



УДК656.3

**А.И. Гурьев,**  
кандидат исторических наук,  
первый заместитель главного редактора  
журнала «РЖД-Партнер»,  
E-mail: gai@rzd-partner.ru

**A.I. Gurjev,**  
candidate of historical sciences, senior deputy  
of editor-in-chief of «RZD-Partner»  
E-mail: gai@rzd-partner.ru

## **«Железнодорожная лихорадка» как метод госрегулирования: из неоднозначного отечественного опыта**

## **«Railway fever» as method of state governing : from diverse domestic experience**

В историческом плане даётся характеристика, а также проводится анализ процесса развития железнодорожного транспорта России, начиная с первых проектов строительства дорог с участием государственных средств и гарантий

In historical aspect the characteristic and the analyses of the process of railway transport development in Russia are performed, starting from implementation of the first railway construction projects with funds and insurance guaranties of the state.

Сегодня многие убеждены, что в 60–70-е годы XIX века железнодорожный транспорт России вырос из свободного рынка или «фритрейдерства», и поскольку ничего, кроме безобразий, из этой «железнодорожной лихорадки» не получилось, частные железные дороги следует признать, в принципе, делом «никудашным» в противовес государственному. Не вдаваясь в дискуссию о реальной эффективности работы тех и других, акцентируем внимание лишь на том, что никакого фри-

трейдерства у нас при строительстве железных дорог не было, а была как раз политика государственных гарантий и преференций. И это стоит учитывать сторонникам слишком восторженного отношения к методам регулирования экономики путем массового государственно-частного партнерства.

### **Пушкин был против**

Самые первые инициативы в сфере железнодорожного транспорта являлись в России, как и на Западе, по своей природе конкретными пред-

принимательскими проектами, направленными на решение бизнес задач. Среди них интересны, например, такие, как планы А.Бестужева о соединении рельсовым путем Волги и Дона (1834 г.) или Н.М.Гамалеи (1835 г.) о постройке посредством акционерного капитала 100-километровой дороги от Моршанска до устья р. Цны для ведения хлебной торговли. Согласно расчетам, эксплуатация этой магистрали должна была приносить не менее 16% годового дохода.[1] Однако подобные

планы в то время не приживались в России по причинам ее феодально-самодержавного строя, который консервировал крепостнический дешевый труд, ограничивал движение материальных и человеческих ресурсов, сдерживал развитие производственных и торговых рынков, бюрократизировал все и вся.

Тогда ростки предпринимательства стали пробиваться иным путем. Ученый, бизнесмен и в чем-то, несомненно, авантюрист, Ф.А. Герстнер представил в 1835 г. Николаю I проект постройки целой сети железных дорог, делая упор не столько на хозяйственные, сколько на военно-стратегические аспекты. При этом он просил для себя привилегию в течении 50 лет строить и эксплуатировать дороги в России, причем в первые 20 лет – монополично и с освобождением на весь срок концессии от налогов.

Планы по строительству сети железных дорог с участием государства вызвали в России, как известно, неоднозначную реакцию. А.С.Пушкин, например, так высказал свое мнение по данному поводу: «Дело о новой дороге касается частных людей: пускай они и хлопчут.... Я конечно не против железных дорог, но я против того, чтобы этим занялось правительство.»[2] Также против выступил целый ряд чиновников и специалистов-транспортников, в том числе и выдающийся государственный деятель, министр финансов Е.Ф.Канкрин. Он высказал мнение о том, что реальная экономическая потребность страны в железных дорогах созреет не ранее, чем через столетие.[3] При этом он указывал на то, что в российских условиях водные пути пока явно превосходят сухопутные, тем более, столь дорогостоящие, как рельсо-

вые дороги. Такого же мнения придерживались многие. Например, несколько раз была переиздана лекция инженера, генерал-майора, профессора Института корпуса инженеров путей сообщения М.Г.Дестрема, озаглавленная «О причинах неприменимости железных дорог к средствам и потребностям в России», где разбирались хозяйственные, климатические и геополитические стороны вопроса. Не разделял энтузиазма по поводу немедленного и массового строительства железных дорог и главноуправляющий путей сообщения К.Ф. Толь.

Доводы об экономической нецелесообразности масштабного планового железнодорожного строительства в России в то время возымели было свое действие, и амбициозные намерения Ф.А. Герстнера урезали до опытного экспериментального проекта строительства Царскосельской дороги, которая в сочетании с построенным несколько позже Павловским музыкальным вокзалом стала играть роль некоего культурно-развлекательного дачного аттракциона.

И тем не менее идеи использования государственных средств, гарантий и преференций в пользу новых железнодорожных строек явно уже были взяты на заметку некоторыми предприимчивыми людьми в Российской империи. Яркий пример тому – проект строительства Варшавско-Венской железной дороги акционерным обществом путем размещения акций, имевших 4-процентную гарантию правительства. Правда, нужного капитала собрать не удалось, несмотря на попытки привлечь иностранные инвестиции, и в 1842 г. Общество отказалось от своего проекта. Но часть акций уже все-таки была размещена и строительство начато, а поэтому прави-

тельству пришлось выполнить свои обязательства, компенсировав акционерам прямые затраты, выплатив проценты и даже завершив стройку на средства казны.[4]

В ходе данного прецедента настроения против вмешательства государства в частные хозяйственные железнодорожные проекты усилились. В итоге принятое Николаем I решение по единичному проекту линии Санкт-Петербург – Москва базировалось, в основном, на политических мотивах и предусматривало прямое финансирование из казны. Правда, победившая казенно-государственническая идея не способствовала при этом развитию и вполне здоровых частных инициатив, направленных не на гарантированную прибыль под мнимым флагом величия державы, а на вполне конкретное удовлетворение платежеспособного спроса. Например, таких, как проект нижегородского предпринимателя А.А. Вонлярлярского. Он хотел соединить железнодорожным путем Москву с расположенными на р. Оке Муромом и Елатьмой, получив железнодорожно-водное сообщение между Москвой и Нижним Новгородом. Дорогу предлагалось строить на свой страх и риск без всяких правительственных гарантий на строительный капитал и будущую доходность при эксплуатации. Этот проект был одобрен специальным комитетом по рассмотрению частных предложений об устройстве железных дорог и 10 мая 1847 г. был даже утвержден императором. Однако спроектированный впоследствии под руководством П.П.Мельникова план общероссийской железнодорожной сети включал в себя полностью Московско-Нижегородскую линию, и Вонлярлярский вынужден был от своих предложений отказаться.[5]

## Транспорт – это бизнес или катализатор?

После смерти Николая I поражение России в Крымской войне (1853–1856 гг.) было дружно списано на отсутствие современных путей сообщения. Начавшаяся эпоха либерализации всех сфер общественной жизни не могла не затронуть и транспорт. Идеи покрыть страну железными дорогами, которые явятся как бы катализаторами развития промышленности и торговли, стали необычайно популярными. Но казна была не то что пуста, а отягощена внутренними и внешними оставшимися от войны долгами. Поэтому методу массового привлечения частных капиталов путем государственных гарантий фиксированной доходности для акционеров теперь уже ничто не могло помешать.

Весной 1856 г. банкир барон А.Л. Штигиц выступил с предложением об образовании Главного общества российских железных дорог, которое бы представляло собой «частно-государственное предприятие» с преобладанием иностранного уставного капитала. 26 января 1857 г. Александр II утвердил Устав Главного общества и Положение об основных условиях для устройства первой сети железных дорог в России», а 28 января последовал Указ о создании в России сети железных дорог.

Положение предусматривало, что в течение 85 лет Общество получало право на эксплуатацию построенных дорог. Ему была предоставлена также монополия постройки параллельных и соприкасающихся линий на 20 лет. Но самое важное в финансово-экономическом отношении заключалось в том, что «правительство дарует Обществу ручательство 5-ти процентов чистого в год дохода». То есть

государство гарантировало получение акционерами обычной по тому времени для государственных бумаг величины процента дохода на внесенный капитал. Первые же выпуски акций Главного общества, проведенные в 1857 г., превзошли все ожидания, и спрос превысил предложение. Покупали от 5 до 6000 акций в одно владение, и уже первый выпуск дал сборы в 75 млн. рублей. Акционерами становились люди, преимущественно со связями, в том числе и лица императорской фамилии, включая самого Александра II.

А вот за границей реализация ценных бумаг Главного общества шла плохо, и вскоре большинство их было передано на Петербургскую биржу.[6] Таким образом, надежды на привлечение иностранных капиталов для железнодорожного строительства в России сначала не оправдались – явный признак недоверия более искушенной европейской публики к русскому проекту века. (Хотя позже, при дальнейшей системе развития государственных гарантий, инвестиции из-за рубежа пошли, и до 1876 г. в строительство дорог было вложено, например, 900 млн. рейсмарок из Германии).[7]

В 1858 г. правительство для поддержки Главного общества выпустило срочный внутренний облигационный заем на сумму 35 млн. рублей под 4,5% годовых. Спрос на облигации также превысил предложение. В 1856–1860 гг. было учреждено всего 7 железнодорожных компаний с общим капиталом в 117, 5 млн рублей [6], которые в своих уставах ориентировались на Главное общество. На собранные под гарантии правительства средства началось строительство российских железных дорог.

## Qui prodest?

Каковы были плюсы и минусы используемого российским правительством инвестиционного инструмента? С одной стороны, он позволял ускоренными темпами привлекать средства для такихстроек, в которые капиталы, в том числе иностранные, до сего момента шли неохотно.

Но с другой стороны, главный недостаток такого механизма заключался в его оторванности от экономической состоятельности самого проекта. Будет ли будущая железная дорога рентабельной или убыточной, нужна ли она действительно другим хозяйствующим субъектам, то есть потенциальным клиентам, или нет – инвестору было безразлично, ибо государство в любом случае обязалось выплатить ему заранее определенный доход. Рыночный механизм соответствия предложения спросу и движения капиталов только в те проекты, которые нацелены на удовлетворение реальных запросов потребителей, был здесь блокирован, или точнее, сбит с толку. В этом заключалось коренное отличие такого метода, с вмешательством государства, от инструментария свободного рынка, или фриттерейдерства, где предприниматель действует исключительно на свой страх и риск и вкладывает средства только в такие предприятия, в экономическую состоятельность которых он верит, а значит, у прожектов, взятых с потолка и не ориентированных на действительный платежеспособный спрос, шансов появиться и разорять кого бы то ни было становится гораздо меньше.

Также необходимо иметь в виду, что когда что-то строят не для того, чтобы потом с этими активами работать на рынке и удовлетворять реальные заказы, а получить под-

ряд и отчитаться о стройке, качество работ вряд ли может быть высоким. Это будет, по возможности, видимость работы, очковтирательство, так хорошо известное впоследствии по командно-административной системе и требующее практически тоталитарного государственного контроля.

Другая важная особенность рассматриваемого метода заключается в том, что выпуск государственных, ничем не обеспеченных обязательств является той самой финансовой пирамидой, которая и порождает экономические кризисы, то есть ажиотажный спрос, биржевые паники, инфляцию, банкротства, дефицит бюджета и т.д. Государственное вмешательство здесь является явным допингом, приводящим хозяйственный организм страны сначала в состояние эйфории, а затем – ломки.

Кроме того, коль скоро дело организует государство, все важнейшие решения по управлению проектом принимают чиновники, которые, как известно, склонны брать взятки за предоставление подрядов, лицензий, сертификатов, разрешений и т.д. При этом госслужащие нередко как раз и стремятся принимать решения по тем или иным стройкам лишь потому, что хотят погреть на этом руки, а вовсе не из неких мифических государственных интересов. Борьба с этим можно лишь двумя путями: либо демократизацией общества и либерализацией экономики, либо ужесточением государственного контроля.

Разумеется, при этом большое значение имеют глубина и широта охвата экономики применяемыми государственными инструментами. Одно дело – какой-либо аван-проект с целью демонстрации предпринимателям новых технических возможностей, и

другое – создание гигантской монопольной отрасли. В целом же, как следует из разработок «австрийской» экономической школы, вполне подтвержденных практикой, государственное вмешательство в экономику с целью ускорения каких-либо процессов неизбежно ведет к дальнейшему усилению прямого административного госрегулирования вплоть до национализации целых отраслей. «Все разновидности вмешательства в рыночные явления не только не способны достичь целей, которые ставятся их авторами, но и создают положение дел, которое... является менее желательным, чем предшествовавшее. Если кто-то желает исправить очевидные несоответствия и нелепости дополнения первого акта вмешательства все большим количеством этих актов, то он должен заходить все дальше и дальше до тех пор, пока не будет полностью уничтожена рыночная экономика и ее не заменит социализм», – констатировал Людвиг фон Мизес.[8]

### **Фритрейдерство или грюндерство?**

Эпохой «железнодорожной лихорадки» в России принято называть период второй половины 1860–1870-х годов, или, точнее, с 1866 г. – строительство П.Г. фон Дервизом и К.Ф. фон Мекком сначала Московско-Рязанской, а затем Рязанско-Козловской железных дорог и до 1878 г. – постройка Уральской горнозаводской дороги Пермь – Екатеринбург, прозванной «губонинской». Первые возведенные новым способом дороги баснословно обогатили самих подрядчиков (примерно 1,5 млн. руб. за подряд) и позволили удачно поместить свои сбережения многим влиятельным людям.[9,7]

В течение 1866–1870 гг. было образовано 34 акционерных общества – почти втрое больше, чем за весь предшествовавший период железнодорожного акционерного учредительства. Все словно поспехивало с ума в стремлении получить железнодорожный подряд или хотя бы купить ценные бумаги, и лишь несгибаемый государственный министр путей сообщения П.П. Мельников упорствовал, пытаясь, например, на опыте постройки Московско-Курской железной дороги доказать преимущества казенного строительства по сравнению с частным.

Но дело разыгрывалось не на шутку, и сама твердыня государственных железных дорог – Николаевская – уже пошла в 1868 г. в «арендное содержание» Главному обществу с самыми благими намерениями – поднятия инвестиционного имиджа России. Однако и это было сделано с предоставлением таких невообразимых льгот и гарантий, что современник с недоумением писал: «За что акционерам Главного общества обеспечивается крупная доля в доходе казенной дороги, когда весь риск остается безусловно на казне? За что казна, предоставив пользоваться доходами казенной дороги (улучшенной на 13 с лишком миллионов казенных денег) в течение 20 лет, эксплуатируя ее, еще принимает на себя обязательство в течение 64 лет выплачивать миллионы рублей ежегодно акционерам Главного общества, не затратившим на эту Николаевскую дорогу ни одного своего рубля, не рискующих ни одним своим рублем»?[4] При этом Главное общество расплачивалось с государством за аренду дороги все теми же бумажками – средствами, вырученными от облигационного займа.

Сразу после «приватизации» Николаевской дороги и продажи Аляски на вырученные средства был образован Железнодорожный фонд, представлявший собой государственную систему страхования железнодорожных капиталов. Началась настоящая финансовая вакханалия. Организаторы многих строек стали использовать, в основном, гарантированный облигационный капитал, оставляя акционерный за собой и пуская его в обеспечение новых государственных льготных ссуд. Вполне легально образовывались фиктивные акционерные общества. Нередко государство само же и выкупало свои облигации, наращивая дефицит бюджета. Гарантировалось не только строительство, но и на определенный срок эксплуатация дороги. Сметы строек искусственно завышались, и экономия подрядчиков официально шла им в карман. Все это быстро пропиталось атмосферой небывалого взяточничества и придворных интриг.[10]

«Железнодорожная лихорадка» породила и «железнодорожных королей», то есть наиболее удачливых подрядчиков или взращенных на казенных деньгах олигархов, среди которых особенно выделялись П.Г. фон Дервиз, К.Ф. фон Мекк, С.С. Поляков, П.И. Губонин, В.А. Кокорев, И.С. Блюх, Л.Л. Кроненберг и др. Проявляя и завидные организаторские способности, и предпринимательскую сметку, и искусство политеса, и пробивную силу, и т.д., они становились героями бесконечных сплетен, анекдотов и легенд, объектами зависти и проклятий, причем, казалось, обладали неограниченной властью, не останавливаясь даже перед смещением неугодных им министров. Так, широкоую огласку получил случай с ми-

нистром путей сообщения В.А. Бобринским, не пожелавшим подчиниться закулисным правилам игры при выдаче железнодорожных подрядов и вынужденным в 1871 г. уйти в отставку. Неугоден оказался со своим противостоянием грюндерству и его предшественник П.П.Мельников, ушедший со своего поста «по состоянию здоровья» в 1869 г.

### **Материальная заинтересованность – это еще не клиентоориентированность**

Между тем, сеть действительно росла, и новый вид транспорта уже воочию становился весомой хозяйственной составляющей страны. При этом, если за 1837–1867 гг. было построено 5 тыс. км путей, то за 1868–1877 – 16 тыс. км, то есть темпы роста увеличились почти в 10 раз – до 1,6 тыс. км железнодорожного пути в год. Таких темпов не знали потом даже в СССР, средний годовой прирост в котором составлял в 1918–1991 гг. 683,7 км. [11] (Между тем, в США с 1830–1869 гг. было построено частными компаниями без сколько-нибудь значительного государственного вмешательства 85 тыс. км, то есть в среднем 2180 км в год).[12]

Однако в условиях работы российских железных дорог того времени существовал целый ряд системных проблем, порожденных, главным образом, методом их возникновения. Правительственные гарантии прибыли в период эксплуатации дорог вносили в рынок железнодорожных перевозок сильнейшие диспропорции в вопросах стимуляции эффективности их работы, клиентоориентированности, доходности, конкурентной политики, дальнейшей инвестиционной привлекательности и т.д. При этом совершенно не в равных условиях находи-

лись дороги с гарантиями и без таковых.

Это напрямую отражалось и на тарифной политике, ибо гарантированные магистрали могли снижать ставки ниже уровня рентабельности, разоряя, таким образом, нормальный перевозочный бизнес и перекадывая свои и чужие убытки на казну. Например, Главное общество, получив возможность повышения тарифов на Николаевской дороге, могло снижать их на смежных линиях, искусственно усиливая, таким образом, свою конкурентоспособность, ибо при возникновении убытков компания могла переписывать их на счет гарантированной правительством Николаевской дороги.

В целом же, «тарифные войны» железнодорожных компаний стали в 1870–1880-х годах просто притчей во языцех и вызывали недовольство как правительства, так и производителей традиционного российского экспорта, главным образом, зерна.[13,14]

Кроме того, отсутствие условий свободного рынка и слабая ориентация железных дорог на потребительский спрос порождали значительную неоднородность, лоскутность железнодорожного транспорта. Дороги возникали, во многом, искусственно, с нерациональными границами, направлениями, мощностями и т.д. При этом недостаток в России общих правовых и социально-политических благоприятных условий для бизнеса не способствовал рационализации рынка железнодорожных перевозок через естественную предпринимательскую и договорную деятельность. Массовые нестыковки технического и экономического характера разрешались сложно и зачастую лишь посредством вмешательства высших чиновников. Хотя надо

иметь в виду и то, что пусть с большим трудом, но рыночные организационные принципы все-таки также пытались пробить себе дорогу, о чем свидетельствует практика появления и развития с 1869 г. института съездов представителей железнодорожных компаний.[15] Также, в принципе, намечались уже и процессы рациональной консолидации железнодорожных активов через создание укрупненных дорог и картелей.

Между тем, в 70-е годы 19 века единое мнение общественности заключалось в том, что железнодорожный транспорт работает в России просто отвратительно. «Существование многих наших железнодорожных обществ – мнимо; фирмы их – фальшивы; правления их – неправильны; акционеры их – подставные; акции их – не реализованы, а министерство путей сообщения вынуждено оставаться безвластным свидетелем действий, прикрытых законными формами, но противных целям правительства, предприятия и казны,» – писал царю министр путей сообщения А.П. Бобринский.[16] С.Ю. Вите также свидетельствовал, что «дороги в 1870-е годы держались на живой нитке».[17]

Поскольку магистрали строились, в очень значительной части, не для собственного бизнеса и даже не для продажи на рынок, а для отчета чиновникам, то естественно, нарушались технические условия, использовались более дешевые и легкие материалы. Это способствовало многим несчастным случаям. Так, их число составило в 1873 г. 720, а в 1874–948. Общее число пострадавших лиц при этом достигло, соответственно, 782 и 1045 человек (из них 398 погибших).[16]

В правительство поступали многочисленные жалобы про-

мышленников, торговцев, купцов, помещиков на то, что они сталкиваются на железной дороге с постоянными неисправностями, задержками, невообразимо медленным продвижением поездов, авариями, порчей товаров и т.д. Назначенная Александром II комиссия графа В.А. Бобринского отмечала, что, например, хлебные грузы, отправленные из Моршанска в начале декабря 1867 г., прибывали в Петербург только полгода спустя – в мае 1868 года. На станциях повсеместно не хватало закрытых пакгаузов и даже открытых платформ для хранения грузов. В 1872 г. было уничтожено 8 млн. пудов хлеба на Орловско-Витебской и Орловско-Грязской железных дорогах. В последующие 1873–1874 гг. массовая порча хлеба в еще больших масштабах произошла на Козлово-Воронежско-Ростовской железной дороге. Нередки были случаи гибели целых эшелонов различных продовольственных товаров (хлеба, молочных продуктов, рыбы, фруктов и пр.) и скота.

Еще более, чем хозяйственники, были недовольны военные. В апреле 1876 г. военный министр Д.А. Милютин в докладе Александру II писал: «Из 53 имеющихся в России железных дорог 23 находятся в таком неудовлетворительном состоянии, что при введении армии на военное положение они окажутся решительно несостоятельными и поставят государство и армию в весьма большие затруднения». В числе кризисных магистралей он назвал Петербурго-Варшавскую, Московско-Брестскую, Лозово-Севастопольскую, Потифлисскую, Одесскую, Бресто-Граевскую и др. [16] В том же году для исследования железнодорожного дела была высочайше назначена комиссия Э.Т. Баранова.

### **Коготок увяз – всей птичке пропасть...**

Трудности в дальнейшем финансировании, снижение доходности вновь построенных дорог и рост их задолженности казне привели к постепенному свертыванию во второй половине 70-х гг. темпов железнодорожного строительства. Уже упомянутая последняя дорога П.И. Губонина на Урале дала при своей постройке 5 млн. руб. убытка. Всего же к концу 1870-ых годов порядка 85% частной железнодорожной сети требовало платежей по казенным гарантийным обязательствам, которые становились главным фактором бюджетного дефицита в стране.[3]

Разумеется, было бы совершенно неправильным сказать, что в период бума государством ничего не делалось для улучшения качества строительства и вообще железнодорожного дела. В 1870-ые годы серьезно совершенствовались правила предоставления концессий и образования самих железнодорожных компаний, упорядочивался порядок рассмотрения проектов и смет, усиливалась гласность рассмотрения дел, связанных со злоупотреблениями, расширялась транспортная правовая база, вводились даже зачатки антимонопольного законодательства и т.д.

Однако рычаг изначальных гарантий доходности был столь силен, что далее ситуация развивалась ровно по Мизесу, то есть степень государственного вмешательства нарастала. В 1881 г. было принято решение о выкупе в казну наиболее задолжавших и обанкротившихся железнодорожных предприятий, что и проводилось затем на деле. Кроме того, в 1889 г. в Министерстве финансов был учрежден департамент железнодорожных дел, в функцию кото-

рого вошел финансовый контроль за деятельностью всех остающихся пока еще частных железных дорог. Но главным звеном новой железнодорожной политики правительства была тарифная реформа 1889 года, знаменовавшая превращение цен на железнодорожные услуги из главного рыночного атрибута в орудие административного управления железными дорогами и госрегулирования экономики вообще.

И в то же время, с начала 1890-х годов министр путей сообщения, а затем министр финансов С.Ю. Витте активизировал строительство железных дорог, причем, помимо казенного способа, был взят также курс и на создание крупных компаний на базе тех частных железнодорожных обществ, которые успешно работали и доказали свою жизнеспособность. К концу XIX века в России эксплуатировалось около 40 тыс. верст железнодорожных путей. Из них в собственности у государства находилось более 25 тыс., остальные оставались частными.

Важно отметить, что значительное огосударствливание железнодорожного транспорта хоть и усилило его управляемость, но к финансово-экономическому оздоровлению не привело. В довоенный период XX века российские железные дороги оставались убыточными, причем эти убытки продолжали расти. Для исправления ситуации, по расчетам МПС, ему требовалось в 1906–1912 гг. порядка 900 млн. рублей – просто немыслимая для госбюджета сумма. [16] Логика государственной эксплуатации железных дорог попадала в заколдованный круг: чтобы повысить доходность дорог, надо было увеличить их грузооборот, для чего инвестировать в инфраструктуру и подвижной состав новые

средства. Взять же их можно было лишь из казны, но, в-первых, их там просто не было, а во-вторых, рост сети еще больше увеличил бы убытки и т.д.

В 1918 г. большевики, не мудрствуя лукаво, национализировали российские железные дороги, доведя степень государственного вмешательства в их работу до логического конца, и потребовалось еще 70 лет, чтобы начать элементарно сомневаться в общей состоятельности такого способа ведения транспортного хозяйства.

И тем не менее простых ответов на вызовы того или иного времени обычно не бывает. Могло ли российское правительство во второй половине XIX века, когда буквально весь мир более чем на столетие неотвратимо сползал в государственнические заблуждения, отдаться на волю не ведомого еще тогда «спонтанного порядка» вещей Ф.Хайека или погрузиться в ожидание неоткрытого еще «открытого общества» К.Поппера, устранившись от участия в строительстве дорог в этой поистине непроездной стране? Конечно же, нет.

Однако сегодня последствия многих конкретных форм государственного регулирования экономики являются благодаря неоднозначному историческому опыту вполне известными. Надо только не отрицать очевидные вещи и называть их своими именами...

### Литература

1. Виргинский В.С. Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX в. М., 1949. С. 127 – 129.
2. Пушкин А.С. Письмо Одоевскому В. Ф., 1836 г. // Пушкин А. С. Полное собрание сочинений. Л. 1979. Т. 10. С. 479–480.
3. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт Рос-

сии во второй половине XIX в. М. 1975. С. 39, 160

4. Георгиевский П.И. Исторический очерк развития путей сообщения в XIX веке. СПб., 1893. С. 70,83

5. Халин А.А. Московско-Нижегородская железная дорога во второй половине XIX в. // Исторические записки. М., 1984. Т. 111. С. 297.

6. Халин А. Финансирование железнодорожного строительства в России в XIX веке // Государственная служба. 2005. № 4.

7. Гавлин М.Л. Династия «железнодорожных королей» фон Мекк // Экономическая история. Обзорение. М. 2001. Вып. 7. С.140,141.

8. Мизес Л. Человеческая деятельность. Трактат по экономической теории. Социум., 2005. С. 805.

9. История предпринимательства в России. Книга 2. Вторая половина XIX – начало XX века. М., 1999. С.144–147

10. Феоктистов Е.М. За кулисами политики и литературы. 1848–1896. Воспоминания. Л., 1929.

11. Хусаинов Ф.И. Нерегулируемые железнодорожные тарифы: российский опыт 1850–1880-х годов // БТИ. 2009. № 8.

12. История железнодорожного транспорта России. СПб., 1994. Т. 1. С. 29.

13. Крейнин А.В. Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837 – 2004 гг.). М. 2004. С. 6–7.

14. Гурьев А.И. Тариф в России – больше, чем тариф. Очерк истории ценообразования на отечественных железных дорогах // РЖД-Партнер. 2002. № 7.

15. Гурьев А. И. Будет рынок, соберутся и съезды // РЖД-Партнер. 2008. № 13-14.

16. Елютин О.Н. «Золотой век» железнодорожного строительства в России и его последствия // Вопросы истории. 2004. № 2.

17. Витте С.Ю. Избранные воспоминания. М. 1991, С. 64.