

8. Siegfried A. Tableau, politique la France de l'Ouest la Troisième République. Paris, 1913; 2-ème ed. Paris, 1965.
9. Рубинский Ю.И. Указ. Изд. – С. 91.
10. Быкова А.В. Франция и французы. Очерк развития демократии и республики. – М., 1907. – С. 7.
11. Меч С. Франция. – М., 1908. – С. 53.
12. Вестник Европы. 1882. – Т. 2. (Ян.). – С. 390; Вестник Европы. 1887. – Т. 6. – Кн. 11. – С. 413; Вестник Европы. 1887. Кн. 9. – С. 393; Вестник Европы. 1892. – Кн. 1. – С. 846.
13. Вестник Европы. 1880. – Март. – С. 420.
14. Вестник Европы. 1877. – Кн 1.
15. История Франции. – М., 1973. – Т. 2. – С. 481.
16. David K. La Troisième République. Soixante ans de politique et d'histoire (de 1871 à nos jours). Paris, 1934. – P. 111.
17. Вестник Европы. 1887. – Кн. 9. – С. 393.
18. Вестник Европы. 1892. – Кн. 10. – С. 846.

**Svitlana Bobyleva**

## **ROLE AND PLACE OF RELIGION IN FRANCE IN THE END OF THE XIXth CENTURY ACCORDING TO THE “BULLETIN OF EUROPE”**

*This investigation is devoted to the analysis of the articles of the periodical “The Bulletin of Europe” published during the 80 – 90-ies of the XIX th. century. The articles of “The Bulletin of Europe” underline a destructive role of the Catholic Church in the consolidation of the Republic administration.*

*Key words: “The Bulletin of Europe”, the Catholic Church, the Republic administration.*

Надійшла до редакції 20.02.2008 р.

УДК 625.1 (476) (091)

**Сергей Жихарев**

## **ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В РОССИИ в 80 – 90-е гг. XIX в.**

*В статье анализируется еще недостаточно изученная в литературе проблема – железнодорожное строительство в России в конце XIX в. как направление правительственной политики. Рассматривается также процесс национализации частных железных дорог государством. В статье ставится общая проблема усиления государственного вмешательства в железнодорожное хозяйство как одна из основных тенденций экономической политики российского правительства в конце XIX века.*

*Ключевые слова: железная дорога, строительство, акционерная компания, капитал, правительство, транспорт, концессия, прибыль, конкуренция, государство.*

Переход к доминирующей роли государства в сфере железнодорожного хозяйства, наметившийся в последнее десятилетие XIX в., являлся важным компонентом экономической политики российского правительства обозначенного периода. Однако усиление государственного вмешательства в дела частных железнодорожных компаний воспринималось многими современниками как стремление государства ликвидировать частный сектор железнодорожного хозяйства. Характерной чертой советской историографии являлось превалирование классового подхода к определению сущности экономической политики российского правительства до Октябрьской революции 1917 г. Так, широкомасштабный выкуп железных дорог в казну в 80 – 90-х гг. XIX в. рассматривался как «важное экономическое мероприятие царизма, дополнившее систему политических контрреформ в стране и направленное на укрепление социально-экономических позиций дворянского класса и его государственной надстройки» [1, с. 61].

Подобный искусственный разрыв в изучении роли и значения государства в развитии промышленности и транспортной инфраструктуры приводил к односторонности выводов и пристрастности в оценках.

Обычно новый поворот в политике правительства в отношении железнодорожного хозяйства связывают с приходом к власти нового императора Александра III и началом политики «контрреформ». Вместе с тем обращает на себя внимание факт, что одна из первых попыток направить железнодорожную политику в русло усиления государственного контроля имела место еще в начале 70-х гг. XIX в. Противником концессионной системы постройки железных дорог выступил назначенный в сентябре 1871 г. министром путей сообщения А.П. Бобринский. В 1873 г. им была составлена адресованная царю записка, в которой новый министр подверг острой критике систему частного железнодорожного строительства в России. По мнению Бобринского, «существование многих наших железнодорожных обществ мнимо, фирмы их фальшивы, правления неправильны, акционеры подставные, акции их не реализованы, а Министерство путей сообщения – безвластный свидетель этих действий, прикрытых законными формами...» [2, Т.2, с.130]. Сконцентрировав свое внимание на констатации слабых сторон частно-концессионной системы, Бобринский предложил вернуться к постройке железных дорог государством.

Некоторые идеи министра путей сообщения нашли понимание со стороны Александра II. В то же время они противоречили мнению всесильного министра финансов М.Х. Рейтерна усилиями которого, в июле 1874 г. А.П. Бобринский был освобожден от занимаемой должности и заменен сторонником частной инициативы в железнодорожном строительстве К.Н. Посьетом. Вместе с тем был усилен контроль над учреждением частных обществ и усовершенствована внутренняя организация акционерных компаний. Эти принципы нашли свое юридическое закрепление в утвержденных 30 марта 1873 г. Александром II новых правилах образования железнодорожных обществ [3, с.152].

Трудности в финансировании железнодорожного строительства, снижение доходности новых дорог и рост их задолженности государству привели к постепенному сокращению с середины 70-х гг. XIX в. масштабов сооружения новых линий. Так, если в первой половине 70-х гг. ежегодный прирост российской железнодорожной сети составлял в среднем 2 тыс. верст, то с середины 70-х гг. и вплоть до начала 90-х гг. XIX в. этот показатель редко превышал отметку в 1 тыс. верст. За период 1871–1878 гг. долги частных железных дорог казне выросли в 5 раз (со 100 до 515 млн. руб.). Кроме того, государство ежегодно выделяло по 50 млн. рублей на выплату процентов и сумм погашения по железнодорожным займам [4, с. 34]. Неудовлетворительное финансовое положение подавляющего большинства частных железных дорог требовало приостановления дальнейшего расширения железнодорожной сети и сосредоточения внимания на улучшении состояния существующих линий и вместе с тем, выявлении причин бедственного положения многих железнодорожных обществ.

В 70-х гг. XIX в. правительства всех западноевропейских государств пришли к осознанию назревшей необходимости провести реорганизацию железнодорожного хозяйства. При этом степень правительственного вмешательства в данный процесс изначально определялась сформировавшейся экономической моделью в той или иной стране. Например, власти государств с устойчивыми либеральными традициями, такие как Англия и США, ограничивались мерами косвенного воздействия на развитие железнодорожного транспорта (введение единых тарифов, поощрение концентрации мелких железнодорожных обществ в более крупные и др.). В свою очередь, в Германии, Австро-Венгрии – странах запоздалой модернизации – роль государства в развитии железнодорожного транспорта была во многом определяющей. Классической страной государственного железнодорожного хозяйства стала Германия, где в 1879 г. был даже принят закон о национализации всех частных железных дорог. Все это давало России возможность воспользоваться опытом других стран.

Поворот правительственной политики к внедрению государственной системы хозяйства на железных дорогах символизировала деятельность возглавляемой председателем Департамента государственной экономии Государственного совета графом Э.Т. Барановым межведомственной комиссии для исследования железнодорожного дела в России (1876–1884 гг.). В состав комиссии вошли представители ключевых министерств. Формальным поводом для ее учреждения послужил специальный доклад военного министра Д.А. Милютин, представленный в апреле 1876 г. Александру II. Здесь давалась в целом негативная оценка состояния железнодорожного транспорта России в отношении его соответствия как экономическим потребностям страны, так и военным нуждам.

До этого руководство Министерства путей сообщения, опасавшееся критики в свой адрес, всячески замалчивало наличие серьезных проблем в железнодорожном хозяйстве страны. Поэтому неудовлетворительное состояние российских железных дорог не находило подтверждения в официальных данных путейского ведомства. В частности, министр путей сообщения А.П. Бобринский в 1872 г. официально уведомил Военное министерство, что Московско-Брестская магистраль способна ежедневно пропускать до 15 поездов. При составлении военного расписания оказалось, что она не в состоянии отправить более 5 составов. Не вызвали адекватной реакции со стороны Министерства путей

сообщения жалобы пассажиров и грузоотправителей на задержку составов, порчу товаров, а также крушения поездов [5, л. 4об.]. В преддверии русско-турецкой войны 1877–1878 гг. неудовлетворительная работа железных дорог могла привести к срыву мобилизационных мероприятий. Поэтому наибольшую заинтересованность во всестороннем и объективном исследовании состояния железнодорожного транспорта проявляло Военное министерство. В итоге 22 октября 1876 г. Александр II одобрил предложенные его руководством меры.

Для сбора статистической информации во все районы, где существовали железные дороги, направлялись подкомиссии: Санкт–Петербургская, Рижская, Московская, Варшавская Юго-Восточная, Харьковская и Киевская. В компетенцию подкомиссий входило выявление причин неудовлетворительного состояния железнодорожного хозяйства в пределах вверенного им района. Каждая местная подкомиссия публиковала результаты своих исследований, которые в свою очередь стали основой для издания шеститомных «Трудов» комиссии. Так, Рижская комиссия издала отдельный труд под названием «Статистическое описание Рижского района», в который вошла, в том числе и подробнейшая информация, относящаяся как к железнодорожному хозяйству, так и экономическому положению Витебской губернии [6, лл. 1–39].

Работа комиссии ликвидировала стереотип о некомпетентности управляющих частных железных дорог, а также в их незаинтересованности в результатах своего труда. Главной причиной всех выявленных негативных моментов в железнодорожном хозяйстве комиссия признала, во-первых, отсутствие единого железнодорожного законодательства и, во-вторых, недостаток эффективного контроля за железнодорожным делом со стороны правительства [7, л. 5 об.].

В апреле 1880 г. на общем съезде председателей подкомиссий было предложено издать Общий устав российских железных дорог, который определил бы обязанности и ответственность железных дорог к правительству, друг к другу и населению (грузоотправителям и пассажирам), а также общие условия для установления тарифов на железных дорогах. Новый устав допускал возможность частной инициативы в железнодорожном хозяйстве, но только при условии установления контроля над частными компаниями и при определенной регламентации их отношений с лицами, которые пользовались железнодорожными услугами [8, с. 123]. Статья 142 устава впервые содержала норму, где признание железнодорожного акционерного общества несостоятельным влекло немедленный переход частной компании в государственное управление. Таким образом, устав отражал возрастающую степень государственного влияния в сфере железнодорожного транспорта.

Учреждение акционерных обществ регламентировалось более строгими требованиями. До этого в структуре основного капитала железнодорожных компаний наблюдалось многократное преобладание облигаций над акциями, что создавало условия для учредителя скупать негарантированные государством акции предприятия. Возможность единоличного управления обществом при сохранении видимости легально функционирующей акционерной компании достигалась через распределение пакета акций среди доверенных лиц учредителя железнодорожного предприятия. С момента введения в действие в 1885 г. Общего устава российских железных дорог учредитель обязывался после утверждения устава в Министерстве финансов в определенный законом срок внести в соответствующие кредитные учреждения 50% акционерного капитала (раньше требовалось 10%). Реализация же облигационного капитала допускалась лишь после того, как обществом производилась полная оплата акций наличными деньгами. Таким способом практически полностью ликвидировалась возможность создания фиктивных акционерных обществ.

Процесс железнодорожного строительства в России развивался во многом с опорой на активную государственную поддержку. В отличие от западных стран в России не существовало эффективного финансового механизма аккумуляции внутренних ресурсов для железнодорожного строительства. Поэтому быстрое осуществление намеченной программы по созданию современной промышленно-транспортной базы становилось возможным только при наличии государственной гарантии на вложенный в дело капитал. Кроме того, давала о себе знать установившаяся еще с петровских времен связь государства и предпринимателей в форме правительственных подрядов и заказов. Искусственное стимулирование важных производств являлось особенностью не только России. Прусская казна специально покупала рельсы для своих железных дорог по более высоким ценам, тем самым, поощряя развитие импортозамещающих производств. В тоже время доктрина свободы предпринимательства, провозглашенная еще физиократами в виде лозунга «Laisser faire – laisser passer», господствовавшая в России во второй половине 60-х – начале 70-х гг. XIX в. обусловила невмешательство государства в работу частных железнодорожных предприятий. В итоге наметились две противоречивые тенденции в виде все нарастающих ограничений при выдаче концессий на сооружение железных дорог и одновременного все большего расширения автономии правлений частных акционерных компаний в деле эксплуатации рельсовых путей сообщения. Возникла парадоксальная ситуация: из полутора миллиардов рублей, вложенных в железнодорожное строительство, 1,2 миллиарда принадлежали

государству или же были им гарантированы и лишь 300 миллионов составляли прямые частные инвестиции. Поэтому в выводах комиссии графа Э.Т. Баранова подчеркивалось, что правительство имеет полное право учредить государственный контроль над частными линиями, при этом не лишая управления железных дорог самостоятельности в их деятельности [9, л. 6].

С целью выработки необходимых мер 24 мая 1884 г. было образовано особое совещание под председательством М.Х. Рейтерна. Его участники признали необходимым учредить в виде эксперимента на два года контрольный надзор за финансовыми оборотами трех наиболее задолжавших правительству железнодорожных обществ. В «черном списке» оказались общества Балтийской, Лозово-Севастопольской и Московско-Брестской железных дорог. Одна из главных задач контроля состояла в проверке точности в расчетах железнодорожных компаний с государством по правительственной гарантии и ссудам. Теперь при осуществлении контроля имелась возможность проводить комплексный аудит счетных книг, всей делопроизводственной документации, делать проверку выполненных поставок и работ, а также рассматривать эксплуатационные сметы и годовые отчеты [10, с. 28]. Среди нарушений, выявленных в ходе ревизии денежных и хозяйственных оборотов названных трех дорог, выявились факты сокрытия реальных доходов компаний, запись долгов по правительственной гарантии и ссудам велась без учета ежегодно начисляемых на них процентов. В результате на трех обозначенных железных дорогах удалось добиться некоторого снижения эксплуатационных расходов.

В декабре 1887 г. Комитет Министров принял решение о продлении деятельности государственного контроля на Балтийской, Лозово-Севастопольской и Московско-Брестской железных дорогах и в последующем. Аналогичный надзор был учрежден еще над девятью частными компаниями, в число которых вошли Орловско-Витебская и Динабургско-Витебская железные дороги. В начале 1890-х г. контрольные органы выполняли свои ревизионные функции уже на 18 магистральных, среди которых были как частные, так и государственные железные дороги.

Подготовка к военным действиям и сама русско-турецкая война 1877–1878 гг. дестабилизировали финансовое положение России. В результате 1876 и 1877 гг. закончились бюджетными дефицитами: соответственно – 5538368 руб. и 30003210 руб. М.Х. Рейтерн, не являясь сторонником войны, видел в ней крах своих многолетних усилий по созданию бюджетного равновесия. Поэтому после подписания Сан-Стефанского мирного договора он по собственной просьбе об отставке был уволен с должности Министра финансов.

Кроме бюджетного дефицита война 1877–78 гг. привела к снижению импорта капиталов в Россию и замедлению темпов железнодорожного строительства. В итоге в первой половине 1880-гг. было возобновлено государственное строительство. Из числа разрешенных в 1881–1886 гг. к постройке дорог общей длиной 4731 в. за казной были закреплены 3810 в.

После отставки М.Х. Рейтерна – главного апологета частного железнодорожного строительства в России – пост министра финансов в октябре 1880 г. занял А.А. Абаза. Уход с должности Рейтерна оказался крайне выгоден сторонникам корректировки железнодорожной политики правительства в сторону усиления государственного регулирования, так как перевес теперь был на их стороне. 22 января и 3 февраля 1881 года на соответствующих заседаниях Комитета министров А.А. Абаза выступил с программными по своим последствиям заявлениями, в которых указал на крайне неудовлетворительное состояние хозяйства большинства железнодорожных компаний. Новый министр финансов высказался за необходимость вернуться к казенному способу сооружения железных дорог. Кроме того, Абаза считал полезным приступить к постепенному выкупу некоторых линий, переход которых в руки правительства не был бы сопряжен с большими расходами. Официальное заявление главы Министерства финансов о необходимости выкупа частных железных дорог можно трактовать как смену государственных приоритетов в сторону усиления правительственного вмешательства в частный сектор железнодорожного хозяйства.

Следует заметить, что в условиях первой половины 80-х гг. XIX в. предложения о тотальном выкупе частных железных дорог в казну считались еще «радикальными». Дело в том, что вопрос о целесообразности огосударствления всех частных железных дорог в финансовом отношении считался еще до конца невыясненным. В пользу проведения столь масштабной и дорогой акции свидетельствовал лишь опыт Германии. Выбор германским руководством государственной системы хозяйствования в сфере железнодорожного транспорта опирался не на четкое осознание властями ее преимуществ (в плане наилучшего удовлетворения потребностей населения, промышленности и торговли), а на интересы политического свойства: государственная монополия на эксплуатацию железных дорог обеспечивала доминирующее положение среди государств, входивших в состав Германской империи, Пруссии, которая стояла во главе интеграционного процесса [11, с. 155].

В 1882 г. Комитет министров России призвал решение об экономической выгодности национализации частных железных дорог преждерременным. В начале 1884 г. в записке, содержащей анализ финансового состояния железнодорожного дела в стране, министр путей сообщения К.Н. Посыет писал что «сам выкуп частных линий еще не обуславливает их непременною эксплуатацию правительством. Передаваемые в казну железные дороги могут быть отданы в арендное содержание

частным лицам или товариществам на продолжительный срок, если последующая эксплуатация предприятия окажется рентабельной» [12, л. 2]. Посыет апеллировал к опыту Италии, где правительство, начав массиванный выкуп частных дорог, сразу же сдавало их в аренду акционерным обществам.

Окончательная переоценка основополагающих принципов правительственной политики в сфере железнодорожного строительства и эксплуатации наметилась при министре финансов Н.Х. Бунге, деятельность которого приходилась на первый этап приобретения российскими властями частных железных дорог (1881–1885 гг.) [13, с. 96]. 13 марта 1884 г. Комитет министров санкционировал предложение главы финансового ведомства ограничиться выкупом только тех частных линий, переход которых может состояться на необременительных для казны условиях. Всего в первой половине 80-х гг. в собственность государства перешли лишь 4 линии. Главным мотивом огосударствления являлось финансовое банкротство этих железнодорожных предприятий.

Значительная активизация усилий правительства по дальнейшему огосударствлению частных железных дорог была связана с именем очередного главы финансового ведомства России И.А. Вышнеградского (1887–1892 гг.): у частных обществ было выкуплено 10 линий (5,5 тыс. верст). В конце 80 – начале 90-х гг. приобретение государством частных железных дорог становится неотъемлемым компонентом экономической политики российского правительства. Однако пик национализации частной железнодорожной сети в России начался в середине 90-х гг. И она стала одним из самых значимых направлений деятельности на посту министра финансов С.Ю. Витте (1892–1903 гг.). Железнодорожный транспорт, жестко контролируемый государством, должен был стать ключевым звеном единой экономической стратегии, известной в литературе как «система Витте» [14, с. 100–103; 15, с. 12–13].

Если в 1880-х гг. основной причиной выкупа были банкротства и вопиющие нарушения в эксплуатации отдельных железнодорожных линий, то в 90-х гг. определяющим мотивом стала централизация сети. С 1893 по 1900 г. в результате ликвидации 21 акционерного общества в собственность государства перешло свыше 14 тыс. верст железных дорог [11, с. 181]. Приобретение железных дорог казной продолжалось в течение 20 лет – с 1881 по 1900 г. За обозначенный период было выкуплено 37 из 52 частных дорог общей протяженностью около 22 тыс. верст.

Правительство приобретало в свою собственность акции выкупаемых компаний и таким образом устраняло от управления прежних хозяев. Выкупленные акции бывших компаний обменивались на 4% правительственные облигации. На государство переходили все долги и финансовые обязательства упраздненных обществ, в том числе уплата процентов и погашения по их облигационным капиталам. В ходе выкупа железных дорог Министерству финансов пришлось списать безнадежных долгов бывших частных компаний на астрономическую сумму в 1150 млн. рублей [16, с. 79]. Вместе с тем, с бюджетной точки зрения выкупная операция принесла государству ощутимую выгоду. Выплата выкупной компенсации правительственными 4% облигациями, выпущенными взамен 5% бумаг ликвидированных акционерных обществ, требовала от государства значительно меньших расходов на оплату процентов.

90-е годы XIX столетия ознаменовали качественно новый период в железнодорожной политике российского правительства. Его отличительной особенностью можно считать, во-первых, беспрецедентное по своему масштабу железнодорожное строительство, сопоставимое лишь с концессионным периодом второй половины 60-70-х годов, и, во-вторых, завершающую стадию процесса укрупнения частных железнодорожных компаний. Усиление строительства железных дорог в 90-х годах XIX в. было тесно связано с улучшением общеэкономической конъюнктуры. За 1893–1899 годы было сдано в эксплуатацию более 19 тыс. верст новых железнодорожных путей. Причем максимальный годовой прирост пришелся на 1899 год и составил 5,25 тыс. верст. В результате в России наблюдалась конкуренция между крупными обществами в постройке максимально возможного количества новых магистралей и ветвей.

Расширение железнодорожной сети в конце XIX ст. носило преимущественно экстенсивный характер: новые линии строились в основном только в тех районах, которые до этого еще не были затронуты железнодорожным строительством. Постройка их вызывалась стратегическими потребностями или нуждами вновь возникавших промышленных районов. Главным направлением для государственной «железнодорожной экспансии» были окраинные районы Сибири, Дальнего Востока и Средней Азии.

Поворот политики в 1880-х годах в сторону усиления государственного вмешательства в дела частных железнодорожных компаний воспринимался многими современниками как стремление государства ликвидировать частный сектор железнодорожного хозяйства в России. С предложением концентрации всей железнодорожной сети в руках государства в начале 1890-х годов выступил министр путей сообщения А.Я. Гюббенет [17, с. 236]. С министром солидаризировался государственный контролер Т.И. Филиппов. Тем не менее, прагматично мыслящие политики понимали, что дальнейшее железнодорожное строительство лишь на средства государства неосуществимо. Активным сторонником смешанной (государственно-частной) системы сооружения железных дорог выступил министр финансов С.Ю. Витте. По этому поводу он писал: «Мудрою политикою в железнодорожном деле нужно признать ту, которая соединяет казенное управление с частным, но то и другое в меру необходимости и полезности в данное время. Угадать эту меру, может быть нелегко, но зато такое сочетание дает

наилучшие плоды» [18, с. 349]. Он четко осознавал, что частный железнодорожный сектор, свободный от формальностей казенного хозяйства, способен быстрее адаптироваться к меняющимся условиям. Расчет также делался на то, что крупные частные железнодорожные компании, обладающие значительными оборотными капиталами, смогут быстрее проводить техническое перевооружение собственных линий, а также расширять сеть эксплуатируемых ими железных дорог [2, т. 4, с. 12]. Таким образом, в середине 90-х годов XIX века частное железнодорожное строительство снова приобрело равноправный статус с казенным. На его долю приходилось до 55% прироста железнодорожной сети [19, Ч.1, с. 51].

В отличие от первых пореформенных десятилетий железнодорожное строительство теперь опиралось на качественно новую организационно-правовую базу. Постепенно выделилась группа жизнеспособных предприятий, которые не подлежали огосударствлению. По инициативе правительства они были укрупнены за счет поглощения мелких частных дорог и передачи им в аренду отдельных казенных линий. Подобная тенденция наблюдалась и во второй половине 70-х годов, но наиболее широкий размах она приобрела лишь в 90-х годах XIX в. Слияние железнодорожных обществ сопровождалось концентрацией производства и централизацией капиталов. Политику концентрации на железнодорожном транспорте, как уже отмечалось, активно поддерживало и правительство. В частности, укрупненным обществам взамен на обязательства построить новые магистрали правительство предоставляло значительные льготы, главной из которых была отсрочка выкупа государством железнодорожных линий, принадлежавших частной компании. Государство выкупало в казну прежде всего железные дороги, примыкающие к западной границе государства, восточная же часть Европейской России была предоставлена в распоряжение частных компаний.

Строительство новых линий происходило за счет выпуска дополнительных облигационных займов, гарантированных правительством, без увеличения акционерного капитала. Возврат к подобной практике выпуска гарантированных правительством железнодорожных облигационных займов был обусловлен в первую очередь позицией по данному вопросу министра финансов С.Ю. Витте. Возглавляемое им в конце XIX в. ведомство фактически держало в своих руках нити управления всем железнодорожным хозяйством России, направляя тем самым экономическую деятельность страны в фарватер общей стратегии национального развития. В частности, Витте был уверен, что даже одновременная выплата всей суммы правительственной гарантии по новым облигационным займам будет несравнимо меньше бюджетных затрат при государственном железнодорожном строительстве.

Энергичное преобразование частных железнодорожных компаний правительством на рубеже 1880 – 1890-х годов завершилось созданием 6 крупнейших железнодорожных акционерных обществ (Владикавказской железной дороги, Рязанско-Уральской железной дороги, Московско-Казанской железной дороги, Московско-Киево-Воронежской железной дороги, Юго-Восточных железных дорог, Московско-Виндаво-Рыбинской дороги). За последнее десятилетие XIX ст. железнодорожная сеть, находившаяся в эксплуатации обозначенных компаний, увеличилась с 3,6 до 16 тыс. верст, а общая сумма основных капиталов достигла к 1904 год 1,3 млрд. руб. [20, с. 79]. В самом конце XIX в. они превратились в мощные предпринимательские организации, основанные на широком привлечении государственных средств в расширение частной железнодорожной сети.

Таким образом, изменение железнодорожной политики, осуществленное правительством в начале 80-х гг. XIX в., не может рассматриваться как ее очередной зигзаг. Речь шла о создании новой системы финансово-экономических и правовых приоритетов, направленных, с одной стороны, на ликвидацию наиболее существенных недостатков созданной железнодорожной сети, а с другой, – на усиление государственного регулирования в сфере железнодорожного транспорта.

#### **Источники и литература**

1. Журавлев, В.В. Национализация частных железных дорог в СССР / В.В. Журавлев // Исторические записки. – М., 1970. – Т. 86.
2. Кислинский, Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: В 4 т. / Н.А. Кислинский. – СПб.: Типография Ком-та министров, 1902.
3. Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за 100 лет его существования (1798–1898 гг.). – СПб.: Тип. Г. Гемпель, 1898. – 131 с.
4. Мигулин, П.П. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893–1902 гг.) / П.П. Мигулин. – Харьков: Типо-литография «Печатное дело», 1903. – 348 с.
5. Государственный архив Российской Федерации (далее: ГАРФ). – Ф. 678. – (Александр II). – Оп. 1. – Д. 646.
6. Национальный исторический архив Беларуси. – Ф. 2502 (Витебский губернский статистический комитет). – Оп. 1. – Д. 266.
7. Российский государственный военно-исторический архив (далее: РГВИА). – Ф. 422 (Описание и карты путей сообщения Российской империи). – Оп. 1. – Д. 1359.
8. Краткий отчет о деятельности тарифных учреждений и департамента железнодорожных дел за 1889–1913 гг. – СПб.: Тип. Мин-ва путей сообщ., 1914. – 164с.
9. РГВИА. – Ф. 422. – Оп. 1. – Д. 1359.
10. Общий обзор развития и деятельности государственного контроля в царствование государя императора Александра III (1881–1894 гг.). – СПб.: Гос. тип., 1901. – 146 с.
11. Хадонов, Е.Е. Очерки из истории финансово-экономической политики России / Е.Е. Хадонов. – М.: Юпакс, 1997. – 238 с.
12. ГАРФ. – Ф. 677 (Александр III). – Оп. 1. – Д. 561.

13. Соловьева, А.М. Из истории выкупа частных железных дорог в России в конце XIX в. / А.М. Соловьева // Исторические записки. – М., 1962. – Т.82.
14. Хорос, В. С.Ю. Витте: судьба реформатора / В. Хорос // Мировая экономика и международные отношения. – 1998. – №10. – С.97–107.
15. Жуйкова, Т.И. Государственная деятельность С.Ю. Витте (1880–1903 гг.): Автореф. дис..... канд. ист. наук: 07.00.02 / Т.И. Жуйкова; Воронежский гос. пед. ун-т. Воронеж, 1995. – 17 с.
16. Георгиевский, П.И. Финансовые отношения государства и частных железнодорожных обществ в России и в Западно-Европейских государствах / П.И. Георгиевский. – СПб.: Тип. Мин-ва путей сообщ., 1887. – 328 с.
17. Соловьева, А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. / А.М. Соловьева. – М.: Наука, 1975. – 314 с.
18. Витте, С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве / С.Ю. Витте. – СПб.: Типография акционерного общества Брокгауз-Ефрон, 1912. – 568 с.
19. Анфилофьев, Б.А. Железные дороги страны. Очерк развития железнодорожного транспорта / Б.А. Анфилофьев. – Самара: Самиит, 1991. – 84 с.
20. Справочная книжка для держателей русских государственных и гарантированных правительством ценных бумаг. – СПб.: Тип. редакции период. изд. М-ва финансов, 1911. – 258 с.

**Sergey Zhikharev**

## THE STATE POLICY IN THE SPHERE OF RAILWAYROAD-BUILDING IN RUSSIA IN 80-90TH OF THE XIXTH CENTURY

*The article devoted to the scantily explored in the literature subject – the railway building in the end of the XIX century as direction of Russian government's policy. Redeeming private railways by the state is analyzed. The article raises a general problem of the strengthening of state intervention into railway transport as one of main tendencies in the economic policy of the government in the end of XIXth century.*

*Key words: railway, building, stock company, joint stock, government, transport, concession, profit, competition, state.*

Надійшла до редакції 9.03.2008 р.

УДК 94 (470+ 571)

**Олена Зінченко**

## ТЕОРІЯ ТА ПРАКТИКА ЛІБЕРАЛІЗАЦІЇ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ (друга половина XIX – початок XX століть)

*У статті виявляються найважливіші особливості теоретичної та практичної лібералізації Російської імперії упродовж другої половини XIX – початку XX ст.*

*Ключові слова: Б.М. Чичерін, лібералізація, конституційна монархія, Державна дума, Державна рада.*

Актуальність означеної теми тісно торкається цілої низки проблем, пов'язаних з причинами падіння монархії в Російській імперії, встановлення в країні більшовицького тоталітаризму, а в умовах сьогодення з труднощами побудови на теренах колишньої імперії та СРСР демократичних держав, розвитку в них громадянських суспільств і таке інше. У зв'язку з масштабністю проблеми та обмеженістю публікації ми змушені торкатися лише її стрижня, який полягає у чичерінській концепції лібералізації Росії та сутності двопалатного народного представництва – Державної думи та Державної ради 1906 – 1917 рр. Творчий доробок Б.М. Чичеріна (1828 – 1904 рр.), у тому числі і його внесок у теорію лібералізації Росії вивчався у Російській Федерації істориком Л.М. Іскрою [6] та правознавцем В.Д. Зорькіним [5]. У вітчизняній історіографії з цієї проблематики нами було опубліковано низку статей і захищено у 2002 р. кандидатську дисертацію [3].

Що ж стосується практичного втілення в життя означеної концепції, тобто запровадження та функціонування двопалатного народного представництва, то Державна дума всебічно досліджувалась дорадянською, радянською та пострадянською історіографією, у тому числі і в незалежній Україні. Державна ж рада, навпаки, почала вивчатися лише після розпаду СРСР в Російській Федерації істориками А.П. Бородінін [1], В.А. Дьомінін [2] та правознавцем Є.А. Юртаєвою [16]. Однак їм не вдалося комплексно висвітлити тему. Так, А.П. Бородін торкався лише питання реформування Державної ради та сутності її особового складу. Надмірна деталізація без необхідного аналізу,