ВСЕРОССІЙСКІЙ ЗЕМСКІЙ СОЮЗЪ.

ВОЙНА и ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЖИЗНЬ.

Очерки и матеріалы для характеристики народнаго и государственнаго хозяйства въ связи съ войной.

Подъ общей редакціей профессора П. Б. СТРУВЕ, представителя Всероссійскаго Земскаго Союза въ Особомъ Совѣщаніи по продовольственному дѣлу.

Выпускъ III.

А. Ф. Зайцевъ и Н. Р. Родіоновъ.

Мурманская желѣзная дорога и задачи экономической политики на Сѣверѣ.

ПЕТРОГРАДЪ.
Типографія „ПРАВДА", Разъѣзжая ул., домъ № 16—18.
1916.

СОДЕРЖАНІЕ.

		стр.
I.	Введеніе	5
II.	Вопросы переселенія и сельско-хозяйственнаго развитія	12
III.	Рыболовство и рыбопромышленность	16
IV.	Лѣсное дѣло	24
V.	Минеральныя богатства и водяная сила	37
VI.	Шпицбергенскій уголь и торговля съ Норвегіей	39
VII.	Созданіе портовъ и развитіе торговаго флота	41
VIII.	Заключеніе	43

I. Введеніе.

Великая міровая война, въ которой пришлось принять участіе Россіи, вызвала сильнѣйшій переворотъ въ нашемъ народномъ хозяйствѣ. Однимъ изъ важнѣйшихъ послѣдствій войны было закрытіе самыхъ главныхъ нашихъ внѣшнихъ сообщеній и то состояніе почти полной блокады и отрѣзанности Россіи отъ всего остального міра, которое переживаетъ сейчасъ наша родина,

Какъ велики затрудненія, испытываемыя нашимъ народнымъ хозяйствомъ, вслѣдствіе закрытіи балтійскихъ и черноморскихъ портовъ, видно изъ сопоставленія данныхъ о числѣ и размѣрахъ тоннажа судовъ, всѣхъ флаговъ, приходившихъ въ послѣдніе передъ войной годы въ различныя русскіи моря.

Годы.	Число судовъ:	Вмѣстимость ихъ въ регистр. тоннахъ:
Балтійское, Черное и Азовское моря:		
1909—1912	13.240	12.941.000
Бѣлое море и Ледовитый океанъ:		
1909—1913	1.115	860.000
Тихій океанъ.		
1909—1913	668	960.000

Вмѣстимость судовъ, приходившихъ въ иностранномъ плаваніи въ порты Бѣлаго моря и Ледовитаго и Тихаго океановъ, равнялась, такимъ образомъ, до войны едва лишь $^1/_7$ вмѣстимости судовъ, приходившихъ въ порты Балтійскаго, Чернаго и Азовскаго морей. Послѣдніе порты были вмѣстѣ съ тѣмъ наилучшимъ образомъ оборудованы выгрузочными средствами и многочисленными желѣзнодорожными магистралями, обезпечивавшими самое короткое, удобное и дешевое сообщеніе съ производительными и потребительными центрами страны.

При такихъ условіяхъ наша внѣшняя торговля должна была испытать прямо катастрофическое сокращеніе. Въ 1913 году стоимость вывоза по всѣмъ сухопутнымъ и морскимъ границамъ равнялась 1.520 милл. рублей, а стоимость привоза 1.373 милл. руб. Въ 1914 г. стоимость вывоза упала до 956 милл. руб., а стоимость привоза до 1.097 милл. руб. Въ 1915 году Россія вывезла всего лишь на сумму 397 милліоновъ рублей, а привезла на сумму 1.114 милліоновъ рублей. Нашъ торговый балансъ, который уже и до войны непрерывно ухудшался въ первый же годъ войны едѣлался пассивнымъ, правда, всего лишь на 142 милл. р., а въ 1915 году уже на 717 милл. руб. Въ текущемъ году, въ связи съ растущими заграничными заказами на нужды обороны, эта пассивность нашего торговаго баланса, навѣрное, еще больше возрастетъ.

При всей необъятности естественныхъ своихъ рессурсовъ и не взирая на весьма значительные успѣхи промышленнаго развитія, достигнутые въ прошломъ, Россія все же не въ состояніи собственными средствами обезпечить всѣмъ необходимымъ свою армію, а наше народное хозяйство далеко не можетъ справиться съ той проблемой экономическаго самодовлѣнія, которую такъ внезапно поставила передъ нимъ война.

Вполнѣ естественно, что съ самаго начала военныхъ дѣйствій наша государственная и общественная мысль стала напряженно искать новыхъ путей и средствъ къ возможному усиленіе нашихъ внѣшнихъ сообщеній.

Мысль соединить Петроградъ съ Мурманомъ не была новой. Она возникла еще въ концѣ 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія, когда обсуждался вопросъ о выборѣ мѣста для главнаго русскаго военнаго порта.

Управлявшій тогда русскими финансами С. Ю. Витте, при благосклонной поддержкѣ покойнаго Императора Александра III, рѣшительно высказывался въ пользу необходимости устройства такого порта на Мурманѣ, на открытомъ океанѣ, при условіи сое-

диненія этого порта рельсовымъ путемъ съ имперской желѣзнодорожной сѣтью. Послѣ смерти Императора Александра III проектъ С. Ю. Витте осуществленія не получилъ. Съ тѣхъ поръ проектъ постройки Мурманской желѣзной дороги неоднократно возникалъ въ различныхъ высшихъ правительственныхъ учрежденіяхъ, но не находилъ себѣ достаточной поддержки даже среди представителей военнаго вѣдомства, хотя послѣднему, казалось бы, всего ближе и яснѣе должны были бы быть его стратегическія преимущества.

Разразившаяся война сразу разсѣяла всѣ возникшія вокругъ этого вопроса сомнѣнія. Немедленное и быстрѣйшее сооруженіе Мурманской магистрали стало прямой и насущнѣйшей задачей государственной обороны.

а 1 января 1915 г.
былъ Особый Журналъ Совѣта Министровъ объ ассигнованіи кредита на постройку желѣзнодорожной линіи

иричемъ Государю Императору благоугодно было начертать на журналѣ: *„Считаю безусловно необходимымъ въ будущемъ продолженіе этой линіи на Сѣверъ, до одной изъ лучшихъ бухтъ Мурманскаго побережья“.*

Такимъ образомъ, Россія будетъ располагать собственнымъ незамерзающимъ круглый годъ портомъ на Сѣверномъ Ледовитомъ океанѣ, доступъ къ которому находится внѣ зависимости отъ чьего бы то ни было усмотрѣнія.

съ окончаніемъ войны, когда откроются всѣ наши внѣшнія сообщенія, вопросъ объ использованіи Мурманскаго сообщенія въ широкихъ интересахъ русскаго народнаго хозяйства сразу станетъ злободневнымъ. Какой характеръ при-

метъ дѣятельность каждаго изъ важнѣйшихъ нашихъ внѣшнихъ сообщеній, въ особенности въ ближайшіе послѣ окончанія войны годы, сказать сейчасъ очень трудно. Балтійское и Черное моря страшно засорены минами. Разстановка минныхъ загражденій въ такихъ размѣрахъ, какъ это имѣетъ мѣсто въ настоящую войну, явленіе еще небывалое въ исторіи мореплаванія. Торговый флотъ всего міра понесъ и надо думать, еще понесетъ громадныя опустошенія въ своемъ составѣ.

Морскіе пароходные фрахты непомѣрно возрастаютъ и въ настоящее время уже сравнялись съ желѣзнодорожными.

Одновременно и параллельно съ ростомъ морскихъ фрахтовъ растутъ размѣры премій, взимаемыхъ страховыми учрежденіями по страхованію морскихъ торговыхъ судовъ. Наконецъ, на характерѣ дѣятельности нѣкоторыхъ изъ нашихъ портовъ можетъ отразиться разстройство, а мѣстами и разрушеніе желѣзнодорожныхъ линій, связывающихъ ихъ съ центромъ страны. При такихъ условіяхъ, естественно ожидать въ первое послѣ войны время весьма сложной морской коммерческой конъюнктуры, которая можетъ оказаться очень благопріятной для расположеннаго на открытомъ, слабо засоренномъ минами, океанѣ Мурманскаго порта, пропускная способность котораго къ концу войны стараніями всѣхъ заинтересованныхъ вѣдомствъ, навѣрное, будетъ доведена до очень внушительныхъ размѣровъ.

Какова же будетъ та роль, которую призваны играть въ экономическомъ развитіи Россіи Мурманскій незамерзающій портъ и Мурманская желѣзная дорога, обслуживающая притомъ еще цѣлый рядъ западныхъ бѣломорскихъ портовъ? Для удовлетворительнаго сужденія по этому вопросу, строго говоря, имѣется очень немного серьезно обоснованныхъ статистико-экономическихъ матеріаловъ. Обыкновенно, когда возникалъ вопросъ о сооруженіи новой желѣзнодорожной магистрали и объ оборудованіи въ конечномъ ея пунктѣ новаго порта или даже о расширеніи стараго, уже существующаго, соотвѣтствующіе проекты становились предметомъ болѣе или менѣе тщательныхъ экономическихъ изслѣдованій, данныя которыхъ обсуждались въ печати, въ различныхъ общественныхъ организаціяхъ и, что самое существенное, вносились на разсмотрѣніе компетентныхъ высшихъ правительственныхъ учрежденій, окончательно рѣшавшихъ вопросъ о своевременности и экономической обоснованности предположенныхъ сооруженій.

Когда былъ рѣшенъ вопросъ о приступѣ къ работамъ по постройкѣ Мурманской желѣзной дороги, не могло быть и рѣчи о производствѣ какихъ бы то ни было предварительныхъ экономическихъ изысканій. Да они были, въ сущности, и не нужны. Соображенія объ экономическомъ значеніи намѣченной къ сооруженію новой магистрали, объ ожидаемыхъ финансовыхъ результатахъ ея эксплоатаціи не могли оказать никакого вліянія на рѣшеніе вопроса, строить ее или не строить. Но теперь,

вполнѣ умѣстно поставить на очередь обсужденіе открываемыхъ ею для нашей хозяйственной жизни перспективъ, какъ въ первые послѣ войны годы, когда, въ связи съ ликвидаціей войны во всемъ мірѣ, надо ожидать максимальнаго напряженія нашихъ внѣшнихъ сообщеній, такъ и въ послѣдующій періодъ, въ особенности при предстоящемъ оживленіи нашего Сѣвера, которое будетъ тѣсно связано съ широкимъ развитіемъ нашей сѣверной желѣзнодорожной сѣти. При выработкѣ плана развитія послѣдней, наличность на крайнемъ Сѣверѣ Россіи незамерзающаго круглый годъ порта, замыкающаго желѣзнодорожную магистраль, выстроенную на самыхъ идеальныхъ техническихъ условіяхъ,—будетъ и должно имѣть рѣшающее значеніе.

Такимъ образомъ, ближайшими задачами, заслуживающими самаго внимательнаго экономическаго изслѣдованія, являются слѣдующія: 1) выясненіе возможной роли Мурманскаго порта и Мурманской желѣзной дороги въ первые послѣ окончанія военныхъ дѣйствій годы и разработка соотвѣтствующихъ, подлежащихъ осуществленію въ ближайшее время, мѣропріятій; 2) составленіе и разработка широкой программы мѣръ экономической политики, направленныхъ на развитіе производительныхъ силъ и внѣшней торговли нашего Сѣвера и примыкающихъ къ нему частей Сибири въ связи съ использованіемъ Мурманской магистрали и порта и 3) разработка плана желѣзнодорожнаго строительства въ сѣверной Россіи и сѣверо-западной Сибири, осуществленіе котораго, вмѣстѣ съ указаннымъ выше мѣропріятіями, дало бы возможность достигнуть благопріятныхъ финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи сооружаемой нынѣ съ такой затратой силъ и средствъ желѣзной дороги.

Правда, въ нашей литературѣ имѣется цѣлый рядъ трудовъ по изслѣдованію экономическихъ силъ и естественныхъ богатствъ Мурмана и Поморскаго края. Таковы труды Комиссіи 1870 года для изысканія мѣръ къ экономическому развитію сѣвернаго края; Особой Экспедиціи 1872 года представителей Министерствъ Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ, Государственныхъ Имуществъ и Морского для выбора порта на Мурманѣ; Архангельской Комиссіи 1881 года о нуждахъ Сѣвернаго края; отчеты командированныхъ въ 90-хъ годахъ прошлаго столѣтія для изученія крайняго Сѣвера капитана Иванова, С. Ю. Витте, Б. А. Риппаса, адмирала А. К. Сиденснера и адмирала Дубасова; труды Комитета для помощи поморамъ Русскаго Сѣвера за время съ конца 90-хъ годовъ по 1907 годъ. Но всѣ содержащіеся въ перечисленныхъ трудахъ и изслѣдованіяхъ матеріалы и данныя, независимо отъ выдающихся внутреннихъ ихъ достоинствъ, значительно уже устарѣли, а намѣчавшіяся ими практическіи мѣропріятіи совершенно не были расчитаны на тотъ темпъ экономическаго развитія Россіи, который наблюдался уже до войны, а послѣ войны, навѣрное, будетъ еще болѣе превзойденъ.

Въ будущемъ расцвѣтѣ экономической жизни Россіи нашему Сѣверу, представляющему цѣлую сокровищницу нетронутыхъ, доселѣ совсѣмъ почти не разрабатывавшихся, богатствъ, лѣсныхъ, рыбныхъ и минеральныхъ, должна принадлежать, безспорно, выдающаяся роль. Безграничныя пространства, почти совершенно лишенныя населенія,—на Мурманѣ плотность населенія 0,2 человѣка на 1 квадратную версту, а во всей Архангельской губерніи 0,4 человѣка на квадратную версту,—еще ждутъ приложенія человѣческой энергіи и капитала. Извѣстный сѣверный путешественникъ Фритьофъ Нансенъ въ предисловіи къ своей книгѣ „Въ страну будущаго“, содержащей впечатлѣнія его путешествіи по Сибири и Дальнему Востоку, говоритъ, что большая часть его книги была написана подъ огромнымъ впечатлѣніемъ безпредѣльныхъ сибирскихъ равнинъ, все еще лежащихъ втуне и ждущихъ человѣка. „Какъ утѣшительно было воочію убѣдиться, прибавляетъ Нансенъ, что на землѣ еще много мѣста, гдѣ могутъ возникнуть милліоны счастливыхъ семейныхъ очаговъ“. То же могъ бы сказать авторъ и о всей сѣверной части Европейской Росеіи, обнимающей обширнѣйшія наши губерніи, Архангельскую, Вологодскую, Олонецкую и Пермскую, отдѣльные уѣзды которыхъ своимъ пространствомъ равняются цѣлымъ самостоятельнымъ западно-европейскимъ государствамъ. Сѣверная

Россія и находящаяся въ приблизительно одинаковыхъ условіяхъ сѣверо-западная Сибирь—это наша Русская Канада, но Канада, территоріально соединенная съ своей метрополіей, допускающая единую экономическую, таможенную, желѣзнодорожную, промышленную и торговую политику.

Сооруженіе Мурманской желѣзной дороги, приводящей къ незамерзающему круглый годъ порту, вносить совсѣмъ новые факторы развитія въ жизнь этого обширнѣйшаго края, омываемаго замерзающими большую часть года морями, и безъ всякаго преувеличенія можетъ быть сравниваемо, по своему значенію для края, съ постройкой трансатлантическихъ американскихъ желѣзныхъ дорогъ Разница между ними лишь въ бытовыхъ условіяхъ русской и американской жизни. Русскія желѣзнодорожныя предпріятія, безразлично казенныя или частныя, не обладаютъ такими правами и возможностями, какъ американскія, и потому не могутъ обнаружить той инициативы и энергіи по заселенію и экономическому воздѣйствіе на обслуживаемый ими край, какая поражаетъ въ дѣятельности американскихъ желѣзнодорожныхъ компаній. Но, если осуществленіе подобныхъ мѣропріятій въ Россіи не подъ силу желѣзной дорогѣ, какъ и всякой вообще частной инициативѣ, то, казалось бы, это дѣло должна взять на себя государственная власть. Этотъ выводъ диктуется и условіями нашего финансоваго положенія. Какъ ни велики наши экономическіе рессурсы и перспективы, надо имѣть въ виду, что послѣ войны нашъ государственный бюджетъ, въ связи съ расходами по ликвидаціи войны и вызваннаго ею разоренія нѣкоторыхъ нашихъ окраинъ, а также при увеличеніи платежей по системѣ нашего государственнаго долга, возрастетъ, по крайней мѣрѣ, вдвое. Вмѣстѣ съ тѣмъ условія нашего расчетнаго баланса испытаютъ также существенныя ухудшенія. Развитіе производительныхъ силъ обширнаго нашего Сѣвера, увеличеніе его населенія и усиленіе платежной способности послѣдняго и поднятіе экспорта до возможныхъ максимальныхъ предѣловъ составить предметъ непрестанныхъ заботъ правительства въ самомъ ближайшемъ будущемъ. Казалось бы, что принятіе самыхъ неотлагательныхъ мѣръ къ скорѣйшему экономическому обслѣдованію открывающихся здѣсь возможностей представляется вполнѣ своевременнымъ. Работы здѣсь слѣдовало бы вести одновременно въ двухъ направленіяхъ: на ряду съ всестороннимъ выясненіемъ производительныхъ силъ и естественныхъ богатствъ раіона надо намѣчать

конкретныя мѣры экономической политики, земельнаго и административнаго устройства края, которыя могли бы способствовать возможно полному использованію и разработкѣ этихъ богатствъ. Вмѣстѣ съ этими вопросами мѣстнаго значенія надлежало бы предпринять обслѣдованіе вопросовъ таможенной и желѣзнодорожной (тарифной и строительной) политики, которые, при своемъ широкомъ общегосударственномъ значеніи, могли бы получить наилучшее разрѣшеніе въ связи съ надлежащимъ использованіемъ Мурманской желѣзной дороги, какъ первоклассной магистрали. Насколько производство такихъ изслѣдованій могло бы оказаться плодотворнымъ для края и всего государства, видно изъ обозрѣнія возможностей и задачъ экономической политики, которыя намѣчаются здѣсь уже въ настоящее время.

II. Вопросы переселенія и сельскохозяйственнаго развитія.

Общая площадь раіона 220 тыс. кв. верстъ съ населеніемъ всего лишь 179 тысячъ человѣкъ, то есть менѣе одного человѣка (0,8 челов.) на 1 квадратную версту. Плотность населенія уменьшается по мѣрѣ движенія съ юга на сѣверъ. Въ южной части раіона, плотность населенія достигаетъ 7,9 человѣка на 1 квадратную версту, а на сѣверномъ Мурманѣ, всего лишь 0,2 человѣка на 1 квадратную версту. Въ средней части раіона, плотность населенія равняется всего 1,2—1,4 человѣка на 1 квадратную версту.

Такимъ образомъ, Мурманская дорога, строго говоря, идетъ по совершенно безлюднымъ мѣстамъ, и ближайшей задачей является заселеніе этихъ необъятныхъ пространствъ. Задачи переселенія и колонизаціи здѣсь двоякаго рода. Южная часть раіона, подаетъ нѣкоторыя, въ общемъ довольно основательныя, надежды на сельско-хозяйственную колонизацію. Обиліе рѣкъ, болотъ и лѣсовъ позволяетъ расчитывать на развитіе въ краѣ луговодства, которое мо-

жетъ явиться основой молочнаго скотоводства и маслодѣліи. Близость такого крупнаго внутренняго потребительнаго центра, какъ Петроградъ и удобства вывоза за границу черезъ многочисленные порты Мурманской желѣзной дороги создаютъ благопріятныя коммерческія условія для этой отрасли народнаго труда. Финляндія, находящаяся приблизительно въ одинаковыхъ естественныхъ условіяхъ съ южной частью раіона Мурманской желѣзной дороги, вывозила слѣдующія количества молочныхъ продуктовъ:

Наименованіе товаровъ.	Превышеніе вывоза надъ ввозомъ.		
	$\frac{1911-1913 гг.}{3}$	1914 г.	1915 г.
Масло коровье тыс. пуд. . .	678,7	599,1	418,1
Сыръ	48,9	68,9	100,7
Молоко и сливки тыс. ведеръ.	1.030,9	1.719,0	2.604,5

Сыръ, молоко и сливки шли исключительно въ Россію, масло почти все шло заграницу, главнымъ образомъ, въ Англію.

Въ то время, какъ вся Россія, считая плодороднѣйшую и богатѣйшую кормовыми средствами Сибирь, давала на вывозъ въ 1912 году 4.451.911 пуд., въ 1913 году 4.762.939 пуд. и въ военный 1914 годъ 3.295.137 пуд. масла, расположенная на болотѣ и на гранитѣ Финляндія вывозила въ тѣ же годы свыше полумилліона пудовъ ежегодно. Приведенныя данныя объ успѣхахъ молочнаго скотоводства въ Финляндіи показываютъ, чего можно было бы достичь въ раіонѣ Мурманской желѣзной дороги, организовавъ надлежащимъ образомъ переселеніе туда изъ такихъ раіоновъ Россіи, населеніе которыхъ искони привыкло къ болотному и лѣсному луговодству и молочному скотоводству. Послѣднее обстоятельство, т. е. подборъ соотвѣтствующихъ кадровъ населенія для колонизаціи, весьма существенно. Къ счастью, Европейская Россія, гдѣ сосредоточена главная масса нашего населенія, такъ обширна и слагается изъ такихъ разнородныхъ хозяйственныхъ раіоновъ, что допускаетъ удивительное разнообразіе пріемовъ колонизаціонной политики. Въ частности, въ южную половину раіона Мурманской желѣзной дороги всего цѣлесообразнѣе было бы организовать переселеніе изъ такъ называемаго Полѣсья, т. е. губерній Минской, Гродненской, Могилевской, Виленской, сѣверныхъ частей Кіевской и Волынской, а также изъ Царства Польскаго, Прибалтійскаго края и Литвы. Этотъ раіонъ въ послѣдніе

передъ войной годы имѣлъ очень значительные избытки населенія и давалъ огромныя цыфры эмигрантовъ въ Америку. Привлеченіе этого трудолюбиваго, страстно привязаннаго къ земледѣльческому труду, населенія въ обширные пустопорожніе раіоны нашего Сѣвера представлялось бы дѣломъ огромнаго государственнаго значенія. Тѣмъ болѣе—что въ данномъ случаѣ Правительство пошло бы уже вслѣдъ за жизнью. Дѣло въ томъ, что переселеніе на Сѣверъ, главнымъ образомъ, въ раіонъ Вологда-Вятской линіи Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ, сельско-хозяйственнаго населенія изъ Бѣлоруссіи и сѣверныхъ раіоновъ Малороссія привяло до войны уже довольно значительные размѣры. Переселенцы шли сюда сами, привлекаемые дешевизной земли и земельнымъ просторомъ. До сихъ поръ это движеніе, дававшее въ общемъ весьма благопріятные экономическіе результаты, совершалось стихійно. При надлежащемъ освѣщенія условій этого движенія и разработкѣ мѣръ широкаго и планомѣрнаго содѣйствія такой колонизаціи эта послѣдняя могла бы дать блестящіе результаты для нашего народнаго хозяйства. Въ то время, какъ коренное населеніе нашихъ сѣверныхъ губерній, Ярославской, Костромской, Тверской, Вологодской и Архангельской, обнаруживаетъ необычайное тяготѣніе къ городской жизни, къ торговой и промышленной дѣятельности, такъ что можно утверждать, что у насъ на Сѣверѣ деревня живетъ и жила за счетъ города, населеніе малорусскихъ и бѣлорусскихъ губерній представляетъ благодарнѣйшій матеріалъ для сельско-хозяйственной колонизаціи того же Сѣвера. Конечно, эта колонизація не должна сводиться къ простому переселенію и отводу земель, большей частью заболоченныхъ или поросшихъ лѣсомъ. Тутъ нуженъ широкій планъ предварительныхъ землеустроительныхъ и культурно-техническихъ работъ, устройство осушительныхъ канавъ, проведеніе грунтовыхъ дорогъ, организація снабженія переселенцевъ строительными матеріалами и мергвымъ и жввымъ инвентаремъ. Все это потребуетъ затраты средствъ, но средства эти будутъ безконечно меньше стоимости сооруженія желѣзной дороги. А между тѣмъ это откроетъ къ жизни огромный раіонъ въ непосредственномъ сосѣдствѣ со столицею и на порогѣ незамерзающаго круглый годъ океанскаго порта. Трудности и неудачи, которыя могутъ встрѣтиться въ этомъ направленіи, не представляются непреодолимыми.

Достаточно вспомнить, какихъ успѣховъ достигло сельское хозяйство въ нашемъ Полѣсьѣ, которое также долго считалось гиб-

лымъ мѣстомъ. Въ настоящее время непроходимыя болота в топи Полѣсья превращаются въ цвѣтущіе луга в нивы, которые въ послѣдніе передъ войной годы продавались многими частными владѣльцами нашимъ крестьянамъ по цѣнѣ отъ 200 до 300 руб. за десятину. Конечно, борьба съ сѣверной природой можетъ встрѣтить препятствія болѣе затруднительныя, чѣмъ тѣ, какіи встрѣчались въ западной Россіи, но зато здѣсь не будетъ ни сервитутовъ, такъ гибельно вліяющихъ на успѣхи западно-русскаго сельскаго хозяйства, ни черезполосицы, ни раздробленности и разбросанности сельско-хозяйственныхъ участковъ,—и потому смѣло можно утверждать, что вся совокупность благопріятныхъ экономическихъ в правовыхъ факторовъ можетъ съ успѣхомъ уравновѣсить менѣе благопріятные естественные, главнымъ образомъ, климатическіе элементы хозяйственнаго быта.

Отличительной особенностью Россійской Имперія является отсутствіе рѣзко выраженной грани между колоніями и метрополіей. Если въ XVIII в. Полтавская губернія колонизовала Харьковскую, то въ XIX в. уже Харьковская вмѣстѣ съ Полтавской колонизовали Семирѣчье. Единство и простота національной задачи, заключавшейся въ широкой оккупаціи колонистами-хлѣбопашцами обширныхъ плодородныхъ пространствъ на югъ и на востокъ отъ главнаго ядра народной жизни, чрезвычайно упрощали задачи государства.

Повидимому, этотъ періодъ русской исторіи приходитъ къ концу. Распространеніе русскаго народа въ Европѣ и Азіи достигло такихъ предѣловъ и охватило такіи разнообразныя, по своимъ естественнымъ условіямъ области, что дальнѣйшее расширеніе колонизаціи немыслимо безъ предварительной подготовки и самихъ переселенцевъ и колонизуемыхъ областей къ новымъ, болѣе высокимъ, по сравненіе съ простымъ хлѣбопашествомъ, видамъ земледѣльческаго и промышленнаго труда. Такъ, заселеніе Закавказья и Средней Азіи требуетъ предварительнаго исполненія огромныхъ оросительныхъ работъ, переселяемое же населеніе приучается къ совершенно для него новому дѣлу—хлопководству. Такое предварительное оборудованіе края, хотя в связано съ необходимостью производить значительныя затраты изъ государственныхъ средствъ, чрезвычайно плодотворно въ томъ отношеніи, что позволяетъ создавать новыя, высокопроизводительныи отрасли народнаго труда и вноситъ разнообразіе и богатство въ экономическую структуру нашіи. Послѣднее обстоятельство будетъ очень важно послѣ войны, когда у насъ могутъ ока-

заться огромные платежи заграницу по государственному долгу, неблагопріятный расчетный балансъ и бумажная денежная валюта, и когда уменьшеніе ввоза и увеличеніе вывоза станетъ одной изъ важнѣйшихъ задачъ.

Заселеніе раіона Мурманской желѣзной дороги, какъ и всего Сѣвера, также можетъ расчитывать на успѣхъ только въ томъ случаѣ, если правительство приметъ рѣшеніе оборудовать предварительно край въ интересахъ тѣхъ отраслей народнаго труда, которыя оно признаетъ необходимымъ тамъ создать. Въ южной части такою отраслью можетъ быть земледѣліе на основѣ промышленнаго луговодства и молочнаго хозяйства; на крайнемъ сѣверѣ и по бѣломорскому побережью—рыболовство. Наконецъ, весь раіонъ, кромѣ сѣверной окраины, представляетъ широкое поприще для развитія лѣсной промышленности.

III. Рыболовство и рыбопромышленность.

Для развитія нашего сѣвернаго рыболовства и промысловъ морского звѣря проведеніе Мурманской желѣзной дороги можетъ имѣть рѣшающее значеніе.

Желѣзная дорога обезпечитъ приливъ промышленнаго населенія, регулярный подвозъ съѣстныхъ и всякихъ иныхъ припасовъ, необходимыхъ для промысловъ, оружія, рыболовныхъ снастей, и свяжетъ Мурманскіе промысла съ внутренними рынками. Обезпеченное всѣмъ необходимымъ и численно возрастающее населеніе получитъ возможность энергично развивать всѣ отрасли промысловъ. До сихъ поръ колонизація Мурмана протекала весьма неуспѣшно. За послѣднія 50 лѣтъ, когда стали привлекаться на Мурманъ переселенцы, ихъ поселялось всего лишь 3.340 чел. Главнымъ препятствіемъ являлась полная въ теченіе почти 9 мѣсяцевъ отрѣзанность Мурманскаго края отъ остальной Россіи, такъ какъ болѣе или менѣе регулярное сообщеніе Мурмана съ Архангельскомъ поддерживалось въ теченіе всего лишь трехъ лѣтнихъ мѣсяцевъ. Съ проведеніемъ желѣзной дороги всѣ эти ненормальности въ жизни нашей сѣверной рыбопромышленности пропадутъ, явится возможность использовать въ широкихъ размѣрахъ богатѣйшіе весенніе промыслы, которые до сихъ поръ всецѣло доставались иностранцамъ, промышлявшимъ въ нашихъ сѣверныхъ водахъ почти круглый годъ. При

современныхъ условіяхъ наше сѣверное рыболовство совершенно не въ состояніи удовлетворить непрестанно повышающійся спросъ на Мурманскую соленую рыбу, въ особенности треску, не взирая на быстро растущія цѣны и на колоссальные запасы рыбы въ нашихъ водахъ.

Вслѣдствіе недостатка рыбы собственнаго улова, увеличивается ввозъ въ наши сѣверныя губерніи норвежской рыбы.

Послѣ установленія регулярнаго желѣзнодорожнаго сообщенія съ Мурманомъ, здѣсь можетъ развиться въ широкихъ размѣрахъ промыселъ морского звѣря, главнымъ образомъ, тюленій промыселъ. До сего времени успѣхи этого промысла тормозились, помимо общихъ неблагопріятныхъ условій Мурманскаго быта, тяжелыми накладными расходами, ложившимися на русскихъ промышленниковъ вслѣдствіе необходимости добираться до Мурмана со всѣмъ экипажемъ своихъ судовъ кружнымъ путемъ черезъ Норвегію и пріобрѣтать уже въ Норвегіи все необходимое для промысла и судовъ.

Между тѣмъ тюленій промыселъ могъ бы достичь громадныхъ размѣровъ, и давать Мурманской желѣзной дорогѣ много грузовъ: тюленьихъ шкуръ, жира и проч.

До сихъ поръ этотъ промыселъ эксплоатировался въ нашихъ водахъ, преимущественно, норвежцами и давалъ имъ до $^1/_2$ милл. руб. ежегодно.

Огромное будущее принадлежитъ на нашемъ Сѣверѣ, какъ на Ледовитомъ океанѣ, такъ и на Бѣломъ морѣ, сельдяному промыслу который сейчасъ влачитъ жалкое существованіе на западномъ бѣломорскомъ побережьѣ и совершенно не развитъ на Мурманѣ. А между тѣмъ запасы сельди въ этихъ водахъ неисчислимы и могли бы съ успѣхомъ покрыть весь нашъ внутренній спросъ. До сихъ поръ ловъ сельди производился на Поморскомъ побережьи Бѣлаго моря и центромъ его было село Сорока. Вылавливалось въ годъ всего лишь 200—300 тысячъ пуд. рыбы. Вслѣдствіе тѣхъ же общихъ экономическихъ причинъ, что и на Мурманѣ,—отрѣзанности края отъ торговыхъ рынковъ и неорганизованности сбыта, промыселъ этотъ не привлекъ до сихъ поръ крупнаго капитала и широкой торговопромышленной инициативы и носилъ кустарный характеръ. Населеніе ждало, пока рыба сама къ нему явится. И когда рыба приходила и забивала всѣ прибрежные заливы и бухточки, такъ что ее можно было прощупывать длинными шестами, чтобы опредѣлить густоту рыбныхъ стай, населеніе черпало рыбу прямо изъ

моря въ свои суда, набивало ихъ до предѣловъ послѣдней возможности и свозило рыбу на берегъ, гдѣ она потомъ солилась, сушилась и вялилась. Часто изъ-за отсутствіи соли сельдь заливалась въ бочкахъ прямо морскою водой. Пріѣзжіе скупщики закупали сельдь и зимою въ мороженномъ видѣ на лошадяхъ возами отправляли на станціи Вологда-Архангельской желѣзной дороги, а оттуда уже по желѣзной дорогѣ везли на рынки сбыта. Въ столь же печальномъ соетояніи находился въ Поморьѣ и промыселъ наваги, которой бываетъ такое множество, что промышленники, за неимѣніемъ мѣста для храненіи рыбы, помѣщаютъ ее въ устраиваемые на морскомъ берегу прудки морской воды, гдѣ она буквально квасится и пропадаетъ. Въ многочисленныхъ рѣкахъ и озерахъ раіона Мурманской желѣзной дороги рыба почти совсѣмъ не ловится. Такъ погибаютъ совершенно непроизводительно для нашего народнаго хозяйства безцѣвныя рыбныя богатства нашего Сѣвера въ то время, какъ рыба ввозится въ Россію изъ-за границы въ громадныхъ количествахъ. Размѣры привоза и стоимость его были слѣдующіе:

Годы.	Привезено рыбы изъ-за границы.	Стоимость ея	Въ томъ числѣ сельди.	Стоимость иностранной сельди.
1912 . . .	23.179.766 п.	36.774.182 р.	18.766.200 п.	24.370.176 р.
1913 . . .	22.098.602 „	38.232.432 „	17.251.323 „	24.387.200 „
1914 . . .	14.624.458 „	27.487.411 „	10.733.209 „	16.290.773 „

Такъ какъ подавляющее количество иностранной рыбы ввозится къ намъ черезъ Балтійское море, черезъ наши Балтійскіе порты и черезъ русско-прусскую сухопутную границу, т. е. черезъ Кенигсбергъ и Данцигъ, то сокращеніе ввоза въ 1914 году объясняется наступившимъ во вторую половину іюля 1914 года прекращеніемъ балтійскаго торговаго мореплаванія вслѣдствіе объявленія намъ Германіей войны.

Привозъ сельди черезъ балтійскіе порты, русскіе и германскіе, распредѣлялся слѣдующимъ образомъ:

Годы.	Черезъ русскіе порты.	Черезъ Кенигсбергъ и Данцигъ.
1912	11.901.582 пуд.	6.302.926 пуд.
1913	10.727.201 „	5.718.938 „
1914	7.109.355 „	2.903.262 „

Поступавшая черезъ Балтійскіе порты иностранная сельдь развозилась по желѣзнымъ дорогамъ, съ громадными пробѣгами, въ

самые отдаленные раіоны Имперіи. Такъ черезъ Петроградскій портъ сельдь поступала, главнымъ образомъ, въ Москву и дальше на Волгу, въ Самару, Симбирскъ и въ Заволжье, и доходила даже до Томска. Изъ Либавскаго порта сельдь распространялась по всей западной, средней и южной Россіи, доходя также до Волги, до Саратова.

Сколько въ числѣ ввезенной въ Россію иностранной рыбы было выловленной въ нашихъ же сѣверныхъ водахъ и подъ видомъ иностранной ввезенной въ Россію, сказать трудно. Во всякомъ случаѣ, съ государственной точки зрѣнія, представляется крайне печальнымъ, что мы ввозимъ такія огромныя количества рыбы изъ-за границы и на такія суммы, не используя сами наши собственныя рыбныя богатства на Сѣверѣ, и оплачиваемъ трудъ иностранныхъ рабочихъ въ то время, какъ наше рабочее населеніе массами эмигрируетъ въ Америку.

Послѣ соединенія Сѣвера сплошнымъ рельсовымъ путемъ съ остальной Россіей этому необходимо положить конецъ. Надо принять всѣ мѣры къ тому, чтобы русская рыба на нашихъ внутреннихъ рынкахъ вытѣснила иностранную. Для этого надо установить соотвѣтствующіе желѣзнодорожные тарифы, выработка которыхъ облегчается тѣмъ, что почти вся иностранная рыба шла къ намъ по одному направленію, черезъ Балтійское море. Одновременно быть можетъ, надо пересмотрѣть и ставки нашего таможеннаго тарифа, преслѣдовавшія по отношенію къ ввозу рыбы скорѣе фискальныя, чѣмъ протекціонныя цѣли. По окончаніи войны надо будетъ усиленно заботиться о сокращеніи нашего ввоза не путемъ механическаго его запрещенія, а посредствомъ создашія внутри страны средствъ и возможностей удовлетворенія растущихъ народныхъ потребностей. Если наша политика насажденія собственнаго хлопководства дала во время войны такіе блестящіе, хотя и неполные еще, результаты, то, очевидно, надо стремиться такъ развивать отечественное рыболовство, чтобы потребность наша въ иностранной рыбѣ свелась къ минимуму. Эти двѣ отрасли нашего народяаго хозяйства имѣютъ, во многихъ отношеніяхъ, весьма замѣчательное и знаменательное сходство. Развитіе ихъ становится возможнымъ въ результатѣ извѣстной комбинаціи таможеннаго протекціонизма и желѣзнодорожнаго строительства. Намѣчающееся соединеніе Средней Азіи рельсовымъ путемъ съ Алтаемъ и Сибирской магистралью позволитъ населенію Туркестана оставить хлѣбонаше-

ство и перейти исключительно къ культурѣ хлопка. Сооруженіе Мурманской желѣзной дороги, обезпечивая подвозъ на Сѣверъ всего необходимаго для промысловъ, а также и вывозъ продуктовъ рыболовства, въ соединеніи съ мѣрами таможенной политики, можетъ создать всѣ необходимыя экономическія предпосылки для того, чтобы наше сѣверное рыболовство смогло пріобрѣсти, въ полномъ смыслѣ слова, національное значеніе. Конечно, для достиженія этихъ цѣлей требуется предварительное тщательное изслѣдованіе вопроса и немедленное вслѣдъ за симъ осуществленіе выработанной программы мѣръ экономической политики. Самое существенное, это—привлечь побольше людей и побольше торговой и промышленной инициативы. Природа сдѣлала все, чтобы человѣческій трудъ достигъ максимальной производительности. Многочисленныя озера кишатъ харюзами, сигами, щукой и т. п. Въ рѣкахъ и въ морѣ около Кольскаго полуострова и по западному побережью Бѣлаго моря ловится много семги. Въ1913 году на Кольскомъ полуостровѣ было добыто 14.362 п. семги, на сумму 181.600 руб. Близь Терскаго берега держится много наваги, корюшки, сельди и камбалы. Наваги много и у береговъ Поморья. На Мурманскомъ берегу особенно много сельди и камбалы превосходнаго качества, но ловъ ихъ русскими рыбопромышленниками совсѣмъ не организованъ. Камбалу въ нашихъ водахъ ловятъ иностранцы и продаютъ по высокимъ цѣнамъ на европейскихъ рынкахъ. Много у Мурмана водится акулы, но и ее ловятъ одни только иностранцы, добывая иногда въ сутки 300—400 штукъ, достигающихъ нерѣдко $2^1/_2$—3 саженей длины. Къ Кольскому полуострову, въ особенности къ Терскому берегу, весной подходятъ массами гренландекіе тюлени. Въ 1913 году русскими промышленниками было добыто около 50.000 тюленей. Къ берегамъ Поморья въ громадныхъ количеетвахъ подходятъ бѣлуха, тюлень, нерпа; но промыслы эти совершенно не развиты. Въ раіонѣ горло Бѣлаго моря—Канинъ Носъ ежегодно охотятся за тюленями цѣлыя флотиліи норвежскихъ судовъ. Сравнительно наибольшаго развитія на Кольскомъ полуостровѣ достигли морскіе рыбные промыслы: трески, пикши, палтуса, зубатки и сайды, въ которыхъ участвуетъ отъ 4 до $4^3/_4$ тысячъ русскихъ рыбаковъ. Сезонъ лова рыбы чрезвычайно великъ, съ конца марта до самой поздней осени. Но наши рыбопромышленники обыкновенно пріѣзжали изъ Архангельска, вслѣдствіе поздняго открытія навигаціи на Бѣломъ морѣ, лишь въ концѣ мая и началѣ іюня и самые богатые весенніе уловы оставались

неиспользованными. Уѣзжали они также задолго до окончанія промысловъ. Важнымъ препятствіемъ для развитія нашего рыболовства являлось плачевное состояніе нашего промысловаго поморскаго флота, состоящаго, въ подавляющемъ количествѣ, изъ примитивныхъ гребныхъ судовъ, съ ничтожной грузоподъемностью, типъ которыхъ совсѣмъ не измѣнился въ теченіе послѣднихъ двухъ вѣковъ. Мурманскія гавани и бухты совершенно не оборудованы, такъ что стоянка въ нихъ судовъ промысловаго и каботажнаго флота сопряжена съ большими опасностями. Необходимо въ ближайшемъ же будущемъ соорудить волноломы для защиты отъ океанскихъ волнъ; устроить гавани убѣжища, по крайней мѣрѣ, въ важнѣйшихъ торгово-промышленныхъ пунктахъ, каковы, губа Подпахта, Рында, Гаврилово и Вайда-губа; оборудовать ихъ пристанями и причальными буями; усилить береговое освѣщеніе, обезпечвъ нашему сѣверному промысловому флоту возможность безопасно зимовать на русской территоріи и не ходить на зимовку въ Норвегію. Вмѣстѣ съ тѣмъ надо принять мѣры къ замѣнѣ устарѣвшаго судового состава нашего сѣвернаго промысловаго флота судами новаго, общепринятаго у нашихъ конкуррентовъ иностранцевъ типа, парусно-моторными ботами, позволяющими пускаться въ болѣе отдаленныя морскія плаванія.

Надо создать на Сѣверѣ, на Мурманѣ и на Бѣломъ морѣ, русское судостроеніе и, путемъ надлежащей организаціи кредита, облегчить рыбопромышленникамъ возможность обзавестись новыми судами. Въ интересахъ русскаго рыболовства необходимо организовать снабженіе рыбопромышленниковъ наживкой для ярусовъ, сосредоточивъ это дѣло въ рукахъ Правительства, которому одному только подъ силу сооруженіе для храненіи наживки небольшихъ холодильниковъ и другихъ дополнительныхъ устройствъ. Въ будущемъ, когда наши сѣверные промысла разовьются и окрѣпнуть, правительство всегда сможетъ передать это дѣло союзу рыбопромышленныхъ предпріятій или какому либо другому промысловому общественному учрежденію. Для обезпеченія полнаго развитія русской рыбопромышленности на Сѣверѣ необходимо внести существенным измѣненія въ постановленія нашего мореного берегового права, въ направленіи расширенія полосы нашихъ территоріальныхъ водъ и промысловой зоны, доступной исключительно русскимъ промышленникамъ и закрытой для доступа иностранцамъ. До сихъ поръ ширина полосы территоріальныхъ русскихъ водъ на Сѣ-

верѣ не превышала пяти верстъ, предѣльной дальности полета пушечнаго ядра, между тѣмъ какъ въ нашихъ интересахъ расширить эту полосу до 20 морскихъ миль отъ берега. Тогда въ составъ нашихъ территоріальныхъ водъ войдутъ важнѣйшія сѣверныя рыбныя банки, Айновская, Мотовская, Кильдинская, Канинская и Колгуевская, въ настоящее время эксплоатируемыя безъ всякихъ ограниченій иностранцами.

Одновременно съ этими мѣрами общеэкономическаго значенія, направленными на промышленное оборудованіе Мурмана и Поморья, необходимы соотвѣтствующія мѣры для приспособленія Мурманской желѣзнодорожной магистрали къ интересамъ сѣверной рыбопромышленности. Для регулярнаго снабженія свѣжей рыбой главнѣйшихъ нашихъ рынковъ, Петроградскаго и Московскаго, необходимо оборудованіе желѣзной дороги достаточнымъ количествомъ вагоновъ-ледниковъ. Въ большихъ количествахъ можно будетъ вывозить по желѣзнымъ дорогамъ свѣжую камбалу, треску, палтусъ, окунь, зубатку. До сихъ поръ камбала вылавливалась въ большихъ количествахъ иностранными траулерами, приходившими съ запасами льда. Выручка одного траулера за продажу свѣжей камбалы достигала 15 — 18.000 рублей. Свѣжая треска также въ громадныхъ количествахъ продавалась норвежцами черезъ Гамбургъ на рынки Средней Европы. При удобствахъ желѣзнодорожной доставки, наши рынки могутъ быть широко обезпечены свѣжей и мороженой рыбой указанныхъ породъ. Слѣдовало бы поэтому заранѣе выработать условія и объявить конкурсъ на изобрѣтеніе усовершенствованныхъ способовъ упаковки и перевозки свѣжей рыбы на большія разстоянія по желѣзнымъ дорогамъ и на пароходахъ; а также на изобрѣтеніе усовершенствованныхъ способовъ массоваго замораживанія рыбы, къ чему уже подходилъ покойный русскій ученый Бахметьевъ; на конструкцію вагоновъ-холодильниковъ, особыхъ металлическихъ ящиковъ для перевозки рыбы въ свѣжемъ видѣ, проекты которыхъ разрабатывались передъ войной въ Норвегіи.

Примѣръ перевозки Амурской свѣжей рыбы въ Европейскую Россію показываетъ, какихъ громадныхъ размѣровъ могли бы достичь перевозки рыбы по Мурманской желѣзной дорогѣ, дающей пробѣги до главнѣйшихъ потребительскихъ рынковъ гораздо меньшіе, чѣмъ пробѣги по Великому Сибирскому желѣзнодорожному пути. Вмѣстѣ съ перевозками свѣжей и мороженной рыбы по Мур-

манской желѣзной дорогѣ пойдутъ внутрь Россіи большія количества соленой рыбы, въ особенности сельди. Выше уже указывалось, что ввозимая въ Россію черезъ Балтійское море иностранная сельдь перевозится по желѣзнымъ дорогамъ на огромныя разстоянія, достигая внутреннихъ рынковъ Сибири. Если будутъ приняты рѣшительныя мѣры для замѣны иностранной сельди русскою, на долю Мурманской желѣзной дороги достанутся весьма значительныя ея перевозки, хотя, конечно, много нашей сѣверной сельди пойдетъ съ Мурмана и Поморья моремъ черезъ Балтійскіе порты и Архангельскъ. Для развитія перевозокъ рыбы по Мурманской желѣзной дорогѣ, можетъ быть, было бы вполнѣ цѣлесообразнымъ предоставить дорогѣ производить съ рыбой залого-ссудныя операціи, для чего понадобилось-бы разрѣшить дорогѣ постройку собственныхъ хранилищъ для рыбы въ главныхъ портахъ и въ важнѣйшихъ центрахъ сбыта, Петроградѣ и Москвѣ. Конечно, новыя задачи, которыя должна будетъ нести желѣзная дорога въ этомъ на половину необитаемомъ и экономически едва лишь рождающемся краѣ, потребуютъ, можетъ быть, соотвѣтствующей организаціи коммерческой части Управленія дороги въ цѣляхъ првданія ей большей самостоятельности, гибкости, коммерческой подвижности и инициативы. Если бы такая попытка удалась въ рамкахъ казеннаго желѣзнодорожнаго управленіи, это было бы прекраснымъ примѣромъ и для остальной казенной желѣзнодорожной сѣти. При сравнительно слабомъ развитія частной инициативы у насъ въ Россіи рамки государственнаго вмѣшательства въ хозяйственную жизнь неизбѣжно расширяются. Послѣдній крупный примѣръ—хлѣбныя операціи Государственнаго Банка и организація сѣти казенныхъ зернохранилищъ. При послѣдовательномъ осуществленіи широкой экономической программы, направленной на созданіе отечественнаго сѣвернаго рыболовства въ размѣрахъ, отвѣчающихъ потребностямъ Россіи, Мурманскій незамерзающій портъ обѣщаетъ стать центромъ русскаго рыболовства, откуда будутъ открываться удобнѣйшіе пути для нашихъ промышленниковъ по всему русскому сѣверному побережью и по обшврнѣйшимъ морямъ, омывающимъ съ сѣвера Европейскую Россію и Западную Сибирь. Истощеніе запасовъ мясного скота во всемъ мірѣ, въ связи съ переживаемой войной, должно будетъ расширить потребленіе рыбы. Это позволяетъ нашему рыболовству расчитывать на пріобрѣтеніе обширяыхъ внѣшнихъ рынковъ.

IV. Лѣсное дѣло.

Слѣдующей отраслью народнаго хозяйства, развитіе которой имѣетъ огромные шансы на будущее въ раіонѣ Мурманской желѣзной дороги, какъ и на всемъ Сѣверѣ, является лѣсное дѣло. Въ настоящее время, съ надвигающимся истощеніемъ лѣсныхъ площадей въ Сѣверной Америкѣ и Скандинавіи, правительства которыхъ озабочены выработкою законодательныхъ мѣръ къ предупрежденію угрожающаго этимъ странамъ окончательнаго истребленіи лѣсовъ, и съ истребленіемъ лѣсовъ въ Западной Россіи, нашъ Сѣверъ, остается единственнымъ раіономъ въ мірѣ, обладающимъ еще почти неиспользованными и притомъ необозримыми запасами древесины. А между тѣмъ лѣсные матеріалы, въ различныхъ степеняхъ обработки, представляютъ одинъ изъ важнѣйшихъ предметовъ мірового товарообмѣна. Весьма существеннымъ для русскаго лѣсного дѣла является также то обстоятельство, что обширный, почти неограниченный спросъ существуетъ на лѣсные породы, произрастающія въ умѣренныхъ и сѣверныхъ широтахъ, наиболѣе характерныхъ для русскаго лѣсного хозяйства, тогда какъ спросъ на лѣса тропическихъ широтъ, по сравненію со спросомъ на нашъ лѣсъ, выражается въ очень ограниченныхъ размѣрахъ, 5—6% всей торговли лѣсомъ на важнѣйшихъ европейскихъ рынкахъ. Между тѣмъ спросъ на сѣверную древесину непрерывно растетъ, въ соотвѣтствіи съ успѣхами мірового промышленнаго развитія. Каменноугольная промышленность требуетъ громадныхъ количествъ рудничнаго лѣса; желѣзныя дороги предъявляютъ спросъ на шпалы и строительные матеріалы для станціонныхъ сооруженій и подвижного состава; растущая съ успѣхами промышленности концентрація населенія въ громадныхъ городахъ усиливаетъ спросъ на строительные матеріалы, на разныя издѣлія изъ дерева, на оберточную бумагу; городская же жизнь, усиливая темпъ политическаго развитія, рождаетъ спросъ на газетную бумагу въ неслыханныхъ раньше размѣрахъ. Торговля древесной массой превысила въ послѣднее время 100 милл. пудовъ въ годъ. И, несомнѣнно, развитіе въ этомъ направленіи еще далеко не дошло до своего апогея. Какъ растутъ обороты лѣсной торговли важнѣйшихъ европейскихъ государствъ и доля участія въ ней Россіи видно изъ того, что въ 1890 г. общая сумма стоимости древесины, ввезенной

въ Великобританію, Германію, Францію, Бельгію, Голландію, Италію, Испанію и Данію, равнялась 365 милліонамъ рублей, а въ 1910 г. стоимость древесины ввезенной въ тѣ же государства достигла 796 милліоновъ рублей. Стоимость лѣсныхъ матеріаловъ, вывезенныхъ изъ Россіи въ то же приблизительно время измѣнялась слѣдующимъ образомъ:

Годы:							
1891—1895	1896—1900	1901—1905	1906—1910	1911	1912	1913	1914
5	5	5	5				
Милліоны рублей:							
42,5	54,2	65,9	116,4	142,4	153,4	164,9	105,7

За 11 лѣтъ, съ 1902 г. по 1913 г., вывозъ лѣса увеличился съ 211 милл. п. до 464 милл. пуд., т. е., болѣе чѣмъ удвоился, а стоимость его возрасла съ 56 милл. р. до 164,9 милл. р., т. е., утроилась, хотя, вслѣдствіе увеличенія вывоза, качество лѣсныхъ матеріаловъ даже ухудшилось, а за послѣдніе годы возросъ вывозъ дешеваго целлюлознаго лѣса.

Въ началѣ 90-хъ годовъ прошлаго етолѣтія восемь поименованныхъ государствъ получали изъ Россіи 11,6% всего привознаго лѣса, въ началѣ второго десятилѣтія XX вѣка доля участія Россіи въ снабженіи этихъ государствъ лѣсомъ поднялась до 17,8%. Вывозъ лѣса въ Великобританію, которая является важнѣйшимъ нашимъ рынкомъ, увеличился за время съ 1890 года по 1910 годъ больше чѣмъ на 70%. Особенно возросъ вывозъ русскаго лѣса въ страны, гдѣ промышленность быстро развивалась въ послѣдніи нѣсколько десятилѣтій, въ Германію — на 200%, въ Бельгію—на 225% и въ Италію—на 335%.

Какова была въ послѣдніе годы доля участія сѣвернаго лѣса въ общей массѣ вывозимыхъ изъ Россіи лѣсныхъ матеріаловъ, видно изъ слѣдующихъ данныхъ:

Годы.	Вывезено лѣса изъ Россіи.	Въ томъ числѣ по Бѣломорской границѣ.
	Милліоны пудовъ.	
1912	428,0	73,0
1913	463,8	88,0
1914	227,8	70,3

Черезъ сѣверные наши порты вывозилось. такимъ образомъ, менѣе 1/5 всего русскаго лѣса, причемъ лѣсъ вывозился, главнымъ

образомъ, черезъ Архангельскій портъ. Вывозъ черезъ западные Бѣломорскіе порты, которые теперь будутъ обслуживаться Мурманской желѣзной дорогой, хотя и развивался, но все же значительно отставалъ отъ вывоза Архангельска, составляя въ общемъ въ 1912 году 10,6% стоимости всѣхъ товаровъ вывезенныхъ по Бѣломорской границѣ, въ 1913 г.—11,1% и въ 1914 г.—11,7%.

Но, вообще, цифры вывоза лѣса черезъ Бѣломорскую границу представляются совсѣмъ ничтожными по сравненію съ лѣсными запасами русскаго Сѣвера. Удобная площадь казенныхъ лѣсовъ въ четырехъ нашихъ сѣверныхъ губерніяхъ, Архангельской, Вологодской, Пермской и Олонецкой, занимаетъ 74,6 милліоновъ десятинъ. Въ одной только Олонецкой губ. площадь казенныхъ лѣсовъ 6.577 тысячъ десятинъ. Чистый доходъ казны отъ экеплоатаціи этихъ лѣсныхъ нространствъ составлялъ въ 1913 году съ 1 десятины въ Архангельской губерніи 7 к., въ Вологодской—11 к., въ Пермской—21 к. и въ Олонецкой—38 к. Объяснеше этимъ печальнымъ финансовымъ результатамъ экеплоатаціи нашихъ казенныхъ сѣверныхъ лѣсовъ можно найти въ значительной мѣрѣ въ недостаточномъ оборудованіи Сѣвера рельсовыми путями. Въ то время какъ Швеція, Норвегія и Финляндія, при общей территоріи около 1 милліона квадратныхъ верстъ имѣютъ желѣзнодорожную сѣть протяженіемъ свыше 20 тысячъ верстъ, наши Архангельская и Вологодская губерніи вмѣстѣ, занимающія пространство около 1,1 милліона квадратныхъ верстъ, имѣли до сихъ поръ всего линіь 906 верстъ рельсовыхъ путей. Использованіе древесины всегда идетъ параллельно съ увеличеніемъ оборудованія лѣсныхъ нространствъ желѣзными дорогами. Эти явленія наблюдались не только въ Скандинавскихъ странахъ, но и въ Австро-Венгріи и въ Сѣверной Америкѣ. Для возможно полнаго использованія древесины древообрабатывающая промышленность должна располагаться въ мѣстахъ произрастаніи сырья. А это возможно лишь съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ. Лѣсные матеріалы въ обработанномъ видѣ уже до войны выдерживали перевозку по желѣзнымъ дорогамъ на очень большія разстоянія. Въ 1912 году въ Петроградскій портъ, на станціи Новый Портъ и Морская Пристань, прибыло по желѣзной дорогѣ для вывоза за границу 11,7 милліоновъ пудовъ лѣсныхъ матеріаловъ, въ томъ числѣ 3,4 миліона пуд. съ Богословской желѣзной дороги, съ пробѣгомъ въ 2.050 в.; 0,8 милліона пудовъ съ Пермской желѣзной дороги, съ пробѣгомъ въ 1.600 верстъ, и свыше

5 милліоновъ пудовъ съ Сѣверныхъ и Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзныхъ дорогъ, съ среднимъ пробѣгомъ свыше 500 верстъ.

Въ 1913 году въ Петроградскій портъ было подвезено по желѣзнымъ дорогамъ, съ тѣми же, приблизительно, пробѣгами,— 10,7 милліоновъ пудовъ лѣсныхъ матеріаловъ. Въ Рижскій портъ въ 1912 году было подвезено по желѣзнымъ дорогамъ 13,7 милліоновъ пудовъ, а въ 1913 году 19,2 милліоновъ пудовъ лѣсныхъ матеріаловъ, причемъ средній пробѣгъ ихъ колебался, въ соотвѣтствіи съ меньшими, чѣмъ у Петрограда, размѣрами раіона, отъ 400 до 500 верстъ.

Способность груза выдерживать большія разстоянія желѣзнодорожной перевозки зависитъ всецѣло отъ его цѣны. Въ этомъ отношеніи наше лѣсное дѣло можетъ расчитывать на самыя блестящія перспективы. Уже въ послѣдніе передъ войной годы цѣны на лѣсъ стремительно росли. Въ Архангельскомъ порту лучшіе сорта уральскаго лѣса расцѣнивались въ 180—200 р. за стандартъ (158 пудовъ), т. е., 1 р. 14 к.—1 р. 26 к. за пудъ. Послѣ войны, когда начнется усиленное строительство въ странахъ, пострадавшихъ отъ военныхъ дѣйствій, стоимость лѣсныхъ матеріаловъ еще болѣе должна возрасти. Цѣна 1 пуда (1 куб. фута) обработаннаго лѣса уже догоняетъ цѣну 1 пуда хлѣба, если считать ее, въ среднемъ, равной 1 рублю. Весьма возможно, что въ недалекомъ будущемъ лѣсъ станетъ дороже хлѣба. При такихъ условіяхъ перевозка лѣсныхъ матеріаловъ по желѣзнымъ дорогамъ оказывается возможной на очень значительныя разстоянія. При общемъ пересмотрѣ желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ 1915 году (Сессіи I—XI), тарифныя учрежденія остановились на слѣдующей схемѣ дифференціальнаго тарифа № 61 на лѣсные матеріалы 1 категоріи при перевозкахъ на разстояніи свыше 400 верстъ: къ платѣ въ 11 коп. за первыя 400 верстъ прибавляется на разстояніи отъ 400 до 1.200 верстъ по $^1/_{200}$ к. съ пуда и версты. Такимъ образомъ, за перевозку 1 пуда на разстояніе 1.200 верстъ уплачивается всего лишь 15 коп. При перевозкахъ на разстояніи свыше 1.200 вер., къ платѣ въ 15 к. прибавляется по $^1/_{100}$ к. съ пуда и версты. Можетъ быть для вывоза лѣса черезъ Мурманскій портъ можно будетъ установить исключительный тарифъ съ пониженными ставками въ $^1/_{150}$ или $^1/_{200}$ коп. и на разстояніи свыше 1.200 верстъ.

Приведенныя соображенія имѣютъ большое значеніе при опредѣленіи той роли, которую сыграетъ постройка Мурманской желѣз-

ной дороги въ развитіи лѣсного дѣла на Сѣверѣ Россіи. Роль эта будетъ двоякой. Мурманская дорога, упирающаяся въ незамерзающій Мурманскій портъ и проходящая въ непосредственной близости отъ западныхъ бѣломорскихъ портовъ, Сороки, Кемп, Чупы, Ковды и Кандалакши, съ которыми она будетъ соединена особыми пристанскими вѣтвями, откроетъ широкій, доступный круглый годъ, выходъ за море многочисленнымъ лѣснымъ грузамъ изъ обширныхъ лѣсовъ Олонецкой и Архангельской губерніи, которые дорога прорѣжетъ въ направленіи съ юга на сѣверъ. Но, одновременно съ этимъ, сооруженіе Мурманской желѣзной дороги должно дать толчекъ выработкѣ и осуществленію плана желѣзнодорожнаго строительства на Сѣверѣ, такъ какъ наша сѣверная сѣть сразу получаетъ выходъ къ незамерзающему океанскому порту, опирающемуся при томъ на могущественную желѣзнодорожную магистраль, Сорока-Мурманъ, выстроенную съ максимальными подъемами въ 6 саженъ на 1000 саженъ и обезпечивающую, слѣдовательно, минимальные расходы эксплоатаціи и максимальную пропускную способность.

Мѣстное значеніе Мурманской желѣзной дороги, пересѣкающей многочисленныя озера и рѣки Олонецкаго и Поморскаго края, по которымъ возможно будетъ выплавлять лѣсъ изъ самыхъ отдаленныхъ и обширныхъ раіоновъ, будетъ очень велико.

Сплавляемый изъ всего этого обширнаго раіона лѣсъ получитъ черезъ посредство Мурманской желѣзной дороги выходъ на Петроградскій рынокъ. Да-

Лѣса Олонецкой губерніи состоятъ изъ хвойныхъ породъ, сосны, ели, и лиственныхъ, березы, осины, ивы, ольхи, черемухи, рябины; рѣже встрѣчаются кленъ, вязъ и дикая яблоня. Въ восточныхъ частяхъ губерніи попадаются сплошныя насажденія лиственницы. Въ лѣсахъ встрѣчаются кусты брусники, еморoдины, малины; по болотамъ много морошки и клюквы.

Приблизительно такой же составъ породъ наблюдается и въ лѣсахъ Поморья,

Здѣсь также расположено много озеръ, изъ которыхъ наиболѣе значительны: Куито (верхнее, нижнее и среднее), Топозеро и Ковдозеро. Эти озера собираютъ множество сплавныхъ рѣкъ и рѣчекъ, текущихъ изъ очень отдаленныхъ раіоновъ Поморья и сосѣдней Финляндіи, и сами даютъ начало многочисленнымъ рѣкамъ, впадающимъ въ Бѣлое море большей частью у мѣстъ расположенія Бѣломорскихъ портовъ, Сороки, Кеми и др. Лѣсная промышленность была до сихъ поръ единственной отраслью промышленности въ Поморскомъ краѣ, имѣвшей экспортное значеніе. Въ Поморьѣ существовало до войны 8 лѣсопильныхъ заводовъ, расположенныхъ въ прибрежней полосѣ, въ Сорокѣ, Кеми, Керети и Ковдѣ. Лѣсъ рубился внутри страны карелами и сплавлялся по рѣкамъ къ лѣсопильнымъ заводамъ. Отсюда уже обработанный лѣсъ, доски, бревна, отправлялся моремъ заграницу. Всего было вывезено изъ этихъ портовъ разныхъ товаровъ, среди которыхъ преобладающую массу составляли лѣсные грузы:

Годы.	Тыс. пудовъ.	На сумму. тыс. рублей.
1912	8.549	2.962
1913	11.536	4.055
1914	9.849	8.218

Такимъ образомъ, лѣсная промышленность въ раіонѣ Мурманской желѣзной дороги находится еще въ зачаточномъ состояніи. Запасы древесины далеко еще не использованы и отпускъ лѣса изъ казенныхъ лѣсныхъ дачъ не достигаетъ нормы ежегоднаго прироста. Используются лишь лучшіе сорта древесины, а около трети лѣса остается на мѣстѣ въ срубленномъ видѣ или на корню. Лѣсопромышленники берутъ только строевой лѣсъ, т. е. деревья извѣстныхъ размѣровъ длины и толщины, и почти совсѣмъ не берутъ вершинъ. Постройка желѣзной дороги, если она будетъ сопровождаться рядомъ мѣръ по привлеченію населенія, оборудованію страны удовлетворительными грунтовыми дорогами, улучшеніемъ условій сплава по рѣкамъ и озерамъ и созданіемъ болѣе или менѣе значительной сѣти питательныхъ лѣсовозныхъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей, можетъ дать могущественный толчокъ развитію лѣсной промышленности. Эта отрасль промышленности имѣетъ ту положительную сторону, что, при сравнительно большихъ размѣрахъ

производства, требуетъ относительно небольшого основного капитала, причемъ оборотный капиталь преобладаетъ въ дѣлѣ. Не требуя сложныхъ и дорогихъ предварительныхъ работъ и техническихъ изысканій, лѣсопромышленныя предпріятія возникаютъ очень быстро, часто одновременно съ открытіемъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, будучи поставлены въ благопріятныя условія въ отношеніи полученія сырья и сбыта своихъ издѣлій, лѣсопромышленныя предпріятія развиваются очень быстро. Для доставленія имъ оборотныхъ средствъ въ размѣрахъ, соотвѣтствующихъ тому размаху, который желательно придать лѣсной промышленности на Сѣверѣ, необходимо распространить на наше Поморье дѣятельность Государственнаго Банка и привлечь къ нему вниманіе нашихъ многочисленныхъ частныхъ коммерческихъ банковъ.

Было бы преждевременно, не имѣя данныхъ экономическаго обслѣдованія, говорить о томъ, какъ сложатся перевозки лѣса и каково будетъ участіе въ нихъ Мурманской желѣзной дороги. Пространство мѣстнаго раіона Мурманской желѣзной дороги, какъ указывалось выше, исчисляется въ 220 тысячъ квадратныхъ верстъ, между тѣмъ все Великое Княжество Финляндское занимаетъ площадь въ 286 тысячъ квадратныхъ верстъ, т. е. немногимъ больше. Въ отношеніи условій орошенія, обилія озеръ и рѣкъ, разницы нѣтъ почти никакой. Лѣсистость Финляндіи (42%) также врядъ ли выше лѣсистости раіона Мурманской желѣзной дороги (лѣсистость Архангельской губерніи, гдѣ особенно много тундры и болотъ, опредѣляется въ 60% всей площади губерніи, а лѣсистость Олонецкой губерніи достигаетъ 70%). А между тѣмъ вывозъ лѣсныхъ матеріаловъ и древесвыхъ издѣлій изъ Финляндіи оцѣнивался въ 1913 г. въ 85,2 милліоновъ рублей, а вывозъ древесной массы и бумаги въ 26,7 милліоновъ рублей, всего 111,9 милліоновъ рублей. Это составляетъ почти двѣ трети стоимости всѣхъ лѣсныхъ матеріаловъ, вывезенныхъ въ томъ же году изъ Россіи (164,9 милліоновъ рублей). При этомъ вывозъ лѣса изъ Финляндіи все время растетъ. Изъ трехъ основныхъ факторовъ народнаго хозяйства, природы, капитала и труда, первый—природа—и у Финляндіи и у раіона Мурманской желѣзной дороги, очевидно, одинъ и тотъ же. Капиталами Финляндія тоже не богата, но, какъ указывалось выше, лѣсная промышленность не нуждается въ крупныхъ основныхъ капиталахъ; ей нуженъ широкій кредитъ для полученія оборотныхъ средствъ, такъ что въ этомъ отношеніи большой разницы между Финляндіей

и Россіей быть не можетъ. За то богатствомъ капиталовъ, вложенныхъ въ желѣзнодорожную сѣть, Финляндія превосходитъ раіонъ Мурманской желѣзной дороги.

То же надо сказать и объ оборудованіи водныхъ путей. Наконецъ, и это, несомнѣнно, самое главное обстоятельство,—третій факторъ народнаго хозяйства Финляндіи, населеніе, безмѣрно превосходитъ населеніе раіона Мурманской желѣзной дороги. Въ Финляндіи въ 1914 году насчитывалось 3.241 тысяча жителей, а въ раіонѣ Мурманской желѣзной дороги въ томъ же году—всего лишь 179,6 тысячъ жителей. Такимъ образомъ, жителей въ Финляндіи въ 18 разъ больше, а желѣзныхъ дорогъ почти въ 4 раза больше, чѣмъ въ раіонѣ Мурманской желѣзной дороги, хотя пространство Финляндіи всего лишь на 30% превосходитъ пространство сказаннаго раіона. Огромное значеніе имѣетъ превосходство техники финляндской лѣсной промышленности и ея коммерческая организація.

Проведеніе Мурманской желѣзной дороги вноситъ, во всякомъ случаѣ, очень существенный коррективъ въ указанныя неблагопріятныя условія соотношенія важнѣйшихъ факторовъ народнаго хозяйства въ этомъ краѣ. Дѣлается возможнымъ приливъ населенія въ широкихъ размѣрахъ и полагается основа болѣе усовершенствованнымъ путямъ сообщенія. При условіи изученія требованій и вкусовъ западно-европейскихъ рынковъ, лѣсопильные заводы, которые возникнутъ въ раіонѣ Мурманской желѣзной дороги, могутъ разсчитывать на самый широкій сбытъ своихъ издѣлій.

При изобиліи въ краѣ совершенно доселѣ неиспользованной даровой водяной силы, надо ожидать возникновенія заводовъ по обработкѣ древесной массы, писчебумажныхъ фабрикъ и пр. Насколько наша отечественная промышленность отстаетъ отъ внутренняго спроса, видно изъ того, что стоимость ввозимой въ Россію изъ-заграницы бумаги опредѣлялась за послѣдніе передъ войной годы въ среднемъ въ 26 милліоновъ рублей.

Ставя нашей лѣсной и лѣсообрабатывающей промышленности задачу—тщательно приспособляться къ условіямъ внѣшнихъ и внутреннихъ рынковъ и удовлетворять эти требованія въ возможно широкихъ размѣрахъ, необходимо поднять технику нашего лѣсного дѣла до уровня западно-европейскихъ требованій; надо командировать инструкторовъ-техниковъ заграницу для изученія всѣхъ пріемовъ

обработки дерева, создавать спеціальныя лѣсопромышленныя школы, установить выдачу премій за переработку на русскихъ заводахъ целлюлозной древесины. Одновременно необходима разработка мѣръ желѣзнодорожно-тарифной и таможенно-тарифной политики, направленныхъ на установленіе наиболѣе благопріятныхъ условій для вывоза лѣсныхъ матеріаловъ въ обработанномъ видѣ. Такими мѣрами могли бы быть: установленіе спеціальныхъ вывозныхъ заморскихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, причемъ тарифныя ставки на круглый лѣсъ, кромѣ особыхъ сортовъ въ родѣ рудничнаго лѣса, принять въ размѣрѣ высшемъ, чѣмъ ставки на лѣсъ обработанный; можетъ быть, необходимо было бы также установить вывозныя таможенныя пошлины на круглый лѣсъ или даже совсѣмъ запретить вывозъ круглаго лѣса, какъ это сдѣлала Канада, стремящаяся распиливать бревна у себя дома.

Одновременно съ указанными мѣропріятіями тарифной в таможенной политики было бы желательно установить широкія, благопріятствующія промышленному развитію, начала лѣсоторговой политики на Сѣверѣ. И въ этомъ отношеніи намъ слѣдовало бы использовать пріемы, выработанные практикой нашихъ конкуррентовъ на міровомъ лѣсномъ рынкѣ—американцевъ. Федеральному правительству Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки принадлежатъ обширные лѣса, расположенные, главнымъ образомъ, въ западныхъ штатахъ. Лѣса эти находятся приблизительно въ одинаковыхъ, если даже не худшихъ, естественныхъ и экономическихъ условіяхъ съ лѣсами русскаго Сѣвера. Какъ ни пустыненъ нашъ Сѣверъ, въ общемъ онъ населеннѣе многихъ изъ западныхъ штатовъ. Такъ, плотность населенія Вологодской губерніи въ пять разъ больше плотности населенія штата Аризоны. Нашъ Сѣверъ имѣетъ въ своемъ распоряженіи дешевые водные пути, тогда какъ большинство западныхъ штатовъ принуждено пользоваться однимъ лишь желѣзнодорожнымъ сообщеніемъ. Наконецъ, расположеніе западно-американскихъ лѣсовъ на значительныхъ высотахъ и скалахъ мало благопріятствуетъ ихъ эксплоатаціи. Всѣ эти условія привели федеральное лѣсное управленіе къ мысли о необходимости привлечь къ разработкѣ западныхъ лѣсовъ крупные капиталы и весьма значительныя промышленныя организаціи—посредствомъ предоставленія имъ эксплоатаціи лѣсовъ на условіяхъ долгосрочныхъ контрактовъ.

Наличность на нашемъ Сѣверѣ аналогичныхъ экономическихъ условій должна, казалось бы, побудить наше лѣсное вѣдомство

усвоить себѣ американскую систему долгосрочныхъ лѣсныхъ коятрактовъ. Сущность этой системы заключается въ слѣдующемъ. Основнымъ непремѣннымъ условіемъ каждаго такого контракта является измѣненіе послѣ опредѣленнаго срока цѣнъ на отпускаемую изъ казенныхъ лѣсовъ древесину. Для установленія новыхъ цѣнъ въ Америкѣ примѣняются три способа. Первый, самый простой способъ сводится къ механическому повышенію цѣны черезъ опредѣленный промежутокъ времени на опредѣленный процентъ, установленный при самомъ заключеніи контракта. При второмъ способѣ цѣны мѣняются черезъ опредѣленные промежутки времени на основаніи среднихъ цѣнъ, полученныхъ федеральными лѣсничествами при продажѣ лѣса въ послѣдніе 12 мѣсяцевъ, предшествовавшяхъ сроку пересмотра цѣнъ, установленному въ контрактѣ. Наконецъ, третій самый совершенный способъ устанавливаетъ періодическій пересмотръ цѣнъ для приведенія ихъ въ соотвѣтствіе съ средними продажными цѣнами на ближайшихъ рынкахъ, но съ тѣмъ ограничеціемъ, что, независимо отъ будущихъ условій рынка, первоначально установленныя цѣны не могутъ быть уменьшаемы. Послѣдній способъ защищаетъ казну отъ спекуляціи лѣсопромышленниковъ.

Практическое примѣненіе этихъ началъ на русскомъ Сѣверѣ представляется не только необходимымъ, но и желательнымъ, въ особенности, если принять во вниманіе печальный опытъ развитія лѣсной промышленности въ Западной Россіи. Вслѣдствіе преобладанія мелкихъ предпріятій, располагавшихъ сравнительно ограниченными капиталами, все лѣсное дѣло въ Западной Россіи находилось въ зависимости отъ иностранныхъ, главаымъ образомъ, нѣмецкихъ импортныхъ фирмъ, заинтересованныхъ въ полученіи по возможно болѣе дешевымъ цѣнамъ необработанныхъ или полуобработанныхъ лѣсныхъ матеріаловъ. При создавшихся условіяхъ лучшіе сорта русскаго лѣса перерабатывались на нѣмецкяхъ лѣсопильныхъ и древообрабатывающихъ заводахъ, а лѣсная промышленность въ Россіи сведась къ заготовкѣ сырья для нѣмецкихъ фирмъ.

Въ цѣляхъ улучшенія торговаго баланса и усиленія производительности народнаго труда Россія заинтересована въ вывозѣ болѣе цѣнвыхъ издѣлій вмѣсто дешеваго сырья. Развитіе крупно-капиталистической древообрабатывающей промышленности на Сѣверѣ будетъ способствовать успѣхамъ его колонизаціи. Только очень крупныя предпріятія будутъ въ соетояніи привлечь достаточное количество рабочей силы, строить своими средствами усовершенство-

ванные подъѣздные пути и эксплоатировать сѣверные лѣса въ мѣру дѣйствительнаго ежегоднаго прироста древесины, тогда какъ въ настоящее время дѣйствительный отпускъ древесины далеко отстаетъ отъ его возможныхъ размѣровъ.

Но важнѣйшими мѣрами для развитія лѣсопромышленности были бы: возможно полное обслѣдованіе и описаніе всѣхъ лѣсовъ раіона, въ особенности казенныхъ; разработка широкаго плана отчужденія казенныхъ земель для устройства новыхъ поселеній, а также и подъ промышленныя предпріятія; улучшеніе внутреннихъ водныхъ путей и оборудованіе края сѣтью желѣзнодорожныхъ и грунтовыхъ подъѣздныхъ путей. Обслѣдованіе лѣсовъ даетъ возможность составить планъ раціональнаго лѣсного хозяйства, въ особенности въ казенныхъ лѣсахъ; выяснить дѣйствительные, а не теоретическіе только, размѣры возможнаго отпуска лѣсныхъ матеріаловъ изъ лѣсовъ раіона; даетъ географическую карту лѣсныхъ богатствъ и тѣмъ самымъ, предукажетъ направленіе развитія лѣсной промышленности.

Разработка условій отчужденія казенныхъ земель въ пользу частныхъ владѣльцевъ представляется также настоятельно необходимой въ виду преобладанія вазеннаго землевладѣнія надъ всѣми другими видами землевладѣнія.

почти вся земля въ этомъ раіонѣ принадлежитъ государству, причемъ крестьянскія на-

дѣльныя земли въ большинствѣ случаевъ до сихъ поръ еще не разверстаны. Въ интересахъ казеянаго лѣсного хозяйства, одновременно съ обслѣдованіемъ казенныхъ лѣсовъ, необходимо произвести и окончательное разверстаніе надѣльныхъ и казенныхъ земель. Нашъ Сѣверъ такъ же, какъ и другіе раіоны Имперіи, нуждается въ планомѣрной землеустроительной политикѣ, направленной на упроченіе народнаго хозяйства на твердой основѣ частной собственности. Обслѣдованіе лѣсной площади дастъ матеріалъ для составленія плана улучшенія водныхъ путей и расширенія сѣти грунтовыхъ и желѣзныхъ дорогъ.

Примѣръ Вологда-Вятской линіи Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ, прошедшей въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ очень значительными лѣсными массивами Вологодской, Костромской и Новгородской губерній, показываетъ какъ невелики могутъ быть перевозки лѣсныхъ грузовъ по магистрали, если она лишена питательныхъ вѣтвей. Примѣнительно къ Вологда-Вятской желѣзной дорогѣ этотъ недостатокъ былъ уже въ достаточной мѣрѣ сознанъ и для устраненія его возникъ рядъ предложеній о сооруженія съ сѣвера и юга къ главной линіи многочисленныхъ вѣтвей, примыкающихъ къ наиболѣе значительнымъ сплавнымъ рѣкамъ въ мѣстахъ, удобныхъ для перевалки рѣчныхъ грузовъ на желѣзную дорогу, а также обслуживающихъ обширныя лѣсныя дачи, лишенныя всякихъ путей сообщенія. Таковы проекты сооруженія Бѣлозерской, Устюженской, Макарьевской, Ветлужской, Кологривской, Солигаличской вѣтвей. Нѣкоторыя изъ нихъ разсматривались въ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и были признаны отвѣчающими потребностямъ края, причемъ сооруженіе большинства изъ нихъ предположено было предоставить Обществу желѣзнодорожныхъ вѣтвей. Быть можетъ, представлялось бы вполнѣ цѣлесообразнымъ привлечь это послѣднее Общество къ оборудованію питательными вѣтвями Мурманской желѣзной дороги. а также разработать болѣе удовлетворительныя, чѣмъ существующія, условія привлеченія частныхъ средствъ къ сооруженію желѣзнодорожныхъ вѣтвей на началахъ возмѣщенія предпринимателямъ затраченныхъ строительныхъ капиталовъ изъ провозныхъ платъ.

Развитіе желѣзнодорожной сѣти облегчитъ заселеніе раіона и приливъ рабочей силы къ мѣстамъ наивыгоднѣйшаго ея примѣненія, а также обезпечитъ своевременную доставку всего необходимаго для пропитанія населенія и оборудованія промышленныхъ предпріятій: а улучшеніе водныхъ, рѣчныхъ и озерныхъ сообщеній рас-

ширитъ раіоны снабженія этихъ предпріятій необходимымъ сырьемъ. Такъ, урегулированіе Нотозерской рѣчной системы можетъ обезпечить сплавъ лѣсныхъ матеріаловъ изъ сѣверной Финляндіи въ Колу и возникновеніе многочисленныхъ лѣсопильныхъ и древообрабатывающихъ заводовъ непосредственно на берегу Ледовитаго океана въ незамерзающемъ Мурманскомъ порту, куда кромѣ того будутъ подвозиться по желѣзной дорогѣ цѣнные сорта лѣса изъ болѣе отдаленныхъ южныхъ раіоновъ.

Приведенный перечень мѣръ экономической политики, въ примѣненіи къ лѣсному дѣлу, не представляется исчерпывающимъ вслѣдствіе почти полной неразработанности вопроса. Не можетъ быть, однако, сомнѣній въ томъ, что разработка и систематическое осуществленіе указанныхъ и иныхъ аналогичныхъ мѣропріятій обезпечитъ Мурманской желѣзной дорогѣ постоянныя и многочисленныя перевозки лѣсныхъ грузовъ, даетъ возможность наилучшей и наивыгоднѣйшей эксплоатаціи государственныхъ имуществъ и создастъ значительную активную статью нашей внѣшней торговли и расчетнаго и торговаго балансовъ.

Послѣднія задачи выходятъ за предѣлы мѣстнаго значенія Мурманской желѣзной дороги и поднимаютъ вопросы, возникающіе съ ея сооруженіемъ, до уровня широкихъ общегосударственныхъ задачъ.

Сама собой напрашивается мысль, что Мурманская магистраль, приводящая къ незамерзающему океанскому порту, должна стать головнымъ участкомъ цѣлой системы желѣзныхъ дорогъ, обслуживающихъ нашъ Сѣверъ и упирающихся противоположными своими концами въ могущественныя рѣчныя артеріи сѣверо-западной Сибири, впадающія въ закрытыя для регулярнаго торговаго плаванья моря.

Въ Архангельской, Вологодской и Пермской губерніяхъ расположено около 68 милліоновъ десятинъ казенныхъ лѣсовъ, составляющихъ почти $^4/_5$ всѣхъ казенныхъ лѣсовъ Европейской Россіи. Между тѣмъ доходъ казны съ этого огромнаго лѣсного пространства въ 7 разъ меньше, чѣмъ доходъ, получаемый ею съ остальной $^1/_5$ части казенной лѣсной площади.

По подсчетамъ лѣсного вѣдомства, повышеніе доходности лѣсовъ указанныхъ трехъ губерній до половины высоты доходовъ, получаемыхъ съ десятины остальной $^1/_5$ части казенныхъ лѣсовъ, привело бы къ увеличенію общей суммы доходовъ отъ казенныхъ лѣсовъ

Имперіи до 300 милліоновъ рублей. Въ настоящее время, въ связи съ возрастаніемъ государственнаго бюджета, вопросъ объ изысканіи новыхъ источниковъ государственныхъ доходовъ пріобрѣтаетъ исключительное значеніе. Увеличеніе доходовъ отъ экеплоатаціи и отчужденія огромныхъ государственныхъ имуществъ должно стать одной изъ основныхъ задачъ фискальной политики. Однако, послѣдняя можетъ расчитывать на большіе успѣхи лишь послѣ осуществленія широкаго плана желѣзнодорожнаго строительства на окраинахъ и, въ частности, на Сѣверѣ.

Незамерзающій Мурманскій портъ обезпечиваетъ вывозъ и ввозъ различныхъ товаровъ въ теченіе круглаго года. Морскіе же пути, ведущіе къ этому порту, по сравненію съ портами Балтійскаго моря, представляются сами по себѣ столь удобными, что на Мурманъ направится большое количество судовъ, особенно изъ англійскихъ и американскихъ гаваней.

Весь путь идетъ здѣсь открытымъ океаномъ безъ проливовъ, затрудняющихъ доступъ въ Балтійское и Черное моря. Переходъ изъ Англіи на Мурманъ, въ особенности изъ сѣверныхъ и западныхъ англійскихъ гаваней, приблизительно равенъ пути изъ Англіи въ Либаву и, слѣдовательно, короче перехода изъ Англіи въ Петроградъ. Изъ Нью-Іорка на Мурманъ морской переходъ короче пути въ Либаву на цѣлыя сутки. Кромѣ сбереженій въ топливѣ, при сообщенія черезъ Мурманъ отпадаютъ лоцманекіе расходы, уплачиваемые при прохожденіи черезъ датскіе проливы, достигающіе значительныхъ размѣровъ. Такимъ образомъ, для установленія удобнѣйшаго сообщенія Сибири съ Англіей и Америкой Мурманская желѣзная дорога и Мурманскій портъ окажутъ незамѣнимыя услуги. Для этого понадобится соединеніе Мурманской желѣзной дороги с желѣзнодорожными и рѣчными выходами изъ сѣверо-западной Сибири, прежде всего, съ Котласомъ или Пермью, а въ будущемъ съ Обско-Иртышской рѣчной системой, которая въ свою очередь, навѣрное, будетъ соединена каналами съ системой Енисея.

V. Минеральныя богатства и водяная сила.

Возвращаясь къ характеристикѣ мѣстнаго значенія Мурманской желѣзной дороги, надо указать на необходимость произвести, на-

ряду съ обслѣдованіемъ лѣсныхъ богатствъ, также геологическія изысканія раіона. Въ Олонецкомъ краѣ находятся богатыя залежи мраморовъ и другихъ цѣнныхъ строительныхъ камней, а также мѣсторожденія желѣзной руды; нѣкоторыя изъ нихъ въ прежнее время довольно интенсивно разрабатывались. Въ Поморскомъ краѣ также много желѣзной руды, которая мѣстами разрабатывается самымъ примитивнымъ образомъ корелами. Кромѣ того, въ Поморьѣ извѣстны залежи серебро-свинцовыхъ рудъ. По рѣкѣ Выгу встрѣчается золото, которое прежде добывалось въ Воицкомъ рудникѣ близь деревни Надвоицкой. Признаки золота обнаружены близь озера Ковдозера, у горы Ирининой. Во многихъ мѣстахъ встрѣчаются мѣдныя руды, а по рѣкѣ Шуѣ цинковыя. Много также въ Поморьѣ точильнаго камня, слюды и охры. На Кольскомъ полуостровѣ извѣстны мѣсторожденія желѣзной и серебро-свинцовой рудъ. Послѣдняя разрабатывается съ 1913 года въ губахъ Долгой и Базарной. Губа Вайда извѣстна колчеданомъ, а во многихъ мѣстахъ около океана встрѣчается слюда. Въ Порьей губѣ и около Умбы имѣются признаки серебра и мѣди, а по рѣкѣ Варзугѣ встрѣчается асбестъ, желѣзная охра и рѣчной жемчугъ.

Всѣ эти ископаемыя богатства почти совершенно не изслѣдованы и промышленное значеніе ихъ не выяснено. Производство геологическаго обслѣдованія раіона поставило бы на очередь разработку вопросовъ экономической политики и горнаго права въ предѣлахъ намѣченныхъ такимъ обслѣдованіемъ задачъ промышленнаго развитія.

Кромѣ нѣдръ земли раіонъ Мурманской желѣзной дороги содержитъ источники огромныхъ богатствъ въ многочисленныхъ своихъ рѣкахъ и водопадахъ, способныхъ давать безграничное количество даровой водяной силы, такъ называемаго бѣлаго угля, пока еще совершенно почти не использованнаго. Наибольшей извѣстностью пользуются водопады: Кивачъ, Гирвасъ и Поръ-Порогъ на рѣкѣ Сунѣ; водопадъ Ужма въ 17 верстахъ отъ города Кеми. Обслѣдованіе многочисленныхъ водопадовъ Олонецкаго края, съ точки зрѣнія промышленнаго ихъ использованія, въ послѣднее время только начиналось, водопады же Поморья совершенно не изслѣдованы. А между тѣмъ въ направленіи примѣненія дешевой электрической энергіи въ раіонѣ Мурманской желѣзной дороги открываются обширныя перспективы передъ всѣми отраслями промышленности.

VI. Шпицбергенскій уголь и торговля съ Норвегіей.

Вліяніе Мурманской желѣзной дороги скажется не только на развитіи производительныхъ силъ Олонецкаго края, Поморья и Мурмана, но отразится также на промышленномъ развитіи Шпицбергена и на нашихъ торговыхъ сношеніяхъ съ Норвегіей.

За послѣдніе годы на Шпицбергенѣ создались значительные русскіе интересы. Часть побережья Ледяного фіорда, отъ бухты Прихода до Зеленой гавани, была занята экспедиціей Русанова. Для разработки угольныхъ залежей на этой площади образовалось Товарищество „Грумантъ“. Кромѣ того, лейтенантъ русскаго флота П. П. Веймарнъ занялъ на берегу того-же фіорда полосу угольныхъ залежей, протяженіемъ въ 16 вер. Если предпріятія Общества „Грумантъ“ и Веймарна приступятъ къ добычѣ каменнаго угля и поведутъ ее въ предположенныхъ широкихъ размѣрахъ, русскія предпріятія займутъ на Шпицбергенѣ видное мѣсто.

Пласты каменнаго угля на Шпицбергенѣ повсемѣстно на берегахъ Ледяного фіорда выступаютъ наружу, обладая мощностью въ $^1/_2$ метра и болѣе. Разработка представляетъ большія удобства благодаря горизонтальному расположенію пластовъ, отсутствіе въ шахтахъ воды, вслѣдствіе промерзанія почвы, и господствующей въ шахтахъ низкой температурѣ, которая, однако, не настолько низка, чтобы мѣшать работамъ. Шпицбергенскій уголь отличается высокими качествами, уравнивающими его съ лучшими сортами англійскаго угля. Это засвидѣтельствовано многочисленными лабораторными анализами пробъ этого угля, производившимися, между прочимъ, и въ химической лабораторіи Горнаго Института въ Петроградѣ; а также практическимъ примѣненіемъ этого угля на нѣкоторыхъ петроградскихъ заводахъ. Въ настоящее время шпицбергенскій уголь пользуется широкимъ спросомъ въ Норвегіи и успѣшно примѣняется на судахъ норвежскаго военнаго флота и на норвежскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Разработка его, какъ доказано опытомъ шпицбергенской американской угольной компаніи, возможна въ теченіе круглаго года. Навигація въ Ледяномъ фіордѣ продолжается съ середины мая до конца сентября, такъ что, при сооруженіи соотвѣтственныхъ портовыхъ перегрузочныхъ приспособленій, можно съ успѣхомъ вывезти весь запасъ годовой добычи угля. Къ морскимъ перевозкамъ шпицбергенскаго угля на Мурманъ и въ Бѣло-

морскіе порты возможно будетъ привлечь многочисленный флотъ, который будетъ приходить въ наши сѣверные порты за лѣсомъ.

По особенностямъ нашей сѣверной внѣшней торговли, весь этотъ флотъ будетъ направляться къ нашимъ берегамъ съ балластомъ и заходъ на Шпицбергенъ за углемъ, который явится попутнымъ грузомъ, можетъ для него представлять даже нѣкоторыя выгоды.

Если удастся установить минимальные морскіе фрахты отъ Шпицбергена до станціи Мурманъ, являющейся конечнымъ пунктомъ Мурманской магистрали, послѣдняя будетъ обезпечена дешевымъ углемъ для собственныхъ надобностей, а также можетъ расчитывать на перевозку шпицбергенскаго угля на внутренніе рынки; въ особенности если будетъ признано возможнымъ понизить или совсѣмъ отмѣнить существующую таможенную пошлину въ примѣненіи къ шпицбергенскому углю, хотя бы только къ добываемому русскими предпріятіями.

Въ усиленіи нашихъ торговыхъ сношеній съ сѣверной Норвегіей заключается также одна изъ задачъ Мурманской желѣзной дороги. Когда-то торговля Россіи съ Норвегіей черезъ Поморье и Мурманъ велась очень оживленно, причемъ Россія снабжала Норвегію, главнымъ образомъ, продуктами сельскаго хозяйства, а также рыбой и лѣсомъ. Въ XIX вѣкѣ эта торговля пришла въ упадокъ; въ рыбномъ дѣлѣ норвежцы опередили русскихъ; ввозъ русскаго лѣса уступилъ мѣсто ввозу лѣсныхъ матеріаловъ изъ Южной Норвегіи; нѣмецкая мука стала вытѣснять русскую. А между тѣмъ Сѣверная Норвегія, отъ Трондьема до Финмаркена, ввозитъ ежегодно до 2,5 милл. пуд. пшеничной и ржаной муки, главнымъ образомъ, изъ Германіи. Съ проведеніемъ Мурманской дороги сѣверо-норвежскій рынокъ станетъ доступенъ для нашего вывоза и завоеваніе его будетъ зависѣть всецѣло отъ умѣнія нашихъ хлѣбныхъ экспортеровъ приспособиться къ его требованіямъ. Но, конечно, зимняя навигація съ Мурманскаго берега будетъ въ еоетоявіи обслуживать не только вывозъ хлѣба въ Сѣверную Норвегію, но также и вывозъ изъ Сѣвернаго и Сибирскаго раіоновъ въ Англію и другія западно-европейскія страны. Этотъ вывозъ будетъ особенно развиваться послѣ осуществленія намѣчающагося соединенія Мурманской магистрали съ желѣзнодорожными и рѣчными путями Сѣверной Россіи и сѣверо-западной Сибири. Тогда по Мурманской магистрали направятся не только сибирскій хлѣбъ, но и лѣсные матеріалы высшихъ сортовъ, масло и яйца, продукты животноводства, въ осо-

бенности такъ называемые беконные товары; изъ Сѣверной Россіи ленъ, овесъ, ячмень и лѣсные матеріалы. Обратными же грузами будутъ рыба, каменный уголь изъ Шпицбергена и различные западно-европейскіе и американскіе товары, машины для оборудованія фабрикъ и заводовъ, сельско-хозяйственныя орудія, продукты иностранной химической промышленности и пр. Все желѣзнодорожное строительство на Сѣверѣ Россіи, въ конечномъ счетѣ, будетъ имѣть послѣдствіемъ неуклонное расширеніе раіона Мурманскаго незамерзающаго порта, такъ какъ весь этотъ обширный край, вслѣдствіе своего географическаго положенія, не можетъ стать раіономъ другихъ незамерзающихъ русскихъ портовъ, изъ коихъ— ближайшій Либава, разъ будетъ созданъ и, какъ слѣдуетъ, оборудованъ Мурманскій портъ. Въ настоящее время нельзя даже себѣ представить, какъ велики и благотворны будутъ для нашего Сѣвера всѣ послѣдствія незамерзаемости Мурманскаго порта; какъ это ускорить темпъ развитія нашей внѣшней торговли, распредѣляя ее равномѣрно на всѣ времена года, и обезпечитъ своевременную реализацію сезонныхъ товаровъ.

VII. Созданіе портовъ и развитіе торговаго флота.

Но, конечно, для того, чтобы создаваемое сейчасъ съ такими усиліями и затратами Мурманское направленіе оправдало себя въ общей системѣ нашихъ внѣшнихъ сообщеній, необходимо разработать одновременно и параллельно съ намѣченными выше задачами экономической политики, направленными на развитіе производительныхъ силъ Сѣвера, широкую программу мѣропріятій, выполненіе которой обезпечило бы Мурманскому коммерческому порту то міровое положеніе, на которое онъ вправѣ расчитывать. Основныя свойства Мурмана, его незамерзаемость, положеніе на берегу открытаго океана, доступность для захода самыхъ большихъ и глубоко сидящихъ океанскихъ судовъ, исключительная, сравнительно съ другими русскими портами, близость къ Англіи и Америкѣ по времени морского перехода,—говорятъ сами за себя. Не можетъ быть сомнѣній въ томъ, что именно въ этомъ направленіи долженъ пройти великій торговый путь изъ сѣверо-западной Сибири въ западную Европу.

Необходимо поэтому составить и разработать широкій планъ устройства и оборудованія коммерческаго порта на Мурманѣ. Вы-

полненіе работъ можетъ быть разерочено на нѣсколько періодовъ, хотя бы примѣнительно къ срокамъ сооруженія новыхъ желѣзнодорожныхъ магистралей въ Сѣверной Росеіи, но планъ ихъ долженъ быть единымъ; точно также заранѣе надо отвести подъ портовыя сооруженіи и желѣзнодорожныя къ нимъ пути максимальное количество земли, чтобы порту потомъ не приходилось тѣсниться и жаться, или переплачивать за отчужденіе тѣмъ частнымъ лицамъ, которыя успѣютъ пріобрѣсти себѣ недвижимость въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ портовой территоріей. Оборудованіе порта должно удовлетворять самымъ высокимъ требованіямъ въ смыслѣ удобствъ, протяженія и глубины причальной линіи, обилія и спеціализаціи выгрузочныхъ и нагрузочныхъ средствъ, обширности, помѣстительности и безопасности товарныхъ складовъ, оборудованія желѣзнодорожныхъ путей и портовой сортировочной желѣзнодорожной станціи, обезпечивающей максимальную пропускную способность порта. Уже одно исполненіе этихъ требованій привлечетъ въ Мурманскій портъ огромное количество торговыхъ судовъ и создаетъ благопріятнѣйшіи условія для образованія морскихъ фрахтовъ. Вся исторія русскихъ внѣшнихъ сообщеній полна затрудненіями, проистекающими для нашей внѣшней торговли изъ несогласованности плановъ желѣзнодорожнаго строительства и портостроительства.

Оборудованіе Мурманскаго порта на широкую ногу будетъ имѣть также извѣстное морально-политическое значеніе, такъ какъ покажетъ нашимъ сосѣдямъ, что Россія рѣшила вплотную заняться интересами Сѣвера, а это, въ свою очередь, придаетъ больше вѣса голосу Россіи при выработкѣ будущихъ торговыхъ договоровъ и международныхъ конвенцій, касающихся Сѣвернаго Ледовитаго океана, условій рыболовства въ еѣвериыхъ моряхъ, положенія Шпицбергена и т. п. Необходимо также принять всѣ мѣры къ созданію русскаго торговаго судостроенія на Мурманѣ; устроить тамъ верфи и доки, способные вмѣщать самыя большія океанскія суда.

Развитіе русской внѣшней торговли и русской военно-морской мощи немыслимо безъ могущественнаго коммерческаго флота, сооружаемаго притомъ на руескихъ верфяхъ. Флотъ этотъ въ военное время можетъ быть широко использованъ въ военныхъ цѣляхъ. Преимущества Мурманскаго океанскаго порта таковы, что онъ долженъ быть сдѣланъ однимъ изъ центровъ нашего судостроенія. Въ пользу этого говорятъ и огромные экономическіе интересы сѣверной Росеіи и Сибири, которые могутъ быть обслужены въ полной

мѣрѣ лишь вашимъ собственнымъ торговымъ флотомъ, и блестящія перспективы, открывающіяся здѣсь передъ русскимъ морскимъ рыболовствомъ, которое можетъ разсчитывать не только на внутренніе, но и на внѣшніе рынки, и, наконецъ, интересы нашего океанскаго крейсерскаго и подводнаго флота, для котораго, въ случаѣ возможныхъ въ будущемъ военныхъ осложеній, Мурманъ долженъ явиться надежной базой.

Заслуживаетъ изученія также вопросъ о возможности и желательности созданіи на Мурманѣ вольной гавани. Ростъ внѣшней задолженности Россіи и наличность бумажной денежной валюты потребуютъ послѣ войны принятія мѣръ къ уменьшенію нашего ввоза, а выяснившаяся во время войны отсталость Россіи во многихъ важнѣйшихъ отрасляхъ промышленности заставляетъ стремиться къ еоздапію многочисленныхъ новыхъ отраслей производства. Все это будетъ имѣть послѣдствіемъ дальнѣйшее усиленіе системы нашего таможеннаго протекціонизма. Чтобы избѣжать неблагопріятнаго вліянія на нашу внѣшнюю торговлю нѣкоторыхъ, всегда возможныхъ, излишествъ таможенной охраны, необходимо стремиться внести въ наше таможенное дѣло извѣстные коррективы, направленные прежде всего къ отмѣнѣ ненужяыхъ стѣсненій чисто формальнаго свойства, къ сожалѣнію, очень обильныхъ въ практикѣ нашего таможеннаго вѣдомства. Въ этомъ направленіи учрежденіе вольныхъ гаваней, допускающихъ безпошлинный ввозъ и вывозъ всякаго рода товаровъ, а также и производство съ ними всякихъ торговопромышленныхъ операцій по обработкѣ, очисткѣ, сортировкѣ, но лишь въ предѣлахъ строго ограниченной портовой территоріи, могло бы явиться самымъ благодѣтельнымъ дополненіемъ къ общей системѣ нашего будущаго протекціонизма. Съ учрежденіемъ вольной гавани, Мурманъ могъ бы пріобрѣсти совершенно исключительное значеніе въ снабженіи нашего Сѣвера и Сибири, а также, можетъ быть, и Скандинавскихъ странъ, различными заморскими колоніальными товарами, Мурманская же дорога получила бы множество цѣнныхъ грузовъ.

VIII. Заключеніе.

Таковъ, въ общихъ чертахъ, краткій очеркъ задачъ экономической политики, возникающихъ на Сѣверѣ Россіи въ связи съ

постройкой Мурманской желѣзной дороги. Значеніе этихъ задачъ въ общей системѣ русской государственной и хозяйственной жизни опредѣляется тѣми новыми условіями существованія, въ которыя ставитъ Россію переживаемая ею война. Предстоящее послѣ войны напряженіе силъ русскаго народнаго хозяйства потребуетъ использованія производительности всѣхъ раіоновъ страны, въ томъ числѣ и нашего обширнаго Сѣвера, содержащаго въ себѣ обильные и сравнительные легко реализуемые источники народнаго богатства.

Это кореннымъ образомъ мѣняетъ всю постановку сѣвернаго вопроса. До сихъ поръ и правительство и общество немало удѣляло вниманія Сѣверу, но этотъ интересъ и практическія мѣры, принимавшіяся въ особенно большомъ числѣ въ концѣ 90-хъ и въ 900-хъ годахъ, когда дѣйствовалъ Комитетъ для помощи поморамъ Русскаго Сѣвера, носили большей частью характеръ благотворительности, и потому значеніе ихъ не могло быть особенно большимъ.

Въ настоящее время рѣчь идетъ объ экономическомъ открытіи и использованіи Сѣвера въ широкихъ интересахъ всей имперіи. Постройка Мурманской желѣзной дороги пріобрѣтаетъ характеръ лишь приступа къ осуществленію этой задачи.

Слѣдующимъ шагомъ въ этомъ направленіи должна быть организація экономическаго обслѣдованія Сѣвера.

Необходимость разработки и проведенія въ жизнь главнѣйшихъ мѣропріятій для развитія производительныхъ силъ раіона новой желѣзной дороги одновременно и въ связи съ ея постройкой, къ сожалѣнію, часто упускается изъ вида. Но въ исторіи русскаго желѣзнодорожнаго строительства имѣется выдающійся примѣръ признанія правительствомъ необходимости такихъ мѣропріятій. Мы имѣемъ въ виду все то, что было осуществлено въ связи съ постройкой Сибирской желѣзной дороги. По иниціативѣ Министра Финансовъ С. Ю. Витте одновременно съ началомъ постройки этой дороги было создано Особое Высшее Правительственное Установленіе—Комитетъ Сибирской желѣзной дороги—подъ предсѣдательствомъ Наслѣдника Цесаревича нынѣ царствующаго Императора, сохранившаго за собой предсѣдательствованіе и по восшествіи на престолъ.

Комитетъ Сибирской желѣзной дороги существовалъ 12 лѣтъ и не только былъ высшей инстанціей по утвержденію кредитовъ на постройку дороги и по вопросамъ ея направленія, но главнымъ образомъ призванъ былъ намѣчать и осуществлять цѣлый рядъ

вспомогательныхъ мѣропріятій, которыя могли бы способствовать заселенію и промышленному развитію раіона желѣзной дороги. При комитетѣ Сибирской желѣзной дороги была учреждена, подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря А. Н. Куломзина, особая подготовительная междувѣдомственная комиссія для разработки вопросовъ, подлежащихъ разсмотрѣнію Комитета.

Благодѣтельные результаты широкой общегосударственной экономической политики Комитета, на нашъ взглядъ, несомнѣнно сказались въ быстромъ экономическомъ расцвѣтѣ Сибири.

Не можетъ быть никакихъ сомнѣній и въ томъ, что, при надлежащей постановкѣ задачъ экономической политики, Русскій Сѣверъ займетъ, въ непродолжительномъ времени, выдающееся мѣсто среди другихъ окраинъ имперіи.

Дозволено военной цензурой, Петроградъ, 10 Іюня 1916 г.

Выпускъ I. Профессоръ **А. А. Кауфманъ**. Учетъ сельско хозяйственныхъ силъ. Цѣна 60 коп.

Выпускъ II. **И. А. Михайловъ**. Война и наше денежное обращеніе. Факты и цифры. Съ 11 діаграммами. Цѣна 60 коп.

Готовятся къ печати выпуски о **регулированіи цѣнъ** въ связи съ упорядоченіемъ перевозокъ, **о подъемѣ цѣнъ** (дороговизнѣ), его характерѣ и причинахъ, **о государственныхъ доходахъ и расходахъ** въ военное время и др.

Складъ изданія въ книжномъ магазинѣ „ПРАВО
Литейный пр., д. 28.