



К обзору печати

«Протяжение и срок постройки необходимых железных дорог» (публикация 1912 года в журнале «Железнодорожное дело»)



Пресс-архив

Журнал «Железнодорожное дело» опубликовал в 1912 году материал, представляющий собой, по сути, изложение сложившихся в то время подходов к целесообразности и темпам дальнейшего развития железнодорожной сети, в том числе, к их равномерности, а также и, в современных терминах, к транспортной связанности территории страны, социально-экономическим эффектам ее повышения, источникам инвестиций. Были представлены три точки зрения – председателя Высшей Комиссии по исследованию железнодорожного дела, его оставшегося неизвестным, но, видимо, обладавшим авторитетным мнением оппонента под инициалами А. Ф. и собственно редакции журнала.

Несмотря на кардинально изменившиеся экономические условия и технологический уклад, приведшие к утере актуальности некоторых обсуждавшихся вопросов, некоторые другие принципиальные моменты в заочной дискуссии на страницах журнала с поправками на современные реалии могут представлять определенный интерес, в том числе, возможно, и в аспекте реализации современных крупных инфраструктурных проектов.

В воспроизводимом, незначительно сокращенном тексте максимально сохранены оригинальная пунктуация, лексика и сокращения, принятые в то время.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, транспортная связанность, развитие транспортной инфраструктуры, история транспорта.

«Протяжение и срок постройки необходимых железных дорог». Под таким заглавием помещена в №№ 12822 и 12823 «Нового Времени» статья Председателя Высшей Комиссии по исследованию железнодорожного дела в России Н. П. Петрова, посвященная злободневному вопросу о расширении железнодорожной сети.

«Если, при слишком большой поспешности развития сети, – говорит Н. П. Петров – население не будет достаточно увеличивать свои потребности в услугах железных дорог, и они, не получая всей необходимой им работы, не будут в состоянии сами уплачивать все проценты на свои строительные капиталы, то население будет вынуждено принять на себя уплату всей недостающей суммы процентов. Такой недочет может

составлять, по бывшим уже примерам, сотни миллионов рублей. Если, напротив, при слишком большой осторожности в постройке рельсовых путей, она будет идти медленно и протяжение путей, приходящихся на 10000 жителей, будет увеличиваться меньше того увеличения, при котором население, с пользой для себя, могло бы доставлять дорогам необходимую им работу, то оно понесет крупную потерю в своей промышленной производительности».

Далее автор делает расчет, насколько уменьшилась бы работа дорог, выраженная в валовом доходе, если бы к 1925 году протяжение сети на 10000 жителей было бы, например, не 6, а только 5 верст. Потеря валового дохода, оказывается, достигла бы 209 миллионов рублей. «Стоимость же произведений, которые не будут перевезены,

Благодарность: редакция выражает признательность сотрудникам библиотеки Российского университета транспорта за помощь в подготовке материала.

Для цитирования: К обзору печати «Протяжение и срок постройки необходимых железных дорог» (публикация 1912 года в журнале «Железнодорожное дело») // Мир транспорта. 2024. Т. 22. № 3 (112). С. 130–136. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2024-22-3-15>.

Полный текст архивной публикации в переводе на английский язык публикуется во второй части данного выпуска.
English translation of the full text of the archival publication is published in the second part of the issue.

а следовательно не будут и произведены, надо – по мнению Н. П. Петрова – считать в 7 или 8 раз больше стоимости перевозки», т.е. примерно в 1 ½ миллиарда рублей.

С этой, дважды повторяемой в статье, мыслью (что не перевезено, то и не создано) согласиться нельзя. Наше возражение для наглядности приведем на следующем конкретном примере. Благодаря усовершенствованию транспорта, англичанин находит более выгодным, вместо посева хлеба в Англии, питаться хлебом, собранным в Самарских степях. Здесь мы имеем не создание нового продукта, а лишь перемещение пунктов производства. Но удешевление продукта увеличивает и спрос на него, в зависимости от чего более совершенный транспорт является фактором и создания новых продуктов. *Таким образом, железная дорога создает продукт не постольку, поскольку она его возит, а постольку, поскольку она его удешевляет.* И следовательно из перевезенного, дополнительного вследствие развития сети количества продуктов часть упадет на *вновь* созданный продукт, а часть на созданный на *новых взамен прежних* местах производства. Какая именно часть в том и другом случае? – едва ли кто сумеет ответить.

Переходя к определению нормы необходимого сооружения, автор исследования базируется на строительстве девяностых годов. В течение периода 1892–1900 гг. наше строительство шло наиболее ускоренным темпом, а именно: ежегодно на 10000 жителей происходило увеличение сети Европейской России на 0,14 вер., достигнув к 1900 году 3,61 версты.

Эту норму роста в 0,14 верст Н. П. Петров считает необходимым и безопасным допустить и на будущее время. Но развитие путей ежегодным увеличением нормы более, чем на 0,14 версты, может оказаться, по мнению Н. П. Петрова, делом рискованным, «если в экономической жизни Европейской России не обнаружатся какие-нибудь особенно благоприятные обстоятельства, оправдывающие риск».

Исходя из нормы в 0,14 получается, что для достижения такой обслуженности дорогами населения, которую ныне имеет Австро-Венгрия (8,9 верст на 10 тыс. жителей), Европейской России понадобится 35 лет, причем за этот период пришлось бы построить 143 тыс. верст на сумму 16 миллиардов рублей. Исследуя соотношения длины сети, ее валового дохода и роста населения¹, Н. П. Петров для периода 1888–1902 года нашел эмпирическую формулу, по которой расход жителей на оплату железнодорожных услуг

определяется следующим образом: умножить 1 р. 64 к. на число верст, приходящееся на 10000 жителей, и из полученного произведения вычесть 1 р. 39 к. По этой эмпирической формуле легко определить валовой доход будущей сети и проверить ее финансовую правоспособность.

Заметим, что формула Н. П. Петрова может быть перефразирована следующим образом: валовой доход на версту равняется 16400 р. – 13.900/1, где 1 число верст на 10000 жителей.

Так как ныне $l = 3,67$, то поперстный доход должен ныне равняться 16400 р. – $13900/3,67 = 12858$ руб. С развитием же сети этот доход должен расти, приближаясь к своему пределу 16400 р. на версту. Но, как это известно всякому железнодорожному деятелю, и норма 12858 рублей, вообще говоря, совершенно достаточна для безубыточного существования дорог. Следовательно, дальнейшее развитие густоты сети на единицу населения должно обещать великие и богатые милости..., если эмпирическую формулу экстраполировать за пределы времени наблюдения.

Вопрос, стало быть, сводится к тому, можно ли иметь уверенность, что при темпе развития сети, имевшем место в 1892–1900 годы (0,14 версты в год на 10 тыс. жителей), вновь сооружаемые линии будут оплачиваться населением по вышеприведенному (в эмпирической формуле) расчету? А если можно иметь эту уверенность, то не следует ли сверх того ожидать, что в экономической жизни страны обнаружатся такие «особо благоприятные обстоятельства», которые оправдали бы риск развития сети свыше нормы в 0,14?

На первый вопрос приходится отвечать очень осторожно. Хотя темп развития в 0,14 взят с натуры, но не приходится забывать, что он завершился впадением сети в дефицитность. Эта дефицитность имела своими причинами как удорожание эксплуатации, так и падение густоты перевозок. Увеличивавшееся непрерывно с 1890 до 1900 года число пудо-верст на версту после 1900 года изменило закон роста: словно наступило утомление в работе сети, начались сильные перебои. *Этот кризис произошел двумя годами ранее кризиса в росте сети, замедление в коем началось лишь с 1902 года*². Что касается другой причины дефицитности роста расходов, то, несмотря на значительные улучшения за последнее время в хозяйстве дорог, коэффициент эксплуатации сети Европейской России, благодаря удо-

¹ Н. П. Петров. Критерий для ж. дорог и его применение. [Сноска в оригинальном тексте].

² Факт, наглядно усматриваемый из графика, приложенного к внесенной 8 февраля 1911 года в Государ. Думу программы железнодорожных и экономических изысканий. [Сноска в оригинальном тексте].



рожению труда и материалов, в 1910 году оказывается все еще менее благоприятным, чем в среднем за пятилетие 1895–1900 гг. (0,62 против 0,60). Итак, в *прошлом* мы не почерпаем бодрости для будущего. Обратимся к будущему непосредственно и посмотрим, не сулит ли оно нам каких-либо особо благоприятных в экономическом отношении надежд. На это хочется ответить утвердительно.

Можно ли в самом деле закрыть глаза на то, что в судьбе нашего отечества произошел громаднейший сдвиг, все последствия которого сейчас и учесть невозможно! Уже на первых порах действия нового порядка вещей была осуществлена колоссальная по своему значению реформа общинного землевладения (закон 9 ноября). Сомнений нет, что в течение сравнительно короткого времени произойдет сплошная мобилизация земельной собственности. Так называемые голодные нормы заменятся нормами трудовыми. Вместо владения, дающего использование какой-нибудь одной десятой трудовой энергии владельца, появятся владения, использующие эту энергию целиком. Этот процесс концентрации земли в руках «сильных» работников будет сопровождаться освобождением массы рабочих рук, требующих нового себе приложения. Эти, по существу, созидательные силы при известных условиях могут обратиться в силы разрушительные. Инстинкт самосохранения нации должен направить освобожденную энергию на производительное дело. Возрастание благосостояния земледельцев, как следствие концентрации ранее раздробленных свыше меры наделов, вызовет соответственный спрос на предметы обрабатывающей промышленности и потребует для нее новых кадров рабочей силы. Таким образом побуждения для усиленного и устойчивого экономического подъема страны имеются несомненные. В связи с этим обстоятельством возможно железнодорожное развитие сети не только в темпе девяностых годов, но даже еще более быстрый ход строительства не представляется неправдоподобным. Однако, не в наших средствах – предвидение точного и определенного количества верст, при постройке которых финансовые и экономические интересы будут удовлетворены наилучшим образом. Мы даже склонны допустить, что эта финансово-экономическая функция не есть функция однозначная. Разнообразие заинтересованных факторов столь огромно, а взаимодействие их столь сложно, что нет ничего невозможного в предположении, что комплекс финансово-экономических интересов будет одинаково хорошо удовлетворен как решением, напр., в 3000 верст ежегодной постройки,

так и в 4000 верст, а следовательно и всеми промежуточными.

Нам кажется, что не столь важно угадать точно эту цифру, как важно установить возможную равномерность строительства во времени. Если, например, в один строительный период строить 3000 верст в год, в другой – 4000 верст, а в третий опять 3000 верст, то это было бы великое зло. Изменения нормы неизбежны, но они не должны идти скачками, а должны быть плавными. Фронт строительный и заводской, развернутый на 4000 верст, может затем сжаться на 3000 верст лишь ценою больших экономических потрясений. Эти потрясения – того же порядка, как и последствия неурожаев. Но если мы еще не умеем отражать невзгоды, посылаемые стихиями, то от железнодорожной политики мы в праве требовать, чтобы она-то уж не посылала периодически на нашу трудовую ниву губительных засух.

А. Ф.

От редакции [журнала «Железнодорожное дело»]. Мы глубоко благодарны Председателю Высшей Комиссии по исследованию железнодорожного дела в России за постановку его выводов по вопросу о порядке будущего развития железнодорожной сети на общее обсуждение. Высокоуважаемый Николай Павлович, излагая свои соображения и выводы, остался при этом неизменно верен численным комбинациям, хотя они привели его к довольно грустному для государства заключению. Мы благодарны также и его оппоненту, г-ну А. Ф., указавшему на возможность и основательность надежд на лучшее в данном вопросе будущее и на те опасные решения, которые могут ему повредить. Государству, желающему жить и быть могущественным, а также и соседям его, следует знать, что оно и может быть могущественным во всякое, или, по крайней мере, не в очень отдаленное время.

Мы причисляем себя к тем публицистам, которыми – если судить по первому абзацу рассматриваемой, хотя и популярной, но веской статьи, – она вызвана.

Обсуждение означенного, столь важного вопроса о будущем развитии железнодорожной сети, начато было нами еще в 1882 г., и мы следили за его ростом, не переставая³. Поэтому рассчитываем, что Его Высокопревосходительство позволит нам привести некоторые соображения о существенных, по нашему мнению, пропусках в статье его, напечатанной в «Новом Времени» и трактуемой здесь.

³ Достаточно указать на №№ 5 и 6 «Жел.-дор. Дела» 1882 г. и на № 2 1906 года. [Сноска в оригинальном тексте].

1. Статья эта основана, главным образом, на численности и деятельности населения. Но государство состоит не из одного населения, но и из территории со всеми ее богатствами, данной ему Богом и трудами многих предшествовавших поколений. В «Сравнительной таблице» 1882 г. это выразилось средними величинами на один километр протяжения железных дорог: числа жителей, как и в рассматриваемой статье, но в обратном отношении, и количества квадратных километров пространства, чего нет в ней. Между тем это последнее отношение – та именно величина, по которой можно судить, в общем, о трудности подвоза местных продуктов к железной дороге и отвоза прибывших по железной дороге грузов на места потребления, – если не терять из виду, что все население имеет право и желает пользоваться железными дорогами, – и которая может освободить население от предусматриваемого статьей обвинения в недейтельности, в несоответствии нуждам железной дороги, когда эти качества его легко объясняются особо дальностью расстояния гужевой перевозки.

2. Самое понятие о неиспользовании железных дорог населением, правильное, так сказать, в кассовом отношении, едва ли столь существенно в отношении государственном, если правильно усвоенное населением положение, что железные дороги строятся и эксплуатируются для него, а не оно растет и развивается для железных дорог. Но положение это несомненно правильно. Иначе все тягости фактического занятия богатых, но отдаленных от центра государства частей его, лежали бы на переселенцах, а не на государстве, может быть даже до той поры, когда их численность и деятельность на новом месте поселения будут в точности соответствовать нуждам железной дороги. Как ни велик контраст между размерами железнодорожных сетей Северо-Американских Соединенных Штатов и нашей, но не столько абсолютной величиной своей сети эти штаты должны служить нам примером, сколько тою предупредительностью в железнодорожном строительстве, которую они проявили по отношению к своим переселенцам. Переселенцы вознаграждали их за это своими предприимчивостью и трудами. Последствиями же отсутствия такой предупредительности является совершенно нецелесообразное опоздание в занятии упомянутых частей государства, оставление их неустроенными в хозяйственном отношении и в конце концов вынужденное согласие на занятие их соседями. Примеры этому, к сожалению, имеются.

3. Трактующая статья, посвященная экономическому вопросу, разделяет Россию на две огром-

ные части, взаимно противоположные по пространству и населенности: у одной населения больше, у другой больше пространства, т.е. на Европейскую Россию с Кавказом и на все Азиатские владения, за исключением южной части Кавказа; но разделение это только географическое, и применение его в данном случае едва ли правильно. Казалось бы, что, ради однородности в отношении степени снабжения железными дорогами, следовало Архангельскую губернию, часть Вологодской и южную часть Кавказа считать на ряду с Сибирью и Среднею Азией.

Нахождение Архангельской и Вологодской губерний и южной части Кавказа в одном счете или в одной группе с прочими частями Европейской России, а не с прочими частями Азиатских владений, при раздельном расчете количества железных дорог для этих групп и при господстве в этих расчетах принципа населенности, может, очевидно, вести названные губернии к постоянному проигрышу: доли их в распределении средств на сооружение железных дорог, которые они могли бы получить по принципу пространства, должны будут поступать на усиление сети железных дорог в прочих частях Европейской России, что вовсе не желательно.

4. В трактующей статье последовательное сооружение новых железных дорог в Европейской России с Закавказьем рассчитано по пятилетиям даже до 1947 года. Такого подробного расчета для Азиатских владений в статье не приведено, а объяснено лишь, на основании принципа населенности, что к 1946 году надо к имеющимся там 10 000 верстам достроить 16 000 верст железных дорог, в предположении, что прирост населения там будет близок к приросту его в Европ. России. Но, по-видимому, в этом расчете не сосчитано происходящее перемещение населения из Европейской России в Азиатскую, которое с построением в последней новых железных дорог должно еще усилиться. Если сосчитать это перемещение населения, то окажется необходимым назначаемое на Европейскую Россию количество верст новых железных дорог убавить, а назначаемое на Азиатскую Россию с Архангельской и Вологодской губерниями можно прибавить, что, по справедливому мнению автора статьи, будет только к выгоде общего дела.

«Прежде всего потому, что перемещающееся за Урал из Европейской России население будет размещаться ближе к новым дорогам и потому будет более пользоваться ими. Во-вторых, потому, что зауральские дороги будут доставлять дорогам Европейской России новые, дополнительные и потому выгодные перевозки».



Эти слова высокоуважаемого автора совсем к стати для нашей цели способствовать сооружению железных дорог от центра к окраинам государства и в пределах этих окраин для защиты их от соседей и для разработки имеющихся там богатств. Не для соседей же предшествовавшие поколения русского народа трудились и проливали кровь, приобретая их. Такого же мнения и автор статьи:

«Эту последнюю и, конечно, самую важную необходимость, публицисты чаще всего и обсуждают. Они не ошибаются в этом, ставя ее на первое место».

5. Таким образом изложенный в трактуемой статье порядок последовательного сооружения железных дорог желательно несколько изменить, и если нет возможности вообще увеличить ассигнования на это сооружение, то увеличение ассигнования для окраин лучше основать на сокращении ассигнования для Европейской России без Архангельской и Вологодской губерний и южной части Кавказа, чем оставить окраины в их незащищенном и неустроенном состоянии...

Европейская Россия настолько снабжена железными дорогами, что начала уже переходить к спрямлению линий, к сооружению дорог прямого кратчайшего следования с выигрышем во времени нескольких часов, а это можно признать сравнительною роскошью, когда ни Якутск, ни Пржевальск, ни даже Мурман не соединены еще с центром государства рельсовым путем и говорить о соединении таким путем Камчатки с центром государства еще рано, по мнению даже Государственного Совета⁴.

6. В разбираемой статье также вовсе не дано места возможности применения, с целью сокращения расходов, других типов железных дорог, кроме русского нормального, выработанных техникою и пригодных для окраин... Отчего не распространить в Архангельской губернии тип железной дороги 3 1/2 футовой колеи? Отчего не применить восточнее будущей магистральной линии, соединяющей Сибирь с Туркестаном, например, колею в 3 или в 2,5 фута, а в иных, наиболее трудных местах, как и в Якутской области и в Камчатке, и однорельсовую дорогу, которой верста, в Аляске, обойдется, по сообщению в газетах в 6000 рублей («Жел.-дор. Дело» 1911 г. № 27)?

И в Европейской России такие отступления от нормальной колеи имеются.

Конечно, против пересадок и перегрузок возражают многие, независимо от тех, кто требует нормальную колею во что бы то ни стало. Но

⁴ См. «Железнодорожное Дело» 1908 г. №№ 15–16, стр. 68 д. [Сноска в оригинальном тексте].

могут же быть случаи, когда приходится мириться с обстоятельствами, вызывающими такие перемещения пассажиров и грузов, и не только мириться, а и предпочитать их...

Без сомнения, вопросы эти заслуживают внимания и Высшей Комиссии по исследованию железнодорожного дела в России и подробного, но скорого, изучения. VIII Отдел Технического Общества уже занимался подобными вопросами даже с участием представителей военного ведомства и мог бы оказать содействие в этом изучении.

Итак нам кажется, во-первых, что вопрос о необходимых железных дорогах, обозначенный в заглавии трактуемой статьи, представлен в ней несколько односторонне, а именно – о дорогах, необходимых населению только соответственно его доказанной приспособляемости в последнее десятилетие, а дороги, необходимые государству для народного благосостояния по богатствам их районов и в том числе в целях политических и стратегических, по-видимому, оставлены автором статьи вне соответственных подсчетов, и, во-вторых, что самое признание необходимости дорог для населения поставлено в зависимость лишь от того, доставляет ли население нужные дорогам доходы или не доставляет, т.е. от обстоятельства, вполне условного значения, по крайней мере, для первых лет эксплуатации дорог как с фактической стороны, так и с умозрительной.

Северо-Донецкая дорога, показавшая себя доходною с первого же дня по открытии на ней движения, едва ли не единственная; а заявления высших представителей государства в 1842 году против сооружения СПб-Московской, ныне Николаевской, дороги и статьи в «Московских Ведомостях» 1879 года против сооружения Екатерининской дороги, т.е. против сооружения дорог ныне много доходных, даже осуждены историей. Сравнительно недавно слышны были осуждения сооружения и Сибирской дороги, и Государ. Контроль причислял ее к убыточным, относя увеличение доходов европейских дор. от перевозки сибирских грузов к заслугам европ. дор., а не Сибирской.

Выведенная же из подсчетов пропорция сооружения новых железных дорог по 0,14 версты на каждые 10 000 населения ежегодно, оставляющая малонаселенные окраины государства надолго без железных дорог или с малым лишь количеством их, не может, кажется, под влиянием объясненных нами сторонних причин, ожидать точного исполнения или обойтись без поправок, тем более необходимых, что и сам автор статьи утверждает:

«В какую бы сторону ни уклонилось сооружение экономически нужных железных дорог, в сторону ли излишка или в сторону недостатка, население подвергается огромным убыткам».

Надеемся, убыткам только по подсчетам и, в случае излишка, легко исправимым.

Исполненное здесь беглое рассмотрение метода определения протяжения и срока постройки необходимых России железных дорог, изложенного Председателем Высшей Комиссии по исследованию железнодорожного дела в России, очевидно, не сулит этому методу продолжительного срока применения без изменений. Очень сожалеем, что, вероятно, размер популярной статьи не дал возможности автору ее отнести критически к другому методу определения ресурсов на расширение сети железных дорог, впервые рекомендованному, у нас И. С. Блюхом в его специальном труде («Жел.-дор. Дело» 1906 г. № 2, стр. 18) и повторенному в «Железнодорожном Деле» несколько раз:

«По исследованиям инженеров де-Фрейсине, Дююи и Лейга, денежные сбережения, доставляемые стране железными дорогами, оцениваются взятым от 2 до 4 раз валовым доходом железных дорог».

Мы полагаем, что эта формула применима ко всем народностям и достаточно широка, чтобы быть способною охранять население государства, которое ею воспользуется, от действительных убытков на сооружение железных дорог. Она показывает одновременно приобретаемую населением от железных дорог выгоду и способность его платить за новые услуги железных дорог. В рассмотренной же статье соображения основаны на валовом доходе, взятом лишь один раз, т.е. в том только размере, в котором население уже заплатило за услуги железных дорог. Казалось бы, что поправка здесь очень проста – для первого шага достаточно предложенную статьей цифру 0,14 версты на 10 000 жителей удвоить и проверить осуществимость этого тщательным образом на деле.

На это, однако, может быть сделано возражение приблизительно следующего содержания:

«В 1910 г. годовая стоимость содержания русских жел. дор. (эксплуатация и проценты на капитал) приблизилась к 1 миллиарду рублей. К великому счастью, и валовой доход близок к тому же миллиарду. Но что было бы, если бы при расходе в миллиард доходы были бы только в полмиллиарда, а дефицит – тоже в полмиллиарда – по Фрейсине, Дююи и Лей-

гу – пришлось бы разыскивать в тех косвенных сбережениях, которые население получает от жел. дорог? Очевидно, в дополнение к существующим косвенным налогам (водка, табак, керосин, промысловые свидетельства, гербовый сбор и проч.) пришлось бы взимать еще полмиллиарда! Вот здесь именно оправдалось бы положение: население для железных дорог.

Как бы ни была верна мысль, что жел. дороги вызывают прирост ценностей больший, чем их доход, но не нужно забывать, что эти добавочные ценности не даровые. Если, напр., допустить, что ныне, благодаря жел. дорогам, создающим непосредственно на миллиард ценностей, создается еще косвенно тоже на миллиард, то этот второй миллиард так же, как первый, расписан по расходным статьям соответственных предприятий: на рабочую силу, администрацию, материалы, оплату капитала, налога и проч.

Таким образом из этого дополнительного миллиарда попадает в государственные ресурсы лишь то, что было занесено предприятиями в расходную рубрику «налоги», вероятно, от 5 до 10 %. Только эту долю можно обращать на покрытие дефицитов железных дорог.

Однако, и такое употребление налоговых ресурсов скажется замедлением в усовершенствовании прочих частей государственного механизма со всеми нежелательными для общего прогресса нации последствиями. Одним словом, нельзя говорить: так как вот этот налог получен благодаря железным дорогам, то его и расходовать нужно на железные дороги. Из налогов должны в известной закономерности удовлетворяться все государственные нужды, независимо от соображений об источниках налога».

В этом возражении, независимо от указания формулой Фрейсине, Дююи и Лейга на третий и даже на четвертый миллиарды народных сбережений, заслуживают особого внимания собственно четыре места:

- 1) о миллиардном расходе при доходе в полмиллиарда;
- 2) указание на необходимость взимания нового налога как на оправдание положения, что население для жел. дорог;
- 3) указание государственных ресурсов, могущих идти на покрытие дефицитов железных дорог;
- 4) о замедлениях в усовершенствовании прочих частей государственного механизма.

Первое место имеет, очевидно, гиперболический характер, т.к. при склонности валового дохода достигнуть лишь полумиллиарда, расход в миллиард на железных дорогах совер-



шенно недопустим, а в настоящее время и невозможен, благодаря опытности управлений. Он будет предупрежден, и дефицит получится значительно меньше. Источник же для покрытия возможного дефицита указан согласно 3-му из приведенных здесь пунктов. Успех такого покрытия зависит уже от мудрости распорядителей.

Второе место в данном случае дает основание признать правильность выставленного положения, и железные дороги в этом отношении не составляют исключения среди всех потребностей государства.

Третье место, как объяснено уже, находится в соответствии с местом первым.

Наконец, четвертое место, представляющееся нам самым серьезным, ставит вопрос, каким же государственным потребностям следует давать предпочтение в удовлетворении? Мы не войдем в подробное рассмотрение этого вопроса и ограничимся нашим мнением относительно потребности государства в железных дорогах, что удовлетворительные пути сообщения всем и всему нужны и что, имея такие пути, государство может преуспевать гораздо лучше и во всех прочих отношениях. Сокращая время передвижения, такие пути увеличивают пользующимся ими, а равно и всему государству, время и средства на удовлетворения остальных жизненных и культурных потребностей. Это уже не косвенная, а прямая выгода, доставляемая населению путями сообщения, и оплата ее в том или другом размере налогами, помимо платы за проезд и провоз, не может считаться несправедливостью ни в каком отношении.

Полагаем также, что формула Фрейсине, Дюпюи и Лейга соображениями нашего мнимого оппонента не опровергнута; но, вдобавок к ней, мы имеем еще, как бы в резерве, справедливое и интересное предложение Е. Ю. Штолля, напечатанное в «Железнодорожном Деле» 1907 г., № 42, под заглавием «Специальные налоги Министерства Путей Сообщения», к сожалению, мало обратившее на себя внимание, четыре года тому назад. Быть может, оно заслужит внимание ревнителей благоустройства в русской железнодорожной экономике теперь. Статьи этой мы здесь не повторим, а приведем лишь приписку к ней от Редакции «Железнодорожное Дело» (стр. 477):

«Основательно будет предположить, что статья эта (Е. Ю. Штолля) внушена ее почтенному автору теми воплями печати нашей о дефицитах жел. дорог, которые препятствуют сооружению новых железнодорож. линий и дик-

туют нашему финансовому ведомству, как и Государственному контролю, постоянное урезывание ассигнований на содержание железных дорог, находящихся уже в эксплуатации. Автор указал путь, следуя которому можно было бы справедливо непосредственно покрывать и эти дефициты. Путь этот, не занимавший до сих пор наши правящие сферы, действительно, походит на открытые Петру Великому князем Ромодановским сохраненные им, добытые же царем Алексеем Михайловичем сокровища. А если к нему прибавить накопление того богатства в населении России, о котором говорится в статье «О железнодорожном строительстве в России по урокам истории» (№ 2 «Железнодорожное Дело» 1906 г.) и которым оно обязано жел. дорогам, то сокровища, накопленные у нас, благодаря железным дорогам и водным путям сообщения, без сомнения, во многом, очень много раз превзойдут своим размером сохраненные князем Ромодановским сокровища. Но, конечно, указанный автором путь должен быть детально разработан теми, кто будет им заведывать».

«Таким образом, на наш взгляд, нет никакого основания оплакивать неимение в России средств на поддержание и распространение железных дорог или водных путей и отказывать Министерству Путей Сообщения (как и другим ведомствам) в необходимых ему ассигнованиях, а надо лишь мудрым правителям «прибыльщикам» найти ключ к означенным средствам и, сняв с них печать забвения или неведения, установить правильное пользование ими и не страшиться их израсходования, так как они постоянно нарастают, пока население живет и работает».

Во всяком случае, наиболее удачное решение поднятого статьей высокоуважаемого Николая Павловича вопроса стоит в настоящее время не за сокровищами, не за населением и не за технической печатью, а за «прибыльщиками» новейшего строя Российского Государства. Они должны бы прежде всего отказаться от своего финансового *non possumus*⁵, а затем обратиться к ключам от сокровищ страны и дать последние ее населению в виде новых железных дорог, а также в виде всем необходимой и обеспечивающей скорый успех закономерности.

**«Железнодорожное Дело»,
1912 год, № 10–11, С. 70–74 ●**

⁵ От лат. «мы не можем», формула категорического отказа. – *Прим. ред.*