



А. К. Гоголев

Статья «Транспорт. Третья беда России»

[[21.161](#)]

В России на самом деле не две беды, а четыре: мало иметь хорошие дороги и минимум дураков среди управленцев, необходим экономичный и главное высокоскоростной транспорт, а также связь.

Оглавление

Формула обмена Ирвинга Фишера и скорость движения транспорта	2
Формула обмена, или Почему Россия не Европа	2
Два слова о транспорте и ушлых торговцах Руси веков минувших	3
Бездарное управление страной	5
Колея на танцуйки и печальные итоги Крымской войны	6
Более века спустя	7
Последствия Третьей беды. Пример из сегодня	10
Забытое наследие Василия Кокорева – «Экономические провалы России»	11



Формула обмена Ирвинга Фишера и скорость движения транспорта

Формула обмена, или Почему Россия не Европа

Формула обмена Фишера ([читай Клапейрона-Менделеева](#)), на которую ныне молится весь экономический блок правительства РФ, выглядит так:

$$\sum P_i Q_i / M = V,$$

где

P (Price) — уровень цен (i — i-ый товар, дискретная услуга, работа);

Q (Quantity) — объем потреблённых товаров;

M (Money) — денежная масса;

V (Velocity) — скорость оборота денежной массы.

Если учесть, что $V = \text{const.}$, приблизительно равная семи оборотам денежной массы в год (по агрегату денежной массы M1 (наличные), статистика по США в 80-х годах).

Из приведённого соотношения выходит, что скорость передвижения грузов напрямую, в прямой пропорции определяет скорость оборота капитала и, следовательно, цены на прилавках, прибыли производителей и торговцев.

Чем быстрее товар будет доставлен до мест продажи, тем быстрее часть полученной выручки возвратится на предприятие для запуска следующего цикла производства, тем быстрее будет изготовлена и отгружена следующая партия товара. Чем больше циклов «Деньги → Товар → Деньги» удастся обеспечить за год, тем быстрее будет насыщен рынок изделиями промышленности и с/хозяйства, тем меньшие суммы кредитов будут брать предприятия, тем меньшие суммы процентов по ним они будут платить. Соответственно, ниже будут цены и тарифы, тем богаче окажется страна, и, соответственно, тем лучшим качеством жизни смогут похвастаться россияне.

В том числе и по причине низкой скорости оборота капитала уровень жизни в России так бледно выглядит по отношению к европейскому, где товар порой можно просто передать на улице из окна в окно. Но беда не собственно в огромности пространств, а в том, что никто во власти не задавался и до сих пор не задаётся целью придумать асимметричное, нетрадиционное решение проблемы увеличения скорости V в России.

Но что считать скоростью V? Не с технической, а с экономической точки зрения? Ведь Фишер в своей формуле оперирует понятиями экономики. Следовательно, средняя скорость перемещения грузов — это отнюдь не средняя скорость движения локомотива с составом на пути из точки А в точку Б! Это частное от деления покрытого подвижными составами расстояния за год и продолжительности в часах данного года. Для России XXI века получим в самом лучшем случае максимум 10–12 км/час. То есть в 4–5 раз меньше, чем у



«партнёров» (примерно на такую же величину разнится и уровень жизни). При этом длина путей общего пользования в стране с 1990 по 2015 год [сократилась на 1 тыс. км](#). Вот почему скорость передвижения грузов и людей, то есть проблема значительного увеличения логистической скорости движения транспорта является национальной бедой России одного порядка с дорогами, дураками и связью (см. [«Связь. Четвёртая беда России»](#) или [здесь >>](#)).

Но что же было «до того»?

Два слова о транспорте и ушлых торговцах Руси веков минувших

Торговать в Средневековой Руси, надо сказать, умели, и очень шустро. Яркий пример оборотистости предков:

- купил некий московский купец средней руки у меркатора крупную партию сукна по 4 талера за локоть на условиях поставки до ворот склада, но с отсрочкой платежа на 9 месяцев (в предвкушении огромной прибыли иностранец согласился);
- по получении товара московский торгош тут же продал всю партию оптом мелким отечественным купцам по 3 талера (по курсу), но за наличные и сразу;
- полученные деньги быстро вложил в отечественную соль и обернулся с этим товаром несколько раз;
- отконвертировал в Кремле выручку и отдал долг меркатору (т.е. иностранному купцу);
- стал миллионером за 9 месяцев, не вложив в бизнес ни копейки – даже евреи отдыхают!

Но вот беда: ни дорог, ни эффективного транспорта (кроме речного) на Руси и в XVII веке не было, а те дороги что были, были проезжими в основном только в зимнее время; даже летом далеко не везде можно было провести торговый караван, не говоря о скорости его передвижения. В климатические же периоды высокого стояния вод (см. [фрагмент статьи А.С. Дворникова >>](#)) говорить о наличии дорог в России было вообще неприлично.

В середине XVII в. [Павел Алеппский сокрушался](#):

Знай, что от Путивля до столичного города Москвы... ежедневно мы въезжали в леса новой породы... Рассказать — не то, что видеть собственными глазами: густота деревьев в лесах такова, что земля не видит солнца. В эти месяцы, в июле и августе, дожди не переставали лить на нас, вследствие чего все дороги были покрыты водой: на них образовались ручьи, реки и непролазная грязь. Поперёк узкой дороги падали деревья, которые были столь велики, что никто не был в силах их разрубить или отнять прочь...



Пятьюдесятью годами ранее Станислав Немоевский насчитал на пути Смоленск–Москва более 300 водно-болотных преград (а это каждый раз — поиск паромов, прокладка гатей). Об организации двурядного движения транспорта речи вообще не было.

При этом люди от практики, нутром чувствовавшие суть формулы Фишера, понимали: нет скорости в передвижении товаров — нет и возжеланной прибыли! А потому лошадей особо не щадили. Дошло до того, что в начале XVII в. были введены ограничения по количеству клади на повозке, о чём [сообщает И.Я. Гурлянд](#):

Самая езда производилась и в 17 в., как и в 16 в., в одну лошадь, а если в несколько, то гусем... Сами охотники (то есть владельцы ямов — А.Г.) выезжали только в экстренных случаях, обыкновенно-же посылали вместо себя младших членов семьи или рабочих.

Ещё в 1609 г. при Василии Шуйском было приказано Соликамскому воеводе оберегать ямщиков от насильства служилых людей и не позволять класть на зимнюю подводу более 15 пудов (300 кг — А.Г.), а на летнюю — более 14 пудов, если не садятся сами; если-же садятся, то епанчу и чем сыту быть.

В периоды распутицы жизнь в государстве замирала, все торговые сношения либо прекращались вообще, либо транспортные потоки схлопывались до минимума. Нет торговли — нет экономики, нет экономики — нет развития. По этой причине, а также в силу введения автаркии кланом первых двух Романовых страна, каждая её губерния и волость, по сути, медленно варилась в собственном соку при взвинчивании цен на «дальнепроизведённые» товары, особенно на импортные. Что, как следствие, влекло за собой усиление эксплуатации крестьян.

Если относительно короткие транспортные плечи обеспечивали Западной Европе быстрый оборот капиталов (и, соответственно, рост экономики), ситуация в России была иной, печальность которой была помножена ещё и на последствия ощущения себя многими московскими бонзами исключительной нацией: мол, «Мы — Третий Рим, а посему не мы должны к кому-ездить на поклон, а у нас иностранные купцы должны по дешёвке продавать свои товары, считая то за честь для себя».

Станислав Немоевский, проведший в России два года (1606–1608), [вполне объективно отмечал](#) крайне ограниченный круг торговых контрагентов Руси:

Этот грубый народ называет нас (поляков. — А.Г.) Литвою, рассуждая, что только и есть три народа в христианском мире: первейший народ — это Русь, а ею они называют самих себя; далее — Литва (теперь белорусы — А.Г.), и под тем же названием слынут и поляки; третий — Немечина, включая в это название и все остальные народы, которые ходят в штанах (w plundrach), различая среди них: неметчину французскую, неметчину датскую, шведскую, брабантскую. Об этих



только народах они нечто знают, ведя с ними commercia; о других же народах я очень редко что слышал¹.

На фоне показателей торговых оборотов Новгорода с городами Германии и Готландом в XII–XIII вв., а также высочайшего уровня образования населения столицы Северной федерации (вспомним берестяные грамоты!) Россия к середине XVII в. деградировала, отстав к началу правления Петра I не менее чем на 300 лет от цивилизационных достижений Западной Европы.

Чему, частично, были и объективные причины, связанные с особенностями природного окоёма и огромными просторами. Но действовавшие только до начала промышленной революции.

Бездарное управление страной

Некоторые итоги бездарного управления страной Домом Романовых и полного непонимания царствующими особами и большинством их окружения значения скорости товарооборота для развития экономики в 1896 году [подвёл П.Н. Милюков](#) (орфография первоисточника сохранена):

Россия не знала искусственных путей сообщения... Только при Александре I, в 1816 г., начинается постройка шоссейных дорог, и только к 1830-му году была окончена первая из них, между Москвой и Петербургом...

На тысячу квадр. километров приходится у нас всего 6 километров железнодорожного пути, а во Франции 74, в Англии 104, т.е. в 12 и 17 раз больше. В течение года русскими железными дорогами пользуются из каждой сотни жителей 44 человека, тогда как во Франции и в Германии всякий житель, средним числом, по 6–7 раз проедет по железной дороге, а в Англии даже по 21 разу, т. е. пассажирское движение там в 15–50 раз сильнее, чем в России. То же можно сказать и о движении грузов...

Пародируя известное изречение, можно было бы сказать, что всякая страна имеет такая сообщения, какая она заслуживает иметь.

Не менее «впечатляет» статистика [от Гикмана и Маркса](#) 1908 года по сравнению относительной протяжённости железнодорожных путей в странах Западной Европы и в России:

¹ [Справочно](#). О введении в России в конце XVII века нового этнонима: [вместо «литвин» появилось слово «белорусец»](#):

Марта в 20 день, по государеву Алексея Михайловича указу присланы в Вологду жить до государева указу Белорусцы. Белорусцов, кто не истинно крещён (не православных. — А.Г.) ... тех крестить снова.

Понятно, были в ВКЛ славяне, что из своей ведической веры своими панами да магнатами в католичество или лютеранство уже были обращены. Отсюда и «перекрещение» потребовалось. Желание пленных белорусов при этом никто не спрашивал.



При этом на каждые 100 кв. км территории приходилось железных дорог: — 0,8 км в Норвегии; 1,6 км в Болгарии; 11,8 в Великобритании; 10,4 км в Германии; 8,7 км во Франции; 3,7 км в США и 0,3 км в России.

Что-то мне подсказывает, что авторы подсчётов не учли, что 65% территории России — это многолетняя криолитозона, то есть вечная мерзлота, на которой можно отстроить разве что узкоколейку с низким, до 20 тонн давлением на грунт и по космической стоимости. Но и с этим учётом статистика развитости ж/д транспорта, не говоря уже о его скорости, просто удручает. Особенно при взятии в расчёт того обстоятельства, что на европейской части территории страны в соответствующих границах и периодах истории ни залежей железных руд, ни руд цветных, ни драгметаллов не было найдено; железо добывалось исключительно в болотах (видели ли вы бурые хлопья? Это и есть окисел железа). Только при Петре начала налаживаться промышленность на Урале и на Нерчинских приисках в Сибири.

Однако «За морем телушка — полушка, да рубль перевоз». Соответственно вести речь о скоростной и удобной транспортировке сырья, в частности на металлургические предприятия Урала, и быстром вывозе с них готовой продукции **вплоть до времени индустриализации страны в СССР в XX веке бессмысленно**. Никто из казённых управляющих во главе с Главным казённым управляющим (царём) и не помышлял о дне завтрашнем, о снижении потребительских цен на отечественную продукцию за счёт снижения транспортных издержек, о повышении скорости передвижения грузов по стране. Даже во время бума строительства железных дорог в России эти мысли не посещали умы властителей; у них голова болела о том, как доставить из Англии стальные рельсы (суммы откатов и стоимость работ представили?).

Значение же транспорта для доставки, например, изделий из уральского железа в центральные области страны и в С.-Петербург, можно проиллюстрировать [соотношением рыночных цен в середине XIX века](#):

На торгах Нижнего Новгорода, например, листовое железо уходило по цене **от 2 до 2,25 руб. за пуд**, а отпускная цена Гороблагодатских казённых заводов (Урал — А.Г.) с учётом доставки **составляла 3,4 рубля**. При этом основной участок пути транспортировки уральской продукции приходился на реки, дорог до пристаней практически не было... Чугун доставляемый на Нижнеисетский завод дорожает от перевозки на одну седьмую часть своей стоимости и более. Обходясь 30 копеек на Каменском заводе, он обходится 36 к. и более на Нижнеисетском [В.П. Безобразов].

Колея на танцующих и печальные итоги Крымской войны

Крайне трагичным для страны и с самого начала [непонятым для бизнеса](#) стало решение по строительству ж/д сообщения с Западной Европой: ветки Питер — Луга — Псков — Вильно (теперь — Вильнюс) — Белосток (Указ от 1851 г.). Курорты, банки,

притоны, танцульки... оказались для царя важнее интересов безопасности Империи! Видимо предполагалось, что зерно с Юга России будет и без железной дороги успешно доставляться как до обеих столиц, так и на экспорт. На телегах.



Россия, паровоз XIX в., <https://avatars.mds.yandex.net/get-pdb/27625/02730f22-859f-4165-9bd5-fe6d37ff089a/s1200>

На тех же телегах (sic!) планировалось, в случае чего, из мест дислокации армейских подразделений в Центре Империи быстро перекидывать на Юг страны, в частности, в Крым и многотысячный контингент солдат, и тяжёлое вооружение, и боеприпасы, и пропитание, и обмундирование... В итоге раненых героев Крымской войны не на чем было эвакуировать, эффективной же полевой хирургии несмотря на героические старания Н.И. Пирогова не было (погибло более 60% не вывезенных раненых!), подвоз пропитания оказался отвратительным (максимум 100 г мяса на день), антисанитария буквально косила людей etc. Если в боях погибли 40 700 человек, то от болезней умерли 88 775 русских солдат!

Севастополь – это вечная слава героям, но и вечный позор власти!

Более века спустя

Меж тем страна вступила в XXI век в фазе пассионарного напряжения, в которой объективными императивами поведения людей являются лозунги «Дайте же жить, гады!», «Мы устали от великих!», «С нас хватит!» (см. теорию пассионарности Льва Н. Гумилёва или её конспект [на Сайте](#)). Главной оценкой эффективности управления страной в этих условиях становятся ответы на вопросы: во сколько раз эти императивы поведения фатально усиливаются неуклюжими деяниями и/или бездействием власти? насколько власть не мешает жить людям? когда власть



прекратит прессинг населения своими ликами и водопады бесконечных обещаний? когда специалисты в области «вакуумной акустики» будут заменены профи-управленцами?

Не видится ли в этой связи нынешний проект «Великий Шёлковый путь» аналогом проекта Витте–Ротшильдов по строительству Китайско-Восточной железной дороги с организацией в последующем мощного насоса перекачки бюджетных средств на поддержание функционирования этой дороги через карманы частных лиц, ради развития по сути колонии Великобритании и откачки из России её ресурсов? В своё время проект КВЖД встретил отчаянное сопротивление всей здравомыслящей России, разумно полагавшей, что дорога к Тихому океану должна проходить по нашей территории. Но свита кузена Ники (т.е. царя-Николашки) была ему под стать, и голоса разума не были услышаны.

В начале XX века, отстроив КВЖД, Россия обеспечила экономический рост прежде всего Северо-Востока Китая. То есть облагодетельствовали кого угодно, но только не своих собственных граждан, ради чего и затевается всегда строительство дорог.

К слову сказать, интервенция Японии 1918–1925 гг. силами 11 дивизий вряд ли бы удалась без итогов трудов кузена Ники, явно порождённых советами кузена Джорджи (короля Георга V), у которого в советниках был всегда под рукой Дом Ротшильдов, доводивший свои проекты до кузена Ники через агента с фамилией Витте.

Возвращаясь к нашим дням, вы верите, что Поднебесная когда-либо будет безвозмездно помогать какой-либо стране развивать её промышленность и сельское хозяйство за счёт развития сети её железных дорог? — Вот и я о том. Хотя чего опасаться китайцам, если ту промышленность, похоже, никто у их северных соседей и не собирается развивать...

Самое удивительное, что в России мало кто знаком с наставлениями Ли Цзуна.

Если Макиавелли — автор [«Библии» для властителей](#), то Ли — «апостол» чиновников; [его наставления \(1911\)](#) — это нечто абсолютно безнравственное, но это то, к чему истинно пришёл Китай за свои многие тысячи лет развития, прежде всего, развития нравственности чиновников и нации, породившей этих чиновников! Эта китайская «книга мудрости» с названием «Наука о бесстыдстве и коварстве» должна быть проштудирована каждым, кому предстоит общаться с китайцами.

Не похоже ли, что в начале XXI века история царской России и особенно «мудрого» руководства страной царя Николая II и г-на Витте повторяется? Ведь бессмысленно развивать экономику страны без **предварительного строительства** подъездных дорог к заводам и фабрикам, без устройства путей от крестьянских хозяйств до стратегических артерий, до региональных и федеральных трасс, без широкой сети железных дорог и портов, обеспеченных технически совершенным транспортом и логистикой!



Да, несомненно, железная дорога вовлекает большое количество производителей в общегосударственный товарооборот. Но Россия — это не скученная Европа: как быть с глубиной, с поселениями, что находятся за сотни вёрст от той ж/дороги?

Значит, стране как воздух нужны не только сами-по-себе железные дороги и сами-по-себе шоссейные сообщения, а ещё и **транспорт, способный очень быстро перемещаться по тем железным дорогам, шоссе и рекам огромной страны**. Ведь мы же усвоили, что как только скорость оборота капитала увеличивается, необходимость в увеличении денежной эмиссии в государстве исчезает, да и цены остаются, по крайней мере, стабильными при увеличении прибыли купцов, имеющих с каждого оборота хотя бы даже одну и ту же, и не слишком большую маржу, но на большом количестве оборотов явно приводящих свой бизнес к большому успеху. Увеличиваются прибыли — растут налоги; растёт доходная часть бюджета — людям лучше живётся. В противном случае Россия просто обречена на экономический проигрыш странам Запада, и что на её печальном примере уже давно уразумел Китай, отстроив в кратчайшие сроки огромную сеть высокоскоростных железных дорог отнюдь не на малых расстояниях.

Но вот горе-горькое для людей: российские торговцы, агро- и прочая монополисты хотят получать не прибыль, но сверхприбыль, и не где-то в светлом будущем, а сегодня и сейчас. Соответственно при малой скорости оборота капитала у них был и есть только один путь достижения своих целей — задира́ть цены, а также облапошивать, облапошивать и ещё раз облапошивать!

Бог воинств не есть бог золотых слитков; властелин предполагает, а торгош — располагает! Они хищные звери: в их слове «работать» слышится ещё и грабить, в их слове «заработать» — слышится ещё и перехитрить! [Ф. Ницше. Так говорил Заратустра]

Дошло уже до того, что ведущие чиновники (якобы экономисты) при озвучивании идеи строительства высокоскоростных ж/дорожных магистралей в восточные и северные области России выдают пассаж: «Строить не будем! Это не выгодно!»

Конечно, не выгодно, если не иметь перед собой цель развития отечественной промышленности и сельского хозяйства, а думать лишь о «классике» рентабельности, о строительстве очередной дороги Питер–Москва и исключительно для провоза по ней не бедных граждан страны, но отнюдь не грузов. При этом вообще не задаваясь целью создания отечественного парка высокоскоростного грузового транспорта и разработки сложнейших логистических схем.

— Уже в который раз наблюдаю [дежавю критики гения русского предпринимательства Василия Кокорева](#) об Экономических провалах управления Россией XIX в., про опоздание с постройкой железной дороги к Чёрному морю...

Вот такие традиции на Руси. Не так ли?



Последствия Третьей беды. Пример из сегодня

Именно из-за Третьей русской беды в 2017 году часть рекордного урожая зерна в Новосибирской области оказалась не вывезенной с токов и хлеб погиб. Были ли разорены десятки фермеров и был ли кто-то наказан? — Эти вопросы СМИ (кроме РЕН ТВ) старательно обошли.

Кстати, о рекорде. Если положить, что высеив зерна на один гектар составляет сейчас примерно 200 кг, и учтя, что в 2016 году с 79,43 млн га Россия собрала 116 млн тонн зерна, получится, что урожайность составила Сам-7 (посадили одно зерно, собрали семь), что против показателя 1832 г. Сам-3 (см. данные Е.Ф. Зябловского [на Сайте](#)) — хороший результат, но против Сам-16 **в том же 1832 году** в Германии, Англии или Голландии этот результат России XXI века (sic!) весьма и весьма скромнен.

И в текущем и в последующие годы страна рискует из кожи вон вылезти со своим экспортом зерна так как его (при значительных урожаях) по-прежнему не на чем транспортировать (острый дефицит специальных вагонов), но, главное, хлеб негде хранить — нехватка мощности зернохранилищ составляет сегодня минимум 20 млн тонн!

При этом дефицит вагонов можно было бы сократить существенным (в разы!) увеличением логистической скорости их передвижения по отечественным ж/дорогам. Но это совершенно нереально сегодня при средней скорости движения составов [в 12 км/час против 45 км/час в США](#); доля транспортных издержек в стоимости продукции в России переваливает иногда за 20 процентов. Для сравнения, в среднем по миру показатель равняется 9–10 процентам, а, например, в Китае, с его высокоскоростными дорогами — 13 процентам.

*

Из-за нехватки подвижного состава, удручающе низкой скорости передвижения товаров, крайне тягучей логистики, недоразвитости сетки путей, из-за итальянской забастовки Центробанка, не работая по выходным блокировать финансовые потоки почти 100 дней в году, а также из-за дефицита зернохранилищ и явной незаинтересованности агрохолдингов продавать зерно за «деревянные» мы и дальше будем продолжать покупать в магазинах хлеб, который на третьи сутки хранения начинает источать кислотный запах и покрывается зелёной плесенью — ведь он изготовлен из того, что осталось после экспорта в подмокших хранилищах фуражного (кормового) зерна (см. расчёты [здесь >>](#)), но для товарного вида на прилавке и традиционного запаха трудами хлебопёков набит ГМО-добавками.

Как говорят, «Россия вскорости будет кормить зерном всю Европу так же, как и в начале XX века» — ещё одна пропагандистская бактерия в «чашке Петри» отечественных СМИ, созданная без памяти о трагедии крестьянства трудами кузена Ники и г-на Витте! А кто-то утверждает, что история не циклична... Читать подробнее — см. «Занимательная история» [выпуск 5 >>](#) и [выпуск 2 >>](#)



Забывтое наследие Василия Кокорева – «Экономические провалы России»

Разве идеи первого на Руси нефтепромышленника не должны являться настольным пособием для современных разработчиков системного плана вывода России из состояния экономической комы? Но кто из современных «небожителей» вообще знает имя этого солигаличского гения, которого рабочие просто обожали? Стоит ли где на Руси или в Азербайджане памятник одному из самых близких друзей Менделеева?

На похоронах Кокорева в 1889 году Дмитрий Иванович отметил, что «Василий Александрович, этот купец-старообрядец и нефтезаводчик, сделал для развития русской промышленности, торговли и просвещения значительно больше, чем многие государственные мужи нашего времени».

Именно Василий Кокорев за пять лет до американцев и не без помощи Менделеева организовал в Баку первый в мире нефтеперегонный завод для производства осветительного масла и керосина!