

Микола Шкрібляк

Становище православ'я в Правобережній Україні у пост-Брестейський період і фактори, які призвели до укладення союзу між єпархіями Західної України і Риму

У статті аналізується стан трьох західноукраїнських єпархій: Перемишля, Львова та Луцька; роз'яснюються основні фактори і наслідки об'єднання з Римсько-Католицькою Церквою в умовах іноземного церковного, релігійного, соціального і політичного впливу.

Ключові слова: пост-Брестейський період, західноукраїнські єпархії, уніатські зіткнення, релігійна політика, конфесійні перетворення, Перемишльська єпархія, Львівська єпархія, Луцька єпархія, Києво-Руське православ'я, Руська Православна Церква, Києва митрополії.

Николай Шкрібляк

Положение православия в Правобережной Украине в пост-Брестейський период и факторы, которые привели к заключению союза между епархиями Западной Украины и Рима

В статье анализируется состояние трех западноукраинских епархий: Перемишля, Львова и Луцка; раз'ясняются основные факторы и последствия объединения с Римско-Католической Церковью в условиях иностранного церковного, религиозного, социального и политического влияния.

Ключевые слова: пост-Брестейський период, западно-украинские епархии, уніатские столкновения, религиозная политика, конфессиональные преобразования, Перемишльська єпархія, Львівська єпархія, Луцька єпархія, Києво-Руське православие, Руська Православна Церковь, Києва митрополії.

УДК 94:625.1(470+571)«18»

© Олексій Кривопішин
(Переяслав-Хмельницький)

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В РОСІЙСЬКІЙ ІМПЕРІЇ (ДРУГА ПОЛОВИНА ХІХ СТ.)

У статті розглядаються причини, які призвели до викупних операцій по одержавленню (викупу) приватних залізниць у державну власність.

Ключові слова: акціонерне товариство, тарифна політика, державна казна, викуп.

Сьогодні в Україні здійснюється акціонування державних залізниць. У такій спосіб держава намагається скоротити витрати на утримання залізниць та транспортної інфраструктури. Водночас у другій половині ХІХ ст. Російська імперія через низку фінансово-економічних і військово-стратегічних причин змушена була посилити державне регулювання залізничним транспортом, а значну частину шляхів сполучень повернути у державну власність.

З'ясуванню причин таких трансформацій та історичному досвіду минулого присвячується запропонована стаття, яка, на наш погляд, **актуальна** сьогодні, в час структурних перетворень на залізничному транспорті.

Метою запропонованої історичної розвідки є з'ясування причин масштабних трансформацій на залізничному транспорті в другій половині ХІХ ст. та мотивів державного регулювання і акціонування галузі.

Серед пріоритетних **завдань** дослідження вирізняються такі, як вивчення фінансового стану залізниць Російської імперії, визначення ролі міністерства шляхів сполучень у реформуванні

залізничного транспорту, виявлення найважливіших етапів одержавлення приватних залізниць, відслідкування політичних аспектів заходів державного контролю в залізничній галузі.

Аналіз досліджень. Слід відзначити, що становленню і розвитку залізничного транспорту другої половина XIX – поч. XX ст. присвячено великий масив літератури, авторами якої є як російські, так і українські державні діячі, економісти, історики. Серед них – С.Ю. Вітте, П.П. Мигулін, В.В. Небрат, Н.А. Супрун, А.М. Соловйов, А.С. Фомін та ін. Водночас досліджувана проблема не знайшла належного відображення під кутом зору аналізу історичного досвіду минулого, з'ясування помилок і надбань у цій сфері соціально-економічного життя.

Виклад матеріалу. Кримська війна 1853-1856 років показала, що без сучасних транспортних засобів держава стає беззахисною перед зовнішньою агресією. Окрім того, активний розвиток економіки країни вимагав швидких і дешевих сполучень, якими були залізничні комунікації. Уряд, не маючи вільних оборотних коштів для залізничного будівництва, був змушений зробити ставку на залучення коштів приватних інвесторів. З огляду на фінансові ризики і тривалі терміни одержання віддачі від укладених у залізничну справу коштів, інвестори не квапилися будувати залізниці за власні кошти. Як вихід із ситуації, урядом були встановлені на час будівництва та концесійної експлуатації залізниць гарантовані щорічні виплати на вкладений капітал за рахунок держави у розмірі 5% від вкладених коштів. Такий відсоток був досить привабливим і будівництво залізниць перетворилось у бум, який, за образним висловом С.Ю. Вітте, породив епоху «залізничних королів» (1870–ті роки).

Як результат такої урядової політики, до 1885 року Російська імперія мала мережу залізниць довжиною 24 тисячі верст (25,5 тис. км), близько 90% якої перебувало в руках приватних акціонерних товариств. З моменту виникнення в них поширювалася корупція, хабарництво, казнокрадство та інші зловживання. Більшість інвесторів самоусувалися від керівництва залізницями, передавали управління експлуатаційною роботою найнятим управляючим, що призводило до занепаду доріг, низької технологічної дисципліни, збитковості. Поширеним явищем були тривалі затримки поїздів, аварії, катастрофи. Кожна приватна залізниця працювала за своїми правилами і тарифами. Тарифи були вільні, урядом нерегульовані. Для підтримки прибутковості приватного залізничного господарства держава змушена була виплачувати субсидії по гарантованих облігаціях.

Війна також показала наявність значних проблем у роботі залізничного транспорту Російської імперії. Для вивчення стану справ на залізницях у 1876 році була створена Особлива вища комісія для дослідження залізничної справи в Росії під головуванням графа Є.Т. Баранова. Комісія повинна була досліджувати залізниці під кутом зору економічних, політичних і стратегічних потреб країни, визначити заходи для приведення залізниць у відповідність з цими потребами, продумати напрями підвищення прибутковості доріг, здешевлення їхньої експлуатації тощо. Результати діяльності комісії були відображені в «Загальному статуті російських залізниць». Прийнятий у 1885 році Статут зробив взаємини власників залізниць по перевезенню вантажів і відправників вантажу загальними для всіх залізниць і поклав на них відповідальність за терміновість доставки і збереження вантажів. У численних звітах комісії був зафіксований жалюгідний стан залізничного транспорту. Як основна причина була визнана відсутність єдиного залізничного законодавства, що регламентує взаємні зобов'язання залізниць із відправниками вантажу і власне залізниць між собою. Було визнано необхідність у прийнятті закону, який мав регулювати порядок експлуатації залізниць. Міністерство шляхів сполучення стараннями міністра К.Н. Посьєта прагнуло втілити в життя виконання рішень комісії Є.Т. Баранова, переборюючи опір приватних товариств. К.Н. Посьєт наприкінці 70-х років XIX століття підрахував: якщо скласти всі гарантовані виплати, позички, компенсації та інші надані державою для приватних залізниць кошти, то цієї суми цілком вистачило б на створення ще однієї залізничної мережі. Тому у висновках комісії графа Є.Т. Баранова підкреслювалося, що уряд має повне право застосувати державний контроль над приватними товариствами, при цьому не лишаючи управління цих залізниць самостійності в їхній діяльності [6, л.6].

Іншою важливою подією в житті залізничного транспорту було прийняття «Загальної угоди про взаємне користування товарними вагонами». У 1889 році вперше у світі було

встановлено знеособлене використання вагонів незалежно від їхньої приналежності і вироблені взаємні обов'язки залізниць по комерційному і технічному оформленню обміну. Для ідентифікації робочого парку, крім обов'язкового напису на кузові вагона, його номера, ініціалів або повної назви залізниці-власниці майже всі дороги мали ще особливий відмітний знак, що позначав приналежність вагона даній залізниці. Наприклад, Курсько-Харківсько-Азовська залізниця мала знак шестикутної зірки, Південно-Західна – п'ятикутної, Харківсько-Миколаївська – рівностороннього трикутника вістрям угору, Донецька-Кам'яновугільна – гірський знак молотка і кирки і т.п.

З метою удосконалювання роботи залізничної мережі в системі Міністерства шляхів сполучення були створені спеціальні органи для оперативного регулювання і керівництва експлуатаційною роботою всіх, у тому числі і приватних залізниць. Ці заходи дозволили прискорити просування вагонопотоків і поліпшити використання рухомого складу. Але не було вирішено одне із головних питань – усунення залізничного дефіциту в державному казначействі [4, с.123].

Одна із перших спроб посилення державного контролю в сфері залізничної політики мала місце на початку 70-х років XIX століття. Противником концесійної системи будівництва залізниць виступив призначений у вересні 1871 року міністром шляхів сполучення Олексій Павлович Бобринський. У 1873 році ним була представлена Олександрові II доповідна записка, в якій новий міністр піддавав нищівній критиці систему приватного залізничного будівництва. На думку міністра О.П. Бобринського, «існування багатьох наших залазнодорожних товариств вигадане, фірми їх фальшиві, правління неправильне, акціонери підставні, акції їх не реалізовані, а Міністерство шляхів сполучення – безвладний свідок цих дій, прикритих законними формами...» [2, с.130].

Справедливо критикуючи слабкі сторони приватно-концесійної системи, О.П. Бобринський запропонував повернутись до системи державного будівництва залізниць. Деякі ідеї міністра шляхів сполучення знайшли розуміння Олександром II. Водночас вони суперечили думці міністра фінансів М.Х. Рейтерна, зусиллями якого в липні 1874 р. О.П. Бобринський був звільнений від займаної посади і замінений прихильником приватної ініціативи в залізничному будівництві К.Н. Посьетом. Але пропозиції О.П. Бобринського не були забуті: посилювався контроль над створенням приватних залізничних товариств і вдосконалювалася внутрішня організація акціонерних компаній. Ці принципи знайшли своє юридичне відображення в затверджених 30 березня 1873 року Олександром II нових правил створення залізничних акціонерних товариств [3, с. 152-153].

На кінець XIX століття царська Росія мала величезну залізничну мережу довжиною понад 52 тисячі кілометрів. Із розвитком промисловості значення залізниць в економічному житті країни усе більше зростало. Водночас їхнє будівництво та технічне оснащення вимагало величезних затрат. Наприклад, загальна сума основного капіталу залізниць у 1893 році становила 3,227 млн. рублів, тоді як виробничі фонди фабричної і ремісничої промисловості – 1,087 млн. рублів. Джерелами фінансування подальшого будівництва залізничних ліній були ресурси казни, приватних товариств і закордонні позики, що збільшували приплив іноземного капіталу. Середня норма прибутку на іноземний капітал в Російській імперії становила 6,6%, замість 2-3% в Західній Європі.

Як бачимо, імперська держава виплачувала західноєвропейським компаніям, що брали участь у будівництві залізниць, величезні суми. Окрім того, співвідношення повної вартості основних виробничих фондів залізниць і оплати праці залізничників становило, наприклад, у 1893 р. 26:1, тоді як для усїєї вітчизняної промисловості це співвідношення не перевищувало 4:1.

В останні роки XIX століття активно продовжувалася централізація капіталів. Укрупнення залізничних товариств продовжувалося паралельно із викупом державою приватних залізниць. Державний капітал тісно переплітався з приватним, а вітчизняний – з іноземним. Так, наприкінці 90-х років XX ст. при активній участі уряду відбулось злиття низки акціонерних товариств: Московсько-Казанської, Московсько-Києво-Воронежської, Московсько-Віндаво-Рибінської, Рязано-Уральської, Південно-Східної і Владикавказської залізниць. Кожне із цих товариств

володіло величезним капіталом, який обраховувався сотнями мільйонів рублів і був тісно пов'язаний із банківським капіталом. Один із найбільших банків – «Російсько-Азійський» – мав у своєму активі акції та облігації таких залізничних товариств, як Південно-Східної, Московсько-Казанської, Московсько-Києво-Воронежської та ін. [8, с.26-27].

Наприкінці 70-х – на початку 80-х років XIX століття в державній казні з'явився величезний фінансовий залізничний дефіцит, це вказувало на низьку рентабельність і збитковість залізничного транспорту. Станом на 1886 рік дефіцит перевищував 63 мільярди рублів. С.Ю. Вітте відзначав, що однією із причин дефіцитності залізниць став переважаючий вплив воєнно-стратегічних і політичних міркувань при їх будівництві над фінансовими та економічними. Іншою причиною С. Вітте називав посилену увагу до експлуатації залізниць, а не до її економічної ефективності.

Для усунення фінансового залізничного дефіциту Олександром II були прийняті деякі тимчасові заходи, які докорінно не змінили ситуацію на залізничному транспорті, «бо боротьба з залізнодорожними королівствами було справою не легкою». Із вступом на престол Олександра III, було вирішено покінчити із застарілою системою залізничного господарювання. До цього часу держава відносилась до залізниць здебільшого як до приватно-промислових підприємств, які перебували під особливою протекцією держави. За часів Олександра III ставлення до залізниць змінюється. До них стали відноситися як до перспективної державної галузі, а їх приватно-промислова роль віддалялася на другий план.

Для створення цього перелому вся залізнична політика і економіка концентрувалася в міністерстві фінансів, яке до 1906 року, було також міністерством торгівлі і промисловості. Головними складовими зміни політики на залізничному транспорті були такі: відмінялася тарифна автономія приватних залізничних товариств і керівництво всією тарифною системою залізниць здійснювалося виключно міністерством фінансів; надавалася перевага казенному залізничному будівництву та експлуатації перед будівництвом і експлуатацією приватними товариствами у тих випадках, коли ризик приватних товариств перекладався на державну казну під її гарантії.

Після катастрофи царського поїзду 17 жовтня 1888 року на станції Борки Курсько-Харківсько-Азовської (тепер Південної) залізниці міністерство шляхів сполучення тривалий час залишалося без постійного керівництва. Впродовж семи років на чолі залізничного відомства перебувало 6 міністрів.

Водночас генерал-ад'ютант, адмірал К.Н. Посьєт на міністерській посаді перебував упродовж тривалого часу (1874 – 1888 рр.), і наполегливо проводив думку про нерозривний зв'язок водного і залізничного транспорту, вважав, що будівництво залізниць і портів повинно проходити одночасно та узгоджено.

Після адмірала К.Посьєта, звільненого з посади відразу після катастрофи з царським поїздом, міністерську посаду обіймав з 7 листопада 1888 р. і до 29 березня 1889 р. відомий професор і військовий інженер Г.Є. Паукер, який помер через рік після призначення. Г. Паукер насамперед наполіг на передачі тарифної справи у фінансове відомство міністерства. Міністр фінансів І.А. Вишнеградський, великий фахівець залізничної справи, створив департамент залізничних справ у мінфіні. Призначення С.Ю. Вітте на цю посаду відразу змістило центр ваги у прийнятті рішень з Міністерства шляхів сполучення до мінфіну.

Г.Є. Паукера замінив статс-секретар, сенатор А.Я. фон Гюббенет, який пропрацював на міністерській посаді до 17 січня 1892 року. За спогадами С.Ю. Вітте, Гюббенет залізничної справи не знав, був посереднім чиновником, дуже пихатим і вразливим, ніякого впливу на розвиток залізничної справи не мав. Окрім того, у нього відразу склалися вкрай напружені стосунки із міністром фінансів І.А. Вишнеградським. Практично увесь час перебування Гюббенета на посаді міністра можна охарактеризувати як безперервну війну проти Вишнеградського. Гюббенет, який так і не змірився із думкою, що залізничними тарифами управляє міністерство фінансів, був відправлений у відставку після безладу, що був виявлений у залізничному господарстві в голодний 1891 рік.

Неурожай 1891 року викликав підвищені вимоги до перевезень хлібних вантажів. Для усунення проблем у залізничному транспорті був висунутий військовий інженер, колишній

керуючий Фастівською залізницею, полковник А.А. фон Вендрих, відряджений на південні залізниці з особливими повноваженнями. Своїми діями Вендрих посіяв «паніку у залізнодорожному світі і провів у час посиленних перевезень небувалі зміщення і переміщення особового складу, як у самому міністерстві, так і управляючих дорогами і начальників служб». 24 лютого 1892 року А.А. фон Вендрих був позбавлений наданих повноважень і повернутий на попередню посаду до Міністерства шляхів сполучення.

18 січня 1892 року управління міністерством шляхів сполучення було передано Г.А.Євреїнову, який працював до цього заступником міністра. Його вважали найбільш ймовірним кандидатом на пост міністра, але виявлена ним самостійність при скасуванні розпоряджень старшого інспектора залізниць полковника А.А. фон Вендриха, який користувався особливими повноваженнями і симпатіями імператора Олександра III, стала причиною звільнення Євреїнова із міністерства шляхів сполучення і передення до міністерства юстиції.

15 лютого того ж року управління міністерством було доручено С.Ю. Вітте, який залишався на цьому посту півроку. У своїх спогадах С.Ю. Вітте пише, що приступив до виконання нових обов'язків з повною впевненістю у своїх силах і програмою заходів направленої на удосконалення системи шляхів сполучення. Але вже 30 серпня 1892 року міністром шляхів сполучення призначається гофмейстер А.К. Кривошеїн. Він займав міністерську посаду із 30 серпня 1892 по 17 грудня 1894 року. А.К. Кривошеїна згодом звинуватили у поставці лісу зі своїх маєтків казенним залізницям. За це зловживання він був звільнений у відставку. Він виявився першим міністром за часів царювання Миколи II, якого змістили з посади. 4 січня 1895 року новим міністром шляхів сполучення був призначений князь Хілков. Цим призначенням семирічна міністерська кадрова плінність була вичерпана.

Природно, що при такій частій зміні міністрів шляхів сполучення давно назрілі перетворення у міністерстві шляхів сполучення не могли втілитись у життя.

Єдиним виключенням була короткотривала, але ефективна робота на міністерському посту С.Ю. Вітте. За шість місяців він встиг провести низку вдалих реформ, які рідко випадають на долю міністрів, котрі перебували в міністерствах навіть десятиліття.

Починаючи з 1880 по 1900 рр., у внутрішньому політичному житті Російської імперії відбулись дві знакових події, що мали помітний і ефективний вплив на розвиток залізничного транспорту, а саме: змінились міністри фінансів: у 1887 році Вишнеградський замість Бунге, у 1892 році – Вітте замість Вишнеградського. Міністри фінансів мали більш широкі повноваження. Поряд із міністрами внутрішніх справ, міністри фінансів майже завжди претендували на перші ролі в управлінні державним господарством і виступали із проектами соціально-економічних перетворень. Таким чином, урядове втручання в економічне життя країни посилювалося.

Обійнявши в серпні 1892 року посаду міністра фінансів, С.Ю. Вітте зосередив у своїх руках не лише фінанси Російської імперії, а й усе державне господарство. Якщо розглядати стан справ у цій галузі через низку макроекономічних показників, то він був більш, аніж сприятливий. Під захистом протекціоністського мита (середній митний тариф складав у 1869-1875 роках – 12,8%, а в 1891-1900-х роках – 33%) промислова продукція Російської імперії збільшилася з 1860 по 1900 роки у 7 разів, тоді як у Німеччині – приблизно в 5 разів, Англії – в 2 рази. ВВП Росії з 1890 по 1913 рік зростав щорічно на 3,5-5 відсотків, а на душу населення – на 1,6-2%. Постійно зростав експорт зерна. У 1893 році він складав 122,67 млн. пудів. С.Ю. Вітте прагнув максимально замінити прямі податки непрямими – на спирт, пиво, тютюнові вироби, фосфорні сірники, освітлювальні масла. З 1894 року вводиться винна монополія, яка стала стабільним і постійним зростаючим джерелом державного доходу. Для акціонерних товариств з'являються додаткові податки на капітал і прибуток, для інших приватних підприємств – «розкладочний» податок і процентний збір із наднормативного прибутку [1, с. 64-73].

С.Ю. Вітте, як міністру фінансів, були підпорядковані департамент залізничних справ, торгівля, промисловість, він міг впливати на рішення із найважливіших економічних і політичних питань. У площині залізничного господарства С.Ю. Вітте докладав зусилля, спрямовані на розширення мережі залізниць, зосередження найважливішої її частини в руках державної казни і підпорядкування приватного залізничного господарства державному управлінню.

При викупі приватних залізниць у казну С.Ю. Вітте допускав виключення для окремих товариств, діяльність яких відрізнялася в кращий бік своєю господарською ініціативою. Таким чином товариство Рибинсько-Бологовської залізниці, що володіло лише 275 верстами рейкового шляху, перетворилось у товариство Московсько-Виндаво-Рибинської залізниці, довжина залізничних ліній якого досягла 2446 верст. Невелика Рязансько-Козловська залізниця (199 верст) перетворилась у 1899 році у Рязансько-Уральську залізницю із мережею в 1600 верст.

Як результат діяльності С.Ю. Вітте, кількість приватних залізничних товариств скоротилась більш ніж утричі (до 9), але кожне, що залишилося, було власником складної мережі залізниць. Спонукаючи приватні залізничні товариства до розширення залізничної мережі, С.Ю. Вітте водночас продовжував державний викуп приватних залізниць.

За часів міністерської роботи С.Ю. Вітте було викуплено 14116 верст залізничних колій. Водночас довжина залізничної мережі, що знаходилася в експлуатації, зросла на 25 тис. верст, із 29157 до 54217 верст, або на 86%. Із загальної протяжності новозбудованих ліній (25060 верст) на казенне будівництво припадало 10910 верст, на приватне – 14510. Приватне залізничне будівництво велося в основному там, де залізниці могли приносити прибуток в найближчий час. Найважливішими успіхами С.Ю. Вітте було розширення мережі залізниць, зосередження найважливішої її частини в руках державної казни і підпорядкування приватного залізничного господарства керівництву держави [7, с. 79].

Ідея необхідності викупу приватних залізниць у казну вперше пролунала 22 січня 1881 року. Виступаючи на засіданні Комітету міністрів із програмою фінансових перетворень, міністр фінансів А.А. Абаза висунув першочергові завдання фінансового оздоровлення залізничного транспорту. Зупиняючись на досвіді викупу пруських залізниць у 1879 році, Абаза порахував доцільним перехід у казну, через викуп, низки збанкрутілих залізничних товариств. Таке рішення, насамперед, стосувалася товариства Харківсько-Миколаївської залізниці, яка мала величезні фінансові заборгованості перед казною. Сума заборгованості становила 18 млн. рублів, при основному капіталі у 38 млн. рублів. Запропонована урядом «викупна винагорода», було дуже вигідною для акціонерів. Так, недоходні акції Харківсько-Миколаївської залізниці на суму 2,6 млн. рублів обмінювалися на 5-ти процентні гарантовані і дохідні акції товариства Південно-Західних залізниць, що перебували у фонді казначейства.

За умовами більшості виданих концесій уряд мав право на викуп залізниць у казну після 20-літнього терміну експлуатації акціонерною компанією. Викупна сума визначалася річною рентою в розмірі середнього чистого прибутку за останні п'ять-сім років експлуатації залізниці. На малоприбуткових лініях викупна сума повинна була бути не нижче розміру державної страхової гарантії акціонерного або страхового капіталу. На практиці фінансові операції по викупі приватних залізниць здійснювалися в наступний спосіб: на казну автоматично переводився залишок облігаційного капіталу залізниці, анулювалися всі борги залізничного товариства. Викупна винагорода видавалася в цінних урядових паперах (облігації і рента) і готівкою за акціонерний капітал і премії правління.

Одержавлення російських залізниць продовжувалось впродовж 20 років, з 1881 по 1900 роки. У результаті було викуплено 37 приватних залізниць загальною довжиною рейкових колій у 21 тисячу верст.

По швидкості викупних операцій радянський дослідник історії залізничного транспорту Соловйова А.М. розділила процес одержавлення залізниць на три етапи. Зі свого боку вважаємо, що історично більш правильним і справедливим, буде віднесення цих етапів за часом діяльності міністрів фінансів – Бунге, Вишнеградського і Вітте.

Перший етап відноситься до першої половини 80-х років (1881-1886 р.), коли було викуплено чотири залізниці загальною довжиною 1324 версти. До державної казни перейшли Харківсько-Миколаївська, Тамбово-Саратовська, Муромська та Путилівська залізниці. При цьому було списано боргів із ліквідованих залізничних товариств на суму 46 млн. кредитних рублів.

Другий етап одержавлення залізничних товариств відноситься до 1887-1892 років. У казну було викуплено 10 приватних залізниць загальною довжиною у 5,5 тисяч верст. До державної казни перейшли Уральська, Рязсько-Моршанська, Рязсько-Вяземська, Моршансько-Сизранська,

Закавказька, Лібаво-Роменська, Тамбово-Козловська, Курсько-Харківсько-Азовська, Орловско-Грязська і Варшавсько-Тереспільська залізниці. По підрахунках Мигулина, сума державного боргу у зв'язку із викупом 10 залізниць склала в золотій валюті близько 289 млн. рублів із щорічним платежем у 11 млн. рублів. При цьому із рахунків держказначейства був списаний борг залізничних товариств на суму в 353 млн. кредитних рублів У зазначені два періоди у результаті одержавлення до державної казни перейшло 14 ліній загальною довжиною в 6,8 тисяч верст. Викупна вартість їх склала майже 690 млн. рублів. Загальна вартість списаних боргів дорівнювала 400 млн. рублів [5, с. 396].

Третій етап одержавлення приватних залізниць відноситься до періоду економічного підйому 90-х років XIX сторіччя. З 1893 по 1900 рік були викуплені 23 приватні залізниці довжиною більше 14 тисяч верст. До казни перейшли: Московсько-Курська, Оренбурзька, Балтійська, Донецька, Миколаївська, Перербургзько-Варшавська, Московсько-Нижегородська, Митавська, Ріго-Двинська, Орловсько-Вітебська, Новоторжська, Двинско-Вітебська, Лозово-Севастопільська, Південно-Західні, Московсько-Брестська, Привислінські та інші залізниці.

Загальна підсумкова сума вартості викуплених залізниць склала 3572,5 млн. рублів. У середньому вартість однієї версти викуплених залізниць становила 170,6 тис. руб. при будівельній поверстній вартості в 70-90-х роках земляного полотна з рухливим складом від 40 до 60 тис. рублів. Було викуплено паровозів – 4351 шт. на суму 114457 руб.; пасажирських вагонів – 6584 на суму 30016 тис. руб.; товарних вагонів – 94635 на суму 120514 рублів. Вартість рухливого складу викуплених залізниць становила 8% від вартості залізниць (при загальноприйнятій технічній нормі у 15%). Відразу після викупу потрібні були величезні суми на капітальний ремонт і реконструкцію.

До кінця 1894 р. російські залізниці мали розгалужену мережу загальною довжиною 31.219 верст (без доріг Фінляндії). Із них державна залізнична мережа склала 16.920 верст або більше половини (52%) залізничних магістралей Росії, інші 14.299 верст утримувалися приватними компаніями. Практично це означало поворот на сто вісімдесят градусів у колишній економічній і соціальній політиці російського уряду у бік упровадження державної системи управління на залізничному транспорті країни.

Отже, на початку 1880 року громадська думка про необхідність втручання держави у приватну діяльність залізничних товариств отримала суспільну підтримку серед різних верств населення, насамперед, в урядових колах країни.

Політичною причиною початку викупу приватних залізниць у казну була неспроможність держави, в особі уряду, відокремити економічний вплив власників залізниць на прийняття політичних рішень, іншими словами, відокремити владу від власності.

Одержавлення залізниць, проведене на підставі викупу, супроводжувалось величезною грошовою компенсацією власникам приватної залізничної мережі. Викупна вартість колишніх приватних залізниць у декілька разів була більшою за реальну вартість одержавленого залізничного майна.

Кінцевим результатом проведення залізничної реформи стало зниження державних витрат на субсидії приватних залізничних товариств, а також задоволення зростаючого попиту на перевезення вантажів та пасажирів. Немаловажним чинником проведеної реформи було покращення економічного становища на залізницях країни, поява стабільності і ритмічності перевезень, підвищення рівня безпеки.

Одержавлення залізничного транспорту цілком закономірно призвело до зростання авторитарності у діях уряду, посилення централізму в управлінні рейковими магістралями міністерством фінансів, збільшення кількості та розростання повноважень адміністративно-бюрократичного апарату міністерства шляхів сполучень.

Державний контроль і посилення ролі держави в регулюванні взаємовідносин власності і перспективного розвитку однієї з найбільших життєзабезпечуючих галузей економіки – залізничній галузі, сприяли зміцненню фінансово-економічній незалежності уряду від впливу економічної еліти, тобто, посиленню впливу уряду на економіку. Через одержавлення важливих у політичному, стратегічному і економічному плані залізничних ліній, російський

уряд отримав важливі важелі впливу на посилення своєї економічної платформи, політичних і військово-стратегічних позицій.

Таким чином, при зміні урядом залізничної політики, яка була проведена на початку 80-х рр. XIX століття, була створена нова система фінансово-економічних і правових пріоритетів, спрямованих, з одного боку, на ліквідацію найбільш істотних недоліків в організації будівництва і функціонуванні залізничної мережі, а з іншого – на посилення державного регулювання залізничним транспортом.

Державне регулювання залізничним транспортом, повернення мережі шляхів сполучень у державну власність обумовлювалися насамперед військово-політичними складовими та економічною неефективністю акціонерних залізниць.

Кадрова плінність міністерства шляхів сполучень, непрофесіоналізм і казнокрадство були найсуттєвішою перешкодою на шляху реформування залізничного транспорту. Водночас позитивний алгоритм реформам на транспорті був заданий міністром фінансів С.Ю. Вітте, що результативно позначилося на економічних показниках залізниць, ритмічності і стабільності перевезень та підвищенні рівня безпеки. Покращання фінансового клімату на залізничному транспорті прямо і опосередковано, економічно і політично зміцнювало владні структури, посилювало авторитаризм і централізм в управлінні рейковими магістралями.

Історичний досвід минулого застерігає сучасних прибічників акціонування державних залізниць у можливості повторення помилок другої половини XIX ст. та вказує на важливість урахування сучасного європейського і світового досвіду управління стратегічною галуззю держави.

Література

1. Алексеев А. Судьба реформатора в эпоху катаклизмов / А. Алексеев // Наука и жизнь. – 2007. – № 1.
2. Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: В 4 т. / Н.А. Кислинский. – СПб.: Типография Комитета 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.
4. Кудрявцев В. Кто вынес «модный» приговор единству парка? / В.Кудрявцев // Транспорт России, 2011. – № 34.
5. Мигулин П.П. Русский государственный кредит. Опыт историко-критического обзора. 1769 -1899 года / П.П. Мигулин. – Харьков. – Т.2. – 1899.
6. Российский Государственный исторический архив (РГИА). – СПб. –Фонд 422. – Оп. 1. – Д. 1359.
7. Справочная книжка для держателей русских государственных и гарантированных правительством ценных бумаг. – СПб.: Типография редакции периодических изд. М-ва финансов, 1911.
8. Терёшина Н.П. / Экономика железнодорожного транспорта // Терёшина Н.П., Галабурда В.Г., Трихунков М.Ф. и др. Учебник для вузов ж.-д. транспорта. – М.: УМЦ ЖДТ. – 2006.

Oleksiy Krivopishin

State regulation of railways in the Russian empire (second half of the XX century)

The article examines the reasons that led to the nationalization of redemption transactions (repurchase) of private railways in the state ownership.

Keywords: Joint, tariff policy, the state treasury, redemption.

Олексій Кривопишин

Государственное регулирование железнодорожного транспорта в Российской империи (вторая половина XIX века)

В статье рассматриваются причины, которые привели к выкупным операциям по огосударствлению (выкупу) частных дорог в государственную собственность.

Ключевые слова: акционерное общество, тарифная политика, государственная казна, выкуп.