

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПОЛИТИКА РОССИЙСКОГО ГОСУДАРСТВА В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX в. (НА ПРИМЕРЕ УРАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ)

Мы – люди, живущие в эпоху технологического прогресса, небывалого количества новых технологий, научных открытий, исследований и разработок, по-прежнему не можем обойтись без изобретения XIX в., а именно железнодорожного транспорта. Это изобретение кардинально изменило жизнь людей. Для такой огромной страны как Россия, железные дороги имеют значительное транспортное значение и по сей день. Без них Россия испытывала бы огромные затруднения, как в социально-экономическом, так и в стратегическом плане.

В 2003 г. в средствах массовой информации и правительстве не раз обсуждался вопрос о частичной приватизации государственных железных дорог. Оценивалась целесообразность этой идеи, ее плюсы и минусы, последствия, которые она окажет на экономику России. Сторонники этого проекта утверждают, что государство не способно экономически выгодно использовать данную отрасль хозяйства, что государственное регулирование тарифов исчерпало себя. Так ли это на самом деле, и способно ли государство с его политикой в отношении железнодорожных тарифов адекватно реагировать на изменения экономического положения страны? Не вызовет ли приватизация железных дорог бесконтрольного роста тарифов и неразберихи в этой отрасли? Нас тоже заинтересовал этот вопрос, и мы решили обратиться к историческому опыту Российского государства, чтобы выяснить, как подобные изменения влияли на его экономику. В частности нас интересовал период конца XIX – начала XX в. Так, как именно в этот период произошли качественные изменения в железнодорожной отрасли России. Государство стало монополизировать железнодорожную отрасль, и взяло под свой контроль регулирование тарифов. Это произошло благодаря работе выдающегося государственного деятеля С.Ю.Витте, который был инициатором тарифной реформы 8 марта 1889 г. и других законопроектов, ставших основой дальнейших преобразований. Необходимо проследить эволюцию железнодорожной политики государства в этот период на территории всей страны и Пермской губернии в частности.

Объективным показателем положения дел в железнодорожной отрасли является объем грузооборота, который зависит от многих факторов, одним из которых является величина тарифов. На эти данные мы и будем опираться. Эта проблема вызывала интерес у многих исследователей. В частности А.М.Соловьева¹ в своей монографии, посвященной развитию железнодорожного транспорта России с 30-х гг. и до конца XIX в., широко раскрыла вопрос железнодорожной политики нашей страны. Э.М.Мильман² в своей работе по истории первой железнодорожной магистрали Урала довольно подробно рассмотрела создание горнозаводской железной дороги и ее значение в утверждении капитализма на Урале. Также данную проблему исследовали П.И.Лященко³, С.Г.Струмилин⁴ и др. В качестве источников привлекались материалы Адрес-календарей и Памятных книг, отчеты по эксплуатации казенных железных дорог, отчеты управления Пермских железных дорог и другие статистические данные.

Строительство железных дорог не только способствовало развитию российского предпринимательства, но и сковывало его, так как перекачивание капиталов непроизводительному дворянству замедляло концентрацию капиталов на чисто буржуазной основе, ограничивало свободу предпринимательской инициативы. В результате внедрения железнодорожного транспорта взамен гужевого в 70-х гг. XIX в. себестоимость перевозок каменного угля снизилась почти в 4 раза, а к 1893 г. – примерно в 6–7 раз. Это свидетельствует о вытеснении речного транспорта железнодорожным. В 1861–1877 гг. грузооборот на железных дорогах возрос в 25 раз, а на речном транспорте лишь на 59 %⁵.

Железнодорожный транспорт наряду с успехами испытывал и существенные трудности, которые особенно обострились в середине 70-х гг., после первых лет эксплуатации. Поделенная между 52 компаниями (в частности только на Урале было около 19-ти частновладельческих подъездных путей, а это приблизительно – 14950 верст рельсовых путей), железнодорожная сеть России не представляла единого целого ни в экономическом, ни в техническом, ни в эксплуатационном отношении. Железные дороги имели различные технические условия постройки, профили и типы железнодорожного полотна, станций, сигнализации станционных путей. Полный произвол царил и в области системы железнодорожных тарифов. С конца 70-х гг. встал вопрос о коренной реорганизации железнодорожного хозяйства в плане его централизации и огосударствления.

По данным А.М.Соловьевой, к 1886 г. 85 % частной железнодорожной сети требовало возраставших в угрожающей прогрессии платежей по казенным гарантийным обязательствам. Непосильным бременем они ложились на государство, становясь главным фактором бюджетного дефицита⁶. Указанные обстоятельства объективно вели к ослаблению позиций частного железнодорожного предпринимательства и ориентировали правительство на ускорение выкупа железных дорог в казну, а также на усиление государственного вмешательства в проводимую железнодорожными обществами тарифную политику.

В 80-е – 90-е гг. XIX в. отмечены кризисными чертами в истории железнодорожного бизнеса. Период учредительства и свободной конкуренции на железнодорожном транспорте сменился государственной монополией в сфере регулирования тарифов, выкупом большинства частных дорог в казну и господством казенного строительства новых железных дорог.

Коренные изменения в тарифной политике частных железнодорожных кампаний произошли в 1889 г. 8 марта железнодорожная тарифная реформа С.Ю.Витте была утверждена Александром III. Отныне тарифное дело сосредотачивалось в Совете по тарифным делам, Тарифном комитете и Департаменте железнодорожных дел Министерства финансов. 10 марта, после производства в действительные статские советники, директором нового департамента был назначен С.Ю.Витте.

Железнодорожная тарифная реформа 8 марта 1889 г. явилась вынужденным шагом, обусловленным как фискальными интересами казны, так и ставшимися правительством задачами индустриального развития страны. Реформа носила двойственный характер. Она создала мощное орудие для ускорения процессов модернизации страны. Тарифная политика Департамента железнодорожных дел, и в первую очередь введение низких дифференцированных тарифов на сырье и хлебные грузы, создали благоприятные условия для деятельности предпринимателей в сфере промышленности, а также способствовали развитию товарного зернового производства в отдаленных от внешних и внутренних рынков сбыта районах. Тарифная реформа действовала с небольшими изменениями вплоть до 1917 г. Направление тарифной политики могут продемонстрировать следующие примеры.

Характерно складывание тарифной системы в сахарной промышленности, относящейся к числу наиболее опекаемых правительством отрас-

лей хозяйства. В 1892 г., когда происходил первый пересмотр тарифов на перевозку сахарных грузов, в интересах монополистов-сахарозаводчиков была утверждена общая раздельная схема для повагонных внутренних перевозок сахара-рафинада и сахарного песка по всей сети железных дорог России (1/18 коп. с пуда-версты для песка и 1/12 коп. с пуда-версты для рафинада). В 1895 г. тарифный комитет в связи с усиленными перевозками сахарного песка допустил увеличение тарифа на последний до 1/12 коп. с пуда-версты. В 1898 г. при втором общем пересмотре тарифов на сахарные грузы сахарозаводчики добились вновь установления пониженного твердого внутреннего тарифа в 1/18 коп. с пуда-версты⁷.

С целью увеличения массовых пассажирских перевозок, связанных с переселенческим движением на восточные окраины России, в 1894 г. по инициативе министра финансов Витте было произведено значительное понижение пассажирских тарифов 3-го и 4-го классов⁸.

Огосударствление русских железных дорог продолжалось в течение 20 лет, с 1881 по 1900 г. К 1 января 1897 г. длина железных дорог равнялась 38,848 верст из которых в государственном ведении находилось 24,155 верст и частных – 12,449 верст, остальные – 2,244 версты приходились на финляндские железные дороги⁹. В результате, государством было выкуплено 37 частных железных дорог.

Причинами выкупа железных дорог в начале 80-х гг. XIX в. явились финансовое банкротство и развал железнодорожного хозяйства. Кроме причин финансовой несостоятельности в 90-х гг. значимым мотивом стала необходимость централизации и реорганизации сети. Эта задача требовала слияния ряда железных дорог в единые, крупные магистрали, которые объединили перевозки в масштабах отдельных экономических районов России. Поэтому выкуп одной дороги нередко предreshал выкуп смежной с ней линии. Важнейшими мотивами при выкупах железных дорог в казну являлись военно-стратегические и политические планы и задачи правительства.

В процессе огосударствления железных дорог А.М.Соловьева выделяет на три ярко выраженных этапа. В качестве критериев выступают темпы выкупной операции и политика правительства в этом вопросе.

Первый этап¹⁰ – 1881–1886 гг., второй¹¹ – 1887–1892 гг. и третий¹² – 1893–1900 гг. В течение которых было выкуплено 1324, 5500, 14000 верст соответственно¹³.

Огосударствление Уральской железной дороги относится ко II этапу, хотя в договоре первоначально было оговорено, что дорога перейдет в государственную собственность примерно к 1955 году, после 81 года ее эксплуатации акционерным обществом «Уральская горнозаводская железная дорога»¹⁴. Это обусловлено изменениями в железнодорожной политике государства. К 1890 г. Уральская железная дорога имела в своем распоряжении 139 паровозов, 156 пассажирских вагонов, 295 товарных вагонов, полувагонов и платформ¹⁵. Для железных дорог Урала второй этап огосударствления явился переломным. Она стала государственной и опробовала новую тарифную политику. Валовой доход дороги увеличился с 4037704,98 в 1886 г. до 5686426,37 в 1890 г.¹⁶

Общее возрастание перевезенных в 1889 г. грузов сравнительно с 1888 г. в 6843819 пуд. приходится главным образом на горнозаводские грузы, количество которых возросло на 5381128 пуд., затем на сырье и жировые товары, количество которых возросло на 704705 пуд. Из числа горнозаводских грузов наибольшее увеличение было по перевозке каменного угля, которого перевезено более на 1738942 пуд., по перевозке чугуна на 1406451 пуд., по перевозке рельсов на 1240191 пуд. и по перевозке железа на 918949 пуд. Из грузов сырья и жировых товаров было перевезено в 1889 г. более соли на 187393 пуд. шерсти на 97951 пуд. и сала на 248887 пуд. Увеличение количества горнозаводских грузов вызвано удешевлением тарифов и понижением средней тарифной ставки. В 1888 г. средняя ставка составляла 1/31, а в 1889 г. 1/33. В 1889 г. пшеничной муки, льняного семени, пшеницы было перевезено 2330908 пуд., по вновь введенному тарифу 0,025465 коп., по сравнению со старым тарифом в размере 0,028657 коп. средний тариф уменьшился на 11,2 %. В 1889 г., по сравнению с 1888 г., доход железной дороги с грузооборота увеличился на 481244,24 руб.¹⁷ В последующие годы грузооборот продолжает увеличиваться и в 1892 г. составляет уже 56446478 пуд. В том числе горнозаводских – 25918481 пуд.¹⁸

Количество пассажиров также растет. В 1888 г. их было 480219, в 1889 г. – 494475, в 1892 г. – 644991, в 1895 г. – 852878, в 1897 г. – 1035759, в 1904 г. – 1872769, в 1908 г. – 2890266. В общей сложности в период с 1888 по 1908 г. количество пассажиров увеличилось на 2410047 чел. Выручка железной дороги постоянно возрастает с 698523,51 в 1888 г. по 2672343,81 в 1908 г., что составляет 1973820,3. Положительно то, что увеличения прибыли вызвано не ростом тарифов на пассажирские пе-

ревозки разных классов. Они наоборот уменьшаются с 1,45 в 1888 г. до 0,92 в 1908 г.¹⁹

Данные тенденции характерны и для России в целом. В 1888 г. грузооборот составлял 853 млрд пудо-верст, а в 1900 – 2,098 млрд пудо-верст. В 1888 г. число пассажиров составляло 4,35 млрд пассажиро-верст, а в 1900 г. – 14,10 млрд пассажиро-верст²⁰.

Таким образом, преобразования железнодорожной отрасли России в конце XIX – начале XX в., безусловно, имели положительные стороны. В тарифной политике воцарился относительный порядок. Уменьшилась конкуренция и споры между частными компаниями. Стал расти валовой доход от эксплуатации железных дорог, увеличилось число пассажиров, увеличился грузооборот и протяженность железных дорог. Это способствовало увеличению производств и улучшению социально-экономического положения страны. В целом же финансовые результаты эксплуатации железных дорог оставались весьма плачевными. Одновременно с ростом валового дохода увеличивались и расходы на эксплуатацию, реконструкцию железных дорог и на оплату железнодорожных долгов. В 1897 г. их сумма составляла 348,5 млн руб., а в 1900 г. уже 449,4 млн руб.²¹ Нужно учесть, что большинство затрат государства приходилось на погашение долгов частных железнодорожных компаний, сумма которых к моменту выкупа составляла 1752,5 млн руб.²² За этот поступок государству пришлось дорого заплатить.

На низком уровне оставалась техника безопасности на железных дорогах. Процент железнодорожных жертв ежегодно возрастал с 4 % на 10000 железнодорожников в 1889 г. до 13 % в 1899 г.²³

Однозначно оценить данный период нельзя. Но мы полагаем, что положительных результатов было больше, чем негативных, и государственная форма собственности более приемлема для содержания и развития железнодорожной отрасли, нежели частная. Основной ошибкой Российского правительства в императорский период мы считаем то, что изначально строительство железных дорог было отдано в частные руки, и большие надежды возлагались на иностранный капитал. Неоправданность первоначальной политики привела к огромным убыткам казны. Мы надеемся, что наше нынешнее правительство учтет ошибки прошлого и не допустит их повторения в будущем.

Примечания

1 Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине

- XIX в. М., 1975; Промышленная революция в России в XIX в. М., 1990.
- 2 Мильман Э.М. История первой железнодорожной магистрали Урала. Пермь, 1975.
 - 3 Лященко П.И. История народного хозяйства. Т. II. М., 1952.
 - 4 Струмилин С.Г. Статистико-экономические очерки. М., 1958.
 - 5 Соловьева А.М. Указ. соч. С.130–135.
 - 6 Там же. С.160.
 - 7 Материалы по пересмотру тарифов на перевозку сахарных грузов по всей сети российских железных дорог в 1904–190 г. СПб., 1904. С.27, 31–33.
 - 8 О положении тарифного дела на русских железных дорогах. СПб., 1909. С.21–22.
 - 9 Вся России. Русская книга промышленности, торговли, сельского хозяйства и администрации. Адрес – календарь Российской империи. СПб., Т. II., 1899. С.43.
 - 10 В первый период в казну перешли Харьковско-Николаевская, Тамбовско-Саратовская, Муромская и Путиловская железные дороги.
 - 11 В этот период были выкуплены в казну Уральская, Рязанско-Моршанская, Рязанско-Вяземская, Моршанско-Сызранская, Закавказская, Либаво-Роменская, Тамбовско-Козловская, Курско-Харьково-Азовская, Орловско-Грязская и Варшавско-Тереспольская железные дороги.
 - 12 В этот период были выкуплены в казну Московско-Курская, Оренбургская, Балтийская, Донецкая, Николаевская, Петербурго-Варшавская, Московско-Нижегородская, Митаевская, Риги-Двинская, Орловско-Витебская, Новоторжская, Двинско-Витебская, Лозово-Севастопольская, Юго-Западные, Московско-Брестская, Привислиньские и другие железные дороги.
 - 13 Соловьева А.М. Указ. соч. С.178–185.
 - 14 Устав общества Уральской горнозаводской железной дороги. СПб., 1874. С.7–23.
 - 15 Памятная книжка и адрес-календарь Пермской губернии на 1891 год. Пермь, 1890. С.174.
 - 16 Памятная книжка и адрес-календарь Пермской губернии на 1892 год. Пермь 1891. С.156.
 - 17 Отчет по эксплуатации казенных железных дорог за 1889 г. Часть XI. Отчет Управления Уральской железной дороги. Пермь, 1890. С.12–13.
 - 18 Отчет по эксплуатации казенных железных дорог за 1892 г. Отчет Управления Уральской железной дороги. Пермь, 1893. С.12–13.
 - 19 Отчеты по эксплуатации казенных железных дорог за 1888, 1889, 1892, 1895, 1897, 1904, 1908 гг. Отчеты Управления Уральской железной дороги. Пермь, 1889, 1890, 1893, 1896, 1898, 1905, 1909.
 - 20 Статистический сборник Министерства путей сообщения за 1888, 1900 гг.
 - 21 Объяснительная записка к отчету Государственного контролера за 1901 г.

СПб., 1902. С.42; Сведения о железных дорогах, составленные Департаментом железнодорожной отчетности Государственного контроля за 1900 г. Т.1. СПб., 1901. С.V–VIII.

- 22 Соловьева А.М. Из истории выкупа частных железных дорог в России в конце XIX века // Исторические записки. Т.82. М., 1968. С.116–117.
- 23 Струмилин С.Г. Статистико-экономические очерки. М., 1958. С.644–645.

*Неклюдов Е.Г.
(Екатеринбург)*

ГОРНЫЕ ПОДАТИ И САНКЦИИ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX в.¹

Подати с частных горных заводов в XIX в. являлись одной из важнейших доходных статей государства¹. Еще в XVIII в. было установлено несколько видов общих горных податей, без серьезных изменений действовавших и в первой половине XIX в. В первую очередь это была т. н. «десятинная» подать, которая собиралась с 1719 г. «Только требуем не больше, – записано в Берг-привилегии, – яко ж во иных государствах обыкновенно есть, десятую долю от прибытка к заплате Берг-коллегиум его служителям и на иные потребные к тому расхоть»². Однако уже вскоре такой, принятый по западноевропейскому образцу вариант «десятинного сбора» был признан неудобным из-за сложностей определения прибылей заводчиков. В итоге Берг-коллегия (5 февраля 1823 г.) и Сенат (16 января 1724 г.) пересмотрели прежнее положение и заменили «десятинную» подать с прибыли взиманием 1 коп. с пуда чугуна³.

Берг-регламент 1739 г. подтвердил новый принцип начисления «попудной» подати с чугуна «по тому основанию, почему платит дворянин Акинфий Демидов с одной домны» (3392 руб. с домны, выплавлявшей 100 тыс. пуд. чугуна в год), что увеличило подать до 3,4 коп. За выплавленную медь в виде горной подати по-прежнему бралась десятая часть «натурой». Кроме того две трети из оставшейся меди заводчики должны были «отдавать в казну... по настоящей или ходячей цене» (медь необходима была казне для чеканки монеты)⁴. По высочайшему повелению от 15 апреля 1764 г. была сохранена прежняя десятина с меди, а размер попудной подати с чугуна повышен до 4-х коп.⁵

Следующее изменение в размере подати произошло только через 30 лет по именному указу от 23 июня 1794 г. «Известно, – объяснялось в нем, – что подати государственные, на железные и медные заводы издав-