

ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

УДК 330.12: 323.1: 656.2

Ф.И. Хусаинов,

кандидат экономических наук, преподаватель
Российской открытой академии транспорта
МГУПС (МИИТ)
E-mail: f-husainov@yandex.ru

F.I. Khusainov,

PhD (Econ.), lecturer of the Russian open
Academy of Transport MSURI (MIIT)
E-mail: f-husainov@yandex.ru

Профессор А.И. Чупров – основатель экономики железнодорожного транспорта

Статья посвящена А.И. Чупрову – основателю
экономики железнодорожного транспорта как науки
в России, его вкладу в науку и значению его научно-
педагогической и общественной деятельности.

*Экономика транспорта, история транспортной науки,
Чупров*

Professor A.I. Chuprov – founder of the railway transport economics

The article is dedicated to A.I.Chuprov – the founder
of Economics of railway transport as a science in
Russia, to his scientific contributions and to value of
his scientific-pedagogical and public work

Transport economics, history of transport science, Chuprov

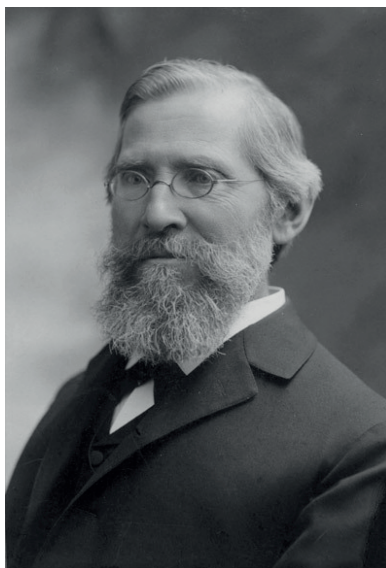
В этом году исполняется 170 лет со дня рождения российского учёного, профессора Московского университета Александра Ивановича Чупрова, который вошёл в историю не только как один из известнейших общественных и научных деятелей XIX века, внесший огромный вклад в развитие аграрной экономики и экономической статистики, но и как основатель экономики железнодорожного транспорта, которая до выхода основных трудов А.И. Чупрова как самостоятельная научная дисциплина в нашей стране не существовала.

Родился А.И. Чупров в 1842 г. в г. Мосальске Калужской губернии, где и провёл всё своё благополучное и счастливое (судя по воспоминаниям) детство. По окончании калужской духовной семинарии он поступил в Петербургскую духовную академию, но под впечатлением от произведений Н.Г. Чернышевского и Д.И. Писарева в 1862 г. ушёл из академии и поступил на юридический факультет Московского университета [7].

Подобно остальным студентам его круга он самостоятельно зарабатывал на жизнь (в том числе, переводом многотомной «Истории новой философии» Куно Фишера), не обращаясь за материальной помощью к отцу [5]. В 1866 г. А.И. Чупров «окончил курс», а в 1868 г. он был оставлен при университете для подготовки к экзамену на степень магистра политической экономии.

Одним из его учителей был крупный учёный того времени профессор Иван Кондратьевич Бабст, который как раз в это время переключился с вопросов политэкономии на более прикладные темы, и занялся изучением железнодорожного дела, совмещая это с практической работой в управлении Уральской горнозаводской железной дороги. Под влиянием И.К. Бабста у А.И. Чупрова появился научный интерес к железнодорожной проблематике.

Летом 1872 г. он получил от университета стипендию и отправился, как тогда было принято у университетских преподавателей, в двухлетнюю заграничную командировку. За границей он жил в Лейпциге, Мюнхене, Гейдельберге и Вене, занимаясь написанием диссертации, посещая лекции не-



мецких профессоров и изучая западноевропейскую хозяйственную деятельность. По возвращении из командировки А.И. Чупров начал читать лекции по политэкономии и статистике студентам Московского университета.

Научно-исследовательская деятельность в сфере железных дорог до 1870-х годов была сконцентрирована на вопросах проектирования и строительства дорог, а также на организации эксплуатационной работы. Специальной экономической дисциплины в отрасли и в отраслевой науке в то время не существовало. А.И. Чупров стал первым, кто занялся тем, что его современники называли «экономической наукой по железнодорожному транспорту».

25 апреля 1875 г. А.И. Чупров защитил магистерскую диссертацию: «Железнодорожное хозяйство. Его экономические особенности и его отношение к интересам страны». Первым официальным оппонентом на защите был один из крупнейших экономистов того времени академик Иван Иванович Янжул.

Второй том этой работы, под названием «Условия, определяющие движение и сборы по железным дорогам, валовой доход и его факторы. Количество товарных грузов» был защищён им в качестве докторской диссертации 28 апреля 1878 г. Публикация двухтомника сразу выдвинула А.И. Чупрова в число авторитетных экспертов и он был приглашён к участию в комиссии графа Э.Т. Баранова по исследованию железнодорожного дела в

России, и к участию в разработке «Общего устава российских железных дорог». Один из его коллег пошутил, что теперь он может представляться кратко: «Профессор Чупров, основатель экономики транспорта».

В рецензии, опубликованной в № 11 журнала «Отечественные записки» за 1878 г. так оценивалась методологическая сторона двухтомника А.И. Чупрова о железнодорожном хозяйстве: «Г-н Чупров принадлежит к числу экономистов, идущих к общим заключениям от непосредственного изучения конкретных явлений действительности. Он старается постоянно стоять на фактической почве и основывает выводы свои на данных статистики, а не на априорных соображениях» (цитируется по [5]).

Помимо упомянутого двухтомника, перу А.И. Чупрова принадлежит написанная в соавторстве с М. Муснищим книга «Упорядочение железнодорожных тарифов по перевозке хлебных грузов» (1890 г.) и большое количество экономической публицистики, собранной впоследствии в сборник статей «Из прошлого русских железных дорог: статьи 1874–1895 гг.».

А.И. Чупров был сторонником выкупа частных дорог в казну и дальнейшей государственной эксплуатации железных дорог. В своей статье «О порядке управления казенными железными дорогами» [9] А.И. Чупров, полемизируя с С.Ю. Витте, упрекавшим казённые железные дороги в излишней забюрократизированности (статью о взглядах С.Ю. Витте см. в БТИ № 10, 2007 г. [6]) пишет, что в условиях государственного управления железными дорогами устранятся «те слабые стороны, из-за которых долгое время не только практически заинтересованные люди, но и представители экономической теории восставали против государственных предприятий», а именно – бюрократический способ ведения дел. Впрочем, почему они устранятся, А.И. Чупров не объясняет.

В некотором смысле, именно А.И. Чупров «повинен» в том, что железнодорожная отрасль на многие годы стала ассоциироваться исключительно с государственной собственностью. Дело в том, что в 1870–1880-е годы, когда в экономической науке шли споры на эту

тому, значительная часть специалистов выступала за частные железные дороги и за невмешательство (или минимальное вмешательство) государства в тарифное дело. Читая сегодня переписку и публицистику А.И. Чупрова, можно увидеть, что отстаивая государственное регулирование тарифов и казённую эксплуатацию железных дорог, А.И. Чупров спорит со многими другими специалистами-железнодорожниками того времени. Так, в одной из статей, посвящённой тарифам, А.И. Чупров пишет, что «важен самый принцип, приведённый в новом законе, важно признание тарифов не предметом частного усмотрения отдельных компаний, как было доселе, а государственного интереса. Нашей стране принадлежит честь проведения в жизнь нового начала железнодорожной политики, начало давно всеми одобряемого, но не применяющегося вследствие противодействия со стороны заинтересованных лиц» [11].

Примечательно, что выступая с начала 1870-х годов в защиту государственного регулирования тарифов, сразу после того, как это регулирование было введено, в статье 1889 г. «О новых тарифах на перевозку хлеба» А.И. Чупров так описывал последствия практического применения этого решения: «В недавнем прошлом тарифные ставки устанавливались исключительно по усмотрению железных дорог и их съездов, без всякой определённой системы и без всяких иных принципов, кроме соображений о коммерческих выгодах дорог. Но с минувшего года стало осуществляться узаконенное уже раньше правительственное руководство тарифами. ... Однако, огромная работа, произведённая для урегулирования хлебных тарифов ... не вполне достигла цели: некоторые местности, на долю которых выпало повышение провозных плат, оказались обездоленными и многие интересы нарушенными. Поэтому едва только были введены новые тарифы, как со всех сторон посыпались жалобы, и длинную работу пришлось переделывать снова» [10]. Далее А.И. Чупров разъясняет причины такого некачественного формирования тарифов: «Как бы ни были велики добросовестность и искусство правительственных агентов,

подготавливающих тарифные проекты, какую бы опытностью ни обладали железнодорожные деятели, помогающие правительству в этой работе, те и другие не в состоянии предусмотреть всех, иногда очень мелких, но, тем не менее, существенных интересов, которые затрагиваются в настоящем случае. ... Из кабинета, при всём желании, мудро уловить и правильно оценить всё пёстрое разнообразие действительной жизни» [10].

Казалось бы, – какой вывод должен сделать в этой ситуации экономист? Что рынок лучше, чем чиновники решит задачу формирования цен и тарифов. Но – нет, А.И. Чупров приходит к другим выводам. Далее в той же статье он пишет: «В сущности, нет ничего легче, как восполнить указанный пробел. Для этого стоит только ввести в обычай предварительную публикацию тарифных проектов ранее их окончательного обсуждения и утверждения. Если бы, например, хоть за месяц до рассмотрения предложенных тарифов в высших правительственных учреждениях они обнародовались во всеобщее сведение, то все заинтересованные лица могли бы своевременно обсудить их, представить по ним свои отзывы...», без такой публикации, по мнению Чупрова «публике остаётся лишь высчитывать убытки, уже понесённые страной от ошибочных тарифных мер».

На наш взгляд автор статьи совершил две фундаментальные ошибки: во-первых, он почему-то считал, что «наилучшая» цена будет найдена не рынком, а переговорами между чиновниками различных ведомств с «заинтересованными лицами». Во-вторых, он, по-видимому, неявно предполагал, что существует какая-то «справедливая» или «правильная» цена, которую можно определить, прочитав замечания грузоотправителей. И эта точка зрения, являющаяся шагом назад, по сравнению даже с Адамом Смитом, увы, на долгие годы побеждает в российской экономической мысли, её придерживаются многие марксисты и постепенно она становится почти на столетие самым распространённым заблуждением экономического характера среди российских гуманитариев.

Но вернёмся немного назад и рассмотрим теперь основные

идеи, сформулированные в его главной работе 1875-1878 гг. «Железнодорожное хозяйство», идеи, которые А.И. Чупров исповедовал в течении всей своей дальнейшей научной жизни.

А.И. Чупров выступал в защиту гарантированного процента на капитал для железнодорожных обществ, мотивируя это, помимо прочего, тем, что когда государство потребует от частных дорог снизить тарифы, гарантированный доход на капитал позволит железнодорожным компаниям избежать убытков.

Социалистические взгляды А.И. Чупрова (а А.И. Чупров не избежал обаяния популярных в XIX веке левых идей) приводили иногда к довольно странному выводу. Например, он считал, что правительство должно иметь возможность в любую минуту – например, при повышении цены акций железнодорожных компаний, иметь право выкупить их по номинальной цене. Аргументация его была следующей: «данная форма выкупа неизбежно приведёт к тому, что железнодорожные акции потеряют способность безгранично подниматься в своей стоимости, поскольку, зная, что государство может в любой момент выкупить акции по номинальной цене, никто не согласится заплатить за них завышенные суммы», что «оттолкнёт от железнодорожного дела значительную часть спекулянтов».

С некоторым публицистическим преувеличением, можно сказать, что, возможно, не будь А.И. Чупрова, отечественные железные дороги, которые изначально развивались, по «американской модели», так и остались бы частными, как это было с железными дорогами в течение всей истории США, но так случилось, что основатель экономики железнодорожного транспорта заложил фундамент этатистской традиции, и большинство российских учёных, занимавшихся впоследствии этой дисциплиной, работали в этой парадигме.

Но если теоретические взгляды А.И. Чупрова сегодня могут показаться не актуальными, то его работы, базирующиеся на эмпирических исследованиях, остаются востребованными до сих пор. Анализируя издержки железнодорожных обществ, А.И. Чупров первым описал эффект масштаба: «по осно-

бым условиям, в которые поставлен труд и капитал в этой отрасли, меновая стоимость их услуг имеет постоянную тенденцию к понижению при всяком увеличении спроса. Чем больше возрастает потребность общества в дешевом провозе, тем дешевле он в действительности становится», а «увеличение спроса ведет здесь не к возрастанию издержек (как в земледелии), а к их уменьшению».

Кроме того, А.И. Чупров, одним из первых исследовал эластичность спроса на железнодорожные перевозки по цене и сделал революционный вывод, что в сфере железнодорожных перевозок спрос гораздо менее эластичен, то есть, меньше зависит от цены, чем в других отраслях. Он писал, что «понижение цен, производимое уменьшением провозной платы, не всегда сопровождается приращением спроса на товар, но если бы даже и произошла прибавка спроса, перевозка на железной дороге может возрасти лишь в том случае, если за этой прибавкой последует расширение производства». Изучая влияние тарифа на объём перевозок, А.И. Чупров использовал богатый фактический материал из отчетов крупнейших железных дорог и Главного Общества Российских железных дорог. Он констатирует, что строгой пропорциональности между размерами провозной платы и размерами движения не существует, что «есть такие предметы, на движение которых провозная плата не имеет заметного влияния (такова область товаров, в цену которых провозная плата входит лишь как незначительная составная часть)». Из вышеперечисленного учёный делает вывод о том, что железные дороги, несмотря на всё техническое могущество, «несмотря на полную власть над провозными ценами, не в силах переделать данных им условий движения». Никакое «искусство железнодорожных управлений не создаст грузов там, где не дает их страна» (цитируется по [4]).

Вошедшая во все современные учебники экономики железнодорожного транспорта формула о том, что особенностью транспортной услуги является неразделённость оказания услуги и её потребления, так же впервые была сформулирована А.И. Чупровым в «Железнодорожном хозяйстве»: «в

перевозочной промышленности услуги железной дороги потребляются в тот же момент, как они производятся (производство и потребление сливаются в один процесс)».

Двухтомник А.И. Чупрова про железнодорожное хозяйство привлёк внимание Карла Маркса, который даже законспектировал для себя два тома «Железнодорожного хозяйства» (конспект опубликован в 12 томе «Архива Маркса и Энгельса», изданного в СССР в 1952 г.). Маркс использовал идеи А.И. Чупрова о транспорте, как о ещё одной отрасли народного хозяйства во втором томе «Капитала».

Кроме того, В.И. Ленин использовал книгу под редакцией А.И. Чупрова «Влияние урожая и хлебных цен на некоторые стороны русского народного хозяйства», во время своей работы над «Развитием капитализма в России».

Сам А.И. Чупров, строго говоря, не был марксистом, его мировоззрение было эклектичным сочетанием классической политэкономии Джона Стюарта Милля (который в его лекциях лидирует в списке цитат с огромным отрывом), некоторых методологических идей Карла Менгера и немецкой исторической школы. Чаще всего, как в отечественной, так и в зарубежной литературе, А.И. Чупрова классифицировали как «народника». Так, А.В. Аникин пишет: «Московский университет в конце XIX века служил оплотом либерально-народнических идей, а главой этого направления был А.И. Чупров» [2]. Аналогичную оценку взглядам А.И. Чупрова даёт в своей книге «История экономической мысли в России» Й. Цвайнерт: «главным выразителем взглядов народнического направления в академической среде был, бесспорно, А.И. Чупров, доминировавший в российской экономической науке 1870–1880-х гг.» [7].

При этом, А.И. Чупров был сторонником трудовой теории стоимости, что в наше время вызывает у экономистов улыбку, а в России конца XIX века было признаком «продвинутости», и лёгкого фронтёрства. Впрочем, Й. Цвайнерт пишет о лекциях А.И. Чупрова, что «они всё-таки содержали фрагменты марксистского учения» [7].

Ещё одной важной ошибкой, свойственной, впрочем, не только

А.И. Чупрову, но и многим его коллегам, социалистам и народникам, было пренебрежение правами собственности. В частности рассуждая о праве государственных органов вмешиваться в хозяйственную жизнь частных компаний А.И. Чупров писал: «формальные юридические соображения должны отступить перед требованиями высшей общественной необходимости» [8]. После 1917 г. страна вполне узнала, что следует из вывода о примате «высшей общественной необходимости».

Говоря о А.И. Чупрове, нельзя не отметить особо ещё одну его важнейшую роль – преподавательскую. Почти все люди, оставившие мемуары о А.И. Чупрове, отмечали ту огромную роль, которую он играл в Московском университете в качестве преподавателя и популяризатора экономической науки. В течение четверти века А.И. Чупров возглавлял кафедру Политической экономии юридического факультета (Экономического факультета в Московском университете тогда не существовало, он был создан в МГУ уже в советское время). Лекции А.И. Чупрова были так популярны, что на них ходили студенты с других факультетов. Во многих мемуарах о том времени его называют «самым популярным и самым либеральным профессором на факультете» (слово «либеральный» в те времена имело несколько иной смысл, чем сегодня; оно приблизительно означало либерала в политике и социал-демократа в экономике).

Слава А.И. Чупрова была сравнима, разве что со славой легендарного профессора Т. Грановского. Лекции сопровождалась такими же аплодисментами и такою же фанатичной любовью студентов. Вот как вспоминает начало одной из лекций его ученик: «При громе аплодисментов в Большую словесную аудиторию, полную настолько, что негде было упасть яблоку, вошёл А.И. Чупров». А вот как он вспоминает завершение этой же лекции: «Пятьсот человек хлопали ладонями, стучали ногами, кричали протяжно, громко, весело, бежали к кафедре, лезли через скамьи. Чупрова вынесли на руках, – и Володя завидовал студенту, которого учёный невзначай задел каблуком по голове». По приведённой цитате понятно, по-

чему А.И. Чупрова называли Грановским 1880-х годов.

Помимо преподавательской деятельности, много внимания и сил А.И. Чупров отдавал просветительской и публицистической деятельности. В 1895 г., когда московская интеллигенция праздновала двадцатипятилетие литературно-научной деятельности А.И. Чупрова, одним из участников празднеств было сказано примерно следующее: наука имеет много работников, и в своём развитии не остановится, но наша русская жизнь так бедна просвещёнными деятелями, что последние не должны замыкаться в стенах своего кабинета, а должны быть сеятелями научных знаний, а потому Александр Иванович совершенно правильно действует, будя всюду интерес к знаниям, способствуя подъёму культурного уровня широких слоёв общества и тем подготавливая благоприятную почву для дальнейшего развития науки уже со стороны того большого числа людей, которые явятся как результат его просветительской деятельности.

Друг семьи Чупровых – писатель А.В. Амфитеатров писал: «какое гениальное проникновение явил И.С. Тургенев, когда сделал своего Потугина – западника из западников, фанатика цивилизации, европейской науки и демократического строя, – человеком духовного происхождения, интеллигентом из семинаристов». А.И. Чупров – сын протопопа И. Чупрова не уступал Потугину «ни в энергии западничества, ни в фанатической вере в цивилизацию, ни в энтузиазме к поступательному прогрессу человечества» [1]. А.В. Амфитеатров называл Чупрова «святым без религии», характеризуя его как одного из самых последовательных, убеждённых и бесстрастных в мягкосердечии своём позитивистов, каких только имела европейская наука. «Единственной религией профессора А.И. Чупрова, – писал А.В. Амфитеатров, – была вера в человечество».

Велика была роль А.И. Чупрова как морального арбитра – человека безупречной нравственной репутации – во всех делах, и в научных, и в житейских. Оппоненты А.И. Чупрова из правительственного лагеря жаловались, что даже оклеветать профессора, при необходимости – не получится: осмеют, никто не поверит.

В 1894 г. А.И. Чупров подписывает петицию в защиту студентов, исключённых из университета за обструкцию, устроенную одному из профессоров за его верноподданническую речь. Министр народного просвещения И.Д. Делянов попытался настоять на увольнении А.И. Чупрова из университета, но академик И.И. Янжул запугал начальство студенческими волнениями, которые может вызвать изгнание А.И. Чупрова [2, 12].

Роль Чупрова, как общественного деятеля в эти годы была уникальной. Приведём пространную цитату А.В. Амфитеатрова, которая описывает роль учёного в это время: «В тяжёлое, противоречивое, нервно метавшееся время восьмидесятых и девяностых годов на могилах раздавленных революционных порывов и осмеянных конституционных надежд, в обществе сердитом, но не сильном, не очнувшемся от реакционного разгрома, хилом, истерическом, совершенно не готовом к освободительной работе, были необходимы и дороги деятели-успокоители, экономы и сберегатели сил. А.И. Чупров играл именно такую роль в среде передовых восьмидесятников. Всегда мягкий, всегда ровный, всегда враг крайностей... он умел и не боялся являться умиротворителем даже в моменты самых бешеных кризисов, когда казалось – конечно: осталось человеку две дороги: либо преступление и острог, либо больница для умалишённых. Бывало, иной юноша криком кричит от зрелища людской неправды... и не остановить его... А – глядишь – побеседовал он с А.И. Чупровым и выходит от него задумчивый, спокойный, ждущий: с прежнею боевою готовностью на жертву самим собою, но с новою выдержкою характера... Много матерей молит Бога за Александра Ивановича, потому что много горячих голов спас он своим словом и ходатайством на краю неминуемой преждевременной гибели и, направив их своим ласковым, разумным влиянием в русло спокойного и рабочего прогресса, сохранил их целыми и полезными как для самих себя, так и для русского общества. Этот прогрессист-постепенец, этот Грановский 80-х годов сберёг и воспитал много сил, которым было суждено развернуть

свою политическую энергию в первом десятилетии XX века».

Положение А.И. Чупрова, пытающегося умиротворить очередной конфликт между бунтующим студенчеством и властью один из современников описал так: «во время одного студенческого бунта он выбивался из сил, здесь – убеждая, там – ходатайствуя,... снующий между студенчеством и властью, точно буфер между двумя вагонами, принимающий удары справа и слева, – живой кусок железа между молотом и наковальней» [1].

Осенью 1899 г. А.И. Чупров прекратил преподавание и выехал за границу для лечения, откуда при жизни он уже не возвращался. Умер А.И. Чупров от сердечного приступа 24 февраля (8 марта по новому стилю) 1908 г. в Мюнхене, во время визита к мюнхенскому экономисту Вальтеру Лотцу [7]. Тело его было перевезено в Москву, где он и был похоронен на Ваганьковском кладбище.

На венке, возложенном на его гроб профессорами Московского университета, была сделана надпись, довольно редкая для характеристики учёного: «Духовному вождю». И это не было преувеличением. Если просмотреть прессу за февраль-март 1908 г., то можно увидеть, какое огромное количество людей, организаций и различных общественных групп откликнулись на его смерть. Похороны А.И. Чупрова прошли при огромном стечении народа, в них приняли участие несколько тысяч человек. Над могилой выступали литераторы, учёные, в том числе, профессор С.А. Муромцев и лидер фракции партии народной свободы (кадетов) в Государственной думе России П.Н. Милюков. Один из современников, Б.Б. Глинский, вспоминал: «Во всех письмах, телеграммах, статьях звучит один общий мотив: Россия лишилась одного из лучших своих сынов, который был её украшением, славой и гордостью» [3].

Сегодня работы А.И. Чупрова не воспринимаются как высшее достижение экономической науки. Тем не менее, их изучение весьма полезно как в той части, где им были сделаны важные и верные выводы, так и в той части, которая, как показала история, оказались не вполне верными, поскольку полезно знать не только результат

развития науки, но и тот путь, те развилки и тупики, которые наука проходила в своём развитии.

Литература

1. Амфитеатров А.В. Александр Иванович Чупров. Биографический очерк // Чупров А.И. Россия вчера и завтра. Статьи. Речи. Воспоминания – М.: Русский мир, 2009. – С.5-24.

2. Аникин А. В. Путь исканий: Социально-экономические идеи в России до марксизма – М. Политиздат, 1990г. – 416 с.

3. Глинский Б.Б. А.И.Чупров // Чупров А.И. Россия вчера и завтра. Статьи. Речи. Воспоминания – М.: Русский мир, 2009. – С.409-421.

4. Дудина Л.А. Экономические взгляды Александра Ивановича Чупрова. Дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.02/ МГУ им. М.В. Ломоносова – М., 1998. – 220 с.

5. Каблуков Н. Александр Иванович Чупров. Биографический очерк // Чупров А.И. Россия вчера и завтра. Статьи. Речи. Воспоминания – М.: Русский мир, 2009. – С.346-369.

6. Хусаинов Ф.И. Железнодорожные страницы в биографии С.Ю. Витте // Бюллетень транспортной информации. – 2007. – № 10. – С.34-40. [http://f-husainov.narod.ru/husainov_bt_10_2007.pdf]

7. Цвайнерт Й. История экономической мысли в России 1805-1905 – М.: Изд. дом ГУ-ВШЭ, 2008. – 410 с.

8. Чупров А.И. О подчинении железнодорожных тарифов правительственному руководству // Чупров А.И. Россия вчера и завтра. Статьи. Речи. Воспоминания – М.: Русский мир, 2009. – С.291-294.

9. Чупров А.И. О порядке управления казенными железными дорогами // Чупров А.И. Из прошлого русских железных дорог – М., 1909. – С.215-127.

10. Чупров А.И. О новых тарифах на перевозку хлеба // Чупров А.И. Из прошлого русских железных дорог – М., 1909. – С.239-244.

11. Чупров А.И. О способах государственного вмешательства в железнодорожные тарифы. // Экономический журнал. – 1887. – Кн. 1. – с 123-127.

12. Янжул И.И. Воспоминания о пережитом и виденном в 1864-1909 гг. – М.: Государственная публичная историческая библиотека России, 2006. – 459 с.

Члену Редакционного совета журнала «Бюллетень транспортной информации», заведующему Кафедрой управления пассажирскими перевозками Московского государственного университета управления В.А. ПЕРСИАНОВУ исполнилось 80 лет!



Глубокоуважаемый Владимир Александрович!

Что стало, и что могло бы стать? Думать об этом, сокрушаться несопадением чаемого и реального, – это даже не традиция, это генетика для таких людей как Вы, – деятельных, неравнодушных, ответственных.

Мало строят дорог и не всегда правильно. Но это уже их вахта, молодых, энергичных, адаптированных к рынку. Если захотят понять, как правильно, Вы им многое написали, многое объяснили.

Возят тоже как-то сумбурно, производительность не та, порожний пробег велик. Но это уже их ярмарка, и их порожний пробег, а Вы им рассказывали, как и что надо делать.

Однако, люди, слава Богу, есть, не разбежались из транспортной отрасли, болеют за неё, думают и понимают каждый своим умом. Наверное, в этом и есть самый важный результат Вашей многогранной и успешной деятельности, – растить и выращивать из взрослых детей людей дела, понимающих своё призвание, верных своему транспортному поприщу и любящих свою Родину.

Все мы подвержены физическому износу, но Вы показываете, насколько плодотворны труды ученого и педагога, не подверженного моральному износу.

Продолжайте и дальше Ваш творческий научный и педагогический путь. Помощи Вам Божией, Ангела-хранителя, доброго здоровья, любви и заботы близких людей и друзей, уважения начальства, понимания и поддержки среди коллег и учеников!

Редакционный совет журнала «Бюллетень транспортной информации»