

Континентъ-Океанъ.

(Россія и мировой рынокъ).

Экономическое знаніе, въ изученіи хозяйственной дѣйствительности, обращено, наряду съ отношеніями „внутренне-хозяйственными“, т. е. касающимися внутренняго социальна-экономическаго строенія общества — также къ отношеніямъ „внѣшне-хозяйственнымъ“, — прежде всего, къ отношеніямъ товарообмѣна, въ междуобластныхъ и международныхъ масштабахъ. Въ аспектѣ этихъ отношеній каждая страна и — внутри страны — область, округъ или меньшее географическое подраздѣленіе разсматриваются, независимо отъ господствующей въ нихъ социальной структуры хозяйства, какъ „единицы“-носители экономическаго обмѣна, какъ неразложимые цѣлыя, — въ ихъ соприкосновеніяхъ, на путяхъ обмѣна, съ такими же „единицами“ окружающей среды и всего міра. Если приступить къ опредѣленію факторовъ, обуславливающихъ теченіе такого обмѣна, то наше вниманіе остановится, между прочимъ, на значеніи того обстоятельства, происходитъ ли передвиженіе товаровъ, захваченныхъ въ процессы обмѣна, — по океану или по континенту. . . Издержки транспорта имѣютъ существенное значеніе въ формированіи междуобластнаго и международнаго обмѣна. Можно сказать даже, что если проблему производства (какъ отправка пункта всякаго обмѣна) отнести, въ ея динамической сущности, къ проблемамъ „внутренне-хозяйственнаго“ строенія общества, то издержки транспорта окажутся чуть ли не важнѣйшимъ факторомъ, опредѣляющимъ собою процессы обмѣна, — во всякомъ случаѣ наименѣе поддающимся регулированію со стороны государственной власти и въ этомъ смыслѣ — неизмѣнно дѣйствующимъ, „естественнымъ“, какъ сказалъ бѣ экономистъ классической школы. . . Государство, — и таможенной политикой, и воздѣйствіемъ на ставки желѣзнодорожныхъ тарифовъ и судовыхъ фрахтовъ, — властно вмѣшивается и направляетъ отношенія междуобластнаго и международнаго обмѣна. . . Но даже при самомъ объемлющемъ регулированіи тарифовъ и фрахтовъ только частично оно можетъ устранить вліяніе издержекъ перевозки, какъ самостоятельной экономической стихіи. Притомъ го-

сударственная политика, — будь то таможенная, тарифная, фрахтовая, — мѣняется, а издержки перевозки, при неизмѣнности техники, остаются тѣми же. . . И потому, поскольку техника въ своемъ совершенствованіи не дошла до состоянія, въ которомъ издержки транспорта приблизились бы по своей величинѣ къ нулю, эти послѣднія остаются началомъ, опредѣлительнымъ для сферы „внѣшне-хозяйственныхъ“ отношеній. Между тѣмъ, издержки перевозки имѣютъ существенно различные размѣры, поскольку дѣло идетъ о морскихъ перевозкахъ, съ одной стороны, и сухопутныхъ, съ другой. . . Въ расчетѣ на одинаковое разстояніе германскій желѣзнодорожный тарифъ передъ войной былъ „приблизительно въ пятьдесятъ разъ выше океанскаго фрахта. Но даже ставки русскихъ и американскихъ желѣзныхъ дорогъ (которыя, прибавимъ отъ себя, сплошь и рядомъ бывали ниже себѣстоимости) превосходили отъ семи до десяти разъ стоимость морского транспорта“ *). . . Изъ разницы въ размѣрахъ между издержками морскихъ и сухопутныхъ перевозокъ вытекаетъ слѣдующій выводъ: тѣ страны и области, которыя по своему положенію могутъ пользоваться преимущественно морскимъ транспортомъ, — въ гораздо меньшей степени зависятъ, въ процессахъ международнаго и междуобластнаго обмѣна, отъ разстоянія, чѣмъ страны, обращенныя въ своей хозяйственной жизни преимущественно къ перевозкамъ континентальнымъ. Первыя, въ опредѣленіи путей обмѣна, которые онѣ избираютъ, могутъ, въ извѣстной степени, пренебрегать разстояніемъ. Вторыя должны обращаться съ перевозками экономно и всячески стремиться сократить разстояніе. *Въ силу этого можно сказать, что въ качествахъ господствующихъ принциповъ сферы междунаго и междуобластнаго обмѣна — „океаническому“ принципу независимаго отъ разстояній сочетанія хозяйственно-взаимополняющихъ странъ противостоитъ принципъ использованія континентальныхъ соствѣствъ. . .* Конечно, этого противоположенія не нужно понимать буквально: вѣдь и стоимость океаническихъ перевозокъ не сводится къ нулю. Все-таки въ области морского транспорта разстояніе имѣетъ значеніе лишь въ случаяхъ чрезвычайнаго различія въ протяженіи или, наоборотъ, при перевозкахъ на близкія дистанціи. Разстояніе играетъ роль, когда дѣ-

*) Carl Ballod. Grundriss der Statistik, enthaltend Bevölkerungs-, — Wirtschafts-, — Finanz — und Handels — Statistik, Berlin, 1913, s. 115 (курсивъ нашъ).

по идетъ о выборѣ между „дальнимъ“ и „каботажнымъ“ плаваніемъ: ибо плаваніе у береговъ, плаваніе по портамъ страны, гдѣ повсюду господствуетъ одинъ и тотъ же языкъ, тѣ же законы и обычаи, предъявляетъ къ мореплавателю и судну существенно инныя — и меньшія — требованія, чѣмъ „дальнее“ плаваніе. Но поскольку „дальній“ характеръ плаванія представляется даннымъ, — разстояніе, въ извѣстныхъ предѣлахъ, теряетъ значеніе...

Океанъ единъ. Континентъ раздробленъ. И потому единое мировое хозяйство неизбѣжно воспринимается, какъ хозяйство „океаническое“, и въ рамки океаническаго обмѣна неизбѣжно поставляется каждая страна и каждая область мирового хозяйства. Между тѣмъ, отдѣльныя страны и области міра находятся, въ отношеніи къ океану, далеко не въ одинаковомъ положеніи. Однѣ въ каждой своей точкѣ приближены къ берегу океана-моря. Для того, чтобы примкнуть къ океаническому обмѣну, — имъ достаточно, грубо говоря, нагрузить на суда свои продукты и разгрузить корабли, пришедшіе въ ихъ порты. Другія же, — всецѣло или на большемъ или меньшемъ пространствѣ, — удалены отъ моря на то или иное разстояніе . . . Чтобы войти въ общій строй мирового обмѣна, этимъ странамъ нужно потратить нѣкоторое дополнительное усиліе, — какъ на то, чтобы доставить къ берегу свои продукты, такъ и для того, чтобы транспортировать внутрь континента товары, получаемые ими съ мирового рынка. Представленіе о положеніи отдѣльныхъ странъ съ точки зрѣнія интересующаго насъ вопроса даютъ карты такъ называемыхъ „областей равнаго отстоянія“ (*Zones d'equidistance*), на которыхъ пункты, находящіеся въ опредѣленномъ одинаковомъ разстояніи отъ берега океана - моря, соединены линіей. *) Такихъ линій проводится нѣсколько, напр. черезъ пункты, отстоящіе отъ побережья соответственно: на 400, 800, 1200, 1600, 2000, 2400 километровъ. Разсмотрѣніе такой карты даетъ представленіе о томъ, насколько различно расположены, въ отношеніи къ океану, отдѣльныя области міра. Существуютъ обширныя территоріи, въ предѣлахъ которыхъ нѣтъ пунктовъ, которые отстояли бы отъ моря дальше, чѣмъ, скажемъ, на 600 километровъ. Такова, напр. Западная Европа, въ ея предѣлахъ къ западу отъ Пулковскаго меридіана. Въ Австраліи нѣтъ мѣстностей, расположенныхъ далѣе чѣмъ на 800—1000 километровъ отъ берега океана. Наиболѣе „континентальныя“ пункты

*) Моря-озера, вродѣ Каспійскаго, въ расчетъ не принимаются.

трехъ другихъ материковъ: Африки, Сѣверной Америки и Южной Америки находятся не болѣе, чѣмъ въ 1600—1700 километрахъ отъ морского побережья. И только въ предѣлахъ Азіи имѣются мѣста, отъ которыхъ до берега океана-моря болѣе 2400 километровъ. Таковы Кульджа и значительная часть русскаго Семирѣчья.

На картахъ „равнаго отстоянія“ вѣчно свободныя ото льда побережья южныхъ морей и, напримѣръ, берега Сѣвернаго Ледовитаго Океана у мыса Челюскина, почти никогда не освобождающіеся отъ льда, трактуются совершенно одинаково. При разсмотрѣніи занимающей насъ экономической проблемы слѣдовало бы сдѣлать соотвѣтствующую поправку: незамерзаніе или замерзаніе моря и продолжительность послѣдняго опредѣляютъ собою значеніе для мировой торговли даннаго воднаго бассейна. При такой поправкѣ предстали бы еще болѣе удаленными отъ океана нѣкоторыя области Сѣверной Америки и восточной Европы, и значительная часть —средней и сѣверной Азіи . . .

Въ Англіи, въ оборотѣ чужестранными и отечественными товарами, на континентальныя перевозки расходуются суммы, представляющіяся ничтожными въ расчетѣ на единицу товара . . . Но если въ строй мирового обмѣна интенсивно вступило бы Семирѣчье, то издержки на перевозку товаровъ отъ моря и къ морю оказались бы значительны . . .

Предположимъ существованіе единой для каждаго товара цѣны мирового рынка. Что же при такомъ предположеніи обозначать для Семирѣчья издержки по передвиженію товаровъ къ берегамъ и отъ береговъ океана? — Разъ на мировомъ рынкѣ всѣ продавцы получаютъ одну и ту же цѣну, то эту же цѣну получаютъ и производители Семирѣчья. И никто иной, какъ они, должны будутъ принять на свой счетъ расходы по доставкѣ продукта на мировой рынокъ. Расходы эти составятъ для нихъ вычетъ изъ выручки. Въ отношеніи же къ товарамъ, приобретаемымъ ими на мировомъ рынкѣ, себѣстоимость окажется увеличенной на сумму издержекъ по перевозкѣ этихъ товаровъ съ мирового рынка—въ Семирѣчье. Иными словами, стоимость передвиженія товаровъ отъ моря и къ морю явится для производителей и потребителей Сѣмирѣчья потерей, которой не несутъ производители и потребители, чья хозяйственная дѣятельность протекаетъ невдалекѣ отъ береговъ океана-моря . . . Въ разсужденіи нашемъ отвлечемся покуда отъ существованія въ предѣлахъ континентовъ внутреннихъ водныхъ путей, оказывающихъ, согласно характеру каждаго изъ нихъ, ин-

индивидуально возмущающее влияние на стоимость внутриконтинентных перевозок, а также от других индивидуально-географических и индивидуально-экономических факторов, влияющих на стоимость транспорта; будем считать издержки перевозки, соответственно: по континенту и по морю, прямо пропорциональными расстоянию. А „мировой рынок“ представим себя в видѣ нѣкотораго подобія Лондона, то-есть пункта на берегу моря, на островѣ. Мы прибѣгаемъ къ такой конкретизации понятія „мирового рынка“ для того, чтобы во всѣхъ случаяхъ участіе въ „мировомъ обмѣнѣ“ связать съ признакомъ преодолѣнія опредѣленнаго океаническаго, морского пространства. Такое предположеніе кажется намъ имѣющимъ эмпирическія обоснованія. При этомъ предположеніи мы можемъ сказать опредѣленно: масштабы отстоянія Семирѣчья отъ побережій, — неслыханные въ остальномъ мѣрѣ, — опредѣляютъ, при вступленіи Семирѣчья въ строй мирового обмѣна, нѣкоторую особую его „обездоленность“. За свои товары оно будетъ получать дешевле, чѣмъ всѣ остальные области міра; потребные ему ввозные продукты обойдутся ему дороже, чѣмъ всѣмъ другимъ. Въ области развитія промышленнаго его конкурентно-способность, въ отношеніи къ мировому рынку, окажется ничтожной, и можно думать, что даже при благоприятныхъ для промышленнаго развитія естественныхъ условіяхъ, Семирѣчье будетъ обречено на промышленное „небытіе“. Въ отношеніи же къ сельско-хозяйственному развитію, найдутъ примѣненіе формы запоздалой, не обезпеченной въ своемъ существованіи и всецѣло экстенсивной культуры¹⁾.

Двойная обездоленность, и какъ производителя, и какъ потребителя, не можетъ — *ceteris paribus* — не сдѣлать изъ Семирѣчья какъ бы „задворковъ мирового хозяйства“ . . .

Семирѣчье мы привели въ качествѣ примѣра: разсужденіе, къ нему примѣненное, можно примѣнить къ любой области, отмѣченной среди областей земного шара удаленностью отъ океана моря. Для какихъ областей и странъ міра имѣетъ реальное значеніе изображаемая перспектива быть „задворками мирового хозяйства“ ?

) Въ данномъ случаѣ найдутъ себя примѣненіе тѣ формы сельско-хозяйствен. развитія, которыя въ разсужденіяхъ о земельной „дифференціальной“ рентѣ изображаются, какъ удѣль земельнаго участка, поставленнаго въ наименѣе благоприятныя условія, а въ Тюнеповской схемѣ всецѣло континентальнаго „изолированнаго государства“, располагающагося концентрическими кругами вокругъ своего промышленнаго центра, выпадаютъ на долю крайней, наиболѣе далеко отстоящей отъ центра полосы . . .

Если взять условный предѣлъ отстоянія отъ бережій, напри- мѣръ, 800 километровъ, и посмотрѣть, какія области міра лежать въ такомъ и еще большемъ разстояніи отъ моря, то окажется, что такими областями являются: 1) незначительная часть внут- ренней австралійской пустыни, 2) области внутренней Африки: часть южной Сахары и Судана, земли въ верховьяхъ Нила, Конго и Замбези, 3) области по средней Амазонкѣ, плоскогорье Matto grosso въ Бразиліи, восточная (низменная) часть Боливіи и Парагвай. — Области эти, при нынѣшнемъ строѣ хозяйственной техники, частью вовсе не способны къ экономическому преуспѣ- ванію (пустыни!), частью хотя и способны къ нему, однако, не обнаруживаютъ признаковъ интенсивнаго экономическаго развитія, такъ какъ ихъ „затираютъ“, въ экономическомъ отношеніи, хозяйственно однохарактерные имъ, но болѣе близкіе къ бере- режью районы. Къ тому же, всѣ эти области лежатъ въ предѣ- лахъ тропической зоны, которая въ современности вообще не дала еще примѣровъ высокой напряженности экономической жизни . . . Можно предвидѣть, что если когда либо произойдетъ экономической расцвѣтъ нѣкоторыхъ изъ перечисленныхъ обла- стей, то навѣрняка произойдетъ онъ на основѣ интенсивнаго использованія тѣхъ, иногда превосходныхъ, внутреннихъ водныхъ путей, которые соединяютъ эти области съ океаномъ (осо- бенно рѣки южной Америки: Амазонка, частично доступная для морскихъ судовъ, ея притоки, затѣмъ рѣки Парана и Парагвай), то-есть въ порядкѣ всецѣлаго приобщенія этихъ областей къ еди- ному міровому, „океаническому“ хозяйству . . .

Большее значеніе имѣютъ въ современности континенталь- ные области сѣверной Америки: центральная Канада (районъ Манитобы, Саскачевана и Альберты), сѣверная часть Соеди- ненныхъ Штатовъ, отъ истоковъ Миссури до Великихъ Озеръ, и нѣкоторые изъ среднихъ штатовъ, образующіе треугольникъ между юго-западной оконечностью озера Эри, городомъ Санта-Фэ въ Новой Мексикѣ и городомъ Соленаго Озера. Районы эти уже и сейчасъ являются частично районами мощной экономической жизни, и насколько можно судить, имъ доступно и дальнѣйшее развитіе. Несмотря на существованіе внутреннихъ водныхъ путей, ведущихъ, по большей части, къ „незамерзающему“ океану (исключе- ніе — рѣки Канады), „континентальность“ этихъ областей является сейчасъ и должна оказаться въ будущемъ существенной для структуры обмѣна и вообще хозяйственной жизни въ предѣ-

лахъ Сѣверной Америки. Но съ еще большей опредѣленностью это можно утверждать относительно континентальныхъ областей восточной Европы и Азіи . . . Здѣсь на 800 и болѣе километровъ отъ берега моря отстоятъ: 1) срединныя и западныя части Китайской Имперіи, 2) Кашмиръ, Пенджабъ и примыкающіе районы Индіи и 3) сѣверо-восточная Персія, весь Туркестанъ, всѣ доступныя экономической культурѣ части Сибири и Дальняго Востока, кромѣ Приморской области и Амурской-восточнѣе Благовѣщенска, все Приуралье и среднее Поволжье, съ хорошей частью срединнаго чернозема (Тамбовская, Пензенская губерніи!) Нужно замѣтить, что изъ числа поименованныхъ областей Европы и Азіи значительная часть „континентальныхъ“ провинцій Китая представлена пустынею Гоби и бесплодными плато Тибета; можно думать, что крайне западныя части Китая („внѣшняя“ Монголія, восточный Туркестанъ, Кульджа), отдѣленные отъ метрополіи Гоби и Тибетомъ, предопредѣлены къ тому, чтобы экономически примкнуть къ Россіи; что же касается сѣверной Индіи, то она „прижата“ къ океану непроходимыми, пока что, хребтами Гиндукуша и Гималаевъ, отдѣляющими ее отъ остального круга континентальныхъ земель . . .

Континентальныя области собственно Китая тяготеютъ отчасти къ водной артеріи Янгъ-тсей-кьянга, которая приводитъ съ собой океанъ въ глубь Небесной Имперіи къ Ханькоу, куда проникаютъ морскія суда . . . Независимо отъ этого обстоятельства, континентальность обширныхъ пространствъ Китая не можетъ не находить отраженія въ формахъ экономической его жизни. Но какъ естественно-хозяйственная данность, какъ нѣкій неустранимый фактъ природы, — она въ значительной степени ослаблена, въ экономическомъ своемъ значеніи, тѣмъ, что восточныя территоріи Китая на огромномъ протяженіи глядятъ: 1) въ открытыя и 2) въ незнающія льда пространства Великаго Океана. И наоборотъ, континентальность тѣхъ территорій, которыя мы будемъ именовать областями „Россійскаго міра“, то-есть собственно Россіи, крайняго западнаго и сѣверо-западнаго Китая, а также Персіи, въ огромной мѣрѣ усиливается тѣмъ, что и моря, къ которымъ, преодолевая сотни и тысячи километровъ континентальныхъ пространствъ, могли бы тяготѣть эти области, являются: 1) во всѣхъ случаяхъ замкнутыми, „континентальными“, „средиземными“ морями, и 2) въ большинствѣ случаевъ, морями замерзающими, иногда на 6 и болѣе мѣсяцевъ. „Замкнутость“ моря, поскольку

она не переходит въ „озерность“ (исключающую данный водный бассейнъ изъ числа пространствъ океана-моря) — является, казалось бы, географическимъ признакомъ, не имѣющимъ значенія для экономики, такъ какъ хотя бы море и было соединено съ другими водными бассейнами міра только проливомъ или „горломъ“, оно остается открытымъ для мірового экономического обмѣна. Но этотъ географическій признакъ сгущается въ экономическую реальность, когда онъ связывается съ фактомъ политической необезпеченности свободы торгового оборота, поскольку онъ опредѣляетъ легкость милитарно пресѣчь доступъ въ предѣлы данного воднаго бассейна. Указанныя политическія и милитарныя обстоятельства суть реальные факторы русской экономической дѣйствительности, поскольку рѣчь идетъ о такихъ моряхъ, какъ Бѣлое, Черное и Балтійское, или Японское на Востокъ... Даже забавно какъ то констатировать, что Россія, даже въ перспективѣ широкаго великодержавнаго расширенія, — нигдѣ, кромѣ побережій отдаленной Камчатки, не выходитъ и не имѣетъ шансовъ выйти въ берегамъ „открытаго“ моря, въ точномъ географическомъ смыслѣ этого слова, т. е. воднаго бассейна, принимающаго участіе въ гидрографической циркуляціи мірового океана: ибо даже Сѣверный Ледовитый океанъ, благодаря полосѣ небольшихъ глубинъ (менѣе 600 метровъ), простирающейся между Гренландіей-Исландіей-Шотландіей (такъ называемый порогъ Wyville Thomson), исключенъ изъ общей океанической циркуляціи и имѣетъ режимъ даже не берегового моря (вродѣ „Китайскихъ“ морей или Антильскаго), но замкнутаго, „континентальнаго“. А на югѣ, ввидѣ крайняго предѣла мыслимаго русскаго расширенія, выступаютъ Средиземное море и Персидскій заливъ, оба — характерно „континентальные“ бассейны...*) „Континентальность“ такого бассейна, какъ тотъ, что простирается передъ берегами Мурмана, — въ экономическомъ смыслѣ является „абстракціей“. Но хотя бы и на путяхъ такой, привнесенной изъ географіи „абстракціи“ имѣетъ нѣкоторую пикантность установить, что какъ бы ни тщилаь Россія въ предѣлахъ открытаго ея политико-экономическому воздѣйствію географическаго міра выйти къ „открытому“ морю, она никогда не увидитъ передъ собой того свобод-

*) Персидскій заливъ соединяется съ другими водными пространствами міра проливомъ, имѣющимъ менѣе 100 километровъ ширины, и при томъ прегражденнымъ островами и мелкимъ, какъ и весь Персидскій заливъ: менѣе 200 метровъ глубины, что въ масштабахъ океаническихъ глубинъ представляется совершенно ничтожнымъ.

наго мірового океана, который плещеть у пристаней Нью-Йорка или Санъ-Франциско, у береговъ Ирландіи или Бретани, почти всей Южной Америки, Австраліи, Африки...

Но еще большее экономическое значеніе имѣеть замерзаемость огромнаго большинства морей, на которыя „выходить“ Россія-Евразія... Нѣкоторымъ фанатикамъ океаническаго обмѣна, учитывающимъ хозяйственныя возможности Сибири — уже снится, что „современная техника въ кратчайшій срокъ создастъ... изъ Карскаго моря — Средиземное, въ которомъ будутъ встрѣчаться торговыя суда всѣхъ странъ“*). Въ отношеніи къ Карскому морю, только и можно дѣлать, что ссылаться на чудеса будущей техники: нынѣ море это три четверти года недоступно ни для какихъ судовъ... Архангельскъ открытъ для судоходства въ теченіе полъ года. Петербургскій портъ замерзаетъ на 4—5 мѣсяцевъ, и даже порты на нижнемъ Днѣпрѣ, Азовское море, Астрахань — закрыты для судоходства на одинъ-два-три мѣсяца... Слѣдуетъ понимать, что замерзаемость моря является, въ общемъ строѣ міровыхъ хозяйственно-географическихъ отношеній, феноменомъ „нѣкоторымъ образомъ — ...исключительнымъ“. Кромѣ Россіи-Евразіи, оно знакомо только сѣверо-восточной части Швеціи и Канадѣ. Но какъ бы ни была одарена сѣверо-восточная Швеція природными ресурсами въ желѣзной рудѣ, бѣломъ углѣ и лѣсѣ, — она является всего лишь небольшимъ уголкомъ, не имѣющимъ шансовъ играть въ экономической жизни міра — опредѣляющей роли. И среди великихъ экономическихъ цѣлыхъ планеты — замерзаемость моря опредѣляется, какъ нѣкоторый, — нельзя сказать, чтобы счастливый! — удѣлъ „Евразіи“ и Канады... Какъ бы ни прислушивался міръ къ рѣчамъ о „выходѣ къ незамерзающему морю“ российскихъ энтузіастовъ океанической и „понтической“ политики, — рѣчи эти, — въ перспективѣ міровыхъ экономическихъ отношеній, — должны звучать, какъ диковинка... ⁹/₁₀-тымъ человечества „замерзающее“ море неизвѣстно вовсе... Даже въ Канадѣ, которая, какъ мы видѣли, въ данной области приближается къ Россіи, не можетъ быть рѣчи о „выходѣ къ незамерзающему морю“: такимъ выходомъ она „органически“ обладаетъ и на своемъ Атлантическомъ (Галифаксъ) и на своемъ Тихоокеанскомъ побережьи.

Разсмотрѣніе положенія отдѣльныхъ областей міра, въ отношеніи къ океану-морю, неизбѣжно приводитъ насъ къ выводу:

*) D-r A. Petermanns Mitteilungen, 1920, Dezember — Heft, Priv. — Doz Schultz. Die Verteilung des Landbesitzes in Sibirien, S. 254.

наиболѣе „обездоленной“ среди странъ міра въ смыслѣ данныхъ къ участию въ океаническомъ обмѣнѣ является та экономически-географическая сфера, которую мы обозначаемъ именемъ Россіи-Евразіи. Мы бы сказали даже, что сочетаніемъ признака исключительно далекаго *отстоянія* ея областей отъ берега моря съ признакомъ *замерзаемости* ея морей и ихъ „*замкнутости*“ (увеличивающей рискъ политико-милитарнаго пресѣченія обмѣна)—она поставлена въ обстановку, вообще не имѣющую подобій въ остальномъ мірѣ и поражающую рядъ проблемъ, внѣ ея предѣловъ неслыханныхъ. Вслѣдъ за Россіей-Евразіей, идутъ Китай и Сѣверная Америка. Но если оставить въ сторонѣ пустыню Гоби, пространства Тибета и области, лежащія къ западу отъ нихъ,—то въ отношеніи собственно Китая, хозяйственно-географическое значеніе его „континентальности“ умалается (какъ было отмѣчено выше) не только сравнительной незначительностью максимальныхъ отстояній его областей отъ берега моря (не свыше 1600 километровъ), но и *не замерзаемостью* и *не-закрытостью* тѣхъ морей, къ которымъ тяготѣютъ эти области. Такія же обстоятельства оказываютъ смягчающее „континентальность“ вліяніе также въ южной половинѣ Сѣверной Америки; но не въ Канадѣ и не въ соприкасающихся частяхъ Соединенныхъ Штатовъ. Закрытость тѣхъ бассейновъ, къ которымъ обращены эти области, — Гудзоновъ заливъ и заливъ святого Лаврентія—въ обстановкѣ Новаго Свѣта, при меньшей политико-милитарной ея напряженности, покуда что, пожалуй, и не имѣетъ значенія для расчетовъ экономической практики. Но замерзаемость этихъ бассейновъ дѣлаетъ, по нашему мнѣнію, центральную Канаду и примыкающую часть Соединенныхъ Штатовъ, несмотря на то, что „формально“ эти области отстоятъ отъ Гудзонова залива не болѣе, чѣмъ на 1000—1200 километровъ, наиболѣе „континентальною“, вслѣдъ за областями Россіи-Евразіи,—сферою міра . . . Россія-Евразія, съ одной стороны, и Канада, вмѣстѣ съ примыкающей областью Соединенныхъ Штатовъ, съ другой, являются не только наиболѣе „континентальными“ странами міра, но, взятыя, каждая, какъ совокупность, также и наиболѣе холодными, — во всякомъ случаѣ — изъ числа областей, имѣющихъ въ современности экономическое значеніе, точнѣе, являются странами съ наиболѣе низкою средней годовою температурой. Здѣсь вскрывается связь между „континентальностью“ и характеромъ климата; и даже болѣе того: намѣчается нѣкоторый параллелизмъ—хотя бы только формально логическій,—между данностями клима-

тологіи и тѣми экономическими данностями, которыми мы занимаемся въ настоящихъ строкахъ. Какъ извѣстно, основное различіе климатологіи есть различіе климатовъ, континентальнаго и морского (Das Land — und Seeklima), исходящее изъ того, что суша и вода характеризуются не одинаковыми свойствами „въ отношеніи къ инсоляціи и къ излученію теплоты, то-есть къ двумъ основнымъ факторамъ, опредѣляющимъ температуру воздуха. — Специфическая теплоемкость воды больше теплоемкости всякаго иного извѣстнаго намъ тѣла. Если брать равный вѣсъ, то теплоемкость единицы твердой земной поверхности выразится 0, 2, а если брать равные объемы, то 0, 6 теплоемкости воды.“ Не является ли нѣсколько аналогичнымъ этому противоположенію намѣчающееся въ сферѣ междунаrodnаго и междуобластнаго экономическаго обмѣна противоположеніе „океаническому“ принципу, выраженному въ независящемъ отъ разстоянія сочетаніи хозяйственно-взаимодополняющихъ странъ, принципа использованія континентальныхъ сосѣдствъ? Какъ климатологическое противоположеніе исходитъ изъ специфической теплоемкости воды и земли, такъ противоположеніе экономическое упирается въ различіе стоимости перевозокъ, соотвѣтственно океаническихъ и сухопутныхъ . . .

Для странъ, выдѣляющихся среди областей міра своею „континентальностью“, — перспектива быть „задворками міроваго хозяйства“ становится, при условіи интенсивнаго вхожденія въ міровую океаническую обмѣнъ, — основополагающей реальностью . . . При изолированности отъ міра — экономическая примитивность, связанная со строемъ „натуральнаго хозяйства“... При вступленіи въ „міровое хозяйство“ — неизбывная власть хозяйственно-географической „обездоленности“ . . . Для всего „океаническаго“ міра есть полный расчетъ, чтобы континентальныя страны безропотно приняли на себя бремя этой обездоленности; тѣмъ самымъ, въ распоряженіе странъ „океаническаго“ круга поступятъ дополнительные продукты, возникнутъ дополнительные рынки для сбыта ихъ собственныхъ. Но не открывается ли предъ „континентальными“ областями возможность — избѣгая изолированности примитивнаго натурального хозяйства — устранить, хотя бы отчасти, невыгодныя послѣдствія „континентальности?“ Путь такого устраненія — въ расторженіи, въ предѣлахъ континентальнаго міра, полноты господства принципа океаническаго „міроваго“ хозяйства, въ созиданіи хозяйственнаго взаимодополненія отдѣльныхъ, пространственно соприкасающихся

другъ съ другомъ областей континентальнаго міра, въ ихъ развитіи, обусловленномъ взаимною связью . . . Если „континентальная“ страна, при сбытѣ того или иного товара на міровомъ рынкѣ, получаетъ, за вычетомъ стоимости перевозки, минимальную выручку — то нельзя ли съ большей выгодой продать этотъ товаръ, не отправляя его на „міровой рынокъ“ — гдѣ либо „поблизу“, „по сосѣдству“? Если при покупкѣ того или иного товара на міровомъ рынкѣ, товаръ этотъ обходится дороже, чѣмъ кому бы то ни было другому, благодаря дополнительной стоимости перевозки, то нельзя ли купить этого товара гдѣ либо, откуда перевозка стоитъ дешевле, — по цѣнѣ, которая при данной разницѣ въ издержкахъ транспорта представляла бы выигрышъ? — Такъ и со стороны продавца, и со стороны покупателя внутриконтинентнаго міра возникаютъ побужденія ко взаимному обмѣну. И этотъ обмѣнъ осуществится, при условіи: если въ данномъ товарѣ, производимомъ въ „континентальномъ“ районѣ, существуетъ потребность въ предѣлахъ сосѣднихъ континентальныхъ же странъ; и если данный потребный для континентальной области товаръ производится въ предѣлахъ сосѣднихъ континентальныхъ же районовъ. Когда такое условіе налицо, внутриконтинентному покупателю выгодно дѣлать закупку въ предѣлахъ континентальнаго міра, поскольку стоимость провоза отъ внутриконтинентнаго мѣста производства обходится дешевле, чѣмъ доставка съ мірового рынка. Это въ случаѣ, когда внутриконтинентный продавецъ сбываетъ свои товары на мѣстѣ производства въ полной цѣнѣ мірового рынка; но послѣднему есть расчетъ сдѣлать скидку; вѣдь въ случаѣ вывоза сбываемаго товара на міровой рынокъ онъ не получитъ въ свою пользу всей цѣны мірового рынка, но удовольствуется той частью названной цѣны, которая останется за вычетомъ стоимости перевозки продукта отъ внутриконтинентнаго мѣста производства на міровой рынокъ. Продавцу есть расчетъ вступать въ сдѣлку съ внутриконтинентнымъ покупателемъ во всѣхъ случаяхъ, когда послѣдній согласенъ оставить въ его рукахъ хотя бы нѣкоторую часть той суммы, которую пришлось бы израсходовать на провозъ товара на міровой рынокъ. Во всѣхъ этихъ случаяхъ продавецъ выручитъ больше, чѣмъ выручилъ бы на міровомъ рынкѣ . . . Обозначимъ стоимость провоза единицы товара отъ внутриконтинентнаго мѣста производства къ внутриконтинентному мѣсту потребления черезъ „z“; стоимость вывоза такой же единицы

товара изъ континентальнаго мѣста производства на міровой рынокъ черезъ „ $x + a$ “, при чемъ „ x “ будетъ обозначать стоимость сухопутной перевозки до ближайшаго пункта океанскаго (морскаго) побережья, „ a “ — же — стоимость морскаго транспорта отъ этого пункта до „міроваго рынка“; стоимость ввоза единицы даннаго продукта съ міроваго рынка во внутриконтинентный центръ потребленія изобразимъ черезъ „ $b + y$ “, при чемъ „ b “ есть стоимость морской перевозки отъ „міроваго рынка“ до ближайшаго къ континентальному центру порта, а „ y “ — стоимость сухопутнаго транспорта отъ этого порта внутрь континента. Принявъ эти обозначенія, мы можемъ сказать, что внутриконтинентное притяженіе будетъ оставаться въ силѣ, то есть будетъ существовать расчетъ для внутриконтинентнаго производителя и потребителя произвести обмѣнъ другъ съ другомъ, безъ посредства міроваго рынка, пока $z < x + a + b + y$, то есть пока стоимость внутриконтинентной перевозки будетъ меньше, чѣмъ стоимость вывоза даннаго продукта изъ внутриконтинентнаго центра производства на „міровой рынокъ“ плюсъ стоимость привоза этого же товара съ міроваго рынка во внутриконтинентный пунктъ потребленія. И чѣмъ большую величину представить изъ себя разность:

$$(x + a + b + y) - z,$$

тѣмъ болѣе дѣйственнымъ, въ экономическомъ смыслѣ, будетъ внутриконтинентное притяженіе. . . Эту разность, въ той или иной комбинаціи, могутъ, къ обоюдной пользѣ, раздѣлить между собой внутриконтинентные продавецъ и покупатель. Въ какой именно пропорціи они раздѣлятъ ее между собой — это зависитъ отъ конкретныхъ условій внутриконтинентнаго спроса и предложенія. . . Путемъ дѣлежа этой разности внутриконтинентные продавецъ и покупатель могутъ устранить — хотя бы отчасти — послѣдствія хозяйственно-географической „обездоленности“ сѣдалищъ ихъ экономической дѣятельности. Чѣмъ меньшей „ z “ и, слѣдовательно, чѣмъ больше эта разность, тѣмъ меньше, при прочихъ равныхъ, будетъ сказываться на уровнѣ внутриконтинентныхъ продажныхъ и покупныхъ цѣнъ хозяйственно-географическая „обездоленность“.

Какъ упомянуто выше, для того, чтобы такой „дѣлежъ“ могъ бы осуществиться, должны существовать, въ предѣлахъ континентальнаго міра, соответствующее производство и соответствующая потребность. . . Становится яснымъ, въ какомъ смыслѣ экономическое развитіе континентальныхъ странъ обусловлено

ихъ взаимною связью. Выгодныя для внутриконтинентныхъ областей послѣдствія внутриконтинентнаго обмѣна могутъ наступать только тогда, когда экономическое состояніе этихъ областей даетъ просторъ для такого обмѣна; чтобы та или иная континентальная область вышла изъ положенія натурального хозяйства, этого требуютъ, въ предѣлахъ континентальныхъ міровъ, интересы не только ея собственнаго экономическаго развитія, но также интересы окружающихъ ее континентальныхъ же странъ, интересы, обращенные именно къ *этой внутриконтинентной области, находящейся подъ такой то широтой и долготой, а не къ какой либо иной странѣ міра.* Ранѣе развившіяся страны, лежащія на берегахъ океана, могутъ, благодаря свойственному океанической сферѣ игнорированію разстояній, отыскивать хозяйственное себѣ „дополненіе“ на всемъ пространствѣ земного шара, и каждая страна міра, независимо отъ того, въ какой части свѣта она находится, будетъ удовлетворять ихъ требованіямъ, только бы она производила нужные продукты достаточно дешево! — Интересы же достигшихъ опредѣленнаго преуспѣванія внутриконтинентныхъ областей упираются въ проблему развитія не вообще „какихъ-либо“ районовъ міроваго хозяйства, но совершенно опредѣленныхъ, — сосѣднихъ ей областей, — въ обмѣнѣ съ которыми — и единственно съ ними! — она можетъ преодолѣть специфически невыгодныя послѣдствія „континентальности“. . .

Не случайна, конечно, потребность въ международномъ и междуобластномъ обмѣнѣ, сказывающаяся въ сферѣ „океаническаго“ хозяйства; на этомъ обмѣнѣ, какъ выраженіи „международнаго раздѣленія труда“, покоится экономическое развитіе современности; но случайна, въ извѣстномъ смыслѣ, комбинація тѣхъ или иныхъ областей „океанической“ сферы, удовлетворяющихъ — на путяхъ обмѣна, — взаимныя потребности. Сейчасъ осуществляется комбинація однѣхъ „взаимодополняющихъ“ странъ, скажемъ, мороженное мясо везется въ Англію, главнымъ образомъ, изъ Новой Зеландіи, а черезъ нѣкоторое время съ равнымъ успѣхомъ будетъ осуществляться комбинація иныхъ областей: мороженное мясо пойдетъ въ Англію не изъ Новой Зеландіи, но, скажемъ, изъ Аргентины. Внутри же континентальнаго міра не случайны не только сама потребность въ международномъ и междуобластномъ обмѣнѣ (она и тутъ есть факторъ экономическаго преуспѣванія), но и сочетаніе опредѣленныхъ, хозяйственно взаимодополняющихъ областей и районовъ; опредѣленныя страны внутриконтинентныхъ

сферъ накрѣпко спаяны другъ съ другомъ нѣкоторой связью хозяйственной взаимообращенности, исходящей изъ того, что въ силу дороговизны сухопутныхъ перевозокъ, если не изъ данной — сосѣдней — страны, то неоткуда больше дешево получить необходимые продукты. Плохо будетъ Уральскому горнопромышленному району, если ему долгое время придется получать мясо не изъ Уфимской и Пермской губерній или Западной Сибири, но изъ Новой Зеландіи или Аргентины.

Не нужно думать, что принципъ внутриконтинентныхъ экономическихъ притяженій сказывается въ хозяйственной жизни только особо „континентальныхъ“ областей. Даже въ столь океаническихъ странахъ, какъ Англія или Японія, дѣйствуютъ, въ извѣстныхъ предѣлахъ, упомянутыя выше условія: и тутъ, на примѣръ, городамъ выгоднѣе кормиться произведеніями округи (поскольку въ ней производятся нужные продукты), чѣмъ получать ихъ извнѣ. Наибольшее значеніе внутриконтинентныя притяженія пріобрѣтаютъ тамъ, гдѣ 1) сфера соприкасающихся континентальныхъ областей имѣетъ наибольшее пространственное протяженіе и гдѣ 2) области эти являютъ наибольшее разнообразіе экономической природы. Факторы перваго рода расширяютъ пространственную зону, въ предѣлахъ которой дѣйственны внутриконтинентныя притяженія; факторы втораго рода умножаютъ число хозяйственныхъ благъ (товаровъ, продуктовъ!), — къ которымъ послѣднія примѣняются.

Здѣсь нужно замѣтить, что внутриконтинентная сфера имѣетъ свойство втягивать въ специфическій внутриконтинентный обмѣнъ не только области, удаленныя отъ океана-моря, но также и тѣ приморскіе районы, которые лежатъ между ними и моремъ. Эти приморскіе районы находятся на пути внутриконтинентныхъ продуктовъ къ міровому рынку; районы эти ближе къ внутриконтинентнымъ странамъ, чѣмъ міровой рынокъ. И потому, поскольку такія приморскія земли являются потребителями, имъ выгодно покупать тѣ продукты, которые онѣ найдутъ въ странахъ своего Hinterland'a, именно въ послѣднихъ. Благодаря своей близости къ нимъ, онѣ могутъ, пользуясь разницей (опредѣляемой, по нашему предположенію, стоимостью провоза) между цѣною мірового рынка и цѣною даннаго континентальнаго „медвѣжьяго угла“, — получить товаръ дешевле, чѣмъ если бы онѣ привезли его для себя съ мірового рынка. Поскольку онѣ являются производителями, имъ есть расчетъ сбыть

свои товары внутриконтинентнымъ покупателямъ — поскольку тѣ предъявляютъ на нихъ спросъ. Даже продавъ продуктъ на мѣстѣ производства въ полной цѣнѣ мірового рынка (случай, въ другой обстановкѣ немыслимый), онъ все таки доставятъ его внутриконтинентнымъ покупателямъ по цѣнѣ, болѣе дешевой, чѣмъ та, въ которую обошелся бы послѣднимъ товаръ, привезенный съ мірового рынка. . . Чѣмъ обширнѣе Hinterland, чѣмъ разнообразнѣе въ экономическомъ отношеніи составляющія его области, — тѣмъ опредѣлительнѣе такая связь приморскихъ районовъ со своимъ Hinterland'омъ, ибо тѣмъ значительнѣе число продуктовъ, которые приморская страна можетъ найти во внутриконтинентныхъ районахъ, тѣмъ большее количество своихъ произведеній можетъ она въ нихъ сбыть. . .

Стоитъ установить простѣйшія эти положенія и мы поймемъ, сколь грандіозными, утвержденными въ себѣ экономическими сферами являются такія политико-хозяйственныя образованія, какъ Китай, Сѣверная Америка или Россія . . . Беря только восточныя части Китая, мы видимъ, какъ вслѣдъ за областями, доступными всего лишь „сѣвернымъ“ зерновымъ культурамъ, областями со средними годовыми ниже нуля (районы Манджуріи, по среднему Амуру), — идутъ, въ континентальной непрерывности, провинціи, гдѣ процвѣтаютъ всѣ сельско-хозяйственныя культуры, свойственныя умѣренному поясу (средняя и южная Манджурія), смѣняясь затѣмъ странами хлопка и риса, все болѣе теплыми, субтропическими и, наконецъ, тропическими, у южнаго предѣла Китая. Области эти перемежаются районами богатѣйшихъ промышленныхъ ресурсовъ, — прежде всего, желѣза и угля, — гдѣ отчасти уже существуетъ, въ будущемъ же можетъ развиться самая мощная горно-добывающая и металлургическая промышленность, — столь мощная, что на основѣ природныхъ данныхъ съ ней, по нынѣшнимъ представленіямъ, въ силахъ состязаться только промышленность Сѣверной Америки. . . Китай по своимъ природнымъ условіямъ вообще довольно близко подходитъ къ восточной (наиболѣе производительной и важной) полосѣ сѣверной Америки (что имѣетъ свое климатологическое основаніе въ томъ, что обѣ географическихъ сферы сходно расположены на восточной сторонѣ континента!). Но въ Сѣверной Америкѣ суровыя (и въ то же время благодатныя для человѣческаго развитія!) области пшеничной культуры представлены сильнѣе (черноземы Миннезоты, Манитобы, Саскачевана, Альберты!), и

еще тѣснѣе сближены какъ съ умѣренными по климату областями среднихъ Штатовъ и Новой Англїи, такъ и съ хлопковыми районами Юга, съ обладателями полноты тропическихъ ресурсовъ — штатами Флорида и Техасъ. . . И, наконецъ, Россія. Правда, гамма климатическаго разнообразія сельско-хозяйственныхъ областей не имѣетъ въ ней такой полноты, какъ въ Китаѣ или Сѣверной Америкѣ. Если Китай включаетъ въ свои предѣлы земледѣльческія области со средними годовыми отъ — 2^o Ц. до + 21,7^o Ц. (Кантонъ) и даже выше, а Сѣверная Америка (какъ совокупность Соединенныхъ Штатовъ и Канады) отъ наиболѣе суровыхъ, въ которыхъ можетъ жить человѣкъ, до южной Флориды, со средней годовой въ + 25^o Ц., — то въ Россіи климатическая гамма, начинаясь съ наиболѣе холодныхъ климатовъ, обрывается на средней годовой въ + 16^o Ц. (Батумская область), и никакое доступное Россіи въ ея ближайшихъ перспективахъ расширеніе не можетъ этого существенно измѣнить: сѣверная Персія (наиболѣе теплое ея мѣсто — Каспійское побережье) и Афганскій Туркестанъ дополнили бы Россійскій міръ областями со средними годовыми въ +17^o, +18^o Ц. Только выходъ на Персидскій заливъ могъ бы дать Россіи области, приближающіяся, по средней годовой температурѣ къ тропическимъ (Буширъ + 23,1^o Ц.), но и то имѣющія значительно болѣе низкую, чѣмъ въ тропикахъ, температуру зимнихъ мѣсяцевъ (январь въ Буширъ + 13,0^o Ц.)... Независимо отъ указаннаго климатическаго „изъяна“, Россія заключаетъ въ себѣ удивительное богатство и разнообразіе районовъ умѣренно-холоднаго пояса (лѣсной и земледѣльческїй нечерноземный Сѣверъ, черноземный „Центръ“, Югъ, Востокъ), дополняемыхъ областями умѣренно-теплыми (сѣверный Кавказъ, Крымъ) и частью субтропическими (Закавказье, Туркестанъ). Въ предѣлахъ этихъ областей встрѣчаются районы, предопредѣленные природой исключительно къ лѣсному хозяйству (тайга!), богато одаренные для земледѣлія (черноземъ!), пред-указанные въ качествѣ областей „чистаго скотоводства“ (Прикаспійскія, Киргизскія степи!). И въ эту сферу вкраплены области, обладающія ресурсами для развитія промышленности (прежде всего: Донецкїй бассейнъ, Уралъ, Алтай, Семирѣчье, затѣмъ, какъ область „бѣлаго угля“, — Бѣломорско-Ладожскїй районъ). На основаніи того, что мы знаемъ къ настоящему моменту, приходится думать, что ресурсы эти, — поскольку они относятся къ желѣзу и углю, — не могутъ, въ ихъ совокупности, равнять-

ся съ ресурсами Китая и Сѣверной Америки. Но они вполнѣ на уровнѣ ресурсовъ великихъ промышленныхъ странъ Запада : Англии и Германіи, въ ихъ европейскихъ предѣлахъ, и превосходятъ все, что по нашимъ свѣдѣніямъ имѣется въ этомъ отношеніи въ остальномъ мірѣ (т. е. во всей Западной Европѣ, за исключеніемъ Англии и Германіи, во всей Африкѣ, Австраліи, южной Америкѣ и южной Азіи). . .

Къ какому же выводу приведутъ насъ наблюденія надъ разнообразіемъ экономической природы областей, составляющихъ соответственно : Китай, Сѣверную Америку, Россію, — если сопоставить эти наблюденія съ приведенными выше указаніями о положеніи данныхъ географическихъ міровъ относительно океана, а также о возникающихъ въ „континентальныхъ“ сферахъ внутриконтинентныхъ экономическихъ „притяженіяхъ“? Означаетъ ли такое разнообразіе, что сферы эти въ процессахъ экономического своего развитія имѣютъ приблизиться къ состоянію „хозяйственного самодовлѣнія“? — Такое предположеніе абсурдно, поскольку „самодовлѣніе“ мыслится, какъ нѣчто абсолютное, какъ нѣкая „китайская стѣна“ . . . Весьма вѣроятно, что въ ближайшемъ будущемъ даже Китаю непосильно воздвигнуть такую экономическую „стѣну“ . . . Но въ отрицаніи идеи утопическаго „самодовлѣнія“ нельзя закрывать глазъ на то существенно различное положеніе, которое занимаютъ въ современности и неизбѣжно сохранятъ въ будущемъ различныя политико-экономическія цѣльности мірового хозяйства, въ ихъ отношеніи къ „міровому рынку“. Для однѣхъ изъ нихъ общеніе съ міровымъ рынкомъ осуществляетъ самыя основныя процессы хозяйственнаго обмѣна, процессы „уравненія“ промышленности добывающей и обрабатывающей, „промышленности“ и сельскаго хозяйства, а также процессы экономического „дополненія“ какъ промышленныхъ, такъ и земледѣльческихъ областей умѣреннаго пояса земледѣльческими странами теплаго пояса (ввозъ хлопка, риса, чая, кофе, пряностей и т. д.) Такой порядокъ явленій господствуетъ въ политико-экономическихъ цѣлностяхъ, въ которыхъ таможенно-географическая граница охватываетъ сравнительно узкій кругъ земель, и гдѣ области, охваченныя этой границей, относительно однородны въ своей экономической природѣ; на примѣръ, явно предопредѣлены, въ своей совокупности, къ преобладанію въ ихъ предѣлахъ „промышленности“, — что вызываетъ необходимость ввоза продуктовъ сельскаго хозяйства; а поскольку являются областями сельско-хозяйственными, лежатъ въ предѣлахъ од-

ного и того же климатическаго пояса. Таковы главныя промышленныя страны Западной Европы: Англія и Германія. Будучи, въ осуществленіи и потенціи, странами по преимуществу „промышленными“ — онѣ обращены къ мировому рынку въ своей потребности въ продуктахъ питанія, а также въ сырьѣ какъ умѣреннаго, такъ и теплаго пояса. Иначе обстоитъ дѣло тамъ, гдѣ въ таможенно и пространственно единое цѣлое сопряжены страны, и существенно промышленныя, и существенно сельскохозяйственныя, и страны умѣреннаго, и страны теплаго пояса. Здѣсь процессы „уравниенія“ промышленности и сельскаго хозяйства и взаимодополненія странъ различныхъ климатическихъ поясовъ въ гораздо большей степени, чѣмъ въ политико-экономическихъ образованияхъ перваго рода, протекаютъ въ предѣлахъ данной географической сферы безъ посредства „мирового рынка“. Вмѣсто того, чтобы отображать теченіе основоположныхъ процессовъ промышленно-сельскохозяйственнаго и междуклиматическаго обмѣна (какъ это происходило и происходитъ въ отношеніи внѣшней торговли Германіи или Англіи) — статьи внѣшней торговли такихъ хозяйственно-географическихъ сферъ пріобрѣтаютъ характеръ какъ бы отдѣльныхъ коррективовъ или поправокъ, вносимыхъ къ осуществляющимся внутри этихъ сферъ явленіямъ взаимодополненія и взаимоуравновѣшенія основныхъ отраслей хозяйственной жизни. Эти коррективы и поправки будутъ тѣмъ незначительнѣе и число ихъ будетъ тѣмъ меньше, чѣмъ большаго экономическаго преуспѣванія достигнуть — въ соотвѣтствіи съ данностями экономическаго своего одаренія, — страны внутриконтинентнаго міра и чѣмъ больше препятствій поставятъ естественно-географическія условія данной сферы вступленію ея въ мировое хозяйство, то есть, чѣмъ „обездоленнѣй“, чѣмъ „континентальнѣй“ данная сфера въ смыслѣ возможностей океаническаго обмѣна.

Эти два условія вліяютъ въ двухъ противоположныхъ направленіяхъ на структуру мыслимыхъ отношеній современной Россіи къ „мировому хозяйству“. Было бы безуміемъ проповѣдывать истощенной и разоренной странѣ принципы хозяйственаго „самодовлѣнія“; какія могутъ быть внутриконтинентныя притяженія, когда „притягиваться“ — нечему! Но было бы неправильно думать, что состояніе интенсивнаго ввоза иностранныхъ товаровъ и, прежде всего, фабрикатовъ, оплачиваемыхъ, въ лучшемъ случаѣ, вывозомъ сырья, — которое наступитъ

вслѣдъ за тѣмъ, какъ Россія вновь откроется для международнаго обмѣна, — что это состояніе есть нормальное и длительное... Изъ всѣхъ великихъ цѣльностей мірового хозяйства Россія есть наиболѣе „обездоленная“ въ смыслѣ возможностей океаническаго обмѣна. И Россія, обнаружившая въ послѣдніе вѣка своего существованія и, въ частности, въ послѣдніе годы великія потенціи мощи политической и культурной и великую напряженность исканія, Россія не удовольствуется, конечно, диктуемой этой обездоленностью ролью „задворковъ мірового хозяйства“. И въ своемъ экономическомъ устремленіи она неизбѣжно придетъ къ интенсификаціи сельскаго своего хозяйства въ предѣлахъ умѣренно-холодныхъ и умѣренно-теплыхъ областей, къ расширенію используемой (что во многихъ случаяхъ значитъ орошаемой) площади примыкающихъ къ ней областей субтропическихъ, и отчасти къ реконструкціи, отчасти къ созданію наново мощной, удовлетворяющей внутреннія потребности промышленности — тамъ, гдѣ къ тому имѣются естественныя данныя, — т. е. прежде всего въ нѣкоторыхъ южныхъ и восточныхъ окраинно-европейскихъ и азійскихъ провинціяхъ, и затѣмъ въ Центрѣ и на Сѣверо-западѣ... Транспортная обездоленность огромнаго круга ея областей (связанная съ нарочитой ихъ „континентальностью“) побудитъ не рассчитывать на міровой рынокъ и призвать къ жизни центры производства многихъ — доселѣ ввозныхъ — продуктовъ въ собственныхъ предѣлахъ; созданіе такихъ центровъ въ свою очередь расширитъ базу и усугубитъ дѣйственность внутриконтинентныхъ притяженій. Можно быть увѣреннымъ, что въ интенсивномъ использованіи принципа континентальныхъ сосѣдствъ географической міръ Россіи-Евразіи дѣйствительно представитъ собою образъ нѣкотораго хозяйственнаго „самодовлѣнія“, не буквального, конечно, но въ смыслѣ завершенія въ предѣлахъ этого міра основныхъ явленій взаимоуравненія и взаимоуравновѣшенія главнѣйшихъ географически-экономическихъ стихій современнаго хозяйства. Въ средѣ политико-экономическихъ цѣльностей міра Россія-Евразія явится сферою самодовлѣнія по преимуществу — и притомъ въ сочетаніи областей, опредѣляемомъ не прихотью политическихъ судебъ, — какъ это мы видимъ на примѣрѣ нынѣшнихъ „колониальныхъ“, „океаническихъ“ имперій, но необходимымъ, неустранимымъ, при неизмѣнности техники, взаимотяготѣніемъ странъ, обращенныхъ другъ къ другу силой „океанической“ своей „обездоленности“. Такое взаимотяготѣніе опредѣляется объективнымъ географически-техническимъ факторомъ. Госу-

дарственная политика, направленная къ созиданію „самодовлѣнія“, можетъ лишь дополнить и усилить вліяніе этого фактора. . .

Съ точки зрѣнія этихъ положеній и категорій нужно оцѣнивать господствовавшую въ Россіи долгое время политику исканія „выхода къ незамерзающему морю“. Нельзя, конечно, отрицать обоснованности стремленій Hinterland'a обладать морскимъ побережьемъ. Но не только это стремленіе двигало нашихъ теоретиковъ океанически-понтической политики. Такъ какъ выходъ русскаго Hinterland'a къ побережью сплошь и рядомъ не даетъ выхода къ „замерзающему“, а тѣмъ болѣе „открытому“ морю, — то такой выходъ стремились найти хотя бы въ сторонѣ отъ основного круга земель Россійскаго міра; обрѣтали его на Квантунскомъ полуостровѣ. Но воздвигаемый здѣсь „Дальній“ поистинѣ оказывался „Лишнимъ“. Тѣ, кто приказали его строить, не понимали, что въ такомъ исканіи „выхода къ морю“ океанъ, какъ путь осуществленія основного промышленно-сельскохозяйственнаго и междуклиматическаго обмѣна, былъ не передъ ними, но за ихъ спиной, — не океанъ-море, но океанъ-континентъ. Ибо то, что въ экономическомъ смыслѣ даетъ океанъ, соединяя, напр., Англию съ Канадой, какъ страной пшеницы, Австраліей, какъ страной шерсти, Индіей, какъ областью хлопка и риса, — то въ предѣлахъ Россійскаго міра дано континентальнымъ сопряженіемъ русскихъ промышленныхъ областей (Московской, Донецкой, Уральской, а въ потенціи также Алтайско-Семирѣченской), — съ русскими черномоземными губерніями (пшеница!), русскими скотоводческими степями (шерсть!) и „русскими субтропиками“ : Закавказьемъ, Персіей, Русскимъ Туркестаномъ, а въ потенціи также Туркестаномъ, Афганскимъ, Китайскимъ и Кульджей (хлопокъ и рисъ!) . . . И въ отношеніи къ дѣйствительному и мыслимому хозяйственному самоутвержденію этихъ областей, созидающему взаимную экономическую ихъ связь и „самодовлѣніе“, выходъ къ океану черезъ Дальній былъ подлинно выходомъ въ пустоту. . .

Нельзя ни на минуту забывать трагической бѣдности, убожества с о в р е м е н н а г о хозяйства Россійскаго. Но даже помимо горестей момента, даже въ перспективѣ на будущее, въ результатъ успѣха и творчества, оно всегда, въ извѣстной степени, пребудетъ незавершеннымъ и не только въ томъ смыслѣ, что оно не можетъ въ своихъ нѣдрахъ удовлетворить, напр., своихъ потребностей въ специфически тр о п и ч е с к и хъ продуктахъ, но и во многихъ другихъ смыслахъ. И по-

этому, въ опредѣленной степени, море, какъ связь съ „міровымъ рынкомъ“, нужно и останется нужнымъ Россіи; но необходимо понять ту существенно ограниченную роль, которая выпадаетъ на долю „океаническаго,“ „морского“ принципа въ построеніи хозяйства Россійскаго . . . Слѣдуетъ добиваться реальной гарантіи, что флотъ противника не будетъ пропущенъ черезъ проливы и не придетъ громить берега Черноморья. Полезно приобрести выходъ на Персидскій заливъ (хотя бы съ точки зрѣнія возможности организовать, при помощи этого „выхода“, наиболѣе дешевымъ и удобнымъ способомъ ввозъ во внутреннюю Россію тропическихъ продуктовъ). Но нужно помнить, что въ дѣлѣ хозяйственнаго становленія Россіи и та, и другая задачи являются, въ извѣстномъ смыслѣ, принципиально второстепенными. Какой бы выходъ въ Средиземное море или къ Индійскому Океану ни нашла бы Россія, морской прибой не принесетъ своей пѣны къ Симбирскому „Обрыву“. И Симбирску, вмѣстѣ съ необозримымъ кругомъ другихъ областей и мѣстъ Россіи-Евразіи, придется все такъ же ориентироваться не на обрѣтенный выходъ къ „теплому“ морю, но на присущую имъ континентальность . . . Не въ обезьяньемъ копированіи „океанической“ политики другихъ, во многомъ къ Россіи неприменимой, но въ осознаніи „континентальности“ и въ приспособленіи къ ней — экономическое будущее Россіи.

Петръ Савицкій.

