

ЕЩЕ О ТРАМВАѢ ВЪ АРХАНГЕЛЬСКѢ.

Трамвайный вопросъ можетъ, наконецъ, начать обсуждаться не съ пустыми руками, а съ массой фактическихъ доказательствъ какъ за, такъ и противъ его постройкѣ. Проектъ и смѣта, представленные инж. Поливановымъ, позволяютъ перенести споръ съ облаковъ на реальную почву. Но еще до полученія этихъ данныхъ нѣкоторыми было предложено не только пересмотрѣть постановленіе думы о постройке хозяйственнымъ способомъ трамвая, но и быть указанъ концессионеръ, ставящій наивыгоднѣйшія условія для города.

Мы не будемъ останавливаться на преждевременности и скороспѣлости подобныхъ предложеній; постараемся рассмотреть на сколько, въ дѣйствительности, предложеніе концессионера выгодно для города.

Наиболѣе выгоднымъ концессионеромъ называютъ г. Макарова. Въ чемъ же заключаются его условія въ томъ ихъ видѣ, въ какомъ изложены они въ №№74 и 78 «Сѣв. Утра»?

Я.Е. Макаровъ строить за свой счетъ трамвай и эксплуатировать его въ теченіе 25 лѣтъ, отчисляя ежегодно въ пользу города 20% чистаго дохода. Городъ имѣетъ право выкупить трамвай по его дѣйствительной стоимости черезъ 25 лѣтъ; если же городъ этого не сдѣлаетъ, то концессія продолжается еще на цѣлый рядъ лѣтъ. Значитъ ли это, что концессія берется только на 25 лѣтъ? Ни въ коемъ случаѣ...

Въ массѣ русскихъ городовъ въ договорахъ съ концессионерами включенъ пунктъ, дающій право городу досрочно выкупить предпріятіе по его дѣйствительной стоимости. Но въ то же самое время только у тѣхъ городовъ, которые не умѣютъ защищать своихъ интересовъ, предпріятіе выкупается; во всѣхъ остальныхъ городахъ предпріятія по истеченіи срока концессіи **бесплатно**, безъ всякаго выкупа, переходятъ въ собственность города. Въ этомъ единственный смыслъ и оправданіе концессій.

Но городу придется выплатить не только сумму, затраченную на сооруженіе трамвая; городу придется заключать новый заемъ для ремонта трамвая, такъ какъ весь инвентарь предпріятія перейдетъ

городу въ совершенно негодномъ видѣ. Ясно, какъ день, что трамвайный инвентарь представляетъ собой постоянный капиталъ, и обладая характернымъ свойствомъ послѣдняго, погашается въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ. Предположимъ, что при постройкѣ трамвая и вагоны, и машины и все остальное новое, съ иглочки; черезъ 15—20 лѣтъ все это износится, какой же тогда смыслъ предпринимателю дѣлать новое устройство трамвая и ремонтировать его когда и такъ онъ получитъ съ города весь тотъ капиталъ, который былъ имъ затраченъ, въ силу концессионнаго договора.

Нѣтъ, кажется, ни одного города въ Россіи, гдѣ бы по истеченіи срока концессіи частное предпріятіе передавалось городу въ исправномъ видѣ: и примѣръ, московскаго частнаго бельгійскаго трамвая, не такъ давно выкупленнаго Москвой служитъ нагляднымъ доказательствомъ этого.

Слѣдовательно, городу черезъ 25 лѣтъ придется, во первыхъ, уплатить концессионеру стоимость трамвая, а во вторыхъ, прибавить почти такую же сумму на полное переустройство послѣдняго. Это ли для города не «выгодная комбинація»? Строя своими средствами трамвай, городъ затратитъ, скажемъ, 500 тыс. рублей, а при концессионномъ способѣ постройки ему придется уплатить около милліона, такъ какъ вѣдь электрическую станцію городу придется строить самому при переустройствѣ трамвая. Но вѣдь это можетъ быть только въ томъ случаѣ, когда городъ черезъ 15 лѣтъ найдетъ нужнымъ или возможнымъ выкупить предпріятіе; а что, если это станетъ почему-нибудь невозможнымъ? Тогда городу опять придется быть въ кабалѣ у концессионера лишнихъ 40—50 лѣтъ.

Защитниковъ концессіи радуется мысль, что все-таки городъ безъ всякаго риска и трудовъ можетъ получить 20% чистаго дохода съ предпріятія ежегодно. Но эти 200% являются только красивой приманкой; всякій знаетъ, какъ трудно услѣдить чистую доходность даже въ 1 цѣломъ рядѣ общественныхъ предпріятій; во много разъ труднѣе сдѣлать это въ частномъ предпріятіи, гдѣ всякая ревизія по необходимости пріобрѣтаетъ т фиктивный характеръ. Вѣдь стоитъ только предпринимателю г выставить въ своихъ отчетахъ цифру эксплуатаціонныхъ расходовъ выше, чѣмъ

она есть а въ дѣйствительности, и пресловутые 20% отчисленія обратятся въ ничтожную величину.

И этимъ объясняется то обстоятельство, что почти всѣ русскіе города въ договорахъ съ концессіонерами выговариваютъ отчисленіе въ свою пользу не части чистаго дохода, а части валового дохода предпріятія. Таково «наиболѣе выгодное для города» предложеніе концессіонера. Что же тогда говорить объ остальныхъ предложеніяхъ?

Нужно разъ и на всегда запомнить, что интересы города противоположны интересамъ концессіонеровъ. И если такіе города, какъ Орса въ Швеціи, могутъ совершенно бесплатно возить пассажировъ въ вагонахъ трамвая, т.к. они строятъ трамвай для удобствъ жителей, а не для полученія прибыли, то предложите концессіонеру установить тарифъ, хотя бы по 3 копѣйки съ одного конца города на другой. Что онъ, вамъ отвѣтитъ на это? Имѣя собственный городской трамвай, каждый житель знаетъ, что доходы съ него пойдутъ наудовлетвореніе общепользныхъ потребностей, а не въ карманы концессіонеровъ.

Кромѣ того, самое существованіе подобныхъ предложеній показываетъ, что сами концессіонеры находятъ дѣло выгоднымъ, ибо всякій капиталъ ищетъ для себя наиболѣе выгоднаго помѣщенія, въ особенности въ Россіи; Но почему же то, что для частнаго предпринимателя выгодно, для города является, убыточнымъ? Только при нашей русской халатности можно выпустить изъ рукъ курицу, несущую золотыя яйца. А что трамвай сдѣлается въ послѣдствіи такой курицей — въ этомъ нѣтъ никакого сомнѣнія. Пусть у города дефициты, пусть у него мало средствъ — вѣдь не на эти деньги строится и содержится трамвай. Онъ долженъ своей собственной работой окупить себя.

И если удастся доказать (а это еще до сихъ поръ никто не доказалъ), что трамвай рядъ лѣтъ будетъ давать убытки, то не лучше ли на время отказаться отъ постройки его, чѣмъ закабалить себя концессіонеру? Вѣдь, если массѣ городского населенія нуженъ трамвай, то она будетъ ѣздить и создастъ трамваю доходность; если же для массы населенія трамвай — роскошь, то зачѣмъ же его строить, хотя бы и концессіоннымъ способомъ.

И задача завтрашняго доклада инженера Иванова заключается въ томъ, чтобы показать, дѣйствительно ли есть смыслъ теперь же строить трамвай, или это предпріятіе сейчасъ является рискованнымъ и бездоходнымъ.

Трамвайный вопросъ входитъ теперь въ стадію всесторонняго обсужденія. И можно только привѣтствовать, что къ разрѣшенію и выясненію этого вопроса привлекаются всѣ жители Архангельска, а не какія-нибудь заинтересованныя группы. Мы не сомнѣваемся, что во время обсужденія доклада Иванова вполнѣ намѣтятся основныя точки зрѣнія на этотъ назрѣвшій вопросъ городской жизни и что защитники этихъ точекъ зрѣнія сведутъ воедино всѣ тѣ аргументы, которые имѣются какъ въ защиту концессионнаго способа постройки, такъ равно и противъ нея. Быть можетъ, на собраніи и не удастся вынести какихъ-нибудь постановленій, выражающихъ мнѣніе собранія, но, во всякомъ случаѣ, общее настроеніе покажетъ, какъ само населеніе города относится къ разрѣшенію этого вопроса.

В. Васильевъ.

Отъ редакціи. Когда настоящая статья уже была набрана, мы прочитали во вчерашнемъ № «Сѣв. Утра» письмо Я.Е. Макарова, въ каковомъ письмѣ Як. Еф-чъ; между прочимъ, уже отказывается отъ ранѣ предложенныхъ условій. Во всякомъ случаѣ, обсужденіе тѣхъ условій, которыя признаются нѣкоторыми лицами выгодными, ведется нами безъ всякой зависимости отъ личности Я.Е. Макарова.

Архангельск №83, с.1-2 от 13.04.1912

https://webirbis.aonb.ru/irbisdoc/kr/16pg049/16pg049_083.pdf