914 г. в таблице 54 относится к Российской империи (без Финляндии) и без дорог местного значения.

Число паровозов, показанных в табл. 55 за 1915 г., — 20731 единица — является самым большим из всех данных о количестве паровозов, опубликованных за 1901–1913 гг. После 1915 года количество паровозов на железных дорогах России сокращается.

На основании изложенного, по нашему мнению, следует включить в статистические ряды подвижного состава железных дорог сведения из таблицы 55.

данные о состоянии работы железнодорожного транспорта за 1913, 1920/21, 1921/22, 1922/23 операционные годы». С. 12–13.

Таблица 54. Паровозный парк на 31 декабря соответствующего года*.
Единиц

Год	Паровозы, всего**	В том числе	
		пассажирские	Товарные
1914 ¹	20071	...	...
1915 ¹	20731	...	...
1916 ¹	16837	...	...
1917 ¹	10162,39	1790,06	8372,33
1918	9158,10	1778,65	7389,45
1919	10047,88	2064,07	7983,81
1920	18764,66	3515,90	15248,76
1921	18796,0	3550	15246
1922	19127,9 ²	3110,2	14992,7
1922/23 ⁴	19507/18923 ³	...	...
1923/24	20222/19935 ³	...	...

Источники: Труды ЦСУ. Т. VII. Вып. 2. Статистический сборник за 1913–1917 г. М., 1922. Табл. V. С. 143;

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 19. 1922 календарный год. М., б. г. Табл. XIII. С. 34–35;

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 36. Железнодорожный транспорт в 1923/24 операционном году. М., 1925. Табл. II. С. 2 (6–7).

Примечания: * Без Финляндии и дорог местного значения.

** Паровозы обычные, широкой колеи. Среднесуточное количество.

¹ Среднее годовое количество: в 1914 г. — 19761 шт., в 1915 г. — 19764 шт., в 1916 г. — 16814 шт., в 1917 г. — 10215 шт.

² Распределение на пассажирские и товарные — без Октябрьской железной дороги.

³ В том числе в распоряжении железных дорог. Данные о наличии подвижного состава, находящегося в распоряжении дороги, получены исключением из общего количества подвижного состава, находящегося в распоряжении Военвезда, сданного в аренду и на строящиеся линии, а также подлежащего исключению инвентаря. (НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 36. Железнодорожный транспорт в 1923/24 операционном году. М., 1925. Табл. II. С. 6–7).

⁴ Следует отметить, что увеличение числа паровозов с 1920/21 г. к 1921/22 г. и с 1921/22 г. на 1922/23 г. необходимо относить главным образом за счет реализации заграничных заказов на паровозы. Увеличение вагонов пассажирского парка (см. табл. 56) шло за счет недоучтенных ранее неисправных вагонов, оставшихся на дорогах после гражданской войны. Уменьшение товарного парка вагонов с 1920 по 1922/23 гг. объясняется главным образом исключением из инвентаря

негодных вагонов товарного парка (см. табл. 58). Увеличение паровозного и обоих вагонных парков с 1922/23 на 1923/24 гг. объясняется присоединением паровозов и вагонов Читинской и Уссурийской железных дорог (Там же).

Таблица 55. Наличие паровозов на сети железных дорог в 1914–1915 гг.

Год	Паровозов, всего единиц	Территория
1914	20071	Российская империя (без Финляндии) и без дорог местного значения
1915	20731	

Продолжение статистического ряда подвижного состава, за последующие годы, требует дополнительного исследования. Особенно это относится к 1916–1919 годам.

Как свидетельствуют официальные источники, из всего пассажирского парка вагонов для обслуживания людских перевозок было: в 1917 г. — 6125 вагонов, в 1918 г. — 7683 вагона, в 1919 г. — 6770 вагонов, в 1920 г. — 7268 вагонов (НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 2. Подвижной состав и его работа. М., 1921. Табл. 1Б. С. 9).

Сведения о подвижном составе пассажирского парка вагонов за 1914–1917 годы ни в Статистических сборниках МПС, ни в Статистических ежегодниках России, издаваемых бывшим ЦСК МВД Российской империи, в границах империи не публиковались. Вместе с тем можно с большой долей уверенности предположить, что данные таблицы 56 за 1914–1916 годы относятся к территории Российской империи (без Финляндии) и дорог местного значения. В качестве аргумента можно привести то, что таблица 3¹¹⁶ именуется: «Сравнительные данные о работе подвижного состава за 1913–1917 гг.». В ней не указаны

¹¹⁶ Труды ЦСУ. Том VII. Вып. 2. По отделу периодических изданий. Статистический сборник за 1913–1917 гг. М., 1922. Табл. III. Сравнительные данные о работе подвижного состава за 1913–1917 гг. С. 142. Там же на с. 148 помещена таблица IV «Наличность подвижного железнодорожного состава в 1913–1917 гг.». При этом объясняется: «Сведения о наличии подвижного состава извлечены, преимущественно, из т. н. всеподданнейших отчетов жел. дор., а с 1916 г. — из эксплуатационных отчетов жел. дор. В таблице имеются две рубрики для определения подвижного состава: *инвентарь и средняя наличность*; инвентарь — это есть парк, приписанный к данной дороге, средняя наличность — это фактическая величина подвижного состава, которым располагала дорога, т. е. инвентарь + (плюс) прикомандированные — (минус) откомандированные» (С. 137).

Таблица 56. Количество вагонов пассажирского парка на сети железных дорог Российской империи (без Финляндии), дорог местного значения и дорог РСФСР в 1914–1922 календарных годах (на 31 декабря) и в 1922/23, 1923/24 операционных годах. Единиц

Год	Вагоны пассажирского парка, всего	В том числе:		
		Пассажирские	Багажные, почтовые, служебные, арестантские, санитарные и прочие	Санитарные, приспособленные из пассажирских вагонов
1914 ¹	31878	...	...	...
1915 ¹	33417	...	...	...
1916 ¹	25219	...	...	...
1917 ¹	7663	...	...	...
1917	9902	7842	1946	114
1918	14472	11623	2698	151
1919	16399 ²	12438	3150	811
1920	21965	16991	4561	493
1921	24092	...	...	..
1922	25165 23447 ³	25165 23447 ³	...	...
1922/23	26391 25713 ³	...	...	...
1923/24	28980 27276 ³	...	...	...

Источники: Труды ЦСУ. Т. VII. Статистический сборник за 1913–1917 гг. Вып. 2. М., 1922. Табл. IV. С. 148;

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 2. Подвижной состав и его работа. М., 1921. Табл. 1Б. С. 8–9;

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 19. 1922 календарный год. М., 1923. Табл. XIII. С. 38;

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 36. Железнодорожный транспорт в 1923/24 операционном году. М., 1925. Табл. II. Раздел «Б». С. 6–7.

Примечания:

¹ Среднегодовое значение: в 1914 г. — 29925 ед., в 1915 г. — 29440 ед., в 1916 г. — 23575 ед., в 1917 г. — 6636 ед.

² Сумма определена авторами: в источнике — 16339.

³ В распоряжении дорог. В среднем в сутки. См. примеч. 3 к табл. 54. Кроме того, общее число вагонов пассажирского парка по узкой колее было: в 1922/23 операционном году — 146 ед., в 1923/24 опер. году — 415 ед. (НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 36. Железнодорожный транспорт в 1923/24 опер. году. М., 1925. Табл. II. С. 6–7).

границы государства, к которым относятся данные этой таблицы. Но эксплуатационная длина сети железных дорог и отправление грузов со всех станций сети совпадают с данными, опубликованными за 1913 и 1914 гг. в МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. III. Пг., 1917. С. 10 и в НКПС. Статистический сборник. Вып. 147. Количество всех товаров, отправленных и прибывших по железным дорогам в поездах малой скорости, и количество сделанных товарами пудо-верст и средняя густота движения товаров в 1914 г. Ч. 1. М., 1920. Табл. 1. С. 265.

На основании изложенного допускаем возможным внести в статистические ряды парка пассажирских вагонов следующие данные:

Таблица 57. Наличие вагонов пассажирского парка на сети железных дорог Российской империи в 1914–1916 гг.

Год	Среднегодовое значение, единиц.	Территория
1914	31878	Российская империя (без Финляндии) и дорог местного значения
1915	33417	–
1916	25219	–

Подвижной состав железнодорожного транспорта кроме паровозов и вагонов пассажирского парка включает также товарные вагоны, составляющие наибольшую долю в общем количестве подвижного состава.

Из всех вагонов товарного парка для обслуживания товарных поездов приходилось: в 1917 г. — цистерн 16623, вагонов 226497; в 1918 г. — цистерн 11735, вагонов 201182; в 1919 г. — цистерн 8731, вагонов 176218 и в 1920 г. — цистерн 16313, вагонов 255181 (НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 2. Подвижной состав и его работа. М., 1921. Табл. 1В. С. 15–17).

Основываясь на выводах по паровозному парку, а также по парку пассажирских вагонов, считаем возможным внести в статистические ряды вагонов товарного парка данные из таблицы 59.

Таблица 58. Наличие парка товарных вагонов на сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) и дорог местного значения и на железных дорогах РСФСР в 1914–1922 календарных годах (на 31 декабря) и в 1922/23, 1923/24 операционных годах. Единиц

Год	Всего вагонов товарного парка	В том числе цистерны
1914	¹ 507671	...
1915	¹ 542194	...
1916	¹ 438191	...
1917	¹ 283606	13773
1918	299752	14590
1919	280669	13965
1920	456470	23990
1921*	² 443868 ⁵ 417016	23852
1922*	³ 412392 ⁵ 401072	24621
1922/23	405330 ⁵ 391907	...
1923/24*	434987 ⁵ 423516	...

Источники: Труды ЦСУ. Т. VII. Вып. 2. Статистический сборник за 1913–1917 гг. Табл. IV. С. 148;

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 2. Подвижной состав и его работа. М., 1921. Табл. 1В. С. 14;

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 19. 1922 календарный год. М., 1923. Табл. XIII. С. 40;

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 36. Железнодорожный транспорт в 1923/24 операционном году. М., 1925. Табл. 2. Раздел В. С. 6–7.

Примечания:

¹Среднегодовое значение: в 1914 г. — 481965 шт., в 1915 г. — 497265 шт., в 1916 г. — 430062 шт., в 1917 г. — 188849 шт.

²Без теплушек.

³Без дорог Сибирского округа путей сообщения.

⁵В том числе в распоряжении дорог. Кроме того, общее количество товарного парка по узкой колее: в 1922/23 операционном году — 3392 вагона и в 1923/24 операционном году — 3175 вагонов.

* Среднесуточное наличие.

Таблица 59. Наличие вагонов товарного парка на сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) в 1914–1916 гг.

Год	Вагоны, единиц	Примечание
1914	507671	Без дорог местного значения
1915	542194	Без дорог местного значения
1916	438140	Без дорог местного значения

Численность служащих и рабочих на железных дорогах

Из опубликованных НКПС материалов по статистике путей сообщения (Вып. 2. М., 1921; Вып. 3. М., 1921; Вып. 6. М., 1921 и др.) довольно ясно просматривается, что за военный период, а особенно за революционные и последующие за ними события значительно возросло число работающих на железных дорогах. При этом наиболее увеличился личный состав службы тяги, пути и движения: на эти три службы приходилось до 85 % всего количества железнодорожников. Максимальной цифры численность работников достигла на 1 мая 1921 года, составив 1240185 человек. Однако со второй половины 1921 года наблюдается сокращение штатов на железных дорогах, которое главным образом коснулось служб: тяги, пути и движения¹¹⁷.

«К сожалению, статистическое наблюдение над движением и составом железнодорожников было организовано лишь в 1920 году и поэтому не представляется возможным восполнить статистический материал за период 1916–1919 гг.»¹¹⁸.

Однако в органах государственного управления ощущалась насущная необходимость в знании истинного положения с численностью работников на транспорте. В НКПС был создан Подотдел статистики труда и быта ЦСК, и к началу 1922 года были подготовлены к публикации сведения, «составленные уже на основании

¹¹⁷ Волков Г. Материалы по учёту численности и состава железнодорожного и водного транспорта за 1921 год. (Пояснения к таблицам) // НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 9. Труд и быт работников транспорта в 1921 г. М., 1922. С. 9.

¹¹⁸ Рашин А. Материалы по учёту численности и состава работников железнодорожного транспорта. (Пояснение к таблицам) // НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 6. Труд и быт работников транспорта. М., 1921. С. 1.

дополнительного и вполне законченного материала, поступившего с мест»¹¹⁹.

Рассмотрим динамику числа рабочих и служащих на железнодорожном транспорте (табл. 60).

Таблица 60. Число служащих и рабочих на сети железных дорог общего значения Российской империи (без Финляндии), железных дорог РСФСР и СССР в 1914–1922 календарные годы, 1922/23 и 1923/24 операционные годы. На конец года, человек

Год	Управление	Количество работников						Общее число работников
		Тяга	Путь	Движение	Связь	Материальная служба	Прочие службы	
1914	887797
В % к итогу	100,0
На 1 версту	14,0
1915	905289
В % к итогу	100,0
На 1 версту	14,6
1916	Данных нет
В % к итогу
На 1 версту
1917	Данных нет ¹
В % к итогу
На 1 версту
1918	Данных нет
В % к итогу
На 1 версту
1919	Данных нет
В % к итогу
На 1 версту
За 1920 ²	49385	420452	399275	219674	56111	68468	6555	1219920
В % к итогу	4,0	34,5	32,8	18,0	4,6	5,6	0,5	100,0
На 1 версту	0,8	6,9	6,6	3,6	0,9	1,1	0,1	20,0

¹¹⁹ Волков Г. Материалы по учёту численности и состава железнодорожного и водного транспорта за 1921 год. С. 9.

За 1921	46928	383358	376004	205224	57252	70334	8124	1147219
В % к итогу	4,0	33,4	32,8	17,8	5,0	6,2	0,7	100,0
На 1 версту	0,8	6,3	6,2	3,3	0,92	1,13	0,12	18,8
За 1922	44604	269071	201114	155887	46108	40797	16117	773698
В % к итогу	5,8	34,8	26,0	20,1	5,9	5,3	2,1	100,0
На 1 версту	0,7	4,1	3,1	2,4	0,7	0,6	0,3	11,9
Кроме того*	158	3618	98611	4042	4285	5197	1185	117096
В % к итогу	0,1	3,1	84,2	3,5	3,7	4,4	1,0	100,0
На 1 версту	–	–	1,5	0,1	0,1	0,1	–	1,8
1922/23	...	...	...	...	...	...	...	716771 ³
В % к итогу	...	...	...	...	...	...	...	100
На 1 версту	...	...	...	...	...	...	...	...
1923/24	...	...	...	...	...	...	...	751941
В % к итогу	...	...	...	...	...	...	...	100,0
На 1 версту	...	...	...	...	...	...	...	...

Источники: НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 6. Труд и быт работников транспорта. М., 1921. Табл. II. С. 11;

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 17. Таблица: «Свод главнейших данных о состоянии и работе железнодорожного транспорта за 1913, 1921 календарные годы, 1920/21, 1921/22 операционные годы. М., 1923. Раздел 7. Труд;

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 19. 1922 календарный год. М., 1923. Табл. 1. С. 107;

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 36. Железнодорожный транспорт в 1923/24 операционном году. М., 1925. Табл. 2. Раздел 4. Труд. С. 8–9. Примечания:

*Случайно-поденная рабочая сила (учет введен 1 октября 1922 г.) (НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 19. М., 1923. Табл. 1. С. 107).

¹ В монографии: Железнодорожный транспорт. XX век / Предс. ред. совета С. А. Пашунин. М., 2001, в таблице 1.1 «Протяженность сети железных дорог, численность работников, перевозки пассажиров и грузов», в графе 4 «Средняя численность, всего; тыс. человек» за 1917 год показана цифра 1002 тыс. человек.

² В источнике: НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 9. Труд и быт работников транспорта в 1921 г. М., 1922, в табл. 1 «Число работников железнодорожного транспорта по всей сети РСФСР и распределение по службам в 1921 г.» — указано: на 1 января 1921 года, что адекватно положению на 31 декабря 1920 г.

³ Работники на новых и восстановительных работах исключены из общего количества работников (НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 36-й. Железнодорожный транспорт в 1923/1924 операционном году. М., 1925. Табл. II. Группа IV. Труд. Примеч. к цифре за 1922/23 гг.).

Данные таблицы 60 за все годы не включают собственно центральный аппарат Народного комиссариата путей сообщения. С точки зрения нашего исследования полезно привести такие сведения (табл. 61).

Таблица 61. Количество работающих в центральных управлениях НКПС по состоянию на 1 января 1921 г., человек

1. Управление делами НКПС	1266
2. Главное управление путей сообщения	23
3. Секретариат при Комиссариате главного начальника путей сообщения	11
4. Главная инспекция путей сообщения	105
5. Высший технический комитет	170
6. Организационно-инструкторское совещание	16
7. Центральное управление железнодорожного транспорта	683
8. Центральное управление речного транспорта	299
9. Центральное управление морского транспорта	215
10. Центральное управление местного транспорта	667
11. Административное управление	142
12. Хозяйственно-материальное управление	364
13. Финансово-экономическое управление	411
14. Управление связи и электроники	282
15. Центральный отдел статистики и картографии	110
16. Мобилизационный отдел	77
17. Высшие технические курсы	110
18. Главное Земельное управление при НКПС	224
19. Отдел сторожевой бригады	376
Итого	5498 ¹

Источник: ¹ НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 9. Труд и быт работников транспорта в 1921 г. С. 64.

Исходя из изложенного, а также на основе ознакомления с другими материалами, считаем возможным дополнить статистические ряды численности рабочих и служащих на железных дорогах следующими данными (табл. 62):

Таблица 62. Среднегодовая численность работающих на железных дорогах общего пользования Российской империи, РСФСР в 1914–1922 календарные годы и СССР в 1922/23 и 1923/24 операционные годы

Год	Всего работающих	Территория
1914	887797	Российская империя (без Финляндии и дорог местного значения)
1915	905289	- « -
1916	Данных нет	- « -
1917	1002 тыс.	РСФСР
1918	Данных нет	РСФСР
1919	Данных нет	РСФСР
1920	1219920	РСФСР
1921	1147219	РСФСР
1922	890794 ¹	РСФСР
1922/23 операц. год*	716771	СССР
1923/24 операц. год*	751914	СССР

Примечание:

* Данные за 1922/23 операционный год и 1923/24 операционные годы сопоставимы по периоду между собой, но несопоставимы с предыдущими данными, относящимися к календарным годам.

¹ В этом числе: случайно-поденная рабочая сила — 117096 человек, в том числе в Управлении 158, службе тяги — 3618, службе пути — 98611, службе движения — 4042, службе связи — 4285, материальной службе — 5197, прочих служащих — 1185 (НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 19. М., 1923. Табл. 1. С. 107).

2.3. Железные дороги СССР в 1924–1940 гг.

В предыдущих разделах мы показали, что последствия Первой мировой, а затем гражданской войны и иностранной интервенции привели страну к разрухе, в том числе и на железнодорожном транспорте. По оценке правительства РСФСР, «Положение транспорта отчаянное <...>, потому что ни одна страна не подвергалась такому испытанию, как Россия»¹²⁰.

¹²⁰ ЦСУ при СМ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1967. С. 4.

Для восстановления экономических связей, промышленного производства и развития торговли необходим был нормально функционирующий транспорт. Национализация железнодорожного транспорта коренным образом изменила его социально-экономическую природу. О том, что особое внимание было уделено развитию железнодорожного транспорта, поскольку на этот вид транспорта возлагалась основная задача по удовлетворению потребностей народного хозяйства и населения в перевозках, свидетельствуют годы предвоенных пятилеток: I-я пятилетка 1928–1932 гг.; II-я пятилетка 1933–1937 гг.; III-я пятилетка 1938–1942 гг. (была прервана разразившейся 22 июня 1941 года войной, вошедшей в историю как Великая Отечественная война 1941–1945 гг.). О внимании к этой отрасли свидетельствует и то, что капитальные вложения в железнодорожный транспорт с 1918 г. по 1 июля 1941 г. составили 4555 млн. руб. или 10,4 % всех капитальных вложений в народное хозяйство¹²¹.

С 1930 года государственная статистика стала подчиняться органам планирования, что привело к новым реформам железнодорожной статистики и учета. Новые порядки требовали повышения оперативности учета, поэтому преобразования были направлены в первую очередь на максимальное сокращение отчетности по содержанию и срокам предоставления. Однако не всегда такое сокращение шло на пользу статистике. Например, на железных дорогах была отменена отчетность по технической вооруженности даже основных служб. В результате до 1937 г. невозможно было установить на основании утвержденной отчетности количество депо, котлов, станций и т. д., в то время как существовала отчетность по керосинокалильным фонарям и белью, бывавшему в употреблении у пассажиров¹²². В духе эпохи такие недочеты назывались вредительством и часто имели негативные последствия.

За 1928–1940 гг. было построено 13412 км новых железных дорог, главным образом в восточных районах СССР, в их числе такие как Туркестано-Сибирская, Карагандинская, Московско-Донецкая и др. Были построены многие железнодорожные линии в западных приграничных областях, реконструировано 3900 км железнодорожного пути; на 32800 км магистралей были уложены рельсы тяжелого типа; 9100 км вторых путей — все это имело важное значение для роста про-

¹²¹ Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). М., 1981. С. 10.

¹²² Железнодорожная статистика / Под общ. ред. И. В. Кочетова. М.: Транспорт, 1939. С. 5–6.

пускной и провозной способности железных дорог, укрепления обороноспособности страны¹²³. Обновился подвижной состав. Его мощность и грузоподъемность повысились более чем в 2,5 раза.

Значительное развитие получила ремонтная база железных дорог. В канун войны на железных дорогах СССР «имелось 36 паровозо- и 22 вагоноремонтных завода, около 800 паровозных депо, 220 авторемонтных пунктов, 50 подвижных путевых машинных станций, оборудованных современными для тех лет механизмами»¹²⁴.

Все это способствовало значительному росту перевозок, при этом более высокими темпами, чем грузовые, увеличивались в предвоенные пятилетки пассажирские перевозки.

Рассматриваемому периоду развития и функционирования железнодорожного транспорта СССР посвящены многие публикации, труды, монографии (или разделы в них), статьи и сведения в официальных изданиях органов государственной статистики. Среди них мы считаем основными следующие работы: *Якоби А.* Железные дороги СССР в цифрах. М.: В/о «Союзоргучет», 1935; ЦУНХУ Госплана СССР. Транспорт и связь СССР в цифрах. М.: В/о «Союзоргучет», 1936; ЦУНХУ СССР. Народное хозяйство СССР. Статистический справочник. 1932. М., 1932; *Вельфсон Д., Корнеев А., Шильников Н.* Развитие железных дорог СССР. М., 1939; *Орлов Б. П.* Развитие транспорта СССР (1917–1962 гг.). АН СССР. М., 1963; *Самсонов А.* Железные дороги накануне 3-го года пятилетки. М., 1930; *Петров В. И.* Вопросы развития сети железных дорог. М.: АН СССР, 1957; История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2. (1917–1945 гг.) / Под общей ред. В. Е. Павлова и М. М. Уздина. СПб., 1997; *Куманев Г. А.* Война и железнодорожный транспорт 1941–1945. М., 1988; Железнодорожники в Великой Отечественной войне. 1941–1945 / Под ред. Н. Р. Кошарева. М., 1987; *Ковалев И. В.* Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). М.: Наука, 1981; МПС. ЦГАНХ СССР. Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР (1926–1941). М.: Транспорт, 1970; Издания НКПС «Материалы по статистике путей сообщения». М., 1925–1938 гг.; Издания ЦСУ СССР «Народное хозяйство СССР. Статистический ежегодник» и «Транспорт и связь СССР. Статистический сборник». М., 1936, 1957, 1967, 1972, 1990. Во многих других публикациях также помещены сведения о развитии же-

¹²³ *Ковалёв И. В.* Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). С. 10–11.

¹²⁴ Там же. С. 12.

лезнодорожного транспорта и итогах его работы. Однако ряд вопросов опущен.

В связи с этим мы приведем отдельные показатели в динамике за 1924–1940 годы со ссылкой на источник. В тех случаях, когда показатели не публиковались в официальных изданиях государственной статистики, приведем краткие пояснения.

Эксплуатационная длина линий железных дорог

Поход Красной Армии, который начался 17 сентября 1939 г., привел к тому, что Западная Украина и Западная Белоруссия были присоединены к Белорусской и Украинской советским социалистическим республикам, а западные рубежи нашего государства были отодвинуты на 300–350 километров. Транспортная сеть территории Западной Белоруссии и Западной Украины в этих событиях почти не пострадала (не подверглась разрушению).

Протяженность железных дорог Западной Белоруссии и Западной Украины составляла 6,7 тыс. км, из них: 4,9 тыс. км однопутных и 1,8 тыс. км — двухпутных. Часть дорог была узкоколейной, а паровозный и вагонный парк — разнотипными. Следует также отметить, что «сеть железных дорог <...> создавалась еще в то время, когда эти районы входили в состав Российской империи (и лишь небольшая часть Западной Украины — в состав Австро-Венгрии)»¹²⁵.

В июне 1940 года Бессарабия и Северная Буковина также были присоединены к Советскому Союзу, имея благополучное состояние сети железных дорог.

Осенью 1940 года в состав СССР вошли Латвия, Литва и Эстония.

В 1940 г. эксплуатационная длина сети с учетом железных дорог Западной Украины, Западной Белоруссии, Северной Буковины, Бессарабии и Прибалтийских республик после вхождения их в СССР возросла на 19,7 тыс. км. Как отмечалось, «Железные дороги имели там западноевропейскую колею (1435 мм), невысокую пропускную способность узлов, станций и перегонов, сильно изношенные рельсы, некачественные шпалы, устаревший разнородный подвижной состав»¹²⁶.

¹²⁵ Ковалёв И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). С. 23.

¹²⁶ Аксененко Н. Е., Липидус Б. М., Мишарин А. С. Железные дороги России. От реформы к реформе. С. 120.

Таблица 63. Протяженность железнодорожных линий и количество подвижного состава, вошедших в состав железных дорог СССР в 1939–1940 гг.

Протяженность сети	Западных Белоруссии и Украины	Латвии	Литвы	Эстонии
Всего, километров	6700	3350	2175	1466
из них: однопутных	4900	–	–	–
Западноевропейской колеи	–	305	1700	–
Узкоколейные	–	95	475	674
Паровозный парк				
Всего, единиц	5264	290	1677	213
из них: узкоколейные	–	–	77	109
Пассажирские вагоны				
Всего, единиц	–	890	400	519
из них: узкоколейные	–	130	100	219
Товарные вагоны				
Всего, единиц	–	5905	4600	3554
из них: узкоколейные	–	1135	2600	2069

Таблица составлена автором по материалам монографии: *Ковалев В. И.* Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). М., 1981. С. 24, 33, 37.

С 1924 года по 1940 год включительно эксплуатационная протяженность линий железных дорог общего пользования увеличилась на 31,6 тыс. км или на 42,4 % и достигла 106,1 тыс. км. 6 июля 1926 года было открыто движение электропоездов на участке Баку – Сабунчи – Сураханы длиной 19 километров. Поезда работали на постоянном токе напряжением 1200 вольт¹²⁷. Так началась электрификация железных дорог СССР.

В 1940 г. работы по укреплению железнодорожного транспорта развернулись еще в больших масштабах: годовой план капитальных вложений по НКПС был установлен в объеме 4161,2 млн. руб., что превысило на 27 % объем 1939 г., когда эта сумма составляла 3270,7 млн. руб. Но и этот план был увеличен до 6034,5 млн. руб.¹²⁸ и составил 145 % первоначального планового уровня и 180 % от уровня 1939 г.

¹²⁷ Аксененко Н. Е., Латидус Б. М., Мишарин А. С. Железные дороги России. От реформы к реформе. С. 109.

¹²⁸ Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). С. 37; МПС. ЦГА НХ СССР. Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР (1926–1941). М., 1970. С. 398–399.

Таблица 64. Эксплуатационная длина железных дорог общего пользования Народного комиссариата путей сообщения СССР в 1924–1940 гг., на конец года. Тысяч километров

Год	Вся эксплуатационная длина железных дорог	В том числе:		Год	Вся эксплуатационная длина железных дорог	В том числе:	
		Широкой колеи	электрифицированных участков			Широкой колеи	электрифицированных участков
1924	74,5	73,2	–	1933	82,6	81,6	0,4
1925	74,5	73,3	–	1934	83,5	82,5	...
1926	75,7	74,6	0,019	1935	84,4	83,3	...
1927	76,9	75,9	...	1936	85,1	84,0	...
1928	76,9	75,9	...	1937	84,9	83,8	1,6
1929	76,9	75,9	...	1938	85,0	83,9	1,0
1930	77,9	76,9	0,05	1939	86,4	85,3	...
1931	81,0	80,0	0,13	1940	106,1	102,1	1,9
1932	81,8	80,8	0,13				

Источники: ЦСУ при СМ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1967. С. 95; То же. М., 1972. С. 91–92;

Госкомстат СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1984. С. 55.

Заметим, что к концу 1913 года Российская империя (без Финляндии) имела эксплуатационную протяженность дорог общего значения (пользования) 70,5 тыс. км. Таким образом, увеличение составило 35,6 тыс. км или 33,6 %.

Все данные этой таблицы приведены в соответствии со статистическими рядами Госкомстата России (смотри источник и к табл. 65).

Грузовые и пассажирские перевозки

По завершению гражданской войны страна приступила к возрождению народного хозяйства. Новое, советское правительство особое внимание при этом уделило восстановлению транспорта и в первую очередь — железнодорожного, привлекая все возможные силы и ресурсы к его восстановлению и дальнейшему техническому развитию. Это позволило уровень 1924 года превзойти в 1940 году: по грузообороту в 11,4 раза, и он составил (без дорог Прибалтики) 415,0 млрд. ткм;

по объему перевозок — в 8,4 раза. Объем перевозок грузов в 1940 году (также без дорог Прибалтики) достиг 592,6 млн. тонн.

Таблица 65. Грузовые и пассажирские перевозки по сети дорог общего пользования Народного комиссариата путей сообщения СССР в 1924–1940 гг.

Год	Грузовые перевозки		Пассажирские перевозки	
	перевезено грузов, млн. тонн	грузооборот, млрд. ткм	перевезено пассажиров, млн. чел.	пассажиροоборот, млрд. пасс.-км
1924	70,7	36,5	170,4	16,7
1925	92,4	52,6	227,3	20,5
1926	122,2	73,5	259,9	22,8
1927	139,6	82,6	258,1	22,4
1928	156,2	93,4	291,1	24,5
1929	187,6	113,0	365,2	32,0
1930	238,7	133,9	557,7	51,8
1931	258,3	152,1	723,7	61,8
1932	267,9	169,3	967,1	83,7
1933	268,1	169,5	927,0	75,2
1934	317,1	205,7	945,2	71,4
1935	388,5	258,1	919,1	67,9
1936	483,2	223,4	991,6	77,2
1937	517,3	354,8	1142,7	90,9
1938	516,3	370,5	1173,2	91,7
1939	553,6	391,7	1267,2	93,7
1940*	592,6	415,0	1343,0	98,0

Источники: ЦСУ при СМ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1967. С. 97; МПС. ЦГА НХ СССР. Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР (1926–1941 гг.). М., 1970. С. 4–13.

Примечания:

* Без дорог Прибалтики.

В сборнике: МПС. ЦГА НХ СССР. Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР (1926–1941 гг.). М., 1970, в таблице на с. 413 приведены следующие данные за 1938 год: перевезено пассажиров 1177,8 млн. чел.; пассажиροоборот 91,7 млрд. пасс.-км.

Все данные, приведенные в табл. 65, имеются в статистических рядах Госкомстата (ныне Федеральной службы государственной статистики) и опубликованы в официальных статистических сборниках и ежегодниках.

Подвижной состав железнодорожного транспорта

Подвижной состав относится к активной части основных фондов отрасли. На железнодорожном транспорте существует четкий порядок учета подвижного состава. Так, наличие локомотивов определяется по месту их приписки на железной дороге раздельно: электровозы, тепловозы, паровозы, электросекции, дизельсекции, автотрисы.

Наличие грузовых вагонов определяется ежегодной переписью вагонов. Количество вагонов устанавливается не только в целом, но и по роду вагонов. Итог переписи является базовой величиной, от которой ведется последующий текущий учет.

Учет пассажирских вагонов ведется по депо приписки на каждой железной дороге, при этом парк пассажирских вагонов учитывается с подразделением по видам перевозок: для перевозки пассажиров и ручной клади, для перевозки почты и т. д. Вагоны, предназначенные для перевозки пассажиров, в зависимости от их оборудования подразделялись на мягкие, мягкожесткие, купейные, жесткие открытые, межобластные с местами для сидения¹²⁹.

В статистике железнодорожного транспорта присутствует термин «рабочий парк вагонов» (грузовых или пассажирских). Он означает количество исправных вагонов наличного парка, занятых на перевозках (в сутки).

Наличие железнодорожного подвижного состава, его виды и классификация регулярно и подробно публиковались Министерством путей сообщения Российской империи в статистических сборниках вплоть до выпуска 141 (СПб., 1916 г. и СПб., 1917 г.). В дальнейшем, Народным комиссариатом путей сообщения эти сведения с сокращенным перечнем данных публиковались в отдельных выпусках «Материалы по статистике путей сообщения» до конца двадцатых годов XX века.

В период Первой мировой войны, а затем гражданской войны переписи в течении некоторого времени не проводились, что в последующем сказалось на достоверности публикуемых данных о подвижном составе.

Поскольку результаты всех отраслей народного хозяйства, в том числе и транспорта, приводились определенный период не по календарному году, а с октября по октябрь следующего года, то и сведениями о подвижном составе мы располагаем за эти же периоды (табл. 66).

¹²⁹ Госкомстат России. Транспорт и связь в России. Официальное издание. 2001. Статистический сборник. С. 210.

Таблица 66. Подвижной состав железных дорог общего пользования СССР в 1923/24–1927/28 операционные годы и в 1928–1940 календарные годы, на конец года. Тысячи

Год	Паровозы, тыс.	Парк товарных вагонов, тыс.	Парк пассажирских вагонов, тыс.	Год	Паровозы, тыс.	Парк товарных вагонов, тыс.	Парк пассажирских вагонов, тыс.
1923/24 ¹	20,2	435,0	28,9	1933	18,7	555,4	29,7
1924/25	20,3	445,4	29,5	1934	19,4	565,2	30,7
1925/26	19,3	448,5	29,5	1935 ⁴	20,9	537,7	31,7
1926/27	18,5	456,5	28,8	1936 ⁴	22,1	590,8	32,4
1927/28	17,6	472,8	25,8	1937 ⁵	21,6	...	...
1928 ²	15,1	472,0	22,9	1938 ⁵	22,1	...	...
1929	16,2	494,5	25,6	1939 ⁵	22,8	...	...
1931	17,2	529,4	26,6	1940 ⁶	23,2	...	34,3
1932	17,9 ³	545,8	28,2				

Источники: НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 104. Железнодорожный транспорт в 1927/28 операционном году. Табл. I. С. 5;

То же. Вып. 138. Железнодорожный транспорт в 1933 г. М., 1935 г.;

ЦУНХУ Госплана СССР. Транспорт и связь СССР в 1935 г. М., 1936. С. 94–95;

Документ № 102, документ № 105 // МПС. ЦГА НХ СССР. Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР (1926–1941 гг.). М., 1970. С. 349, 358.

Примечания:

¹ 1923/24, 1924/25, 1925/26, 1926/27, 1927/28 операционные годы — вагоны широкой колеи (в среднем в сутки). Кроме того, было вагонов товарного и пассажирского парков узкой колеи (в среднем в сутки):

Показатель	1923/24	1924/25	1925/26	1926/27	1927/28
Общее количество вагонов товарного парка узкой колеи (в 4-осных единицах)	3175	2999	3063	2969	2824
Общее количество вагонов пассажирского парка узкой колеи	403	395	393	360	314

² Данные за 1928, 1932, 1933, 1934 г. отражают среднесписочное наличие в распоряжении дорог.

³ В том числе 10 электровозов и 8 тепловозов.

⁴ На 1 января 1935 г. и 1936 г.

⁵ Данные за 1937, 1938 и 1939 гг., а также за март 1940 г. — парк паровозов в распоряжении дорог. Операционный парк паровозов на 1 января 1940 г. составлял 25115 единиц.

⁶ Март 1940 г.

В рассматриваемый предвоенный период железные дороги пополнялись новым подвижным составом (табл. 67).

Таблица 67. Поступление нового подвижного состава на железные дороги Народного комиссариата путей сообщения СССР в 1928–1938 гг.

Тип подвижного состава	Год							
	1928	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
<i>Локомотивы</i>								
Паровозы грузовые, ед.	308	681	725	844	1123	1023	894	891
Паровозы пассажирские, ед.	150	148	182	222	372	114	284	325
<i>Грузовые вагоны</i>								
В физических единицах	9556	11280	11647	18935	69271	40625	29808	22252
Постройки заводов НКПС	1535	3137	814	–	–	–	–	–
Всего вагонов: В физических единицах	11091	14417	12461	18935	69271	40625	29808	22252
Всего вагонов: В 2-осных единицах	13811	19160	17227	26741	85294	67864	58800	44435
<i>Пассажирские вагоны</i>								
Всего вагонов, единиц	570	1238	1282	1441	797	621	831	903
в том числе: ресторанов	–	100	50	34	16	–	–	–
Кроме того: электровагоны	–	11	27	51	82	117	83	124

Источник: Документ № 110 // МПС. ЦГА НХ СССР. Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР (1926–1941 гг.). М., 1970. С. 114. Имеется сноска: «Железнодорожный транспорт. Статистические материалы. М., 1939. С. 166–167».

Как отмечает И. В. Ковалев, «Поставка в 1940 г. новых паровозов составила 68,5 % плана, пассажирских вагонов – 47,6 %, товарных вагонов в зависимости от их типа от 32–80 % <...> план модернизации подвижного состава был выполнен на 40 %»¹³⁰.

В связи с недостаточным количеством получения новых вагонов, грузовые и пассажирские вагоны использовались сверх установленного срока эксплуатации, т. е. нормальных сроков амортизации. Наи-

¹³⁰ Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). С. 10–11, 38. И. В. Ковалев – в годы Великой Отечественной войны начальник Центрального Управления военных сообщений, член Транспортного комитета ГКО, нарком путей сообщения, генерал-лейтенант технических войск, доктор исторических наук.

большее отставание было в поставке новых пассажирских вагонов. Поэтому пассажирский парк вагонов обновлялся медленно: «Накануне Великой Отечественной войны 60 % пассажирского парка приходилось на вагоны, построенные еще до 1914 года. По той же причине в 1940 году на железных дорогах СССР находились в эксплуатации грузовые вагоны даже постройки до 1883 г. Их возраст, следовательно, превышал 57 лет. Между тем средний срок службы грузового вагона составлял 45 лет, а с учетом морального износа — около 35 лет <...>. На 1 января 1940 года амортизационный срок (с учетом морального износа) имели 25,6 % паровозов»¹³¹.

На основании различных источников нами построена табл. 66, данные которой составляют часть соответствующих статистических рядов с оговоркой, что данные за 1923/24, 1924/25, 1925/26, 1926/27, 1927/28 хозяйственные годы сопоставимы между собой, но не сопоставимы с последующими годами (календарными).

Численность рабочих и служащих на железных дорогах НКПС

Подъем экономики в 1922/23 операционном году отразился и на работе железных дорог, «причем ни в одной области народнохозяйственной жизни не проявились так резко и выпукло эти достижения, как на транспорте»¹³².

В связи с этим постоянно возрастала потребность оперативных органов НКПС в точном знании о численности работников на железнодорожном транспорте и использовании рабочей силы. Необходимость удовлетворения этих нужд управления привела к пересмотру существовавших ведомственных форм учета статистики труда и быта. Так, основная форма — «карточка срочного учета» — за время ее действия изменялась 4 раза, т. е. почти ежегодно. Это, в свою очередь, негативно отражалось на возможности последовательного и преемственного изучения того или иного вопроса¹³³. Значительные изменения «карточка срочного учета» претерпела в 1922 г., когда в

¹³¹ Орлов Б. П. Развитие транспорта СССР. 1917–1962 гг. Историко-экономический очерк. М.: АН СССР, 1963. С. 117 (Ссылка: ОА МПС. Ф. 33-А. Оп. 187. Д. 26. Л. 34).

¹³² Михайлов И. Д. Эволюция русского транспорта. 1913–1925 гг. С. 145.

¹³³ Зверева З. Численность работников железнодорожного транспорта и использование рабочей силы в 1923/24 операционном году // НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 36-й. Железнодорожный транспорт в 1923/24 операционном году. М., 1925. С. LXIX.

ней предусмотрели расходы кредитно-сметных ассигнований: эксплуатационный кредит с выделением твердого штата и нештатных работников, новые и восстановительные работы, целевые сборы и хозрасчет. В мае 1924 года была введена новая карточка, существовавшая в рассматриваемый период. При этом новая карточка срочного отчета была более насыщена данными: имела 24 графы вместо 8 граф в ранее действующей карточке¹³⁴.

Изменился также и метод определения средних данных за год: они получались не делением на 12 суммы данных на 1 число каждого месяца, а путем деления на 12 суммы средних за каждый месяц, которые получались из данных на 1-е число двух смежных месяцев. Данные, опубликованные на основе предыдущей формы срочной отчетности и прежнего метода определения средних за год, отличались от данных, полученных из сведений вновь введенной формы¹³⁵.

Кроме транспорта общего пользования (МПС) в СССР работал и продолжает работать в настоящее время в Российской Федерации железнодорожный транспорт «необщего пользования» — промышленный железнодорожный транспорт, т. е. подъездные пути и железнодорожные линии предприятий и организаций. В 2000 году эксплуатационная длина железнодорожных путей необщего пользования составляла на конец года 53 тыс. км, что равно 38,1 % общего протяжения на этот период; перевезено грузов 3184 млн. тонн или 75 % от общего объема перевозок железнодорожным транспортом и выполнено 24,5 млрд. ткм — 1,8 % всего грузооборота железнодорожного транспорта России¹³⁶.

Дополняя изложенное: в 1965 г. 18 тыс. подъездных путей примыкало к 5 тыс. железнодорожных станций МПС¹³⁷.

Так что, когда говорится о данных по железнодорожному транспорту, то имеется в виду железнодорожный транспорт общего пользования (МПС) и железнодорожный транспорт необщего пользования, т. е. вся отрасль (вид деятельности) «железнодорожный транспорт».

¹³⁴ *Зверева З.* Численность работников железнодорожного транспорта и использование рабочей силы в 1923/24 операционном году // НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 36-й. Железнодорожный транспорт в 1923/24 операционном году. М., 1925. С. LXX.

¹³⁵ Там же. С. LXXIII.

¹³⁶ Госкомстат России. Российский статистический ежегодник. Официальное издание 2001. С. 447, 450, 459.

¹³⁷ *Добровольский К. М.* Транспорт СССР. М., 1969. С. 57.

Деятельность всех подразделений железнодорожного транспорта общего пользования осуществляется на обширной территории в тесном взаимодействии, образуя единый производственный комплекс. Составляющими отрасли «железнодорожный транспорт» в рассматриваемый период времени являлись хозяйства: пути, локомотивное, электрификации и энергетики, вагонное, СЦБ (сигнализация, централизация стрелок и сигналов и блокировка), связи, движения и др. Кроме них на железнодорожном транспорте функционировали предприятия: локомотиворемонтные и вагоноремонтные заводы, заводы транспортной сигнализации и связи, лесопильные и шпалопропиточные предприятия, щебеночные заводы, строительные организации, машиносчетные фабрики и др.; сеть лечебно-профилактических учреждений, учебные заведения и учреждения по подготовке кадров, научно-исследовательские и проектно-изыскательские учреждения, организации материально-технического снабжения и рабочего снабжения — товарно-розничная сеть; зерновые, животноводческие и овощеводческие совхозы, хлебопечение, общественное питание и пр.

Особенность железнодорожного транспорта — то, что эта отрасль объединяет многие виды деятельности, что и определяет содержание статистики рабочей силы и статистики труда. При рассмотрении статистических данных о численности работающих необходимо прежде всего убедиться в их сопоставимости¹³⁸.

Контингент работников железнодорожного транспорта значителен по численности и многообразен по составу. В рассматриваемый нами период на железнодорожном транспорте насчитывалось более 600 профессий. Большая часть работников железных дорог общего пользования обслуживает процесс грузовых и пассажирских перевозок и составляет, по терминологии, «эксплуатационный контингент» (приблизительно 60 % общего контингента); около 4 % — занято на работах по капитальному ремонту зданий и сооружений; более 6 % работали на промышленных предприятиях (заводах) по ремонту подвижного состава, изготовлению и ремонту запасных частей, щебеночных и др.; около 2 % — на строительных работах. Приблизительно 12 % общего контингента были заняты на вспомогательных работах. Остальные работали в лечебно-санаторных учреждениях, в системе рабочего снабжения. Естественно, что эксплуатационный контингент (контингент за счет эксплуатационного кредита), т. е. работающие, за-

¹³⁸ Шевцов В. Н. Статистика труда на железнодорожном транспорте. М., 1965. С. 12.

нятые на перевозках, составлял основную долю контингента работников железных дорог¹³⁹.

Численность работников отдельных профессий или групп профессий по предприятию, по железной дороге в целом даже по состоянию на определенную дату или за отчетный период в среднем, в зависимости от группировки может различаться по величине, в то же время каждая из цифр является достоверной. Сводные данные о численности работающих в МПС получали на основании отчетности, поступающей от железных дорог и организаций, не входящих в состав железных дорог. Методом группировок и объединения в однородные виды деятельности формировались данные по отраслям.

Поскольку железная дорога является комплексным предприятием, располагающим техническими средствами, обслуживаемыми специалистами, осуществляющими эксплуатацию этих средств, и организацию перевозки грузов и пассажиров¹⁴⁰, то численность работающих на эксплуатации равна численности работающих МПС, занятых на перевозках¹⁴¹. Сведения о численности работающих на железнодорожном транспорте СССР в 1923/24 операционном — 1940 годах приведены в табл. 68.

Таблица 68. Среднегодовая численность работавших на железных дорогах НКПС СССР в 1923/24–1929 операционные годы, 1928, 1930–1940 календарные годы. Тысяч человек

Год	Источник данных								
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
1923/24	880,6					802,4			
	858,3					...			
1924/25		849,8	849,8			806,4			
		801,1				...			
1925/26		1031,5	1031,5			962,0			
		957,6							
1926/27		1103,99	1104,0			1006,4			
		1004,4							

¹³⁹ Экономика железнодорожного транспорта / Под ред. Е. Д. Ханукова. Изд. 2. М., 1979. С. 393.

¹⁴⁰ Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. С. 132.

¹⁴¹ Шевцов В. Н. Статистика труда на железнодорожном транспорте. С. 44.

Таблица 68-а. Дополнительные источники с данными о среднегодовой численности работавших на железных дорогах НКПС СССР в 1923/24–1929/30 операционные годы, 1928, 1930–1940 календарные годы. Тысяч человек

Годы	Источники приведенных данных								
	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI	XVII	XVIII
1923/24									
1924/25									
1925/26									
1926/27									
1927/28									
1928	...	971	...	...	...	...
	863	863	863	863	863	863			
1928/29									
1929/30									
1930									
1931									
1932	...	1297	...	...	...	...		...
	1054	1054	1054	1054	1054	1054		1054,3	
1933							... *		
							1021,7		
1934							... *		
							1147,6		
1935							...		
							1248,5		
1936							...		
							1215,7		
1937	...	1512	...	...	...	...	...
	1250	1250	1250	1250	1250	1250	1249,8		
1938									
1939								...	
								1326,3	
1940	...	1767	...	...	...	...			2637300**
	1420	1369	1394	1420	1369	1369			

Источники данных, приведенных в табл. 68:

I. НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 36. Железнодорожный транспорт в 1923/24 операционном году. М., 1925. С. XXIII. Табл. I. С. 152.

II. НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 104. Железнодорожный транспорт в 1927/28 операционном году. М., 1929. С. XXI, 110.

- III. НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 115. Железнодорожный транспорт в 1928/29 операционном году. М., 1930. С. 138–139.
- IV. НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 136. Железнодорожный транспорт в 1932 г. Ч. II. М., 1934. С. 7, 9–11, 94–95.
- V. ЦУНХУ Госплана СССР. Транспорт и связь СССР в 1935 г. Статистический сборник. М., 1936. Табл. 7. С. 60.
- VI. ЦУНХУ Госплана СССР. Труд в СССР. Статистический справочник. М., 1936. Табл. I. С. 10–11, 286, 374.
- VII. ЦСУ при СМ СССР. Труд в СССР. Статистический сборник. Ч. I. М., 1960. Оттиск из приложения к еженедельному статистическому бюллетеню от 8 июня 1960 г. С. 16–17.
- VIII. ЦСУ при СМ СССР. Труд в СССР. Статистический сборник. М., 1968. С. 24–25.
- IX. ЦСУ СССР. Труд в СССР. Статистический сборник. М., 1977. С. 235.
- X. ЦСУ СССР. Труд в СССР. Статистический сборник. М., 1983. С. 313.
- XI. ЦСУ при СМ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1972. С. 109.
- XII. ЦСУ при СМ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1957. С. 64.
- XIII. ЦСУ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1984. С. 84.
- XIV. Госкомстат СССР. Труд в СССР. Статистический сборник. М., 1988. С. 30–31, 61.
- XV. Госкомстат СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1990. С. 151, 153.
- XVI. МПС. Документ № 58 // ЦГАНХ СССР. Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР (1926–1941 гг.). М., 1970. С. 307.
- XVII. Орлов Б. П. Развитие транспорта СССР (1917–1962 гг.). Историко-экономический очерк. АН СССР. М., 1963. Табл. 39. С. 235.
- XVIII. Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне. (1941–1945 гг.). М.: Наука, 1981. С. 14.

Примечания:

* В этом же источнике в выдержке из документа № 61 «Из материалов Центрального отдела учета НКПС о работе железнодорожного транспорта за 1933 г.» приведены следующие данные: эксплуатационный контингент в тыс.: 1932 г. — 1051,8; 1933 г. — 992,1 тыс. чел. (Источник XVI. С. 215).

** К 1 января 1941 г. на железнодорожном транспорте насчитывалось 2657300 рабочих и служащих (Источник XVIII. С. 14).

Остановимся подробнее на содержании приведенных показателей.

В источнике I: в числителе приведено общее число работников железнодорожного транспорта НКПС, включая центральный аппарат НКПС, ОПС, РК, освобожденных от службы профработников, откомандированных в учебные заведения и случайно-поденных рабо-

чих; в знаменателе — всего работников железных дорог без работников на новых и восстановительных работах (Табл. II. С. 8–9). Число случайно-поденных рабочих получено делением учтенных человеко-дней на число календарных дней соответствующего месяца (С. 152).

В источнике II: в числителе приведено общее число работников железных дорог; в знаменателе — число работников на эксплуатационном кредите (постоянные, временные, сезонные) (С. XXI. Табл. I. С. 10). В этом же источнике приведено «Общее среднегодовое число работников железнодорожного транспорта, содержащихся за счет всех кредитов, включая временных и сезонных». В это число входят и работники ремонтных заводов по сети: 1924/25 операционный год — 849,8 тыс. чел., в 1925/26 — 1031,5 тыс. чел., в 1926/27 — 1104,0 тыс. чел. и в 1927/28 операционном году — 1138,1 тыс. чел. (С. 110).

В источнике III: в числителе приведено число работников железнодорожного транспорта НКПС по отделам, кредитам и категориям. Эти данные полностью совпадают с данными, приведенными в источнике II (Табл. I. С. 138–139). К этим данным приведены пояснения:

а) Не включены откомандированные в учебные заведения (курсы, рабфаки) и совершенно освобожденные от службы члены месткомов, профуполномоченные, а также работники отдела просвещения, содержащиеся за счет целевых сборов; последние — ввиду отмены учета этой категории работников с 1 октября 1927 г.

б) При вычислении среднего годового наличия постоянных рабочих взяты сначала среднемесячные данные, а из них вычислены средние годовые; в отношении временных и сезонных работников в человеко-месяцах средние годовые данные получены делением на 12 суммы человеко-месяцев за год.

В источнике IV: в числителе приведено количество работников на железных дорогах за счет эксплуатации с учениками и на ремонтных заводах, также с учениками; в знаменателе — число работников на железных дорогах за счет эксплуатации без учеников. Данные взяты из таблицы «Выполнение первой пятилетки по железнодорожному транспорту» (Оптимальный вариант).

При этом для сопоставления с отчетными данными платежные данные работников по плану условно приведены к списочным путем увеличения постоянных работников железных дорог на 4 % и работников заводов — на 5 % (табл. 1. С. 7).

Справочно: В этом же источнике в табл. II «Годовые показатели работы железнодорожного транспорта» приведены следующие данные:

Показатель	1931 г.	1932 г.
Общее количество работников железнодорожного транспорта (с включением НКПС, ЦУстройства, ЦОГ, РН, ФМУ и пр.), в тыс.	1982,1	2057,8
В том числе:		
а) по эксплуатации (без грузчиков)*	1165,1	1190,0
		1101,0
из них учеников	70,5	85,2
б) по капитальному ремонту	25,4	61,1
в) на ремонтных заводах	124,9	168,8
г) по новому строительству на эксплуатируемых линиях железных дорог	229,7	262,7
д) по строительству новых железных дорог	204,6	150,7

Примечание. *За 1931 год и в числителе за 1932 г. — работники эксплуатационного кредита со включением охраны, ХМС, работников по изготовлению запасных частей и прочего непланируемого контингента; в знаменателе за 1932 г. — только работники эксплуатационного кредита без указанных выше групп работников, что и сопоставимо с плановыми данными за 1932 г. (С. 11).

В источнике V: приведены данные о контингенте по всей системе НКПС в 1934 и 1935 гг.:

	1934 г.	1935 г.
Всего	2416,5	2616,5
Железных дорог без заводов	1147,6*	1276,7

Примечание. *Включая работников военизированной охраны, политотделов и случайную рабсилу для борьбы с атмосферными явлениями (в 1934 г. ≈ 19,1 тыс. чел., в 1935 г. — 28,2 тыс. чел. См. табл. 7, с. 60).

В источнике VI: приведена среднегодовая численность рабочих и служащих по отрасли «Железнодорожный транспорт» (табл. I. С. 10–11).

В источнике VII: приведены данные «Среднегодовая численность рабочих и служащих железнодорожного транспорта СССР» (С. 16).

В источнике VIII: приведены данные «Среднегодовая численность рабочих и служащих железнодорожного транспорта СССР» (С. 24).

В источнике VIII: приведены данные «Среднегодовая численность рабочих и служащих железнодорожного транспорта МПС, занятых на перевозках» (С. 235).

То же в статистическом сборнике: Труд в СССР. М., ЦСУ СССР. 1983. С. 313 (источник X).

В источнике IX: приведены данные «Среднегодовая численность рабочих и служащих железнодорожного транспорта МПС, занятых на перевозках» (С. 109).

То же см. в: Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., ЦСУ при СМ СССР. 1957. С. 64 (источник XII).

То же. М., 1984. С. 74 (источник XIII).

В источнике XIV приведены данные «Среднегодовая численность рабочих и служащих железнодорожного транспорта МПС, занятых на перевозках» (С. 61).

В источнике XV приведены данные «Среднегодовая численность рабочих и служащих железнодорожного транспорта общего пользования, занятых на перевозках» (С. 151. 153).

Таблица 69. Среднегодовая численность рабочих и служащих на железных дорогах НКПС в 1923/24–1929/30 операционные годы, 1928, 1930–1940 календарные годы. Тысяч человек

Год	Всех рабочих и служащих на ж. д.	Из них: работающих НКПС, занятых на перевозках	Год	Всех рабочих и служащих на ж. д.	Из них: работающих НКПС, занятых на перевозках
1923/24	874,7	...	1932 ¹	1297,0	1054,0
1924/25	849,8	801,1	1933	1473,3	1021,7
1925/26	1031,5	957,6	1934	1603,2	1147,6
1926/27	1104,0	1004,0	1935		1248,5
1927/28	1133,8	994,2	1936		1215,7
1928 ¹	971,0	863	1937 ¹	1512,0	1250,0
1928/29	983,3	868,9	1938	...	...
1929/30	1027,8	908,5	1939	...	1326,3
1930	1166,2	976	1940 ¹	1767,0	1369,0
1931*	1315,4	1120,0			

Источники данных. Взяты из таблицы 68 следующие источники данных: I, II, IV, V, VI, XI, XVI, XVII, XVIII. Кроме того: ЦУНХУ СССР. Народное хозяйство СССР. Статистический сборник. 1932. М., 1932. С. 470–471.

Примечания:

¹ Уже помещены в статистические ряды органами официальной статистики. К 1 января 1941 года было 2637,3 тыс. всех работающих на железнодорожном транспорте рабочих и служащих. Данные за операционные годы сопоставимы между собой, но не сопоставимы с данными за календарные годы.

* Наличие на 1 января.

В источнике XVI приведены данные «Число работников по эксплуатации железных дорог МПС». С. 307.

В источнике XVII приведены данные «Число работников железнодорожного транспорта МПС, занятых на перевозках» (С. 235. Табл. 39).

Сведения, приведенные в таблицах 68 и 68-а, можно сгруппировать следующим образом:

А. Число работников железнодорожного транспорта НКПС, занятых на перевозках. Приведены в источниках: II, III, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XV и XVII.

Б. Число работников железнодорожного транспорта НКПС, занятых эксплуатацией железных дорог. Источники: IV и XVI. Поскольку эти термины «А» и «Б» можно считать адекватными, то группы «А» и «Б» могут быть объединены.

В. Среднегодовая численность рабочих и служащих железных дорог НКПС. Приведена в источниках VIII и не совпадает только в 1940 году с данными источника VII на 0,86 %.

Г. Контингент рабочих и служащих железнодорожного транспорта НКПС в среднем за год. Приведен в источниках I и V.

ГЛАВА 3.

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ В XX ВЕКЕ (В ПЕРИОД И ПОСЛЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ)

3.1. Железные дороги в период Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.)

Период функционирования железных дорог во время Великой Отечественной войны явился самым трудным, самым ответственным и с уверенностью можно сказать — самым героическим периодом за все время существования российских железных дорог. В задачи нашей работы не входит анализ деятельности железных дорог СССР в этот период. Государство и правительство высоко оценили деятельность железных дорог и их значение в победе над фашистской Германией.

Этому времени посвящено много трудов и монографий специалистов и ученых, исследовавших деятельность железных дорог в 1941–1945 гг. Среди них можно назвать:

1. *Ковалев И. В.* Транспорт в Великой Отечественной войне. (1941–1945 гг.). М., 1981.

2. *Куманев Г. А.* Война и железнодорожный транспорт СССР. 1941–1945 гг. М., 1988.

3. *Орлов Б. П.* Развитие транспорта СССР. М., 1963.

4. Железнодорожные войска России на фронтах Великой Отечественной войны. 1941–1945 гг. Кн. 3. М., 2002.

5. Развитие железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2. 1917–1945 / Под общей ред. В. Е. Павлова, М. М. Уздина. СПб.; М., 1997.

6. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / Под ред. Н. Г. Конарева. М., 1987. И многие другие опубликованные труды, профессионально и детально осветившие работу железных дорог СССР во время Великой Отечественной войны.

Мы считаем своей задачей попытаться пополнить статистические ряды по некоторым показателям деятельности железных дорог, отсутствующих за 1941–1944 годы в изданиях ЦСУ (Госкомстата) СССР.

Прежде всего, необходимо отметить, что с 1922 года по 1940 год железные дороги получили значительное развитие. Так, вся эксплуатационная длина железных дорог увеличилась с 71,9 тыс. км в 1922 г.

до 106,1 тыс. км. (47,6 %), грузооборот соответственно с 18,2 млрд. тарифных ткм до 415,0 млрд. тарифных ткм (в 22 раза)*, перевозки грузов соответственно с 44,6 млн.т. до 592,6 млн.т. (в 13,3 раза)*¹⁴², пассажирооборот с 9,4 млрд. пассажиро-километров до 98,0 (в 10,4 раза), перевозки пассажиров соответственно 91,1 и 1343,5 млн. человек (в 147,5 раза больше).

В то же время авторы монографий, которые вышли в свет до 1974 года, пользовались первоначальными данными. Особенно печально, что в довольно хорошей монографии Б. П. Орлова «Развитие транспорта СССР». М., 1963 г. данные, в которых увеличение (уменьшение) объемов перевозок и грузооборота приведены в процентах к 1940 году, теперь, после выхода в 1975 г. новых данных, оказались недостоверными.

Боле того, в монографии Н. Е. Аксененко, Б. М. Лapidуса, А. С. Мишарина «Железные дороги России. От реформы к реформе» М.: Транспорт, 2001 на с. 121 приведена фраза: «В 1940 году грузооборот составил 415 млрд. ткм». Таким образом, приведены устаревшие, а также неверные данные.

Капиталовложения только в железнодорожный транспорт с 1918 г. по 1 июля 1941 г. составили 4555 млн. руб., т. е. 10,4 % всех капиталовложений в народное хозяйство (ссылка на: Народное хозяйство СССР в 1968 г. М., 1969. С. 522).

Великая Отечественная война резко изменила характер работы железных дорог страны. Прежде всего, с первых дней военных действий от них потребовалось в чрезвычайно сложной обстановке обеспечить быструю и бесперебойную доставку к фронту огромного количества

¹⁴² Данные, отмеченные звездочкой, неоднозначны. Они приведены ЦСУ СССР в статистическом сборнике «Транспорт и связь СССР». М., 1967. С. 97 и в аналогичном сборнике М., 1972. С. 91–92, в статистических ежегодниках «Народное хозяйство СССР» включительно за 1973 г. М., 1974. Однако в статистическом ежегоднике «Народное хозяйство» за 1974 г. М., 1975 по 1940 году приведены следующие данные: грузооборот 420,7 млрд. ткм (С. 475), перевезено грузов 605,1 млн. тонн (С. 476). То есть грузооборот больше, чем публиковалось ранее, на 5,7 млрд. ткм. и перевезено больше грузов на 12,5 млн. тонн. При этом никаких пояснений о причине изменения данных, до настоящего времени, в статистических ежегодниках не дано. Однако во всех последующих изданиях статистических ежегодников «Народное хозяйство СССР» и других изданиях приведены уже данные, положенные в статистическом ежегоднике «Народное хозяйство СССР за 1973 г.». М., 1974.

войск, боевой техники, вооружения, боеприпасов, продовольствия и снаряжения. Для перевозки одной стрелковой дивизии по железной дороге требовалось 33 эшелона. Для переброски каждой дивизии к западным границам СССР в обычных эксплуатационных условиях потребовалось бы около 1,5–2 суток.

Практически перевозки, связанные с обслуживанием фронта, занимали всю пропускную способность дорог западного направления. В противоположном направлении она максимально использовалась для эвакуации людей и оборудования, вывоза раненых и т. п. Одни лишь перевозки эвакуированных грузов за вторую половину 1941 г. потребовали около 1,5 млн. вагонов (ссылка на: История Великой Отечественной войны. Т. 2. С. 148).

Размеры пассажирского движения были резко сокращены — значительная часть пассажирских вагонов была передана армейским организациям, наличные пропускные способности железных дорог были перераспределены в пользу грузового движения. Кроме того, в условиях войны подвижность населения уменьшилась. В конце 1941 года были введены в постоянное обращение, по твердому расписанию, воинские товарно-пассажирские поезда, в них перевозились отдельные военнослужащие и воинские команды, лица, командированные по служебным делам, а также почта, багаж и особо срочные воинские грузы¹⁴³.

Наиболее трудным для железных дорог был 1942 год: в руках немецко-фашистских оккупантов оставалась огромная территория страны, где до войны проживало около 40 % всего населения. С мая 1941 г. по сентябрь 1942 г. действующая железнодорожная сеть сократилась со 106,1 тыс. км. до 61,8 тыс. км. Парк паровозов уменьшился на 14 %, а товарных вагонов — на 21 %¹⁴⁴. (Ссылка на: ЦА МПС. Ф. 33-а. Оп. 1. Д. 4. Л. 203; Д. 74. Л. 8)¹⁴⁵.

Все эти факторы повлияли на работу железных дорог, что отразилось на эксплуатационных показателях, которые снизились по сравнению с 1940 годом.

¹⁴³ *Куманев Г. А.* Война и железнодорожный транспорт СССР. 1941–1945 гг. М., 1988. С. 56; *Орлов Б. П.* Развитие транспорта СССР. С. 269, 272.

¹⁴⁴ *Куманев Г. А.* Война и железнодорожный транспорт СССР. 1941–1945 гг. С. 162.

¹⁴⁵ Паровозный парк в конце 1942 г. стал меньше довоенного на 15 %, главным образом за счет паровозов серии Э, обслуживавших фронтовые дороги, а вагонный парк — на 20 % (*Ковалев И. В.* Транспорт в Великой Отечественной войне. 1941–1945 гг. С. 197).

Итоги перевозочной работы железнодорожного транспорта по сравнению с 1940 г., в процентах¹⁴⁶.

Годы	Перевозка грузов	Грузооборот
1940	100,0	100,0
1941	89,1	93,1
1941	100,0	100,0
1942	52,5	56,3
1942	100,0	100,0
1943	107,0	109,6
1943	100,0	100,0
1944	120,1	117,8

Примечание. За 1941, 1942, 1943 и 1944 гг. есть сноски: «Составлено по данным МПС СССР».

Очевидно, в то время не рекомендовалось приводить абсолютные данные. Чтобы определить объем перевозок грузов и выполненный грузооборот нам предстояло выполнить расчеты в двух вариантах: а) для случая, когда в 1940 году было перевезено 592,6 млн. тонн и грузооборот составлял 415,0 млрд. тарифных ткм (Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1972. С. 91–92) и б) для случая, когда в 1940 г. было перевезено грузов 605,1 млн. тонн, а грузооборот составил 420,7 млрд. тарифных ткм. (Народное хозяйство СССР в 1974 г. Статистический ежегодник. М., 1975. С. 475, 476).

Необходимость таких расчетов вызвана тем, что Федеральная служба государственной статистики¹⁴⁷ на наш запрос ответила: «в материалах, имеющихся в настоящее время в нашем распоряжении, требуемые данные в полном объеме найти не удалось» и рекомендовала нам обратиться за сведениями в ОАО «РЖД»¹⁴⁸.

В связи с изложенным считаем необходимым подробнее остановиться на монографии, подготовленной и изданной по заказу МПС: Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М.: Транспорт, 1985; М.: Транспорт, 1987.

¹⁴⁶ Орлов Б. П. Развитие транспорта СССР. С. 80, 285, 292, 297.

¹⁴⁷ До 2004 г. именовалась: Государственный комитет Российской Федерации по статистике (Госкомстат России).

¹⁴⁸ Письмо Федеральной службы государственной статистики от 11.03.05 № АК-09-23/592. С. 1.

Таблица 70. Перевозки грузов и грузооборот железнодорожного транспорта СССР в 1941–1944 гг.

Таблица 70-а. По данным за 1940 год из статистического сборника «Транспорт и связь СССР». М., 1972

Год	Перевезено грузов			Грузооборот		
	Млн. тонн	В % к предыдущему году 1940 г. = 100 %	Млн. тонн. Расчетно	Млрд. ткм	В % к предыдущему году 1940 г. = 100 %	Млрд. ткм. Расчетно
1940	592,6	100	–	415,0	100	–
1941	–	89,1	528	–	93,1	386,4
1942	–	52,5	277,2	–	56,3	217,8
1943	–	107,0	296,61	–	109,6	238,9
1944	–	120,1	356,2	–	117,8	281,4

Таблица 70-б. По данным за 1940 год из статистического ежегодника «Народное хозяйство СССР за 1974 г.». М., 1975

Год	Перевезено грузов			Грузооборот		
	Млн. тонн	В % к предыдущему году 1940 г. = 100 %	Млн. тонн. Расчетно	Млрд. ткм	В % к предыдущему году 1940 г. = 100 %	Млрд. ткм. Расчетно
1940	605,1	100	–	420,7	100	–
1941	–	89,1	539,14	–	93,1	391,67
1942	–	52,6	283,04	–	56,3	220,5
1943	–	107,0	302,85	–	109,6	241,67
1944	–	120,1	363,72	–	117,8	284,69

Источники: Орлов Б. П. Развитие транспорта СССР. М., 1963. С. 80, 285, 292, 297; ЦСУ при СМ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1972. С. 91–92; ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР за 1974 г. Статистический ежегодник. М., 1975. С. 475, 476.

Привлекает внимание монументальность труда и подробность изложения событий. По нашему мнению, это заслуга авторского очень большого коллектива и редакционной коллегии. Монография вышла под редакцией непосредственно Н. С. Конарева, бывшего в то время министром путей сообщения, возглавлявшего редакционную коллегию в составе: В. Н. Гинько (заместитель председателя), А. А. Аветиняна, И. В. Белова, В. А. Волкова, Г. К. Головачева, А. С. Клемана, Н. И. Ковалева, Е. Я. Красковского, Г. И. Лаптева, А. Л. Лисицына, Г. А. Литвина (ответственный секретарь), В. В. Павловского, В. П. Ти-

това). Мы перечислили весь состав редакционной коллегии с целью показать уровень компетентности ее состава. Многие фамилии широко известны, поскольку одни члены редколлегии занимали самые высокие посты в МПС (министров, заместителей министров), другие являются известными учеными в области железнодорожного транспорта. Как сказано на с. 575, книгу подготовили Г. К. Головачев и Г. А. Литвин, кроме них в подготовке материалов для книги принимали участие 87 человек. И что немаловажно — подготовка материалов в Управлениях МПС и на железных дорогах производилась непосредственно под руководством начальников управлений МПС и железных дорог, возглавлявших редакционные советы¹⁴⁹.

Ознакомление с составом коллектива, готовившего монографию, и структурой ее подготовки повышает доверие к достоверности приведенных в монографии событий и данных.

Таблица 71. Основные показатели работы железнодорожного транспорта в 1941–1945 гг.

Показатели	1941 г.		1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.
	1 полугодие	2 полугодие				
Отправлено грузов, млн. тонн	331,4	196,5	277,2	296,5	356,3	395,2
Грузооборот, млрд. тарифн. ткм.	230,7	155,9	217,8	238,8	281,3	314
Отправлено пассажиров, млн.	620,0	359,3	511,2	617,3	807,8	843,8
Пассажирооборот, млрд. пассажиро-километров	41,3	25,5	37,8	39,3	57,6	65,9
Среднесписочная численность работников, занятых на перевозках, тыс.	1449,2	1057,8	884,6	1014,6	1384,1	1516,9

Источник: Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / Под ред. Н. Г. Конарева. М., 1987. С. 489.

Как следует из табл. 71, данные за 1941, 1942, 1943 и 1944 гг. почти полностью совпадают с данными табл. 70-а, сведения в которой получены на основании процентов, исчисленных Б. П. Орловым к преды-

¹⁴⁹ Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / Под ред. Н. С. Конарева. М., 1987. С. 591.

душему году (приведены в его труде «Развитие транспорта СССР». М., 1963. С. 80, 85, 292, 297). При этом Б. П. Орлов в расчетах исходил из следующих данных за 1940 г.: перевезено грузов 592,6 млн. тонн и 415,0 млрд. тонно-километров, которые к моменту издания его труда публиковались в официальных изданиях статистических органов.

Ввиду изменения сведений о перевозках в 1940 г. расчеты, выполненные Б. П. Орловым, в процентах к 1940 году в некоторой части стали недостоверными.

Годы	Перевозки грузов		Грузооборот	
	По расчету Б. П. Орлова	Фактически	По расчету Б. П. Орлова	Фактически
1940	100,0	100,0	100,0	100,0
1941	89,1	87,2	93,1	91,9
1942	52,5	51,5	56,3	56,3
1943	107,0	107,0	109,6	109,6
1944	120,2	120,1	117,8	117,8

Фактически итоги работы железнодорожного транспорта в 1941, 1942, 1943 и 1944 г. не изменились, что и свидетельствуют данные, приведенные в таблице 71, опубликованные в монографии «Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», изданной в 1985 и 1987 гг.

С учетом сказанного таблица 70-б неправомерна, т. к. данные исходного 1940 года не были известны Б. П. Орлову и не принимались им в расчет.

Общая стоимость эвакуированного за первый год войны (июнь 1941 – июль 1942 гг.) промышленного оборудования превысила сумму всех капитальных затрат Советского государства за три года первой пятилетки¹⁵⁰.

Во время войны погибли свыше 20 млн. советских людей. СССР потерял почти треть национального богатства, а общий материальный ущерб составил около 2569 млрд. руб. (в довоенных ценах), включая 679 млрд. руб. — стоимость расхищенных и уничтоженных врагом материальных ценностей. Гитлеровские орды разрушили и сожгли 1710 городов, более 70 тысяч поселков, сел и деревень, полностью или частично уничтожили около 32 тыс. промышленных предприятий, разорили и разграбили 98 тыс. колхозов, 1876 совхозов и 289 МТС.

¹⁵⁰ Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / Под ред. Н. С. Конарева. М., 1987. С. 126–127.

Таблица 72. Общий объем воинских железнодорожных перевозок за 1941–1945 гг.

Год	Общий объем воинских перевозок; в тысячах		В том числе:				Число военно-санит. поездов, тыс.
			Оперативные*, в тысячах		Снабженческие, в тысячах		
	поездов	вагонов	поездов	вагонов	поездов	вагонов	
1941 С 22.06	57,4	2386,3	48,5	1942,3	8,9	444,0	1,6
1942	89,8	3963,7	52,6	2103,2	37,2	1860,5	3,4
1943	100,0	4480,3	52,1	2082,0	48,0	2398,3	2,4
1944	126,4	5718,9	60,0	2402,0	66,3	3316,9	3,0
1945 До 30.09	69,6	3165,3	31,4	1254,5	38,2	1910,8	1,5
Итого	443,6	19714,5	244,6	9784,0	198,6	9930,5	11,9

Источник: Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / Под ред. Н. С. Конарева. М., 1987. С. 491.

Примечание. *Включая перевозки людей для оборонительных работ, военных заводов с людьми, осуществляемые оперативными эшелонами. Всего за время войны объем перевозок составил 47101 поезд.

Огромный ущерб был нанесен железнодорожному транспорту. Враг разрушил 65 тыс. км пути, что составляло примерно половину развернутой длины железных дорог, 13 тыс. мостов, 4100 станций, 1600 водонапорных башен, 317 паровозных депо, 129 заводов, 500 тыс. проводо-километров связи; взорвал или вывез около 16 тысяч паровозов и 428 тысяч вагонов. В районах временной оккупации фашисты уничтожили почти весь жилой фонд¹⁵¹.

В целях пополнения парка паровозов Народный комиссариат путей сообщения принял решение о заказе паровозов в США. В 1943–1944 гг. поступило 197 паровозов мощностью около 1000 л. с. и в 1944–1946 гг. поступило еще 2047 паровозов, мощность которых в два раза превышала ранее полученные. Кроме того, приблизительно в это же время из США прибыло 98 тепловозов¹⁵².

Всего за годы войны воины-железнодорожники и спецформирования НКПС восстановили более 115 тыс. км главных и станционных пу-

¹⁵¹ Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / Под ред. Н. С. Конарева. М., 1987. С. 491.

¹⁵² Там же. С. 488.

тей, 76984 комплектов стрелочных переводов, 2756 больших и средних мостов общей протяженностью 272150 метров, 13022 малых мостов и труб, 46 тоннелей общей протяженностью 23230 метров, 71172 км столбовых линий связи; 7990 станций и разъездов, 182 паровозных депо и 2546 пунктов водоснабжения. Некоторые железнодорожные линии восстанавливались дважды и даже трижды¹⁵³.

Очень значимо, что наряду с восстановительными работами скоростными темпами строились новые железные дороги. Строительство велось на Урале и Кавказе, в Сибири, Казахстане и Средней Азии. Всего было введено в строй почти 10 тысяч км новых линий, и уже в ходе строительства по большинству из них осуществлялись перевозки. На дорогах Урала и Сибири сооружались вторые пути. За военные годы около 400 км линий было переведено на электрическую тягу.

В 1944 году (с 1 января) по 1 января 1945 года эксплуатационная длина железных дорог СССР увеличилась с 81,7 тыс. км до 110,5 тыс. км, т. е. на 28,8 тыс. км (ссылка на: ЦА МПС. Ф. 33а. Оп. 674. Д. 83. Л. 399, 400)¹⁵⁴.

Таким образом, можем считать, что на конец 1943 г. (31 декабря) эксплуатационная длина железных дорог была 81,7 тыс. км, а на конец 1944 г. (31 декабря) – 110,5 тыс. км.

Исходя из изложенного, по нашему мнению, в статистические ряды отдельных показателей железных дорог за 1941–1944 годы можно внести следующие данные:

1. Эксплуатационная длина железных дорог МПС на конец года:

Год	Эксплуатационная длина, тыс. км.
1941 (декабрь)	61,5
1942 (сентябрь)	61,8
1943	81,8
1944	110,5

¹⁵³ Волковский Н. Л., Дьячкин А. Г., Зензинов Н. А. Железнодорожные войска России на фронтах Великой Отечественной войны. 1941–1945 гг. / Под ред. Г. И. Когатко. Кн. 3. М., 2002. С. 8–9.

¹⁵⁴ Куманев Г. А. Война и железнодорожный транспорт СССР. 1941–1945 гг. С. 240.

II. Перевозки грузов железнодорожным транспортом МПС:

Год	Грузооборот, млрд. км	Перевезено грузов, млн. тонн
1941	386,6	527,9
1942	217,8	277,2
1943	238,8	296,5
1944	281,3	356,3

III. Перевозки пассажиров железнодорожным транспортом МПС:

Год	Пассажирооборот, млрд. пассажиро-километров	Перевезено (отправлено) пассажиров, млн. человек
1941	66,8	979,3
1942	37,8	511,2
1943	39,3	617,3
1944	57,6	807,8

IV. Среднесписочная численность работников, занятых на перевозках, тыс. человек:

1941 г. — 1 полугодие:	1449,2	1943 г. — 1014,6
2 полугодие:	1057,8	
1942 г. —	884,6	1944 г. — 1389,1

Великая Отечественная война в корне изменила всю жизнь страны. Резко ухудшилось состояние материально-технической базы, в соответствии с нуждами обороны была перестроена отраслевая структура производства, в результате перебазирования сохранных производственных мощностей изменились производственно-экономические связи между отраслями и районами страны.

Иными стали задачи государственной статистики: необходим был полный и точный учет материальных и трудовых ресурсов. Для повышения оперативности работ был применен особый способ сбора статистических данных — срочная перепись. Переписи проводились в очень короткие сроки — от 7 до 15 дней, что позволяло использовать полученные данные для оперативного руководства и планирования. Особенно были важны сведения о наличии парка подвижного состава железнодорожного транспорта. Именно на железные дороги

легла основная тяжесть снабжения фронта, эвакуации населения и промышленности. Попутно железнодорожниками велись восстановительные работы, прокладывались новые, обходные пути. Принимали участие железнодорожные войска и в сражениях: за годы войны около 40 тысяч воинов-железнодорожников были награждены орденами и медалями.

Великая Отечественная война нанесла транспортной системе России колоссальный урон. За годы войны были практически полностью разрушены 26 из 54 железных дорог страны, 8 дорогам был нанесен значительный ущерб. Велики были и людские потери. Однако уже с января 1942 года началось восстановление разрушенных дорог, полностью восстановить которые удалось лишь в середине 50-х гг. Позднее, в период с 1965 по 1984 год, были построены еще две железнодорожные магистрали: Тюмень – Сургут и Байкало-Амурская магистраль.

3.2. Железные дороги Министерства путей сообщения СССР в 1946–1990 гг.

После завершения Великой Отечественной войны перед народным хозяйством встала задача в кратчайшие сроки восстановить разрушения, нанесенные войной. Это в полной мере касалось транспорта и, в первую очередь, железнодорожного. Железнодорожному транспорту в ходе военных действий был нанесен огромный ущерб.

Как видно из приведенных данных, объем работ по восстановлению транспортной сети был, можно сказать, «астрономическим». В плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг. восстановление и развитие железнодорожного транспорта выделялось в числе первоочередных задач.

Ущерб, нанесенный железнодорожному транспорту в годы войны, был устранен в довольно короткий срок. «Уже в 1948 году грузооборот достиг 446 млрд. ткм, против 415 млрд. ткм в 1940 г. и перевозки грузов — 619,8 млн. т. против 593 млн. т. в 1940 г.»¹⁵⁵ Заметим, что грузооборот и перевозки грузов приведены без дорог Прибалтики. Быстрое восстановление потерь стало возможным также благодаря тому, что восстановление железнодорожного транспорта в освобожденных районах страны началось еще в ходе войны. К концу войны только на тер-

¹⁵⁵ ЦСУ при СМ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1967. С. 8.

ритории СССР было сдано в эксплуатацию 50 тыс. км путей, тысячи километров вторых путей, линий связи, станционных путей, 13,5 тыс. мостов. Движение поездов производилось в пределах страны почти по всем железнодорожным линиям. При этом широко велось новое железнодорожное строительство и работы по повышению пропускной и провозной способности важнейших железнодорожных магистралей.

Строительство новых железнодорожных линий и эксплуатационная длина железнодорожных путей МПС в 1946–1990 гг.

В течение 1946–1950 гг. было построено 2314 км новых линий и 5425 км вторых путей. В числе новых были крупные участки Южно-Сибирской магистрали, линии Моинты – Чу, продолжение Северо-Печорской линии. Протяженность электрифицированных линий увеличилась до 3042 км против 1865 км ее протяженности в 1940 году¹⁵⁶.

В пятой пятилетке (1951–1955 гг.) построено 3108 км новых линий и 4741 км вторых путей. Строительство велось на новой основе с повышением технического уровня железных дорог, что позволило повысить их пропускную и провозную способность¹⁵⁷.

В шестой пятилетке (1956–1960 гг.) подавляющая часть капитальных вложений была направлена на реконструкцию и техническое перевооружение новых линий, увеличение их пропускной и провозной способности.

В 1954–1965 гг. в районе освоения целинных и залежных земель были выполнены большие работы по развитию сети железных дорог и транспортной инфраструктуры. В этом районе было сооружено 1720 км новых железных дорог, осуществлено крупное жилищное и культурно-бытовое строительство¹⁵⁸.

В годы семилетки (1959–1965 гг.) были построены 8,6 тыс. км новых линий и вторые пути на ряде грузонапряженных направлений, что позволило ввести в строй действующих многие важные линии. В годы восьмой пятилетки (1966–1970 гг.) введено в эксплуатацию более 3 тыс. км новых линий. Сооружался новый транспортный коридор из районов Средней Азии и Поволжья в центр и на Кавказ. В годы девятой пятилетки (1971–1975 гг.) введено свыше 3 тыс. км

¹⁵⁶ Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). С. 427.

¹⁵⁷ Железнодорожный транспорт. XX век. С. 24.

¹⁵⁸ Там же.

новых линий, в т. ч. в направлениях Балхаш – Саянский, Архангельск – Карпогоры и др. В десятой пятилетке (1976–1980 гг.) более половины ввода новых железнодорожных линий пришлось на долю Сибири и Дальнего Востока. Завершено строительство крупнейшей на данной широте Южно-Сибирской магистрали, связавшей в единый транспортный комплекс районы Урала, Казахстана и Сибири и открывшей кратчайший путь в районы Поволжья, Центра и Украины. В эти годы было построено более 3100 км новых линий: БАМ – Тында, Верхне-Печорская, Белорецк, Карламан, Обь – Сургут, Кустанай – Урицкое, Сургут – Нижневартовск, Тында – Беркатит, Березовка – Комсомольск и др. В годы одиннадцатой пятилетки (1981–1985 гг.) продолжалось строительство БАМа, в строй действующих вошло 3 тыс. км новых линий. В годы двенадцатой пятилетки (1986–1990 гг.) введено в эксплуатацию около 2700 км новых линий, из них более 1700 км на БАМе. 1 октября 1984 г. в Куанде состоялась торжественная церемония укладки «золотого звена» БАМа. 1 ноября был принят в постоянную эксплуатацию 21-й пусковой комплекс БАМ – в обход Северо-Муйского тоннеля, чем было завершено строительство Байкало-Амурской магистрали¹⁵⁹.

Строительство Байкало-Амурской магистрали называли в свое время «стройкой века» протяженность дороги – 3105 км, огромное количество построенных искусственных сооружений, в том числе 4200 мостов, переработано 570 млн. кубометров грунта в ходе земляных работ, проложено более 3 тыс. км притрассовых дорог¹⁶⁰.

Эксплуатационная длина железных дорог общего пользования

Вопросам развития и функционирования железных дорог в рассматриваемый период (1946–1990 гг.) посвящено большое количество публикаций, монографий, трудов ученых и специалистов, соответствующие показатели довольно подробно, хотя и не по всем вопросам, представлены в изданиях официальной (государственной) статистики и трудах по истории развития данной отрасли.

¹⁵⁹ Там же. Следующий этап строительных работ по развитию БАМа начался в конце 90-х годов XX в. и ставил своей целью экономическое развитие этого региона. 30 марта 2001 г. осуществлена сбойка Северо-Муйского тоннеля (Аксененко Н. Е., Липидус Б. М., Мишарин А. С. Железные дороги России. От реформы к реформе. С. 136.)

¹⁶⁰ Железнодорожный транспорт. XX век. М., 2001. С. 25.

Таблица 73. Эксплуатационная длина железных дорог Министерства путей сообщения СССР в 1946–1990 гг., на конец года. Тысяч километров

Год	Эксплуатационная длина, всего	В том числе: электрифицированных участков дорог	Год	Эксплуатационная длина, всего	В том числе: электрифицированных участков дорог	Год	Эксплуатационная длина, всего	В том числе: электрифицированных участков дорог
1946	114,1	2,1	1961	126,6	15,7	1976	138,5	39,7
1947	115,5	2,3	1962	127,7	18,1	1977	139,8	40,5
1948	115,8	2,5	1963	128,6	20,4	1978	140,4	41,4
1949	116,0	2,8	1964	129,3	22,5	1979	141,1	42,4
1950	116,9	3,0	1965	131,4	24,9	1980	141,8	43,7
1951	117,8	3,5	1966	132,5	27,0	1981	142,8	44,8
1952	118,6	3,7	1967	133,3	29,0	1982	143,3	45,7
1953	119,9	4,3	1968	133,6	30,8	1983	143,6	46,8
1954	120,3	4,9	1969	134,6	32,4	1984	144,1	47,9
1955	120,7	5,4	1970	135,2	33,9	1985*	149,9	48,4
1956	120,7	6,4	1971	135,4	35,0	1986	145,6	50,6
1957	121,2	7,7	1972	136,3	36,2	1987	146,1	51,7
1958	122,8	9,5	1973	136,8	37,2	1988	146,7	52,9
1959	124,4	11,6	1974	137,5	38,1	1989	147,4	53,9
1960	125,8	13,8	1975	138,3	38,9	1990	147,5	54,3

* Вся эксплуатационная длина — 145,1 тыс. км, из них электрифицированных участков 49,36 тыс. км (Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. М., 1994. С. 511).

Источники:

- 1) ЦСУ при СМ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1967. С. 95.
- 2) ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1956 г. Статистический ежегодник. М., 1957. С. 190.
- 3) ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1958 г. Статистический ежегодник. М., 1959. С. 544.
- 4) ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1961 г. Статистический ежегодник. М., 1962. С. 476.
- 5) ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1962 г. Статистический ежегодник. М., 1963. С. 382.

- 6) ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1965 г. Статистический ежегодник. М., 1966. С. 460.
- 7) ЦСУ при СМ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1972. С. 41.
- 8) ЦСУ СССР. Народное хозяйство СССР в 1975 г. Статистический ежегодник. М., 1976. С. 458.
- 9) ЦСУ СССР. Народное хозяйство СССР в 1980 г. Статистический ежегодник. М., 1981. С. 294.
- 10) ЦСУ СССР. Народное хозяйство СССР. 1922–1982 гг. Юбилейный статистический ежегодник. М., 1982. С. 326.
- 11) ЦСУ СССР. Народное хозяйство СССР в 1984 г. Статистический ежегодник. М., 1985. С. 328.
- 12) ЦСУ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1984. С. 55.
- 13) Госкомстат СССР. Народное хозяйство СССР за 70 лет. Юбилейный статистический ежегодник. М., 1987. С. 347.
- 14) Госкомстат СССР. Народное хозяйство СССР в 1989 г. Статистический ежегодник. М., 1990. С. 587.
- 15) Госкомстат СССР. Народное хозяйство СССР в 1990 г. Статистический ежегодник. М., 1991. С. 618.

В числе трудов, посвященных рассматриваемым вопросам экономического развития железнодорожного транспорта в данный период, выделяются следующие:

Хачатуров Т. С. Железнодорожный транспорт СССР. М., 1952.

Повороженко В. В., Тишкин Е. М. Железнодорожный транспорт. 1964. М., 1966.

Козлов С. С., Ширай А. А., Черноусов Л. А. и др. Железнодорожный транспорт. 1968. М., 1969.

Железнодорожный транспорт. XX век. М., 2001.

Аксененко Н. Е., Липидус Б. М., Мишарин А. С. Железные дороги России. От реформы к реформе. М., 2001.

Кологривая И. Е. История развития железнодорожного транспорта. ДВГУПС, 1998.

Орлов Б. П. Развитие транспорта СССР. 1917–1962 гг. Историко-экономический очерк. М., 1963.

Характеристики работ железнодорожного транспорта и его развития приводились и в изданиях ЦСУ СССР.

Протяженность эксплуатационной длины сети увеличилась со 114,1 тыс. км в 1946 г. до 147,5 тыс. км в 1990 году. Динамика эксплуатационной длины показана в таблице 73.

Грузовые и пассажирские перевозки

Быстро развивающаяся экономика страны в послевоенный период предъявляла год от года растущие требования к транспорту, в первую очередь к железнодорожному, который обеспечивал реализацию экономических и культурных связей внутри страны, а так же связи с зарубежными странами.

В первой послевоенной пятилетке быстрыми темпами внедрялась новая техника и механизация погрузочно-разгрузочных работ, создавались новые склады и товарные конторы, усиливалось холодильное хозяйство, увеличилась поставка специальных вагонов¹⁶¹. В 1966 году по сравнению с 1950 г. грузооборот всех видов транспорта увеличился в 4,1 раза, в том числе железнодорожного общего пользования — в 3,3 раза.

В 1970 году транспортная сеть общего пользования (без морских путей сообщения) составляла 1485,5 тыс. км, из них эксплуатационная длина железных дорог общего пользования составляла 135,2 тыс. км и автомобильные дороги с твердым покрытием — 511,6 тыс. км¹⁶². Для повышения пропускной и провозной способности грузонапряженных направлений осуществлено строительство в 1961–1970 гг. 4,6 тыс. км вторых путей. Удлинены станционные пути на значительном количестве станций, главным образом на наиболее грузонапряженных магистралях, что позволило увеличить средний вес поезда брутто в 1970 г. до 2574 против 2099 тонн в 1960 г., или на 22,6 процента.

Выполнен большой объем работ по развитию станционного хозяйства и особенно сортировочных станций; на некоторых из них процесс формирования грузовых поездов был автоматизирован на основе применения вычислительной техники.

Основной технической реконструкции транспорта явился перевод железных дорог на высокоэффективные виды тяги — электровозную и тепловозную, с заменой малоэкономичных паровозов мощными, по тому времени современными, электровозами и тепловозами. Следует добавить, что переход на новые виды тяги изменил характер работы железных дорог и условия труда железнодорожников.

Процесс перевода на новые виды тяги практически был завершен к концу 70-х годов XX века: на начало 1971 года протяженность электрифицированных линий и линий, обслуживаемых электровозной и тепловозной тягой, составила 110 тыс. км или 81 % всей эксплуа-

¹⁶¹ Железнодорожный транспорт. XX век. М., 2001. С. 94.

¹⁶² ЦСУ при СМ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1972. С. 3.

Таблица 74. Грузооборот и перевозки грузов железнодорожным транспортом Министерства путей сообщения СССР в 1946–1990 гг.

Год	Грузооборот, млрд. ткм	Перевезено грузов, млн. т.	Год ⁴	Грузооборот, млрд. ткм	Перевезено грузов, млн. т.
1946	335,0	452,6	1969	2367,1	2758,7
1947	350,5	491,1	1970	2494,7	2896,0
1948	446,0	619,8	1971	2637,3	3048,8
1949	523,8	735,3	1972	2760,8	3771,5
1950	602,3	834,3	1973	2958,0	3346,4
1951	677,3	909,2	1974	3097,7	3496,8
1952	741,3	997,0	1975	3236,5	3681,1
1953	798,0	1067,4	1976	3295,4	3654,8
1954	856,8	1131,4	1977	3330,9	3723,4
1955	970,9	1267,0	1978	3429,4	3776,4
1956	1079,1	1371,0	1979	3449,3	3687,8
1957	1212,8	1487,7	1980	3439,9	3728,2
1958	1302,0	1616,9	1981	3503,2	3762,2
1959	1429,5	1763,8	1982	3464,5	3725,0
1960	1504,3	1884,9	1983	3600,1	3851,0
1961	1566,6	1987,6	1984	3638,8	3910,0
1962	1646,3	2077,4	1985	3718,4	3951,0
1963	1749,4	2158,0	1986	3834,5	4078,0
1964	1854,1	2288,8	1987	3824,7	4067,0
1965	1950,2	2415,3	1988	3924,6	4116,0
1966	2016,0	2481,9	1989	3851,7	4017,0
1967	2160,5	2604,6	1990	3717,1	3872,0
1968	2274,8	2705,6			

Источники данных:

I. ЦСУ при СМ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1967. С. 97.

II. ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР. Статистический сборник. М., 1956. С. 177.

III. ЦСУ при СМ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1972. С. 91–92.

IV. ЦСУ СССР. Народное хозяйство СССР в 1975 г. Статистический ежегодник. М., 1976. С. 455, 460.

V. ЦСУ СССР. Народное хозяйство СССР в 1979 г. Статистический ежегодник. М., 1980. С. 321, 325.

тационной длины железных дорог. Удельный вес электровозной и тепловозной тяги в общем грузообороте составил в 1970 г. 96,5 %¹⁶³. Одновременно осуществлялись работы по реконструкции путевого хозяйства с тем, чтобы прочность пути соответствовала нагрузкам и скоростям подвижного состава.

Динамика грузооборота и объема грузовых перевозок за 1941–1990 гг. представлены в таблице 74.

Пассажи́рские перевозки

С ростом благосостояния и повышением культурного уровня нашего народа, развитием санаторно-курортной сети и массовых видов туризма возросла мобильность населения. Этому способствовали значительное увеличение жилищного строительства, а в связи с освоением новых экономических районов также возникновение и рост новых населенных пунктов. Эти обстоятельства значительно повысили потребности населения страны в обслуживании всеми видами транспорта. В результате пассажирский транспорт стал более комфортабельным, улучшилась культура обслуживания пассажиров, повысилась скорость передвижения. На железнодорожном транспорте широкое распространение получили централизация стрелок и сигналов, радиофикация поездных и маневровых локомотивов, повышающие пропускную и провозную способность железных дорог, обеспечивающие высокую безопасность движения поездов.

В 1965 году было перевезено 2633,7 млн. пассажиров, что в 2,4 раза больше, чем в 1946 году (1078,1 млн. чел.). В 1988 году объем перевозок пассажиров составил 4396 млн. чел., увеличился против 1946 года в 4,1 раза, а пассажирооборот достиг 413,8 млрд. пасс.-км, против 97,9 млрд. в 1946 году.

В таблицах 75 и 75.1 приведены погодичные данные о перевозках пассажиров и пассажирообороте по железным дорогам общего пользования (МПС) за 1946–1990 годы. При составлении этих таблиц использовались данные нескольких источников. При этом для упрощения таблиц из некоторых источников брались не все данные, приведенные в них, а лишь необходимые для получения ряда данных за период 1946–1990 гг. Сопоставляя источники, мы убедились в том, что до выпуска статистического сборника «Транспорт и связь СССР» (М.,

¹⁶³ Сыцко П. А., Гутковский В. А. Железнодорожный транспорт СССР. Гомель, 1972. С. 20.

Таблица 75. Перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования (МПС) СССР в 1946–1990 гг. Млн. человек

Год	Источник данных													
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV
1946							1078,1	1078,1						
1947							1094,7	1094,7						
1948							1049,3	1049,3						
1949							1080,1	1080,1						
1950	1163,8						1163,8	1163,8			1332,1			
1951							1315,3	1315,3						
1952	1441,0						1440,7	1440,7						
1953	1504,0						1504,3	1504,3						
1954	1573,6						1573,6	1573,6						
1955	1641,4						1641,4	1641,4			1878,8			
1956	1658,3						1658,3	1658,3						
1957		1754					1754,1	1754,1						
1958		1834					1834,5	1834,5						
1959			1883				1882,8	1882,8						
1960			1950				1949,7	1949,7			2231,3	2231	2231	2231
1961			1962				1962,0	1962,0						
1962				2037			2037,0	2037,0						
1963					2139		2139,3	2139,3						

Год	Источник данных													
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV
1964						2250	2249,9	2249,9						
1965						2301	2301,2	2301,2	2301	2301	2633,7			
1966							2450,4	2450,4						
1967														
1968														
1969														
1970									2930	2930	3353,8	3354	3354	3354
1971									3053					
1972									3176					
1973									3306					
1974									3389					
1975									3470	3470	3971,9	3972	3972	3972
1976										3545				
1977										3566				
1978										3603				
1979										3566				
1980										3559	4072,2	4072	4072	4072
1981											4095,0			
1982											4098,0			
1983											4149,0			

Год	Источник данных													
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV
1984												4155		
1985												4166	4166	4166
1986													4345*	4345
1987													4360	
1988													4396	
1989														4323
1990														4273

Примечание: * Госкомстат СССР. Народное хозяйство СССР в 1988 г. Статистический ежегодник. М., 1989. С. 573. Источники данных:

- I. ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1956 г. Статистический ежегодник. М., 1957. С. 190.
- II. ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1958 г. Статистический ежегодник. М., 1959. С. 552.
- III. ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1961 г. Статистический ежегодник. М., 1962. С. 479.
- IV. ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1962 г. Статистический ежегодник. М., 1963. С. 385.
- V. ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1963 г. Статистический ежегодник. М., 1964. С. 379.
- VI. ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1965 г. Статистический ежегодник. М., 1966. С. 462.
- VII. ЦСУ при СМ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1967. С. 97.
- VIII. ЦСУ при СМ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1972. С. 91–92.
- IX. ЦСУ СССР. Народное хозяйство СССР в 1975 г. Статистический ежегодник. М., 1976. С. 460.
- X. ЦСУ СССР. Народное хозяйство СССР в 1980 г. Статистический ежегодник. М., 1981. С. 296.
- XI. ЦСУ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1984. С. 58.
- XII. ЦСУ СССР. Народное хозяйство СССР в 1985 г. Статистический ежегодник. М., 1986. С. 327.
- XIII. Госкомстат СССР. Народное хозяйство СССР в 1988 г. Статистический ежегодник. М., 1989. С. 308.
- XIV. Госкомстат СССР. Народное хозяйство СССР в 1990 г. Статистический ежегодник. М., 1991. С. 558.

Таблица 75.1. Пассажирооборот железнодорожного транспорта общего пользования (МПС) СССР в 1946–1990 гг. Млрд. пасс.-км

Год	Источник данных													
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV
1946							97,9	97,9						
1947							95,1	95,1						
1948							82,5	82,5						
1949							81,3	81,3						
1950	88,0						88,0	88,0			90,6			
1951	98,5						98,5	98,5						
1952	107,4						107,4	107,4						
1953	118,3						118,3	118,3						
1954	129,1						129,1	129,1						
1955	141,4						141,4	141,4			145,7			
1956	142,4						142,4	142,4						
1957		153,4					153,4	153,4						
1958		158,4					158,4	158,4						
1959			164,4				164,4	164,4						
1960			170,8				170,8	170,8			176,0			
1961			176,3				176,3	176,3						
1962				189,3			189,3	189,3						
1963					192,0		192,0	192,0						
1964						195,1	195,1	195,1						
1965						201,6	201,6	201,6		201,6	207,8			
1966							219,4	219,4						
1967								234,4						

Год	Источник данных													
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV
1968								254,4						
1969								261,3						
1970								265,4	265,4	273,5				
1971								274,6	274,6					
1972									285,8					
1973									296,6					
1974									306,3					
1975									312,5	322,1				
1976									315,6					
1977									322,2					
1978									332,1					
1979									335,3					
1980									332,1	342,2				
1981										354,3				
1982										357,6				
1983										361,5				
1984											364,0			
1985											374,0			
1986												390,2*		
1987												402		
1988												413,8		
1989													410,7	
1990														417,2

* Госкомстат СССР. Народное хозяйство СССР в 1988 г. Статистический ежегодник. М., 1989. С. 573.

1984) данные, приведенные в разных источниках, идентичны. Список использованных источников приведен под табл. 75.

В статистическом сборнике «Транспорт и связь СССР» (М., 1984) были внесены изменения в данные за 1950, 1955, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980 и 1981 годы. Вследствие чего значение показателей за перечисленные годы стали отличными от тех, которые приведены в статистическом сборнике «Транспорт и связь СССР» (М., 1967; М., 1972).

Вместе с тем данные за промежуточные годы: 1951–1954 гг., 1956–1959 гг., 1961–1964 гг., 1966–1969 гг., 1971–1974 гг. и 1976–1979 гг., также опубликованные в сборниках официальной статистики, изменения не претерпели, и продолжают использоваться в работах, по-

Таблица 76. Пассажиروоборот и перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования (МПС) СССР в 1946–1990 гг.

Год	Пассажиро- оборот, млрд. пасс.-км	Перевезено пассажиров, млн чел.	Год	Пассажиро- оборот, млрд. пасс.-км	Перевезено пассажиров, млн чел.	Год	Пассажиро- оборот, млрд. пасс.-км	Перевезено пассажиров, млн чел.
1946	97,9	1078,1	1961	176,3	1962,0	1976	315,1	3545,0
1947	95,1	1094,7	1962	189,3	2037,0	1977	322,2	3566,0
1948	82,5	1049,3	1963	192,0	2139,3	1978	332,1	3603,0
1949	81,3	1080,1	1964	195,1	2249,9	1979	335,3	3566,0
1950	90,6	1332,7	1965	207,8	2633,7	1980	342,2	4072,0
1951	98,5	1315,8	1966	219,4	2450,4	1981	354,3	4095,0
1952	107,4	1440,7	1967	234,4	2592,2	1982	357,6	4098,0
1953	118,3	1504,3	1968	254,4	2745,8	1983	361,5	4149,0
1954	129,1	1573,6	1969	261,3	2836,6	1984	364,0	4155,0
1955	145,7	1878,8	1970	273,5	3353,4	1985*	374,0	4166,0
1956	142,4	1658,3	1971	274,6	3053,4	1986	390,2	4345,0
1957	153,4	1754,1	1972	285,8	3167,0	1987	402,2	4360,0
1958	158,4	1834,5	1973	296,6	3306,0	1988	413,8	4396,0
1959	164,4	1882,8	1974	306,3	3389,0	1989	410,7	4323,0
1960	176,0	2231,3	1975	322,1	3979,0	1990	417,2	4273,0

Источники данных те же, что и для таблиц 75 и 75.1.

Примечание: в табл. 76 данные за 1950, 1955, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1981, 1982 и 1983 годы приведены из статистического сборника «Транспорт и связь СССР». М., 1984. С. 58.

скольку изменениям данных, произведенным в статистическом сборнике «Транспорт и связь СССР» (М., 1984), никаких объяснений не дано. Отображение данных из имеющихся источников о перевозках пассажиров и пассажирообороте представлено в таблицах 75, 75.1 и 76.

Использование разных источников позволило нам построить динамичные таблицы пассажирооборота и перевозок пассажиров за 45 лет (с 1945 по 1990 гг.) (табл. 76).

Как свидетельствуют данные из таблиц 75, 75.1, 76, максимум как грузовых, так и пассажирских перевозок железными дорогами общего пользования (МПС) был достигнут в 1988 г. В то время железные дороги общего пользования СССР составили 11 % протяженности мировой сети — они выполняли 51 % мирового грузооборота. Эти показатели не имели аналогов в мировой практике, что позволило министру путей сообщения Н. С. Конареву с полным основанием назвать то время «золотой вершиной достижений железных дорог страны Советов»

Средняя дальность перевозок, как грузовых, так и пассажирских в этот период возросла: пассажирских — от 90 км до 98 км, грузовых — от 740 км до 960 км.

Данные таблицы 76 включены нами в соответствующие таблицы статистических рядов.

Подвижной состав железнодорожного транспорта

Как уже отмечалось ранее, в годы Великой Отечественной войны железнодорожному транспорту, в том числе и его подвижному составу, был нанесен тяжелейший урон. В целях пополнения парка паровозов Народным комиссариатом путей сообщения, еще до окончания войны, были приняты меры по закупке паровозов в США. Но решающее значение в возрождении железнодорожного транспорта принадлежит освоению и выпуску отечественного локомотивного и вагонного подвижного состава. Уже в 1946 году начался выпуск товарных паровозов серии Л, который «благодаря небольшой нагрузке на ось был вездеходным», были созданы новые паровозы и для работы на грузонапряженных участках. Кроме того, «Началось серийное производство тепловозов и электровозов. <...> Железные дороги стали получать четырехосные вагоны грузоподъемностью 50–60 т, оборудованные автосцепкой и автотормозами». Пассажирский вагонный парк так же стал пополняться новыми цельнометаллическими вагонами¹⁶⁴.

¹⁶⁴ Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945). С. 430.

В 1956 г. начался «полномасштабный» перевод железных дорог на новые виды тяги, Более 100 лет паровоз был символом железной дороги, его единственным тяговым средством. Но время паровозов истекло: в 1956 г. в СССР производство их было прекращено. В период 1956–1970 гг. была проведена коренная реконструкция средств тяги, прежде всего в результате активизации отечественного локомотивостроения на железные дороги поступило 13500 секционных магистральных тепловозов. Все это послужило основой повышения эффективности железнодорожного транспорта.

Перевод железнодорожных линий на новые виды тяги был завершен в 1970 г. На ряде железных дорог паровозы были исключены из поездной работы. Первой полностью перешла в 1974 году на тепловозную тягу Среднеазиатская железная дорога. Уже в 1950 г. было восстановлено вагоностроение. К 1955 г. заводы промышленности полностью обеспечили потребности страны в вагонах¹⁶⁵.

Освоено производство более совершенных вагонов, к 1980 г. на российских железных дорогах появились восьмиосные цистерны (около 16000 вагонов) и несколько тысяч полувагонов, грузоподъемностью 125 тонн.

Значительным явлением в 1970–1975 гг. стала разработка и внедрение в действие единой контейнерной транспортной системы — в 90 городах работали контейнерные станции для обработки крупнотоннажных контейнеров, из них в 25 городах станции были оснащены самыми современными механизмами.

Для послевоенных пятилеток характерно также развитие пассажирского вагонного парка. С середины 50-х годов XX века на железные дороги начали поступать цельнометаллические, комфортабельные пассажирские вагоны этого типа.

К периоду распада СССР для поддержания вагонов в исправном состоянии на сети дорог была создана мощная ремонтная база. Для ремонта пассажирских вагонов было построено 74 депо, оснащенных необходимым оборудованием¹⁶⁶.

Все эти преобразования и успехи почти не получали отражение в публикации данных официальной статистики. На протяжении длительного времени — с начала 40-х годов и до последнего десятилетия XX века — сведения о наличии подвижного состава железнодорожного

¹⁶⁵ Аксененко Н. Е., Латидус Б. М., Мишарин А. С. Железные дороги России. От реформы к реформе. С. 138.

¹⁶⁶ Железнодорожный транспорт. XX век. С. 54.

транспорта в статистических изданиях практически не встречаются, а если приводятся, то не по всем видам подвижного состава, к тому же, в основном, в относительных показателях. В работах отдельных авторов приводятся лишь отрывочные сведения на конкретный год, не позволяющие представить полную картину за рассматриваемый период. Несколько отличаются издания: «История железнодорожного транспорта СССР. 1945–1991». Под редакцией профессоров В. Д. Кузьмича и Б. А. Лёвина. М., 2004 и «Железнодорожный транспорт. XX век». М., 2001. В этом издании приведены следующие основные показатели подвижного состава см. таблицу 77.

Таблица 77. Парк грузовых вагонов и эксплуатационный парк локомотивов грузового движения на железных дорогах МПС в 1950–1990 гг.

Год	Рабочий парк вагонов в среднем в сутки, тыс.	Резерв вагонов в среднем в сутки, тыс.	Эксплуатируемый парк локомотивов грузового движения			Средняя статистическая нагрузка на вагоны, тонн	Средняя грузоподъемность вагона, тонн
			В среднем в сутки	В том числе:			
				электро-возов	тепло-возов		
1950	844,5	134,1	10672	243	252	20,2	22,6
1960	1206,0	134,5	12381	1475	1510	23,6	27,8
1970	897,9	56,1	10997	4370	5445	48,9	60,0
1980	1311,1	69,3	15760	8194	7566	52,5	62,5
1988	1350,3	160,7	16772	9431	7291	54,5	64,5
1990	1339,0	147,3	16514	940	7114	54,8	65,3

Источники: История железнодорожного транспорта СССР. 1945–1991. Под ред. В. Д. Кузьмича, Б. А. Лёвина. М., 2004. С. 660, 661; Железнодорожный транспорт. XX век. М., 2001. С. 12.

Рабочий парк грузовых вагонов составляет та часть исправных вагонов наличного парка, которые заняты на перевозках (в сутки).

Наличие пассажирских вагонов учитывается по депо приписки на железных дорогах. Учет парка пассажирских вагонов ведется с подразделением по видам перевозок: для перевозки почты, для перевозки багажа и грузобагажа, прочие (рестораны, лаборатории, служебные и т. п.). В зависимости от оборудования вагоны, предназначенные для перевозки пассажиров, делятся на мягкие, мягко-

жесткие, купейные, жесткие открытые, межобластные с местами для сидения¹⁶⁷.

На основании сопоставления различных источников считаем возможным внести в статистические таблицы следующие данные (табл. 78):

Таблица 78. Подвижной состав железных дорог общего пользования (МПС) СССР в 1985–1991 гг.

Подвижной состав	1985	1988	1990	1991
Электровозы — эксплуатационный парк (в среднем в сутки)	12261	12555	12623	12042
Тепловозы — эксплуатационный парк (в среднем в сутки)	20648	20383	20381	19784
Электросекции — рабочий парк электровагонов; на конец года	18218	18785	19013	18754
Вагоны грузового парка; на конец года, тыс.	1533,4	1591,4	1576,2	1546,9
Вагоны пассажирского парка; на конец года, тыс.	57,5	56,6	56,3	56,0

Источник: Железнодорожный транспорт. XX век / Ред. совет С. А. Пашинин и др. М., 2001. С. 107.

Трудовые ресурсы

Трудовые ресурсы являются одной из важнейших составляющих потенциала страны. На железнодорожном транспорте МПС, как и в народном хозяйстве СССР в целом, им придавалось важное значение: имелась разветвленная сеть подготовки специалистов, в том числе с высшим образованием, а также регулярной переподготовки кадров; проявлялась забота о здоровье и благосостоянии работающих и их семей, постоянно осуществлялись меры по улучшению условий труда. Проведенная в послевоенные годы реконструкция и модернизация железнодорожного транспорта, внедрение передовых технологий и организаций труда (например, на Белорусской железной дороге) и т. п. способствовали тому, что грузооборот в 1990 г. по отношению к 1946 г. вырос в 11,1 раза, перевозки грузов — в 8,6 раза; пассажирооборот в 4,3 раза, количество перевезенных пассажиров — в 4 раза, за этот же период численность работающих МПС, занятых на перевозках, увеличилась в 1,2 раза.

¹⁶⁷ Методические указания // Госкомстат России. Транспорт и связь России. Официальное издание. 2001. Статистический сборник. С. 210.

Данные о рабочих и служащих, занятых в отрасли «железнодорожный транспорт» приведены почти во всех изданиях статистических ежегодников «Народное хозяйство СССР в ... году», включая «Народное хозяйство СССР в 1990 г.» (М., 1991), а также в статистических сборниках «Труд в СССР» и статистических сборниках «Транспорт и связь в СССР».

Таблица 79. Среднегодовая численность рабочих и служащих на железных дорогах общего пользования (МПС) СССР в 1946–1990 гг. Тысячи человек

Год	Источник данных										
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
1946	...										
	1578										
1947											
1948											
1949											
1950	2068	2068	...	...	2068	3514	...	...	2068		
	...	...	1712	1712	1637	1712	1712	1637	...		
1951	2121						...				
	...						1762				
1952	2232						...				
	...						1866				
1953	2275						...				
	...						1901				
1954	2321						...				
	...						1968				
1955	2302	2302	...	...	...	3400	...	...	
	...	...	1980	1980	1980	1980	1980	1984			
1956	2307						...				
	...						1980				
1957	2323						...				
	...						1995				
1958	2330						3453	...			
	...						1997	1997			
1959	2340						3411	...			
	...						1994	1994			
1960		2348	...	...	...	3479	...	...	2358		
		...	2011	2011	1916	2011	2011	1916	1916		

Год	Источник данных										
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
1961		2311				3422	...				
		...				1987	1987				
1962		2295				3398	...				
		...				1972	1972				
1963		2301				3386	...				
		...				1973	1973				
1964		2300				3430	...				
		...				1980	1980				
1965		2312	...		...	3416	...	...	2319		
		...	1981		1981	1972	1977	1881	1881		
1966		2317				3432	...				
		...				1917	1984				
1967		2310					...				
		...					1986				
1968							...				
							1968				
1969							...				
							1982				
1970			2331		
			1997	1999	1889		1997	1889	1889		
1971				
			2015	2018	1908				1908		
1972				
			2031	2034	1922				1922		
1973				
			2046	2049	1935				1935		
1974				
			2059	2061	1948				1948		
1975				
			2070	2072	1958			1958	1958		
1976				
			2078	2081	1966				1966		
1977				
			2097	2099	1985				1985		
1978					
				2128	2016				2016		

Год	Источник данных										
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI
1979					
				2144	2030				2030		
1980					
				2190	2074			2074	2074		
1981					
				2218	2101			2101	2101		
1982					
				2231	2112			2112	2112		
1983					
				2112	2112			2112	2112		
1984					
				2092	2092			2092	2092		
1985					
				2074	2074			2074	2074		
1986					
				1991	1991			1991	1991		
1987					
				1870	1870			1870	1870		
1988								2371			
								1847			
1989									2363		
									1814		
1990									2401		
									1863		

Источники данных:

I. ЦСУ СССР. Труд в СССР. Статистический сборник. Ч. I. М., 1960. Оттиск из приложения к еженедельному статистическому бюллетеню от 8 июня 1960 г. С. 16–17.

II. ЦСУ СССР. Труд в СССР. Статистический сборник. М., 1968. С. 24–25.

III. ЦСУ СССР. Труд в СССР. Статистический сборник. М., 1977. С. 235.

IV. ЦСУ СССР. Труд в СССР. Статистический сборник. М., 1983. С. 313.

V. Госкомстат СССР. Труд в СССР. Статистический сборник. М., 1988. С. 30–31, 61.

VI. ЦСУ при СМ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1967. С. 37.

VII. ЦСУ при СМ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1972. С. 109.

VIII. Госкомстат СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1984. С. 74.

IX. Госкомстат СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1990. С. 151, 153.

X. Госкомстат СССР. Народное хозяйство СССР в 1990 г. Статистический ежегодник. М., 1991. С. 101.

Примечания:

1. В настоящей таблице (кроме графы для источника VI) в числителе приведены среднегодовые данные о численности работающих в отрасли (виде деятельности) «железнодорожный транспорт»; в знаменателе — в том числе среднегодовая численность рабочих и служащих НКПС, МПС, занятых на перевозках на железнодорожном транспорте общего пользования.

2. В графе для источника VI в числителе приведены данные о численности работников железнодорожного транспорта по системе МПС в целом; в знаменателе — в том числе работников, занятых на перевозках.

В послевоенные годы окончательно сложилась четырехуровневая система статистического учета на железной дороге. Необходимая информация по установленным бланкам отчетности предоставлялась хозяйственными единицами (дистанциями, депо, ремонтными мастерскими и т. д.) в отделы учета отделений дорог. После статистической обработки данные передавались в отделы учета управления дороги, где формировалась сводная отчетность по дороге в целом. Эти отчеты пересылались в Управление статистического учета и отчетности Министерства путей сообщения. После необходимых обобщений собранные сведения о работе железнодорожного транспорта поступали в Центральное статистическое управление при Совете министров СССР. Эта схема сохранялась долгие годы и претерпела незначительные изменения лишь в последнее время.

В период с 1954 г. были выработаны принципы, на которых до сих пор базируется современная железнодорожная статистика. Во-первых, постановка статистического учета рассматривается как оформление технологического процесса отрасли. Поэтому сбор статистической информации осуществляется по принципу сплошного текущего учета, что влечет за собой фиксирование каждой технологической операции на бланках установленной отчетности, где любое изменение в учете производится с ведома центрального статистического органа. Во-вторых, проведена унификация первичных документов статистического, бухгалтерского и оперативного учета. На железной дороге статистический и оперативный учет взаимосвязаны. Данные оперативного учета используются для нужд статистики, а на основе стати-

Таблица 80. Среднегодовая численность рабочих и служащих на железных дорогах СССР в 1946–1990 гг. Тысяч человек

Год	Всего работающих	Из них работающих МПС, занятых на перевозках	Год	Всего работающих	Из них работающих МПС, занятых на перевозках	Год	Всего работающих	Из них работающих МПС, занятых на перевозках
1946	...	1578	1961	2311	1987	1976	2460	1966
1947	...	...	1962	2295	1972	1977	2478	1985
1948	...	...	1963	2301	1973	1978	2524	2016
1949	...	...	1964	2300	1980	1979	2563	2030
1950	2068	1637	1965	2312	1881	1980	2616	2074
1951	2121	1765	1966	2317	1984	1981	2658	2101
1952	2232	1866	1967	2287	1966	1982	2671	2112
1953	2275	1901	1968	2281	1968	1983	2684	2112
1954	2321	1968	1969	2303	1982	1984	2665	2092
1955	2302	1884	1970	2331	1989	1985	2639	2074
1956	2307	1980	1971	2337	1908	1986	2536	1991
1957	2323	1995	1972	2380	1922	1987	2402	1870
1958	2330	1997	1973	2422	1935	1988	2372	1847
1959	2340	1994	1974	2437	1948	1989	2363	1814
1960	2358	1916	1975	2459	1958	1990	2401	1863

Источники данных:

1. ЦСУ при СМ СССР. Труд в СССР. Статистический сборник. Ч. 1. М., 1960. Оттиск из приложения к еженедельному статистическому бюллетеню от 8 июня 1960 г. С. 16, 17.
2. ЦСУ при СМ СССР. То же. М., 1968. С. 24, 25.
3. Госкомстат СССР. То же. 1988. С. 30–31, 61.
4. ЦСУ при СМ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1972. С. 109.
5. Госкомстат СССР. То же. М., 1990. С. 151, 153.
6. ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1959 г. Статистический ежегодник. М., 1960. С. 844.
7. ЦСУ при СМ СССР. То же. В 1967 г. М., 1968. С. 648.
8. ЦСУ при СМ СССР. То же. В 1968 г. М., 1969. С. 548.

9. ЦСУ при СМ СССР. То же. В 1969 г. М., 1970. С. 530.
10. ЦСУ при СМ СССР. То же. В 1970 г. М., 1971. С. 510.
11. ЦСУ при СМ СССР. То же. В 1971 г. М., 1972. С. 347.
12. ЦСУ при СМ СССР. То же. В 1972 г. М., 1973. С. 505
13. ЦСУ при СМ СССР. То же. В 1974 г. М., 1975. С. 551.
14. ЦСУ при СМ СССР. То же. В 1976 г. М., 1977. С. 463.
15. ЦСУ СССР. То же. В 1977 г. М., 1978. С. 378.
16. ЦСУ СССР. То же. В 1978 г. М., 1979. С. 363.
17. ЦСУ СССР. То же. В 1981 г. М., 1982. С. 399.
18. ЦСУ СССР. То же. В 1982 г. М., 1983. С. 364.
19. ЦСУ СССР. То же. В 1983 г. М., 1984. С. 385.
20. ЦСУ СССР. То же. В 1985 г. М., 1986. С. 409.
21. ЦСУ СССР. То же. В 1985 г. М., 1986. С. 391.
22. Госкомстат СССР. То же. В 1990 г. М., 1991. С. 101.

стической информации принимаются оперативные управленческие решения и делаются краткосрочные прогнозы.

С целью совершенствования учета были выделены основные элементы железнодорожного хозяйства: главнейшие перевозимые грузы, основные профессии работников транспорта и т. д., что повысило аналитические возможности отчетных таблиц, позволило полнее использовать статистические методы исследования. Больше стало придаваться значения построению аналитических таблиц, взаимосвязи статистических показателей. В советский период в железнодорожную статистику прочно вносили плановые показатели, так как построение плановых показателей требовало, тщательного учета имеющихся ресурсов, кропотливого изучения технологического процесса, выявления всех факторов, которые могли повлиять на ожидаемый результат. Конечно, основное внимание уделялось анализу выполнения плана, а также причинам отклонения от плана. Плановые показатели до сих пор широко применяются на железных дорогах, хотя их использование в условиях рыночной экономики неоднозначно.

Проанализировав данные таблицы 79 и, с учетом сведений из других источников, мы построили, для включения данных в статистические ряды, таблицу 80 о среднегодовой численности рабочих и служащих на железных дорогах СССР в этот период.

3.3. Железные дороги Российской Федерации

Распад СССР и последующие геополитические и социально-экономические изменения начала 1990-х годов привели к дезинтеграции единой транспортной сети СССР.

В 1991 году железные дороги работали последний год в единой территориальной системе бывшего СССР¹⁶⁸. Последний статистический ежегодник, в котором приведены данные по железным дорогам Советского Союза, в том числе и в разрезе союзных республик, входящих в него, был выпущен в этом году (см.: Народное хозяйство СССР в 1990 г. М., 1991). В этом ежегоднике приведены следующие данные об эксплуатационной длине путей общего пользования по СССР и союзным республикам.

Таблица 81. Эксплуатационная длина железных дорог. Тысячи километров

Республики	Эксплуатационная длина железных дорог ¹ , тыс. км.
СССР	147,40
РСФСР	87,18
Украина	22,80
Белорусская ССР	5,57
Республика Узбекистан	3,46
Казахская ССР	14,46
Республика Грузия	1,57
Азербайджанская Республика	2,09
Литовская Республика	2,01
Республика Молдова	1,15
Латвийская Республика	2,40
Киргизская ССР	0,37
Республика Таджикистан	0,48
Республика Армения	0,84
Туркменская ССР	2,12
Эстонская Республика	1,03

Источник: Народное хозяйство СССР в 1990 г. Статистический ежегодник. М., 1991. С. 620.

¹ Госкомстат России. Народное хозяйство СССР в 1990 г. Статистический ежегодник. М., 1991. С. 620.

¹⁶⁸ Железные дороги Российской Федерации. ЦНИИ железнодорожного транспорта. Обзорная информация. М., 1992. С. 32.

При распаде СССР вместе с территориями республик отошли и железнодорожные пути, находящиеся в их границах. 12 декабря 1993 года всенародным голосованием была принята Конституция Российской Федерации. РСФСР перестала существовать, поскольку статья 1 Конституции (пункт 1) гласит: Российская Федерация — Россия есть демократическое федеративное правовое государство с республиканской формой правления. В пункте 2 статьи 1 сказано: наименования «Российская Федерация» и «Россия» равнозначны¹⁶⁹.

С этого времени и железные дороги стали принадлежностью Российской Федерации. На территории Российской Федерации осталось около 60 % магистральных железнодорожных линий бывшего Союза. 22 января 1992 г. образовано Министерство путей сообщения Российской Федерации; наряду с ним создан Исполнительный комитет для координации перевозок грузов между странами содружества, — по 17 дорогам. Общая длина железных дорог России составляла на 1 января 1992 г. 87,2 тыс. километров¹⁷⁰. Перечень железных дорог, вошедших в состав МПС, представлен в таблице 82:

В последующем была осуществлена дальнейшая реорганизация железнодорожного транспорта в целях его демонополизации. Образовано ОАО «Российские железные дороги». Контрольный пакет акций ОАО «РЖД» принадлежит государству.

С 1991 г. по 2000 г. эксплуатационная длина железных путей сокращалась (табл. 83).

В еще большей степени сократился объем перевозок и, соответственно, снизился грузооборот (табл. 84).

Распад СССР и вызванные тем самым нарушения производственных связей и разделения труда привели к обвалу экономики. К этому добавился развал ЕС и Варшавского договора, произошедшие накануне распада СССР.

Наименьший объем перевозок был в 1998 году: объем перевозок снизился в 2,3 раза против 1991 года, а в 2000 году он составил 53,5 % к уровню 1991 г. Наибольший спад грузооборота также приходится на 1998 г., когда он снизился по сравнению с уровнем 1991 г. в 2,28 раза, а в 2000 году составил 59 % от уровня 1991 года.

Сокращался и объем пассажирских перевозок (табл. 85).

Как следует из данных, приведенных в таблице 85, наибольший спад перевозок пассажиров по сравнению с 1991 г. произошел в

¹⁶⁹ Конституция Российской Федерации. Ст. 1. С. 4.

¹⁷⁰ Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. С. 235.

Таблица 82. Железные дороги Министерства путей сообщения Российской Федерации

Наименование дороги	Местонахождение органов управления железными дорогами
Восточно-Сибирская	Иркутск
Горьковская	Нижний Новгород
Дальневосточная	Хабаровск
Забайкальская	Чита
Западно-Сибирская	Новосибирск
Калининградская	Калининград
Красноярская	Красноярск
Куйбышевская	Самара
Московская	Москва
Октябрьская	Санкт-Петербург
Приволжская	Саратов
Сахалинская	Южно-Сахалинск
Свердловская	Екатеринбург
Северская	Ярославль
Северо-Кавказская	Ростов-на-Дону
Юго-Восточная	Воронеж
Южно-Уральская	Челябинск

Таблица 83. Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования МПС в 1991–2000 гг., на конец года

Год	Эксплуатационная длина, км	Год	Эксплуатационная длина, км
1991	87191	1996	87086
1992	87125	1997	86660
1993	87113	1998	86151
1994	87052	1999	86031
1995	87382	2000	86075

Источники: Госкомстат России. Транспорт и связь России. Официальное издание. 1995. Статистический сборник. М., 1995. С. 116; Госкомстат России. Транспорт и связь Российской Федерации. Официальное издание. 2001. Статистический сборник. М., 2001. С. 69.

Таблица 84. Перевозки грузов и грузооборот железнодорожного транспорта общего пользования Российской Федерации в 1991–2000 гг.

Год	Перевезено, млн. т.	Грузооборот, млрд. км.	Год	Перевезено, млн. т.	Грузооборот, млрд. км.
1991	1957	2326	1996	911	1131
1992	1640	1987	1997	887	1100
1993	1348	1608	1998	835	1020
1994	1058	1195	1999	947	1205
1995	1028	1214	2000	1047	1373

Источник: Госкомстат России. Российский статистический ежегодник. Официальное издание. 2001. М., 2001. С. 447, 449.

1999 году (году, следующем за годом дефолта — 1998 г.). В 2000 году объем перевозок составил 53,0 % от уровня 1991 г. Обращает на себя внимание тот факт, что в перевозках пассажиров большую долю составляют перевозки в пригородном сообщении (включая внутригородское сообщение). В среднем за 1991–2000 гг. эти перевозки составили 90,5 % от общего объема перевезенных пассажиров.

Наибольшее снижение пассажирооборота (перевозки пассажиров) было в 1999 г. В 2000 году объем пассажирооборота составил 65,5 % от уровня 1991 г. Общее среднее расстояние перевозки одного пассажира за 1991–2000 гг. составило 106,9 км, при этом в пригородном сообщении (включая внутригородское сообщение) среднее расстояние перевозки одного пассажира составляло 50 км.

По нашему мнению, данные таблиц 83, 84 и 85 можно включить в соответствующие статистические ряды деятельности железных дорог России в XX веке.

Изучение экономической литературы приводит к выводу о том, что в течение XX века на железнодорожном транспорте неоднократно менялись как методические, так и методологические указания. При этом они касались всех аспектов деятельности железных дорог — от определения и порядка учета эксплуатационной длины железных дорог до учета подвижного состава и численности работающих на железнодорожном транспорте. В силу этого и сведения, публиковавшиеся как в изданиях МПС Российской империи, НКПС и МПС СССР, так и в изданиях органов государственной статистики, не всегда сопоставимы, к тому же не всегда в таблицах одного и того же наименования последующего издания содержится полный перечень показателей,

Таблица 85. Перевозки пассажиров и выполненный пассажирооборот железнодорожным транспортом общего пользования Российской Федерации в 1991–2000 гг.

Год	Перевезено, млн. человек		Пассажи- рооборот, млрд. пасс.-км		Год	Перевезено, млн. человек		Пассажи- рооборот, млрд. пасс.-км	
	Всего	В т. ч. в при- городном сообщении*	Всего	В т. ч. в при- городном сообщении*		Всего	В т. ч. в при- городном сообщении*	Всего	В т. ч. в при- городном сообщении*
1991	2677	2421	255,0	84,3	1996	1663 ¹	1525 ³	181,2	92,2 ⁶
1992	2372	2127	253,21	83,9	1997	1660	1482	170,3	77,4
1993	2324	2070	272,2	92	1998	1471	1373	152,9	72,4
1994	2062	1865	227,1	86,7	1999	1338 ²	1226 ⁴	141,0 ⁵	48 ⁷
1995	1833	1676	192,2	78,8	2000	1419	1280	167,1	50,8

Источники: Госкомстат России. Российский статистический ежегодник. Официальное издание. 2001. М., 2001. С. 451, 452, 453, 454; Госкомстат России. Транспорт и связь России. Официальное издание. 2000. Статистический сборник. М., 2000. С. 72.

Примечания:

*Включая внутригородское сообщение.

¹ С 1996 года — с учетом объемов перевозок пассажиров, пользующихся правом бесплатного проезда в пригородном сообщении.

² В 1999 году изменена система учета объемов перевозок работников железнодорожного транспорта; в сопоставимых условиях объем перевозок пассажиров составил 110,7 % к уровню 1998 г.

³ В 1996 г. — с учетом оценки объемов перевозок пассажиров, пользующихся правом бесплатного проезда в пригородном сообщении.

⁴ В 1999 г. изменена система учета объемов перевозок работников железнодорожного транспорта.

⁵ В 1999 г. изменена система учета объемов перевозок работников железнодорожного транспорта; в сопоставимых условиях пассажирооборот составил 112,3 % к уровню 1998 г.

⁶ С 1996 г. — с учетом оценки объемов перевозок пассажиров, пользующихся правом бесплатного проезда в пригородном сообщении.

⁷ В 1999 г. изменена система учета объемов перевозок работников железнодорожного транспорта.

приводившихся в предыдущих изданиях. Следует отметить, что в статистических сборниках МПС Российской империи приводились довольно подробные пояснения при изменениях как методического, так и методологического характера. В новейшей истории статистики российских железных дорог таких пояснений, как правило, не дается.

Обратимся к данным о подвижном составе (табл. 86).

Таблица 86. Наличие подвижного состава железнодорожного транспорта общего пользования Российской Федерации в 1991–2000 гг., на конец года.
Тысяч

Год	Рабочий парк товарных железнодорожных вагонов (в среднем в сутки) ¹	Пассажирские вагоны	Год	Рабочий парк товарных железнодорожных вагонов (в среднем в сутки) ¹	Пассажирские вагоны
1991	792	35,4	1996	318	25,7
1992	658	35,5	1997	315	23,2
1993	547	32,1	1998	385 ²	20,6
1994	396	30,6	1999	427	20,0
1995	368	29,6	2000	464	20,7

Источники: Госкомстат России. Транспорт и связь Российской Федерации. Официальное издание. 1994. Статистический сборник. М., 1995. С. 92, 236; Данные по пассажирским вагонам за 1991, 1992, 1993 и 1994 гг. — материалы Петростата. Госкомстат России. Транспорт и связь России. Официальное издание. 2000. Статистический сборник. М., 2001. С. 65; Госкомстат России. Транспорт и связь России. Официальное издание. 1995. Статистический сборник. М., 1996. С. 116; Госкомстат России. Российский статистический ежегодник. Официальное издание. 2001. М., 2001. С. 454.

Примечания:

¹ Рабочий парк грузовых вагонов — часть исправных вагонов наличного парка, которые заняты на перевозках.

² С 1998 года изменена методология учета рабочего парка вагонов — отменен технологический резерв вагонов.

Приведенные данные не включают тягловый подвижной состав. Кроме того, число вагонов как пассажирского, так и товарного парков, показано лишь итоговой цифрой без классификации вагонов по назначению. Видимо после 1991 г. прошло еще мало времени для уточнения и публикации подробных сведений, и данные о подвижном составе в публикациях государственной статистики пока что весьма ограничены.

В связи с изменением политической и экономической систем после распада СССР и осуществлением мер по разгосударствлению народного хозяйства в Российской Федерации образовалось, в том числе и на транспорте, множество предприятий и организаций различных форм собственности и организационно-правовых форм. На 1 января 2000 г. в стране таких предприятий и организаций было 3106 тыс. (в отрасли «Транспорт и связь — 73,9 тыс.), в числе которых — более 890,5 тыс. малых (в отрасли «Транспорт» — 21 тыс.), что осложнило учет численности работающих. Основным показателем, публикуемым официальной статистикой, является «среднегодовая численность занятых в экономике по отраслям», где приведены данные по отрасли «Транспорт» в целом, т. е. сумма числа работающих по всем видам транспорта (Госкомстат России. Российский статистический ежегодник. Официальное издание 2001). Статистический сборник. М., 2001. С. 141). В другом источнике (Госкомстат России. Транспорт и связь России. Официальное издание. 1995. Статистический сборник. М., 1995. С. 198; М., 2001. С. 19.) приведены сведения «Среднегодовая численность работников, занятых на транспорте и в связи» с выделением данных по отрасли «Транспорт» — всего, в том числе с выделением железнодорожного, автомобильного, городского электрического и др. видов транспорта. Особенность этих данных состоит в том, что: а) данные по крупным и средним предприятиям получаются из статистических отчетов, которые представляют эти предприятия в органы государственной статистики, а по малым и частным предприятиям, занимающимся перевозками, производятся досчеты по единой методике; б) не приводятся сведения «в том числе занятые на перевозках на транспорте общего пользования».

Сведения о численности работающих на транспорте публикуются также в статистических сборниках «Труд и занятость в России». Сведения приводятся по отрасли «Транспорт» одной цифрой по балансу трудовых ресурсов. В этом сборнике также отсутствуют данные о численности работающих, занятых на перевозках.

В связи с этим следует назвать публикации изданий, подведомственных МПС: «Железные дороги Российской Федерации» (Центральный научно-исследовательский институт технико-экономических исследований) и журнал «Железнодорожный транспорт», в которых периодически публикуются сведения не только по общей численности работающих, но и по численности работающих, занятых на перевозках железнодорожным транспортом общего пользования.

В таблице 87 представлены сведения о численности занятых на железнодорожном транспорте.

Таблица 87. Среднегодовая численность работников железнодорожного транспорта Российской Федерации в 1991–2000 гг. Тысяч человек

Год	Всех рабочих и служащих на железнодорожном транспорте	Из них: занятых на перевозках на транспорте общего пользования	Год	Всех рабочих и служащих на железнодорожном транспорте	Из них: занятых на перевозках на транспорте общего пользования
1991	1483,4	1331,1	1996	1449,1	...
1992	1511,0	1243,6	1997	1369,9	...
1993	1514,4	1228,2	1998	1206,5	1078,3
1994	1504,8	1183,5	1999	1196,2	1053,5
1995	1487,8	...	2000	1229,0	1091,8

Справочно: «Среднегодовая численность работников включает работников по трудовому договору (контракту) и выполнявших постоянную, временную или сезонную работу, без учета совместителей, женщин находящихся в отпусках по беременности и родам и в дополнительных отпусках по уходу за ребенком» (Госкомстат России. Транспорт и связь России. Официальное издание. 2001. Статистический сборник. М., 2001. С. 204).

Источники: Госкомстат России. Транспорт и связь России. Официальное издание. 1995. Статистический сборник. М., 1995. С. 184. Госкомстат России. Транспорт и связь России. Официальное издание. 2001. Статистический сборник. М., 2001. С. 19.

ЦННИТЭИ МПС. Железные дороги Российской Федерации в 1992 г. М., 1993. С. 25.

То же, в 1994 г. М., 1995. С. 24.

Журнал «Железнодорожный транспорт». 2000. № 5. Табл. 15. С. 9; 2001. № 4. Табл. 12. С. 7.

В ряде источников встречаются данные о численности работников на железнодорожном транспорте, но они отличаются от приведенных в таблице 87. Так, в монографии «Железнодорожный транспорт. XX век» (М., 2001) приводятся данные о средней численности, всего в тыс. человек: в 1991 г. — 2247, в 1995 г. — 2103, в 1998 г. — 1657, в 1999 г. — 1601 и в 2000 г. — 1652 тыс. человек (С. 9). Отличие объясняется тем, что в эту численность входят не только работающие на транспорте, но и во всей огромной инфраструктуре железных дорог. Это еще раз подчеркивает сложность изучения такого объекта, как железнодорожный транспорт.

По нашему мнению, это один из интереснейших и сложнейших разделов отрасли. Его изучение следовало бы продолжить, но это связано с большими трудовыми затратами.

Экономический рост, начавшийся с 2000 г., пока что не слишком заметен в показателях железнодорожного транспорта (табл. 88).

Таблица 88. Протяженность эксплуатационной длины железных дорог Российской Федерации на 1 января 2003 года

Наименование дороги	Километры	Наименование дороги	Километры
Восточно-Сибирская	3848	Октябрьская	10351
Горьковская	5339	Приволжская	4191
Дальневосточная	5986	Сахалинская	805
Забайкальская	3336	Свердловская	7124
Западно-Сибирская	5602	Северная	5912
Калининградская	618	Северо-Кавказская	6358
Красноярская	3158	Юго-Восточная	4189
Куйбышевская	4752	Южно-Уральская	4807
Московская	8978	Итого	*85394

Источник: ОАО Российские железные дороги. 2003. Итоги года. С. 11.

Примечание. *При суммировании мы получили итог: 85354 км.

Сравнение с данными таблицы 83 свидетельствует о том, что процесс сокращения протяженности эксплуатационной длины железных дорог РФ замедлен, но не приостановлен. Современный российский железнодорожный транспорт — одна из немногих естественных монополий, сохранившаяся в условиях рыночной экономики как целостная государственная система. Это обстоятельство обусловило консервативность железнодорожного транспорта, проявившуюся как в вопросах управления, так и в организации статистического учета. Даже по прошествии более 10 лет после перестройки система статистического учета на железнодорожном транспорте оставалась практически без изменений. При этом надо иметь в виду, что в условиях рыночной экономики статистическая информация приобрела новое значение: из отчетов об успешном выполнении плановых показателей она превращается в основу принятия управленческих решений, разработки долгосрочных перспектив развития

деятельности железных дорог, выбора инвестиционных проектов, проведения маркетинговых исследований. Ведущаяся последнее время реорганизация отрасли, создание нового хозяйствующего субъекта РАО «Российские железные дороги» и последующее образование дочерних предприятий — все это с неизбежностью повлечет за собой новое реформирование системы учета и статистики на железнодорожном транспорте.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенный анализ статистических источников позволил показать эволюцию статистического учета на российском железнодорожном транспорте, его постепенную детализацию, увеличение объема собираемых сведений с параллельным формированием специфической терминологии этой отрасли статистики и становлением ее методологии. Статистические данные периода второй половины XIX в. – начала XX в. должны были, прежде всего, ответить на вопросы о целесообразности и доходности железнодорожного сообщения в нашей стране. Поэтому и учетная система железных дорог – грузовых и пассажирских – была ориентирована на отражение показателей прибыли, объемов перевозок и т. д.

Сопоставляя показатели, взятые из разных источников, мы сумели построить протяженные статистические ряды и таким образом выполнить поставленные задачи.

Обобщение статистических данных в протяженных рядах динамики основных показателей железнодорожного транспорта России представлено в последующих таблицах I–V .

К сожалению, не всегда удалось восстановить фактические данные, однако в ряде случаев обеспечена возможность смыкания данных.

Так, во всех таблицах нами приведены данные за 1901–1914 годы (без Финляндии). Вместе с тем, в таблице 31 приведены данные о перевозках грузов по казенным железным дорогам Финляндии в 1902–1913 гг., что позволяет оценить удельный вес грузоперевозок Финляндии.

В таблице I, «Эксплуатационная длина сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) и РСФСР в 1901–1919 гг. и железных дорог СССР в 1941–1944 гг.», нами восполнены недостающие данные за 1914, 1915, 1916, 1917, 1918 и 1919 гг.

В таблице II, «Перевозки грузов по отправлению по сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) в 1901–1914 гг. и по железным дорогам СССР в 1941–1944 гг.», нам не удалось заполнить отсутствующие данные за 1915, 1916 и 1917 гг., ввиду отсутствия уверенности в их достоверности.

В таблице III, «Перевозки пассажиров по сети железных дорог Российской империи (без Финляндии)» мы не смогли восстановить данные за пропущенные годы: по перевозке пассажиров в 1918, 1919

и 1920 гг. и по пассажирообороту, выполненному в 1918, 1919, 1920 и 1921 гг., ввиду отсутствия уверенности в достоверности данных.

Таблицы IV и V содержат данные о численности работающих. Здесь на основе сопоставлений разных источников нами уточнены данные за 1901–1922 гг. и 1922/23, 1923/24 операционные годы впервые.

Во всех таблицах, кроме IV, приведены данные за годы Великой Отечественной войны 1941, 1942, 1943 и 1944 гг. Данные за этот период в изданиях государственной статистики не приводились. Вдобавок, по имеющимся у нас сведениям, Федеральная служба государственной статистики такими данными не располагает.

В рамки нашей работы не входило исследование подъездных железнодорожных путей промышленных предприятий и организаций. Первое официальное обследование промышленного железнодорожного транспорта по промышленным наркоматам, по основным отраслям промышленности СССР (кроме НКПС) было проведено ЦСУ по состоянию на 1 января 1936 г. (Транспорт и связь СССР в 1935 г. М., 1936. С. 48). Первые итоги были опубликованы в 1936 г., затем в 1940, 1945 гг. С 1950 г. данные публиковались ежегодно в статистических сборниках и ежегодниках до конца XX века. Но за 1997 и за 1999 годы данных нет.

У нас не сложилось полной ясности в вопросе о перевозке грузов и выполненном грузообороте в 1940 году. Проблема состоит в том, что до 1975 года во всех официальных изданиях государственной статистики за 1940 год приведены следующие данные: грузооборот — 415,0 млрд. ткм, и перевезено грузов — 592,6 млн. т.

В Статистическом ежегоднике «Народное хозяйство СССР в 1974 г.» (М., 1975. С. 475, 476) приведены другие данные: перевезено 605,1 млн. тонн грузов и выполненный грузооборот — 420,7 млрд. ткм.

В результате, как было сказано ранее, авторы трудов, изданных до 1975 года, при исследовании работы железных дорог в годы Великой Отечественной войны базировались на данных, бывших официальными к тому времени. Более того, в монографии «Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», изданной под редакцией бывшего в то время министром путей сообщения Н. С. Конарева (М., 1985; М., 1987), приведена таблица «Основные показатели работы железнодорожного транспорта в 1941–1945 годах» (С. 489). Данные этой таблицы соответствуют расчетам, произведенным Б. П. Орловым в его работе «Развитие транспорта СССР» (М., 1963. С. 80, 285, 292, 297). В то же время в монографии «Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», изданной дважды — в 1985 и

1987 г., на с. 66 также приведены цифры за 1940 год: 605,1 млн. тонн и 420,7 млрд. ткм. Казалось бы, вопрос ясен.

Однако в вышедшей в 1994 г. книге «Железнодорожный транспорт. Энциклопедия» (под редакцией Н. С. Конарева), на с. 235 говорится: «В 1940 г. эксплуатационная длина сети достигла 106,1 тыс. км, перевозки грузов составили 592,6 млн. т.».

Таким образом, если следовать принятой методике, то достоверными являются сведения, опубликованные последними, а значит, мы должны принять в 1940 г. объем перевозок грузов 592,6 млн. т.

По нашему мнению, Федеральная служба государственной статистики и ОАО «РЖД» должны рассмотреть этот вопрос, прийти к единому мнению и ввести эту цифру в оборот, а также сведения о перевозках грузов и пассажиров за 1941, 1942, 1943, 1944 гг.

Наши предложения по статистическим рядам некоторых показателей железных дорог Российской империи (без Финляндии), РСФСР, СССР обобщены в следующих таблицах.

I. Эксплуатационная длина сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) и РСФСР в 1901–1919 гг. и железных дорог СССР в 1941–1944 гг., на конец года.

Год	Длина всех железных дорог империи (без Финляндии)			
	Всего		В том числе железные дороги местного значения	
	Версты	Километры	Версты	Километры
1901	53072	56617,2	1607	1715,4
1902	54341	57971	1786	1905,3
1903	55064	58742,3	1973	2104,8
1904	56333	60096,0	2053	2190,1
1905	57656	61507,4	2054	2191,2
1906	60725	64781,4	2157	2301,1
1907	61815	65944,2	2172	2317,1
1908	62181,1	66334,8	2182,1	2327,9
1909	62662,1	66847,9	2182,1	2327,9
1910	62921,1	67124,2	2182,1	2327,9
1911	64346,1	68644,4	2124,1	2226
1912	65126,5	69476,9	2251,5	2401,9
1913	66081,5	70495,2	2251,5	2401,9
1914	66544,8	70990	2251,5	2401,95
1915	68300	72862,4	...	...

Год	Длина всех железных дорог империи (без Финляндии)			
	Всего		В том числе железные дороги местного значения	
	Версты	Километры	Версты	Километры
1916	71200	75956,2	...	...
1917*	71000	75742,8	...	...
1918*	72000	76809,6	...	...
1919*	29516	31487,7	...	...
Эксплуатационная длина железных дорог СССР в 1941–1945 г. На конец года.				
		тыс. км.		
1941**	...	61,5	...	...
1942***	...	61,8	...	...
1943	...	81,8	...	...
1944	...	110,5	...	...

Примечания:

* На территории под юрисдикцией советской власти в 1917 г. — 59280 верст (63239,9 км); в 1918 г. — 25108 верст (26785,21 км); в 1919 г. — 29516,0 верст (31487,9 км).

** Декабрь 1941 г.

*** Сентябрь 1942 г.

II. Перевозки грузов по отправлению по сети железных дорог Российской империи (без Финляндии) в 1901–1914 гг. и по железным дорогам СССР в 1941–1944 гг.

Год	Отправлено грузов, миллионы		Грузооборот	
	Пудов	Тонн	Пудо-верст	Тонно-километров
1901	4095,2	67,80	...	...
1902	4233,0	69,34	1197944,7	20333,7
1903	4629,5	75,83	2108643,7	96847,9
1904	4674,3	76,57	1158241,1	20239,9
1905	4281,2	70,13	1958125,36	34217,8
1906	4971,9	81,44	2249430,0	39308,1
1907	5248,1	85,97	2456765,2	42931,2
1908	5359,7	87,79	2493609,4	43575,1
1909	5737,1	93,98	2783878,0	48647,4
1910	6157,1	100,86	2902985,0	50728,7
1911	6926,7	113,43	31429467	54922,0
1912	7500,8	122,87	3435484,9	60034,1

Год	Отправлено грузов, миллионы		Грузооборот	
	Пудов	Тонн	Пудо-верст	Тонно-километров
1913	9658,0	158,20	4394 млрд.	76789,2
1914	6688,2	109,56	3340384,0	58372,2
Перевозки грузов железнодорожным транспортом МПС за 1941–1944 гг.				
		Грузы, млн. тонн		Грузооборот, млрд. ткм.
1941	...	527,9	...	386,6
1942	...	277,2	...	217,8
1943	...	296,5	...	238,8
1944	...	356,3	...	281,3

При пересчете из русских мер в систему метрических мер мы пользовались следующими соотношениями:

1 пуд = 0,016380496 тонн

1 тонна = 61,048211 пуд

1 верста = 1,0668 км

1 км = 0,937383 верст

1 куб. саж. = 9,7127 куб.м

1 куб. м = 0,102952 куб.саж.

1 пудо-верста = 0,0174747 ткм

1 ткм = 57,2256 пудо-верст

Источник: НКПС. Железнодорожный транспорт 1913 г. (Статистические материалы) / Под. ред. В. В. Рачинского, В. Н. Соколова, Е. Н. Спенсера. М., 1925. Прилож. VI.

III. Перевозки пассажиров по сети железных дорог общего значения Российской империи по тарифам всех скоростей в 1901–1914 гг.*, и по железным дорогам РСФСР в 1921–1922 гг. и СССР 1941–1944 гг.

Годы	Перевезено человек, тыс.	Пассажирооборот	
		Пассажиро-верст, тысяч	Пассажиро-километры, тысячи
1901	112762,2	12500183	13335195
1902	114817,2	12562068	13401214
1903	122673,3	13654147	14566244
1904	128490,9	17529486	18700455
1905	122430,9	18244841	19453596
1906	135911,6	19331551	20622898
1907	149134,5	17767496	18954364
1908	162117,3	19135080	20413303

Годы	Перевезено человек, тыс.	Пассажирооборот	
		Пассажиро-верст, тысяч	Пассажиро-километры, тысяч
1909	175063,5	20088487	21430397
1910	195016,9	21771909	23266272
1911	216041,7	26640134	28419694
1912	241362,4	25092146	26768301
1913	271404,9	27472348	29307500
1914	294532,0	36121855	38534794
1915	254343	...	53058044
1916	222834	...	48134016
1917	225579	...	51616051
1918	...	...	...
1919	...	...	...
1920 ¹	...	...	...
1921	83602	...	...
1922	91065 ²	9393,3	10025 ²
Перевозки пассажиров по отправлению железнодорожным транспортом МПС			
1941	66,8 млрд.		979,3 млн.
1942	37,8 млрд.		511,2 млн.
1943	39,3 млрд.		617,3 млн.
1944	57,6 млрд.		807,8 млн.

Примечания: * 1901–1917 гг. — Российская империя (без Финляндии и до-рог местного значения), Ковель-Владимир-Вольнской и Уссурийской ж. д. 1921–1922 гг. — РСФСР (СССР).

¹ За 1920/21 операционный год перевезено 95777 тыс. пассажиров.

² За 1922 календарный год без СибОПС и Северо-Кавказских железных дорог. Для заполнения отсутствующих данных за 1918, 1919, 1920 годы и пассажи-рооборот за 1921 г. требуются дополнительные исследования.

IV. Подвижной состав, состоявший на железных дорогах общего значения Российской империи (без Финляндии), РСФСР и СССР в 1901–1922 календарные годы (на конец года) 1922/23 и 1923/24 опе-рационные годы. Единиц.

Год	Паровозы*	Вагоны пассажирского парка	Вагоны товарного парка
1901	13429	17366	315048
1902	14326	18834	333948
1903	...	19329	351882

Год	Паровозы*	Вагоны пассажирского парка	Вагоны товарного парка
1904	16057	20514	365106
1905	17006	21504	390687
1906	18305	22004	418506
1907	19106	22454	432973
1908	19725	22820	446403
1909	20044	25521	449460
1910	19984	26599	454209
1911	20176	28521	464189
1912	20020	30103,5	472642
1913	20057	30858,5	487274
1914	20071 ¹	31878 ³	207671 ⁵
1915	20731 ¹	33417 ³	642194 ⁵
1916	16837 ²	25219 ³	438140 ⁵
1917**	10162 ¹	9902	283606 ⁵
1918	9158	14472	299852
1919	10048	16339	280669
1920	18765	21965	456470
1921	18796	24092	443868 ⁶
1922	19128	25165	412392 ⁷
1922/23	19507 ²	26391 ⁴	405330 ⁸
1923/24	20222 ²	28980 ⁴	434987 ⁸

Примечания:

* Паровозы обычные, широкой колеи. Среднесуточное количество.

** 1901–1917 гг. — подвижной состав на железных дорогах Российской империи (без Финляндии) и дорог местного значения. Данные последующего периода относятся к границам под юрисдикцией советской власти. Вместе с тем, данные за 1916 год требуют дополнительного исследования в вопросах о принадлежности железных дорог.

¹ Среднегодовое количество: в 1914 г. — 19764; в 1915 г. — 19764; в 1916 г. — 16814; в 1917 г. — 10215 ед.

² В том числе в распоряжении железных дорог: в 1922/23 г. — 18923 ед., в 1923/24 г. — 19935 ед.

³ Среднегодовое количество: в 1914 г. — 29925 ед., в 1915 г. — 29449 ед., в 1916 г. — 23575 ед., в 1917 г. — 6636 ед.

⁴ В распоряжении железных дорог, в среднем в сутки: в 1922/23 г. — 25713 ед., в 1923/24 — 27276 ед. Кроме того, общее число вагонов пассажирского парка по узкой колее было: в 1922/23 г. — 146 ед., в 1923/24 г. — 415 ед.

⁵ Среднегодовое количество: в 1914 г. — 481965 ед., в 1915 г. — 49726 ед., в 1916 г. — 430062 ед., в 1917 г. — 188849 ед.

⁶ Без теплушек.

⁷ Без железных дорог Сибирского округа путей сообщения.

⁸ В том числе в распоряжении железных дорог: в 1922/23 г. — 391907 ед., в 1923/24 — 423516. Кроме того, общее количество товарного парка по узкой колее: в 1922/23 г. — 3392 вагона, в 1923/24 г. — 3175 вагонов.

V. Численность служащих и рабочих в сети железных дорог Российской империи в 1901–1915 гг., на железных дорогах РСФСР и СССР. На конец года*.

Год	Всех служащих и рабочих на сети, в том числе:	
	в империи (без Финляндии)	на дорогах местного значения
	Человек	
1901	622062	6694
1902	640241	8524
1903	675377	6332
1904	719185	7263
1905	757612	6415
1906	831928	6613
1907	942904	6870
1908	852569	8351
1909	805365	7439
1910	781703	9765
1911	815145	8257
1912	845063	8901
1913	823010	7502
1914	887797	...
1915	905289	...
1916 ¹	Данных нет	
1917 ¹	Данных нет ²	
1918 ¹	Данных нет	
1919 ¹	Данных нет	
1920 ³	1219920	...
1921	1147219	...
1922	773698	...
Кроме того ⁴	117096	...
1922/23	716771	...
1923/24	751941	...

Год	Всех служащих и рабочих на сети, в том числе:		
	в империи (без Финляндии)	на дорогах местного значения	
	Человек		
1941 ⁵	1 полугодие	1449,2	...
	2 полугодие	1057,8	...
1942 ⁵		884,6	...
1943 ⁵		1014,6	...
1944 ⁵		13841,0	...

Примечания:

*За 1901–1915 гг. данные по сети железных дорог Российской империи (без Финляндии). 1920–1944 гг. — данные приведены по железным дорогам РСФСР, СССР.

Данные за 1901–1915 гг. и за 1920 г. приведены на конец года; за 1921–1922 гг. — среднегодовые. За 1941–1944 гг. — среднесписочная численность работников, занятых на перевозках, тыс. человек.

¹ «...статистические наблюдения над движением и составом железнодорожников были организованы лишь в 1920 году и поэтому не представляется возможным восполнить статистический материал за период 1916–1919 гг.»

² В монографии «Железнодорожный транспорт. XX век» (М., 2001), в таблице 1.1, графа 4 за 1917 г., показана цифра 1002 тыс. человек.

³ В источнике эта цифра приведена на 01.01.1921 г. По нашему мнению, это адекватно положению на 31.12.1920 г. См. Примечания к таблице 60, пункт 2.

⁴ Случайно-поденной рабочей силы (учет введен 1 октября 1922 г.).

⁵ Тысяч человек.

Развитие Российской Федерации немислимо без дальнейшего развития транспортной сети, важное место в которой занимают железные дороги. Россия активно ищет способ для осуществления диалога «Европа — Азия», вклад в который может быть внесен только с использованием транспортной сети. Транссиб является составной частью глобального транспортного пути. Другие российские дороги также должны войти в международные транспортные коридоры, связывающие страны Западной Европы, Восточной Европы, Скандинавии, Балтии с Китаем, Монголией, Кореей. Россия сможет выполнять интегрирующие функции в этом взаимодействии. Вдоль транспортных коридоров, как показывает вся история развития путей сообщения, начинают стремительно развиваться экономика и культура. Новая транспортная инфраструктура призвана объединить страну изнутри и связать ее с внешним миром. История показывает роль строительства железных дорог как колоссального акселератора развития экономики

страны. Об этом писали еще М. И. Туган-Барановский, В. И. Ковалевский и др. Строительство железных дорог дает закономерный скачок развитию высоких технологий, внедрению инновационных решений, обеспечивает новые рабочие места, стремительное развитие инфраструктуры и материального производства. Соответственно, все это создает стимул для развития образования, заинтересованности молодежи в работе по инженерным специальностям, внося изменения в образ жизни России, ее центральных городов и удаленных поселков. Только статистике под силу раскрыть объемы, динамику и направления грузопотоков и пассажирских перевозок. Надеемся, что наша работа позволит облегчить заинтересованным читателям поиск соответствующих данных, а также сформировать критическое отношение к ним.

В официальных статистических изданиях находят отражения далеко не все те данные, которые собираются в порядке текущего учета и статистической отчетности. Хочется надеяться, что отечественная статистика когда-нибудь откроет свои богатства, и появится возможность более полного отражения развития российского железнодорожного транспорта в зеркале статистики.

Авторы стремились обеспечить максимально возможную точность данных путем критического сопоставления разных источников. Тем не менее, мы допускаем, что архивные изыскания, работа с первичными источниками могут привести к появлению новых данных и уточнению вывода о степени точности уже введенных в оборот статистических данных. Ценность проделанной нами работы состоит в том, что в ней обобщено множество публикаций, прежде всего относящихся к железнодорожной статистике, что позволит облегчить работу будущим исследователям развития железнодорожного транспорта в России.

В сводных таблицах, выделенных в особый раздел, представлены построенные нами статистические ряды, которые, на наш взгляд, вносят вклад в формирование «исторической статистики» России (historical statistics).

СВОДНЫЕ ТАБЛИЦЫ

Таблица 1.

Эксплуатационная длина железных дорог общего пользования Российской империи (без Финляндии), СССР и Российской Федерации в 1901–2000 гг., на конец года. Тысяч километров

Год	Эксплуатационная длина, всего	В том числе элек-трифицированных участков дорог	Год	Эксплуатационная длина, всего	В том числе элек-трифицированных участков дорог	Год	Эксплуатационная длина, всего	В том числе элек-трифицированных участков дорог
1901	56,62	-	1924	74,5	-	1947	115,5	2,3
1902	57,97	-	1925	74,5	-	1948	115,8	2,5
1903	58,74	-	1926	75,7	-	1949	116,0	2,8
1904	60,10	-	1927	76,9	-	1950	116,9	3,0
1905	61,51	-	1928	76,9	-	1951	117,8	3,5
1906	64,78	-	1929	76,9		1952	118,6	3,7
1907	65,94	-	1930	77,9	0,05	1953	119,9	4,3
1908	66,33	-	1931	81,0	0,13	1954	120,3	4,9
1909	66,85	-	1932	81,8	0,13	1955	120,7	5,4
1910	67,12	-	1933	82,6	0,4	1956	120,7	6,4
1911	68,64	-	1934	83,5	...	1957	121,2	7,7
1912	69,48	-	1935	84,4	...	1958	122,8	9,5
1913	70,50	-	1936	85,1	...	1959	124,4	11,6
1914	70,99	-	1937	84,9	1,6	1960	125,8	13,8
1915	72,86	-	1938	85,0	1,0	1961	126,6	15,7
1916	75,96	-	1939	86,4	...	1962	127,7	18,1
1917	75,74	-	1940	106,1	1,9	1963	128,6	20,4
1918	76,81	-	1941*	61,5	...	1964	129,3	22,5
1919	31,50	-	1942**	61,8	...	1965	131,4	24,9
1920	71,60	-	1943	81,8	...	1966	132,5	27,0
1921	71,80	-	1944	110,5	...	1967	133,3	29,0
1922	71,90	-	1945	112,9	2,0	1968	133,6	30,8
1923	72,30	-	1946	114,1	2,1	1969	134,6	32,4

Год	Эксплуатационная длина, всего	В том числе электрифицированных участков дорог	Год	Эксплуатационная длина, всего	В том числе электрифицированных участков дорог	Год	Эксплуатационная длина, всего	В том числе электрифицированных участков дорог
1970	135,2	33,9	1981	142,8	44,8	1992	88,0	38,4
1971	135,4	35,0	1982	143,3	45,7	1993	87,0	38,5
1972	136,3	36,2	1983	143,6	46,8	1994	87,0	38,8
1973	136,8	37,2	1984	144,1	47,9	1995	87,0	39,0
1974	137,5	38,1	1985***	144,9	48,4	1996	87,0	39,3
1975	138,3	38,9	1986	145,6	50,6	1997	87,0	39,7
1976	138,5	39,7	1987	146,1	51,7	1998	86,0	39,8
1977	139,8	40,5	1988	146,7	52,9	1999	86,0	40,3
1978	140,4	41,4	1989	147,4	53,9	2000	86,0	41,0
1979	141,1	42,4	1990	147,5	54,3			
1980	141,8	43,7	1991	147,5	54,3			

Примечания:

* В декабре 1941 г.

** К началу октября 1942 г.

*** Вся эксплуатационная длина железных дорог — 145,1 тыс. км, в том числе электрифицированных участков дорог — 49,36 тыс. км (Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. М., 1994. С. 551).

¹ За 1901–1918 гг. приведена вся длина сети железных дорог, открытых для общего пользования (как имеющих общее значение, так и местного значения) Российской империи (без Финляндии).

² В 1913 г. в границах СССР до 17 сентября 1939 г. вся эксплуатационная длина железных дорог — 58,5 тыс. км; в современных границах СССР (т. е. на год издания статистического ежегодника или сборника) — 71,7 тыс. км.

³ В 1917 г. в современных границах СССР эксплуатационная длина дорог, всего — 70,3 тыс. км.

⁴ В 1926 г. открыта первая в СССР электрифицированная железная дорога Баку – Сабунчи – Сурахань, протяжением 19 км, работавшая на постоянном токе напряжением 1200 вольт.

⁵ В 1919 год — под юрисдикцией СССР.

⁶ В 1991 г. железные дороги работали в единой территориальной системе бывшего СССР (ЦНИИ информации и технико-экономических исследований железнодорожного транспорта. Железные дороги Российской Федерации в 1991 г. Обзорная информация. М., 1992. С. 38; Железнодорожный транспорт. XX век. М., 2001. С. 9).

Таблица 2.

**Грузооборот и перевозки грузов железнодорожным транспортом
Российской империи (без Финляндии), СССР и Российской Федерации
в 1901–2000 гг. На конец года**

Год	Грузооборот, млрд. ткм	Перевезено грузов, млн. тонн	Год	Грузооборот, млрд. ткм	Перевезено грузов, млн. тонн
1901	...	67,08	1930	133,9	238,70
1902	20,93	69,34	1931	152,1	258,30
1903	36,85	75,83	1932	169,3	267,90
1904	20,24	76,83	1933	169,5	268,10
1905	34,22	70,13	1934	205,7	317,10
1906	39,31	81,44	1935	258,1	388,50
1907	42,93	85,97	1936	323,4	483,20
1908	43,57	87,79	1937	354,8	517,30
1909	48,65	93,98	1938	370,5	516,30
1910	50,73	100,86	1939	391,7	553,60
1911	54,92	113,96	1940	420,7	605,10
1912	60,03	122,87	1941	386,6	527,90
1913	76,78	158,20	1942	217,8	277,20
1914	*58,37	*109,56	1943	238,8	296,50
1915	83,1	88,10	1944	281,3	356,30
1916	...	95,20	1945	314,0	395,20
1917	63,0	115,20	1946	335,0	452,60
1918	14,2	37,20	1947	350,5	491,10
1919	17,5	30,50	1948	446,0	619,80
1920	11,4	31,90	1949	523,8	735,30
1921	14,0	37,90	1950	602,3	834,3
1922	18,2	44,60	1951	677,3	909,2
1923	26,2	60,70	1952	741,3	997,0
1924	36,5	70,70	1953	798,0	1067,4
1925	52,6	92,40	1954	856,8	1131,4
1926	73,5	122,20	1955	970,9	1267,0
1927	82,6	139,60	1956	1079,1	1371,0
1928	93,4	156,20	1957	1212,8	1487,7
1929	113,0	187,60	1958	1302,0	1616,9

Год	Грузооборот, млрд. ткм	Перевезено грузов, млн. тонн	Год	Грузооборот, млрд. ткм	Перевезено грузов, млн. тонн
1959	1429,5	1763,8	1980	3439,9	3728,2
1960	1504,3	1884,9	1981	3503,5	3762,2
1961	1566,6	1987,6	1982	3464,5	3725,0
1962	1646,3	2077,4	1983	3600,1	3851,0
1963	1749,4	2158,0	1984	3638,8	3910,0
1964	1854,1	2288,8	1985	3718,4	3951,0
1965	1950,2	2415,3	1986	3834,5	4078,0
1966	2016,0	2481,9	1987	3824,7	4067,0
1967	2160,5	2604,6	1988	3924,8	4116,0
1968	2274,8	2705,6	1989	3851,7	4017,0
1969	2367,1	2758,7	1990	3717,1	3872,0
1970	2994,7	2896,0	**1991	3365,0	3598,0
1971	2637,3	3048,8	1992	1967,0	1640,0
1972	2760,8	3771,5	1993	1608,0	1348,0
1973	2958,0	3346,4	1994	1195,0	1058,0
1974	3097,7	3496,8	1995	1214,0	1028,0
1975	3236,5	3681,1	1996	1131,0	911,0
1976	3295,4	3654,8	1997	1100,0	887,0
1977	3330,9	3723,4	1998	1020,0	835,0
1978	3429,4	3776,4	1999	1205,0	937,0
1979	3449,3	3687,8	2000	1373,0	1047,0

Источники:

Статистический сборник МПС. Вып. 128. Железные дороги в 1911 г. Ч. II. СПб., 1914. Табл. IV. С. 15.

Статистический сборник МПС. Вып. 132. Перевозки по железным дорогам в 1912 г. Ч. II. СПб., 1915. Табл. IV. С. 21; Табл. V. С. 15.

Статистический сборник МПС. Вып. 138. Перевозки грузов по железным дорогам в 1913 г. Ч. II. Пг., 1916. Табл. I. С. 221.

Статистический сборник НКПС. Вып. 147. Перевозки по железным дорогам в 1914 г. Ч. I. М., 1920. Табл. I. С. 285.

Михайлов И. Д. Транспорт. Его современное состояние. М., 1919. С. 24.

Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 3. Перевозки по железнодорожным и водным путям в 1917–1920 гг. НКПС. М., 1921. С. 14–21. Табл. А. Сравнительные данные о железнодорожных перевозках по сети РСФСР за 1911–1920 гг.

- Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1967. С. 97.
- Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 157. Перевозки грузов по железным дорогам в 1937 г. М.: НКПС, 1938. Табл. 1, 2, 4.
- Железнодорожники в Великой Отечественной войне. 1941–1945 гг. / Под ред. Н. С. Конарева. М., 1987. С. 488.
- Орлов Б. В. Развитие транспорта СССР. М., 1963. С. 80, 285, 292, 297.
- Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1972. С. 91–92.
- Народное хозяйство СССР в 1975 г. Статистический ежегодник. М., 1976. С. 455, 460.
- Народное хозяйство СССР в 1979 г. Статистический ежегодник. М., 1980.
- Народное хозяйство СССР. 1922–1982 гг. Юбилейный статистический ежегодник. М., 1982. С. 325, 328.
- Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1984. ДСП. С. 58.
- Народное хозяйство СССР в 1983 г. Статистический ежегодник. М., 1984. С. 317.
- Народное хозяйство СССР в 1985 г. Статистический ежегодник. М., 1996. С. 326, 327.
- Народное хозяйство СССР за 70 лет. 1922–1982 гг. Юбилейный статистический ежегодник. М., 1987. С. 340, 341.
- Народное хозяйство СССР в 1988 г. Статистический ежегодник. М., 1987. С. 563, 568.
- Народное хозяйство СССР в 1990 г. Статистический ежегодник. М., 1991. С. 576, 582.
- Железные дороги Российской Федерации в 1991 г. М.: ЦНИИ информации и технико-экономических обоснований железнодорожного транспорта, 1992. С. 41.
- Железнодорожный транспорт. XX век / Ред. совет. С. А. Пашинин и др. М., 2001. С. 8–9.
- Народное хозяйство СССР в 1974 г. Статистический ежегодник. М., 1975. С. 475, 476.
- Российский статистический ежегодник 2001. М., 2001. С. 447, 449.
- Примечания:
- * Без поштучных, воинских, почтовых и служебных грузов за счет эксплуатации. (Статистический сборник НКПС. Вып. 147. Перевозки по железным дорогам в 1914 г. Ч. I. М., 1922. С. 42–50).
- ** В единой территориальной транспортной сети СССР. (Железнодорожный транспорт. XX век. М., 2001. С. 9). В Российской Федерации: грузооборот — 2325 млрд. ткм; перевезено грузов — 1957 млн. тонн (Там же).

Таблица 3.
**Пассажирооборот и перевозки пассажиров железнодорожным
 транспортом Российской империи (без Финляндии), СССР
 и Российской Федерации в 1901–2000 гг. На конец года**

Год	пассажиро- оборот, млрд. пасс.- км.	перевезено пассажиров, млн. чел.	Год	пассажи- рооборот; млрд. пасс.-км	перевезено пассажиров, млн. чел.	Год	пассажиро- оборот, млрд. пасс.-км	перевезено пассажиров, млн. чел.
1901 ¹	13,3	112,8	1928	24,5	291,1	1955	145,7	1878,8
1902	13,4	114,8	1929	32,0	365,2	1956	142,4	1658,3
1903	14,6	122,7	1930	51,8	557,7	1957	153,4	1754,1
1904	18,7	128,5	1931	61,8	723,7	1958	158,4	1834,5
1905	19,4	122,4	1932	83,7	967,1	1959	164,4	1882,8
1906	20,6	135,9	1933	75,2	927,0	1960	176,0	2231,3
1907	19,1	149,1	1934	71,4	945,2	1961	176,3	1962,0
1908	20,4	162,1	1935	67,9	919,1	1962	189,3	2037,0
1909	21,3	175,1	1936	77,2	991,6	1963	192,0	2139,3
1910	23,3	195,0	1937	90,9	1142,7	1964	195,1	2249,9
1911	28,4	216,0	1938	84,9	1173,2	1965	200,7	2633,7
1912	26,8	241,4	1939	97,3	1267,2	1966	219,4	2450,4
1913 ²	29,3	271,4	1940 ⁴	100,4	1377,4	1967	234,4	2592,2
1914	38,5	294,5	1941	66,8	972,3	1968	254,4	2745,9
1915 ³	53,1	254,3	1942	37,8	511,2	1969	261,3	2836,6
1916 ³	48,1	222,8	1943	39,3	617,3	1970	273,5	3354
1917 ³	51,6	225,6	1944	57,6	807,8	1971	274,6	3053,4
1918	...	...	1945	65,9	843,8	1972	285,8	3167
1919	...	...	1946	97,9	1078,1	1973	296,6	3306
1920	...	...	1947	95,1	1094,7	1974	306,3	3389
1921	...	83,6	1948	85,2	1049,3	1975	322,1	3972
1922	9,4	91,1	1949	81,3	1080,1	1976	315,1	3345
1923	12,8	121,8	1950	90,6	1332,7	1977	322,2	3566
1924	16,7	170,4	1951	98,5	1315,8	1978	332,1	3603
1925	20,5	227,3	1952	107,4	1440,7	1979	335,3	3566
1926	22,8	259,9	1953	118,3	1504,3	1980	342,2	4072,2
1927	22,4	258,1	1954	129,1	1573,6	1981	354,3	4095,0

Год	пассажи- оборот, млрд. пасс.- км.	перевезено пассажиров, млн. чел.	Год	пассажи- рооборот; млрд. пасс.-км	перевезено пассажиров, млн. чел.	Год	пассажи- оборот, млрд. пасс.-км	перевезено пассажиров, млн. чел.
1982	357,6	4098,0	1989	410,7	4323	1996 ⁵	181,2	1663
1983	361,5	4149	1990	417,2	4273	1997	170,3	1600
1984	364,0	4155	1991*	383,0	3527	1998	152,9	1471
1985	374,0	4166	1992	253,2	2372	1999 ⁶	141,0	1338
1986	390,2	4345	1993	272,2	2324	2000	167,1	1419
1987	402,2	4360	1994	227,1	2062			
1988	413,8	4396	1995	192,2	1933			

Примечания:

¹ Всего перевезено пассажиров и выполненный пассажирооборот по железным дорогам Российской империи (без Финляндии) в 1901–1914 гг.

² В изданиях официальной статистики советского периода опубликованы следующие данные за 1913 год:

Показатель	В границах СССР до 17 сентября 1939 г.	В современных границах СССР
Перевезено пассажиров	184,8 млн человек	248,5 млн человек
Выполненный пассажирооборот	25,2 млрд. пасс.-км.	30,3 млрд. пасс.-км.

³ В границах СССР.

⁴ В статистических сборниках «Транспорт и связь СССР» (М., 1967; М., 1972), а также в статистических ежегодниках, включая «Народное хозяйство СССР в 1973 г.» (М., 1974), приведены следующие сведения за 1940 год:

а) перевезено пассажиров — 1343,5 млн. человек;

б) пассажирооборот — 98,0 млрд. пассажиро-километров.

Такое расхождение в данных за 1940 год как по пассажирским, так и по грузовым перевозкам объясняется тем, что «В итоге СССР за 1940 год данные по прибалтийским республикам включены в целом за год (включая период до восстановления советской власти в этих республиках)» (Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1984. С. 3).

⁵ С учетом объемов перевозок пассажиров, пользующихся правом бесплатного проезда в пригородном сообщении.

⁶ В 1999 году изменена система учета объемов перевозок работников железнодорожного транспорта.

* По железным дорогам Российской Федерации в 1991 году, включая внугородское сообщение: пассажирооборот составил 255,0 млрд. пассажиро-километров; перевезено пассажиров 2677 млн. человек (Российский статистический ежегодник. Официальное издание. 2000. М., 2000. С. 421, 424).

Справочно: Таблица настоящего приложения составлена за все годы XX века по годам (за исключением данных за 1918 г., 1919, 1920 гг., по числу перевезенных пассажиров и о пассажирообороте за 1918, 1919, 1920 и 1921 гг.). Отсутствие сведений за эти годы объяснено ранее.

Нами отмечено, что после внесенных в 1983 году «задним числом» изменений данных за ряд лет, а именно за 1950, 1955, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980 и 1981 гг., без изменения данных за промежуточные годы, при отсутствии каких-либо корректировок, мы сочли возможным привести сведения за годы, данные которых не подвергались изменению, из ранее (до 1984 г.) опубликованных источников. Вместе с тем мы знаем, что не все они достаточно корректны. При этом мы использовали данные из более поздних выпусков статистических сборников. Мы считаем, что приведенная выше таблица представляет определенный интерес как в отношении сведений по пассажирским перевозкам железнодорожным транспортом в нашей стране в XX веке, так и в отношении того, как эти сведения доводились до общественности.

Таблица 4.

Таблица 4.1.

**Подвижной состав железных дорог общего значения (пользования)
Российской империи (без Финляндии), СССР и Российской Федерации
в 1901–2000 гг. На конец года**

Год	Паровозы, тысяч	Парк товарных вагонов, тысяч	Парк пассажир- ских вагонов, тысяч	Год	Паровозы, тысяч	Парк товарных вагонов, тысяч	Парк пассажир- ских вагонов, тысяч
1901 ¹	13,49 ²	315,04	17,37	1912	20,02	472,64	30,10
1902	14,33	333,95	18,83	1913	20,06	487,27	30,86
1903	...	351,82	19,33	1914	20,10	507,67	31,88
1904	16,06	365,11	20,51	1915	20,73	542,19	33,42
1905	17,61	390,69	21,50	1916	16,84	438,14	25,22
1906	18,30	418,51	22,00	1917 ³	9,20	166,68	9,90
1907	19,14	432,97	22,45	1918 ⁴	9,16	283,61	14,47
1908	19,72	446,40	22,82	1919	10,05	299,75	16,34
1909	20,04	449,46	25,52	1920	18,76	280,67	22,38
1910	18,98	454,21	26,60	1920/21 ⁵	18,76	444,52	23,53
1911	20,18	464,19	28,52	1921	18,18	443,87	24,01

Год	Паровозы, тысяч	Парк товарных вагонов, тысяч	Парк пассажир- ских вагонов, тысяч	Год	Паровозы, тысяч	Парк товарных вагонов, тысяч	Парк пассажир- ских вагонов, тысяч
1921/22	19,08	422,10	25,11	1939	22,80	...	...
1922	19,13	412,10	25,16	1940	23,18	...	34,30 ⁹
1922/23	19,05	405,42	26,39	1941	...	...	35,50 ⁹
1923/24	20,20	434,99	28,89	1985	32,91 ¹⁰	1533,4	57,50
1924/25	20,30	445,40	29,47	1988	32,94	1591,4	56,60
1926/27	18,53	456,47	28,81	1990	33,00	1576,2	56,30
1927/28	17,60	472,17	25,78	1991	31,83	1546,9	56,00
1928 ⁶	15,10	472,0	22,90	1992 ¹¹	...	586 ¹²	...
1929				1993	...	547	...
1930				1994	...	396	...
1931	17,20	529,4	26,60	1995	...	368	29,60
1932	17,90 ⁷	545,8	27,97	1996	...	318	25,70
1933	18,70	555,4	29,70	1997	...	315	23,20
1934	19,40	565,2	30,70	1998	...	385	20,60
1935 ⁸	20,90	537,7	31,70	1999	...	427	20,00
1936	22,10	590,8	32,40	2000	...	464	20,70
1937	21,60	...	...		
1938	22,10	...	...		

Примечания:

¹ 1901–1916 гг. — Российская империя (без Финляндии).

² Данные за 1901–1917 годы — наличие подвижного состава к 31 декабря. Данные за 1901–1914 гг. составлены на основании сведений, доставленных управлениями казенных и правлениями частных железных дорог, согласно докладу отдела статистики и картографии, утвержденному министром, от 31 октября 1908 года, № 80, и проверенных по годовым печатным отчетам по эксплуатации вышеупомянутых дорог.

В данные входят сведения, относящиеся только к «своему» подвижному составу. Под «своим» подвижным составом имеется в виду: а) собственный; б) полученный от правительства к зачету в собственность или постоянное пользование, или для составления воинского парка; в) приписанный к железной дороге подвижной состав частных лиц или компаний.

В нашем случае в данные за 1901–1914 гг. входят: императорские вагоны, а также салонные, инспекторские, директорские и т. д. Кроме того, в состав парков товарных и пассажирских вагонов включены «вспомогательные вагоны». Эти вагоны не служат для перевозки пассажиров и грузов (например, вагоны

для отопления поездов, для проверки весов, отдыха кондукторских и паровозных бригад, электротехнического и водоснабжения, слесарных мастерских, магазинных, пожарных, таможенных, снегоочистители и т. п.

³ 1917–1991 г. — данные по железнодорожному транспорту СССР.

⁴ Данные за 1918–1920 г. — среднегодовое наличие подвижного состава.

⁵ Данные за 1920/21, 1921/22, 1922/23, 1923/24, 1924/25, 1925/26, 1926/27, 1927/1928 операционные годы и 1921, 1922 календарные годы — общее наличие (в среднем в сутки).

⁶ Данные за 1928, 1932, 1933 и 1934 г. — среднесписочное наличие в распоряжении дорог.

⁷ Данные за 1932, 1937, 1938, 1939 и 1940 г., парк паровозов в распоряжении дорог. При этом операционный парк паровозов на 1 января 1940 г. составлял 25115 единиц (№ 102. Из докладной записки Центрального отдела учета НКПС наркомучу путей сообщения о состоянии и использовании паровозного парка. 1 июня 1940 г. // МПС ЦГАНХ СССР. Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР (1926–1941 гг.). Документы и материалы. М., 1970. С. 349).

⁸ Данные за 1935 г. и 1936 г., на 1 января, включают сведения:

а) паровозный парк, парк электровозов, тепловозов и электровагонов железных дорог СССР в физических единицах;

б) общее инвентарное наличие вагонов грузового парка, в физических единицах;

в) инвентарное наличие вагонов пассажирского парка. Данные приведены без электровозов, но с подвижным составом сектора спальных вагонов Центрального вагонного управления НКПС (б. УВПС), на 1 января 1936 г. — 654 единицы, количество электровагонов на 1 января 1936 г. — 250 единиц, кроме вагонов метро.

⁹ Данные за 1940 и 1941 г. — наличие вагонов пассажирского парка на 1 января. Наличие паровозов в 1940 г. — среднее за март месяц.

¹⁰ Данные за 1985, 1988, 1990 и 1991 гг.:

а) электровозы, тепловозы — эксплуатационный парк в среднем в сутки;

б) электросекции — рабочий парк электровагонов на конец года: в 1985 г. — 18218 единиц, в 1988 г. — 18755, в 1990 г. — 19013, в 1991 г. — 18754 единицы. (Железнодорожный транспорт. XX век. М., 2001. С. 107).

¹¹ 1992–2000 гг., данные по железнодорожному транспорту Российской Федерации.

¹² Данные за 1992–2000 г. — рабочий парк железнодорожных грузовых вагонов (в среднем в сутки).

С 1 апреля 1998 года изменена методология учета рабочего парка грузовых вагонов. (Госкомстат России. Российский статистический ежегодник. Официальное издание. 2001. Статистический сборник. М., 2001. С. 454).

Справочно: Считаю необходимым отметить то обстоятельство, что на протяжении весьма длительного времени, — с начала 1940-х годов и до последнего десятилетия XX века, — сведения о наличии подвижного состава железнодорожного транспорта в изданиях практически не встречаются. В ряде изданий приведены неполные данные и зачастую, в относительных показателях. Так, например,

в издании МПС. ЦГАНХ СССР «Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР (1926–1941 гг.). Документы и материалы» (М., 1970), на с. 415 и 416 в документе № 112 указано «наличие вагонов грузового парка (на конец года) за 1928–1938 гг., в %» и в № 13 — «Наличие вагонов пассажирского парка (на конец года) за 1928–1938 гг., в %» — приведены данные по типам вагонов в процентах к итогу каждого года (к этим таблицам есть сноски на издание «Железнодорожный транспорт. Статистические материалы». (М., 1939. С. 115, 121).

Журнал «Железнодорожный транспорт», являющийся органом МПС России, ежегодно, с 1997 года и по настоящее время, публикует по материалам Управления статистики МПС сведения «Железнодорожный транспорт в N-м году¹⁷¹: цифры и факты». В этих обзорах содержится интересный статистический и аналитический материал, однако сведения о наличии подвижного состава не приводятся.

В публикациях начала XXI века встречаются сведения о подвижном составе железнодорожного транспорта за отдельные годы последнего десятилетия XX века. Среди них можно привести издание Всероссийского общества любителей железных дорог «Железнодорожный транспорт. XX век» (М., 2001). В этом издании на с. 107 приведены следующие данные (табл. 4.2):

Таблица 4.2.

Подвижной состав железнодорожного транспорта СССР в 1985–1991 гг.

Подвижной состав	1985 г.	1988 г.	1990 г.	1991 г.
Электровагоны — эксплуатируемый парк; в среднем в сутки	12261	12555	12623	12042
Тепловозы — эксплуатируемый парк, в среднем в сутки	20648	20383	20381	19784
Электросекции. Рабочий парк электровагонов на конец года	18218	18755	1903	18754
Грузовой парк вагонов на конец года; тысяч	1533,4	1531,4	1576,2	1546,9
Пассажирские вагоны, рабочий парк на конец года; тысяч	57,5	56,6	56,3	56,2

В связи с изложенным мы не смогли построить таблицу 4.1 погодно за весь XX век. Данные табл. 4.1 в целом по приведенному ряду несопоставимы. Вместе с тем, они достоверны и сопоставимы по отдельным периодам времени XX века. Публикуя эту таблицу, мы надеемся, что исследования этой проблемы будут продолжены.

¹⁷¹ N — предыдущий год, т. е. год, предшествующий году издания журнала.

Таблица 5.

Среднегодовая численность рабочих и служащих железнодорожного транспорта Российской империи (без Финляндии), СССР и Российской Федерации в 1901–2000 гг. Тысяч человек

Год	Всего рабочих и служащих на железных дорогах	Из них: работающих МПС, занятых на перевозках	Год	Всего рабочих и служащих на железных дорогах	Из них: работающих МПС, занятых на перевозках	Год	Всего рабочих и служащих на железных дорогах	Из них: работающих МПС, занятых на перевозках
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1901	622,4	615,4	1942	...	884,2	1967	2287	1966
1902	640,2	631,7	1943	...	1014,6	1968	2281	1968
1903	675,4	669,0	1944	...	1384,6	1969	2303	1992
1904	719,2	711,9	1945	1841	1517	1970	2331	1989
1905	757,6	751,2	1946	...	1578	1971	2337	1908
1906	831,9	825,3	1950	2068	1637	1972	2380	1922
1907	842,9	836,0	1951	2121	1765	1973	2422	1935
1908	852,6	844,2	1952	2232	1866	1974	2437	1948
1909	805,4	797,9	1953	2275	1901	1975	2459	1958
1910	781,7	771,9	1954	2321	1968	1976	2460	1966
1911	815,1	806,9	1955	2302	1884	1977	2478	1985
1912	845,1	836,2	1956	2307	1980	1978	2524	2016
1913	823,0	815,5	1957	2323	1995	1979	2563	2030
1914	...	887,8	1958	2330	1997	1980	2016	2074
1915	...	905,3	1959	2340	19944	1981	2658	2101
1917	1002	...	1960	2358	1916	1982	2671	2112
1922	890,8	...	1961	2311	1987	1983	2684	2112
1928	971	863	1962	2295	1972	1984	2665	2092
1932	1297	1054	1963	2301	1973	1985	2639	2074
1937	1512	1250	1964	2300	1980	1986	2536	1991
1940	1767	1369	1965	2312	1881	1987	2402	1870
1941	...	<u>1449,2*</u> 1057,8**	1966	2317	1984	1988	2372	1847

Год	Всего рабочих и служащих на железных дорогах	Из них: работающих МПС, занятых на перевозках	Год	Всего рабочих и служащих на железных дорогах	Из них: работающих МПС, занятых на перевозках	Год	Всего рабочих и служащих на железных дорогах	Из них: работающих МПС, занятых на перевозках
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1989	2363	1814	1993	1514,4	1228,2	1997	1361,1	...
1990	2401	1863	1994	1504,8	1183,5	1998	1206,4	1078,3
1991	1483,1	1231,1	1995	1487,8	...	1999	1186,2	1053,5
1992	1511,0	1243,6	1996	1449,1	...	2000	1229,0	1091,8

Источники данных:

- 1) Статистический сборник МПС. Вып. 89. Железные дороги в 1905 г. СПб., 1907. Табл. XII. С. 9, 10, 11; Табл. XIII. С. 11.
- 2) Статистический сборник МПС. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. III. Пг., 1917. Табл. XII. С. 33–35; Табл. XIII. С. 11.
- 3) НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 6-й. Труд и быт работников транспорта. М., 1921. Табл. II. С. 11.
- 4) Железнодорожный транспорт. XX век / Редакционный совет С. А. Пашинин и др. М., 2001. Табл. 1.1. С. 8–9.
- 5) Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / Под ред. Н. С. Конарева. М., 1987. С. 591.
- 6) ЦСУ при СМ СССР. Труд в СССР. Статистический сборник. М., 1960. С. 16.
- 7) То же. М., 1968. С. 24.
- 8) Госкомстат СССР. Труд в СССР. Статистический сборник. М., 1988. С. 30–31, 61.
- 9) Госкомстат СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1990. С. 151, 153.
- 10) ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1967 г. Статистический ежегодник. М., 1968. С. 648.
- 11) То же, в 1968 г. М., 1969. С. 548.
- 12) ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1969 г. Статистический ежегодник. М., 1970. С. 530.
- 13) То же, в 1970 г. М., 1971. С. 510.
- 14) То же, в 1971 г. М., 1972. С. 347.
- 15) То же, в 1972 г. М., 1973. С. 505.
- 16) ЦСУ СССР. Народное хозяйство СССР в 1974 г. Статистический ежегодник. М., 1975. С. 551.
- 17) То же, в 1975 г. М., 1976. С. 533.
- 18) То же, в 1976 г. М., 1977. С. 463.

- 19) То же, в 1977 г. М., 1978. С. 378.
- 20) То же, в 1978 г. М., 1979. С. 366.
- 21) То же, в 1979 г. М., 1980. С. 388.
- 22) То же, в 1980 г. М., 1981. С. 357.
- 23) То же, в 1981 г. М., 1982. С. 399.
- 24) То же, в 1982 г. М., 1983. С. 364.
- 25) То же, в 1983 г. М., 1984. С. 385.
- 26) То же, в 1984 г. М., 1985. С. 409.
- 27) То же, в 1985 г. М., 1986. С. 391.
- 28) Госкомстат СССР. Народное хозяйство СССР в 1990 г. Статистический ежегодник. М., 1991. С. 101.
- 29) ЦНИИ информации и технико-экономических исследований железнодорожного транспорта. Железные дороги Российской Федерации в 1992 г. М., 1993. С. 25.
- 30) То же, в 1994 г. М., 1995. С. 24.
- 31) Железнодорожный транспорт. Ежемесячный научно-теоретический и технологический журнал. Орган МПС. М., 2000. № 5. Табл. 12. С. 9.
- 32) То же. М., 2001. № 4. Табл. 12. С. 7.

Примечания:

* I-е полугодие.

** II-е полугодие.

¹ За 1901–1915 гг. численность служащих и рабочих на всех железных дорогах общего значения (пользования) как казенных, так и эксплуатируемых железнодорожными обществами Российской империи (без Финляндии), приведена на конец года.

² С 1917 года данные приведены о среднегодовой численности работающих по отрасли (виду деятельности) «Железнодорожный транспорт».

³ За 1991–2000 гг. в графе 8 приведены данные о среднегодовой численности работников предприятий и организаций железнодорожного транспорта. Численность работающих, занятых на перевозках на транспорте общего пользования, в статистических сборниках и ежегодниках Госкомстатом России не приводилась.

⁴ В настоящей таблице приведены сведения, являющиеся в настоящее время (время работы над этим трудом) официальными и принятые нами за достоверные. О том, как уточнялись данные, свидетельствуют сведения, приведенные в таблицах по тексту.

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

Аксененко Н. Е., Лapidус Б. М., Мишарин А. С. Железные дороги России от реформы к реформе. М., 2001.

Большая Российская энциклопедия. Т. 4. М., 2006.

Большая Советская энциклопедия. Изд. III-е. Т. 4. М., 1971.

Большая энциклопедия транспорта. Т. IV. Железнодорожный транспорт / Под ред. Н. С. Конарева. М., 2003.

Вельфсон А., Корнеев А., Шильников Н. Развитие железных дорог СССР. М., 1939.

Витте С. Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. СПб., 1884.

Волков Г. Материалы к учету численности и состава железнодорожного и водного транспорта за 1921 года (Пояснительная записка) // НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 9. Труд и быт работников транспорта в 1921 г. М., 1922. С. 9 (91).

Волковский Н. Л., Дьячкин А. Г., Зензинов Н. А. Железнодорожные войска России на фронтах Великой Отечественной войны. 1941–1945 гг. / Под ред. Г. И. Котатько. Кн. 3. М., 2002.

Всеподданнейший отчет о деятельности Министерства путей сообщения за 1913 г. Пг., 1914.

Голубничий И. Народное хозяйство СССР в цифрах (1860–1938 гг.) / Под ред. П. Петрова. М., 1940.

Голузов А. И. Очерки истории отечественной статистики. М., 1972.

Госкомитет СССР по науке и технике. ВИНТИ. Железнодорожный транспорт. 1968. М., 1969.

Госкомстат России. Российский статистический ежегодник. Официальное издание. 2001. Статистический сборник. М., 2001.

Госкомстат России. Транспорт и связь Российской Федерации в 1992 г. Краткий статистический сборник. М.: Республиканский информационно-издательский центр, 1993.

Госкомстат России. Транспорт и связь Российской Федерации. Официальное издание. 1995. Статистический сборник. М., 1995.

Госкомстат России. Транспорт и связь России. Официальное издание. 1996. Статистический сборник. М., 1996.

Госкомстат России. Транспорт и связь Российской Федерации. Официальное издание. 2001. Статистический сборник. М., 2001.

Госкомстат СССР. Народное хозяйство СССР за 70 лет. Юбилейный статистический ежегодник. М., 1987.

Госкомстат СССР. Труд в СССР. Статистический сборник. М., 1988.

Госкомстат СССР. Народное хозяйство СССР в 1990 г. Статистический ежегодник. М., 1991.

Гурьев В. П. Об учреждении торговых дорог и сухопутных пароходов в России по средствам компаний. СПб., 1836.

Декреты Советской власти. Т. 2. (17 марта – 10 июля 1918 г.). М., 1959. С. 501. Пункт 28 (67).

Ден В. Э. Источники важнейших отраслей хозяйственной статистики СССР. Л.: Прибой, 1929.

Добровольский К. М. Транспорт СССР. М., 1969.

Дороги России. Страницы истории / Пред. ред. коллегии О. В. Скворцов. СПб., 1996.

Железнодорожная статистика / Под общ. ред. И. В. Кочетова. М.: Трансжелдориздат, 1939.

Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / Под ред. Н. Г. Конарева. М., 1987.

Железнодорожный транспорт. Ежемесячный научно-теоретический журнал. Орган МПС. 1997 г. № 6; 1998 г. № 5; 1999 г. № 4; 2000 г. № 5; 2001 г. № 4.

Железнодорожный транспорт СССР в 1971–1975 гг. Экономика железнодорожного транспорта. М., 1976.

Железнодорожный транспорт. Энциклопедия / Под ред. Н.С. Конарева. М., 1994.

Железные дороги Российской Федерации. ЦНИИ железнодорожного транспорта. Обзорная информация. М., 1992.

Железнодорожный транспорт. XX век / Пред. ред. совета С. А. Пашинин. М., 2000.

Журнал отдела статистики и картографии МПС. 1911. № 1.

Извеков С. Длина железных дорог в 1913 году // Железнодорожный транспорт в 1913 г. (Статистические материалы). М., 1925.

История железнодорожного транспорта России 1837–1917 гг. Т. 1 / Под ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина. СПб.; М., 1994.

История железнодорожного транспорта России и Советского Союза 1917–1945 гг. Т. 2 / Под общ. ред. В. Е. Павлова, М. М. Уздина. СПб., М., 1997.

История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т. 3. 1945–1991 гг. / Под общей ред. В. Д. Кузьмича, Б. А. Лёвина. М., 2004.

Каргин Д. И. Значение железных дорог и влияние их на жизнь страны. М., 1926.

Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). М., 1981.

Козлов С. С., Черноусов Л. А., Ширай А. А. и др. Железнодорожный транспорт. 1968. М., 1969.

Конституция Российской Федерации. СПб., 2004.

Куманев Г. А. Война и железнодорожный транспорт СССР. 1941–1945 гг. М., 1988.

Куманёв Г. А. На службе фронта и тыла. Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны. М., 1976.

Малая Советская энциклопедия. Т. 6. М., 1959.

- Малая Советская энциклопедия. Т. 7. М., 1959.
- Мейен В. Ф. К вопросу о гужевых дорогах // Пути сообщения. 1909. Апрель.
- Михайлов И. Д. Транспорт. Его современное состояние. М., 1919.
- Михайлов И. Д. Эволюция русского транспорта. 1913–1925 гг. М., 1925.
- МПС. Статистический атлас путей сообщения России к началу XX века. СПб., 1902.
- МПС. Статистический ежегодник России. 1915. СПб., 1916.
- МПС. Статистический сборник. Вып. 62. Сведения о внутренних водных и шоссейных путях сообщения за 1899 г. СПб., 1901.
- МПС. Статистический сборник. Вып. 66. Сведения о внутренних водных и шоссейных путях сообщения за 1900 г. СПб., 1902. .
- МПС. Статистический сборник. Вып. 69. Сведения о железных дорогах за 1900 г. СПб., 1902.
- МПС. Статистический сборник. Вып. 70. Сведения о внутренних водных путях и шоссейных путях сообщения за 1901 г. СПб., 1903.
- МПС. Статистический сборник. Вып. 82 за 1904 г. СПб., 1906.
- МПС. Статистический сборник. Вып. 86. Внутренние водные пути. Шоссейные пути в 1905 г. СПб., 1907.
- МПС. Статистический сборник. Выпуск 89. Железные дороги в 1905 г. СПб., 1907.
- МПС. Статистический сборник. Вып. 122. Железные дороги в 1910 г. Ч. 1. СПб., 1913.
- МПС. Статистический сборник. Вып. 124. Длина путей Российской империи и обслуживание ими пространства к 1 января 1911 г. СПб., 1914.
- МПС. Статистический сборник. Вып. 128. Железные дороги в 1911 г. Ч. 2. СПб., 1914.
- МПС. Статистический сборник. Вып. 129. Железные дороги в 1911 г. Ч. 2. Пг., 1914.
- МПС. Статистический сборник. Вып. 132. Перевозки по железным дорогам в 1912 г. Ч. 2. Пг., 1915.
- МПС. Статистический сборник. Вып. 138. Перевозки по железным дорогам в 1913 г. Ч. 2. Пг., 1917 (39).
- МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. 1. Пг., 1916.
- МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. 2. Пг., 1917.
- МПС. Статистический сборник. Вып. 141. Железные дороги в 1913 г. Ч. 3. Пг., 1917.
- МПС. ЦГАНХ СССР. Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР (1926–1941). Документы и материалы. М., 1970.
- Народное хозяйство СССР в цифрах (1860–1938 гг.) / Сост. И. Голубничий. Под ред. П. Петрова. М., 1940.
- Некраш Л. В. Основные вопросы теории и практики железнодорожной статистики. М.: Транспечать, 1924.

Николаев А. С., Житников С. М. Краткий исторический очерк развития водных и сухопутных сообщений и торговых портов России. СПб., 1900.

НКПС. Железнодорожный транспорт в 1913 г. (Статистические материалы) / Под ред. В. В. Рачинского, В. Н. Соколова, Е. Н. Спенсера. М., 1925.

НКПС. Железнодорожный транспорт СССР. М., 1932.

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 2. Местный транспорт. М., 1921.

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 2. Подвижной состав и его работа. М., 1921.

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 3. Перевозки по железным дорогам и водным путям в 1917–1920 гг. М., 1921.

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 6. Труд и быт работников транспорта. М., 1921.

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 8. Перевозки по железнодорожным и водным путям в 1921 г. М., 1922.

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 9. Труд и быт работников транспорта в 1921 г. М., 1922.

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 17. М., 1923. Раздел 7. Труд.

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 19. 1922 календарный год. М., 1923.

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 22. Техническое состояние транспорта на 1-е марта 1923 г. М., 1924.

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 28. Железнодорожный транспорт в 1922/1923 операционном году. М., 1925.

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 36. Железнодорожный транспорт в 1923/24 операционном году. М., 1925.

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 85. Железнодорожный транспорт в 1926/27 операционном году. М., 1929.

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 104. Железнодорожный транспорт в 1927/28 операционном году. М., 1929.

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 136. Железнодорожный транспорт в 1932 г. Ч. II. М., 1934.

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 147. Перевозки пассажиров в 1934 и 1935 гг. М., 1936.

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 156. Перевозки пассажиров в 1936 г. М., 1938.

НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 157. Перевозки грузов по железным дорогам в 1937 г. М., 1938.

НКПС. Статистический сборник. Вып. 145. Железные дороги в 1914 г. Ч. 2. М., 1919.

НКПС. Статистический сборник. Вып. 147. Железные дороги в 1914 г. Часть 1. М., 1920.

ОАО «Российские железные дороги». 2003. Итоги года.

- Орлов Б. П. Развитие транспорта СССР. М., 1963.
- Петров В. И. Вопросы развития железных дорог СССР. М., 1957.
- Письмо заместителя руководителя Федеральной службы государственной статистики от 11.03.05 № АК — 09–23/592.
- Повороженко В. В., Тишкин Е. М. Железнодорожный транспорт. 1964. М., 1966.
- Полное собрание законов Российской империи. Собрание 3. Т. 3. 1487.
- Полное собрание законов Российской империи. Т. XXX. СПб., 1830.
- Развитие железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2. 1917–1945 / Под общей ред. В. Е. Павлова, М. М. Уздина. СПб.; М., 1997.
- Рашии А. Материалы по учету численности и состава работников железнодорожного транспорта. (Пояснение к таблицам) // НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 6. Труд и быт работников транспорта. М., 1921.
- Самсонов А. Железные дороги накануне 3-го года пятилетки. М., 1930.
- Справочник по дореволюционной России. Библиографический указатель. Изд. 2. М., 1978.
- Статистический ежегодник 1912. Association de l'industrie atdu Commerce de la Russie. Ч. 3.
- Струмилини С. Г. Очерки советской экономики. Ресурсы и перспективы. М.; Л., 1928.
- Сыцко П. А., Гутковский В. А. Железнодорожный транспорт СССР. Гомель, 1972.
- Труды ЦСУ. Т. 7. Вып. 2. По отделу периодических изданий. Статистический сборник за 1913–1917 гг. М., 1922.
- Фейгин А. Краткий обзор железнодорожных перевозок за 1922 г. // НКПС. Материалы по статистике путей сообщения. Вып. 19. 1922 календарный год. М., 6. г.
- Фомин В. Пятилетие советского транспорта. 1917–1922 гг., и его ближайшие перспективы. М., 1925.
- Хачатуров Т. С. Железнодорожный транспорт. СССР. М., 1952.
- Хачатуров Т. С. Экономика транспорта. М., 1959.
- ЦСК МВД. Статистический обзор железных дорог и внутренних водных путей России. Издание 1900 г. СПб., 1900.
- ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР. Статистический сборник. М., 1956.
- ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1958 г. Статистический ежегодник. М., 1959. III.
- ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1959 г. М., 1960.
- ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1961 г. М., 1962.
- ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1962 г. М., 1963.
- ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1963 г. М., 1964.
- ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1965 г. М., 1966.
- ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1967 г. М., 1968.
- ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1968 г. М., 1969.

- ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1970 г. М., 1971.
ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1971 г. М., 1972.
ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1972 г. М., 1973.
ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1974 г. М., 1975.
ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1975 г. М., 1976.
ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1976 г. М., 1977.
ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1977 г. М., 1978.
ЦСУ при СМ СССР. Народное хозяйство СССР в 1978 г. М., 1979.
ЦСУ СССР. Народное хозяйство СССР в 1979 г. М., 1980.
ЦСУ СССР. Народное хозяйство СССР в 1981 г. М., 1982.
ЦСУ СССР. Народное хозяйство СССР в 1982 г. М., 1983.
ЦСУ при СМ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1967.
ЦСУ при СМ СССР. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М., 1972.
ЦСУ при СМ СССР. Труд в СССР. Статистический сборник. Ч. 1. Оттиск из приложения к еженедельному статистическому бюллетеню от 8 июня 1960 г.
ЦСУ при СМ СССР. Труд в СССР. Статистический сборник. М., 1968.
ЦСУ при СМ СССР. Труд в СССР. Статистический сборник. М., 1977.
ЦСУ СССР. Труд в СССР. Статистический сборник. М., 1983.
ЦУНХ СССР. Народное хозяйство СССР. Статистический справочник. 1932. М., 1932.
ЦУНХУ Госплана СССР. Транспорт и связь в цифрах. М., 1936.
ЦУНХУ Госплана СССР. Транспорт и связь в 1935 г. Статистический сборник. М., 1936.
ЦУНХУ Госплана СССР. Труд в СССР. Статистический справочник. М., 1936.
ЦУНХУ Госплана при СНК СССР. Социалистическое строительство Союза СССР (1933–1938 гг.). Статистический сборник. М., 1939.
Чупров А. И. Железнодорожное хозяйство. Вып. 1. М., 1875; Вып. 2. М., 1878.
Чупров А. И. Из прошлого русских железных дорог: статьи 1874–1895 гг. М.: И. Н. Кушнеревъ и К°, 1909.
Шадур Л. А. Развитие отечественного вагонного парка. М., 1988.
Шадур Л. А. Вагоны. М., 1980.
Шевцов В. Н. Статистика труда на железнодорожном транспорте. М., 1965.
Экономика железнодорожного транспорта / Под ред. Е. Д. Ханукова. Изд. 2. М., 1979.
Энциклопедический словарь. Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. Т. XXVI-а. СПб., 1899; Т. XI. СПб., 1899.
Якоби А. Железные дороги СССР в цифрах. ЦУНХУ Госплана СССР. В/о «Союзоргучет», 1935.

Н.Г. Беспалов, И.И. Елисеева

**Железные дороги России
в XX веке в зеркале статистики**

Корректор *Г. В. Засыпкина*
Компьютерная верстка *Л. А. Философова*
Дизайн обложки *Л. А. Философова*

Подписано в печать 16.05.2008. Формат 60x84/16
Бумага офсетная. Печать офсетная. Гарнитура Petersburg
Уч.-изд. 14,125. Тираж 300 экз. Заказ № 778

Издательство «Нестор-История»
197110 СПб., Петрозаводская ул., д. 7
тел.: (812)235-15-86
e-mail: nestor_historia@list.ru

Отпечатано в типографии «Нестор-История»
СПб., ул. Розенштейна, д. 21
тел.: (812)622-01-23