

Помимо горных промыслов, в России и в большинстве других государств в состав промышленных казенных имуществ входят разные заводы, фабрики, железные дороги, типографии, издания и т. д.

Некоторые государства обладают казенными банками и ведут торговые предприятия.

Еще в XIX веке многие правительства занимались торговыми операциями. Но в настоящее время почти везде правительства отказались от таковых и предпочитают предоставлять частной инициативе даже такие торговые предприятия, которые являются желательными с государственной точки зрения. В некоторых случаях подобным предприятиям даются от казны субсидии или гарантируется известная прибыль. Но и теперь государствам, обладающим колониями, иногда приходится торговать достающимися казне колониальными продуктами. Так, напр., Голландское правительство получает из своих Ост-Индских колоний много колониальных товаров, главным образом кофе, в натуре; оно производит продажу этих товаров при помощи одной торговой компании.

В Пруссии еще недавно существовал государственный институт для морской торговли (Seehandlung), который производил обширные торговые операции солью, деревом и другими предметами. Но постепенно торговые функции этого института отпали и он превратился в государственный банк.

Чисто государственные банки существуют также в России и в некоторых кантонах Швейцарии. Эти банки служат государству для его кредитных операций, помогают ему в его кассовых операциях и служат средством к поддержке частного кредита; но в то же время они могут служить источником известных доходов. Так, прибыль нашего Государственного банка составила в 1901 г. 81/2 м. р.

В большинстве же государств, вместо чисто государственного банка, существуют частные привилегированные банки. Таковыми, в сущности, являются банк Англии, банк Франции, Германский имперский банк и другие. Эти банки, взамен предоставляемых им привилегий, из которых главной обыкновенно является право выпуска банковых билетов, оказывают государству разные услуги при его кассовых и займовых операциях, а иногда обязываются уделывать государству известную часть своих доходов.

Что касается казенных заводов и фабрик, то таковые существуют, хотя в весьма различном количестве, еще во многих государствах.

Особенно много казенных фабрик и заводов учреждалось в Европейских государствах в XIX веке, когда еще господствовали начала полицейского государственного строя. Правительства заводили суконные, ковровые, фарфоровые, стеклянные и разного рода другие фабрики.

Но, с освобождением промышленности от связывавших ее при старом режиме уз и последовавшим за сим невероятным ее развитием, причем постоянно и быстро стали возникать новые формы промыслов, с умножением капиталов и развитием частной

предприимчивости, правительствам все труднее делалось выступать в качестве заводчиков и фабрикантов. С одной стороны, казна в этой области стала уступать частным предпринимателям; с другой стороны, чисто государственные функции настолько усложнились в современном государстве сравнительно с прежним временем, что целиком поглощают или, по крайней мере, должны были бы поглощать заботы и силы правительств.

Удержавшиеся в разных государствах казенные фабрики и заводы либо служат для изготовления потребных государству предметов, напр. оружейные и пороховые заводы, либо имеют значение образцовых заведений, напр. фабрики гобеленовые, фарфоровые и другие. Но при этом они приносят иногда более или менее значительные доходы, хотя в общем финансовая роль их теперь ничтожна, а иногда они приносят даже убытки.

Совсем особо стоят железные дороги. Прошло всего 3/4 века со времени сооружения первой железной дороги (первая железная дорога была построена в Англии в 1829 г.), а между тем железнодорожное дело быстро развилось и распространилось по всему цивилизованному миру, совершив переворот во всех отраслях промышленности, в культурной жизни народов и даже в военном деле.

На практике железнодорожное дело развивалось в двояком направлении: 1) по английской системе, которой придерживались Великобритания с Ирландией и Соединенные Штаты, государство не берет на себя предприятий с промышленным оттенком, к каковым относятся и железные дороги, а предоставляет их вполне частной предприимчивости; 2) по континентальной системе, упрочившейся в большинстве европейских государств, железные дороги и тому подобные сооружения строятся или вполне за счет государства, или частными предпринимателями, но не иначе, как с разрешения (концессии) правительства, а часто и с субсидиями от казны и с правительственной гарантией известного процента на затрачиваемые в предприятие капиталы.

Каждая из названных систем представляет свои выгоды и свои неудобства. Благодаря континентальной железнодорожной политике, большинство европейских государств обладает уже известным количеством казенных железных дорог. Таковых особенно много в России, Бельгии и в Германии. В широких размерах происходит теперь во многих государствах покупка частных железных дорог казною. В некоторых государствах, напр. во Франции, концессии на постройку железных дорог выдаются под условием перехода последних через известный промежуток времени в казну.

В последнее время железнодорожный вопрос выдвинулся на первый план, как в ученой, так и в публицистической литературе. Большинство исследователей этого вопроса согласны, что железная дорога, ввиду ее политического, финансового и экономического значения, не может быть предоставлена одной частной инициативе,

Из ученых-финансистов железнодорожным вопросом наиболее занимались Поль Леруа-Болье и Адольф Вагнер. Оба, исходя из совершенно различных точек зрения, склоняются в пользу государственных железных дорог. Леруа-Болье видит в последних

источник для получения обильных государственных доходов и говорит, что Франция около половины текущего века, когда большинство теперешних французских железных дорог должно перейти к государству, получит в них богатый ресурс для поправления своих финансов. Вагнер обращает внимание преимущественно на публичное значение железных дорог и приводит длинный ряд доказательств в пользу казенной постройки и таковой же эксплуатации железных дорог. Главный его довод состоит в том, что частные предприниматели прежде всего заботятся о своих личных интересах, и что при частном железнодорожном строительстве выгодные линии сооружаются скоро, зато не находят предпринимателей линии, не сулящие прибылей, хотя, быть может, необходимые для политических и экономических целей (прибыли от железных дорог достаются при этом немногим предпринимателям, а убытки ложатся на все общество).

Постройка железных дорог требует затраты огромных капиталов и вызвала во многих государствах крупные государственные расходы на сооружение казенных линий и на выдачу субсидий и уплату гарантий частным компаниям. При этом не всегда соблюдалась надлежащая экономия. Вагнер говорит, что это произошло оттого, что при сооружении железных дорог обыкновенно заботились только о технической стороне дела, т. е. о способах их постройки, а экономическим их значением пренебрегали.

Выработалось 2 способа железнодорожного строительства: 1) американский экстенсивный, при котором железные дороги строятся не особенно капитально и тщательно, со стремлением как можно скорее соорудить как можно более железных дорог; 2) интенсивный способ постройки, при котором железные дороги сооружаются прочно и хорошо, но обходятся дорого. Последнего способа придерживаются почти все европейские государства, первого - Соединенные Штаты и некоторые другие государства Нового Света.

Немецкий ученый Вебер, занимающийся специально исследованием железнодорожного дела, сравнивая два только что приведенные способа постройки, говорит, что ответ на вопрос, который из них наилучший, всегда получается относительный, смотря по обстоятельствам места и времени, в зависимости от которых и приходится высказываться для каждого отдельного случая за большую или меньшую интенсивность или экстенсивность в постройке известной железной дороги.

Это начало Вебер назвал принципом индивидуализации железных дорог. Этот принцип до сих пор обыкновенно нигде не соблюдался, а каждое государство, усвоив себе известную систему железнодорожной постройки, строго придерживалось таковой, сооружая все свои линии по одному шаблону. Но ни интенсивная, ни экстенсивная системы постройки не представляют решительных преимуществ одна перед другой. Все зависит от общественного и экономического значения, какое имеет сооружаемая железная дорога. Если она пролегает по густо населенной местности или соединяет между собою крупные торговые центры, если она должна перевозить большое число пассажиров и много товаров, то такая дорога является первостепенною, т. е. важную в народнохозяйственном и политическом отношении. Такая дорога должна строиться прочно и хорошо. Далее, все первостепенные дороги должны быть выстроены однообразно, чтобы вагоны могли передаваться с одной линии на другую без

перегрузки. Для ускорения и упрощения прямого сообщения желательно, чтобы все первостепенные дороги были между собою в единении и не вели бы между собою сложных и тормозящих дело расчетов. Все это лучше всего достижимо при казенной постройке и эксплуатации первостепенных железных дорог.

Все остальные линии Вебер называет второстепенными, подразделяя их на несколько классов, смотря по их важности. Чем меньше значения имеет линия, тем меньше интенсивности может быть допущено при ее постройке. Те из второстепенных линий, которые имеют общегосударственное значение или обещают приобрести таковое со временем, должны быть по возможности сосредоточены в руках государства. При сооружении линий, имеющих местное значение, открывается поприще для участия местных общественных союзов. Наконец, идут линии, представляющие интерес только для некоторых частных лиц или компаний. Такие железные дороги не должны причинять никаких расходов ни государству, ни местным союзам, и их лучше всего предоставить вполне частной инициативе.

Как было сказано выше, теперь многие государства обладают большим количеством казенных железных дорог и получают от них, несмотря на установление дешевых тарифов, крупные доходы.

Наибольший доход от казенных железных дорог теперь получается в Пруссии, где в 1901 г. государство владело 32 тысячами километров железных дорог или 93% всей прусской железнодорожной сети, причем в названном году валовой доход от прусских казенных железных дорог равнялся 1.442 млн. марок, а чистый - 567 млн. марок.

В Саксонии, Вюртемберге и Эльзас Лотарингии все железные дороги сосредоточены в руках государства.

Много казенных железных дорог также в Австрии, Венгрии, Бельгии и в некоторых других государствах.

В России большинство железных дорог выстроено либо вполне на счет государства, либо при сильной от него поддержке. На сооружение нашей железнодорожной сети казна потратила миллиарды рублей, причем деньги на постройку железных дорог добывались главным образом займами.

Несмотря на это, в России до последнего времени было мало государственных железных дорог; значительная же доля потраченных казною на железные дороги денег пошла на выдачу субсидий и на уплату гарантий частным компаниям. И русские железные дороги не только не служили поддержкой финансов государства, но были одной из причин дефицитов, от которых так страдало государственное хозяйство России в восьмидесятих годах истекшего столетия.

С тех пор положение вещей изменилось. В настоящее время наше правительство само строит те линии, которые оно признает целесообразными и полезными. Происходит также в широких размерах выкуп в казну частных железных дорог.

Протяжение государственных железных дорог с каждым годом увеличивается, возрастают также приносимые ими доходы.

К середине 1902 г. общее протяжение эксплуатируемых в Российской Империи дорог равнялось 53.268 верстам, из которых 35.509 верст или около 66,7% принадлежали казне.

В 1901 г. наши казенные железные дороги дали 3781/2 м. р. валового дохода при 2691/3 м. р. расходов по их эксплуатации.

Возникали проекты выкупа в казну всех частных железных дорог. Конечно, такой крупный шаг требует огромных капиталов и решения массы разнообразных вопросов, так что он может быть выполнен только постепенно. Но и по финансовым и по экономическим соображениям нельзя не пожелать сосредоточения со временем в руках государства всего железнодорожного дела. Тогда последнее стало бы регальным, т. е. исключительно государственным.