

Дмитро Миколенко



УРЯДОВА ПОЛІТИКА ЩОДО РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ БОЛГАРІЇ (1903–1908 рр.)

У статті розглянуто діяльність урядів Народно-ліберальної «стамболовістської» партії Болгарії на чолі з Р. Петровим, Д. Петковим і П. Гудевим у соціально-економічній сфері, направлену на розбудову інфраструктури країни під час другого самостійного правління політичної сили в 1903–1908 рр. Ініціативи «стамболовістів» зводилися переважно до розширення транспортної мережі, спорудження залізничних станцій, реконструкції портів, благоустрою міст і сіл. Автор підкреслює, що помітні успіхи у вказаних напрямках роботи досягалися не без допущення тодішньою владою безлічі зловживань, які давали змогу збагачуватися чиновникам та наближеним до високопосадових осіб підприємцям за рахунок реалізації вкрай важливих для держав проєктів.

Ключові слова: Народно-ліберальна партія, «стамболовісти», інфраструктура, транспортна мережа.

Отримавши після російсько-турецької війни 1877–1878 рр. можливість побудувати власну державу, болгарські правлячі кола постали перед першочерговим завданням – перетворити відсталу аграрну територію з чисельними феодальними пережитками, що залишилися у спадок від османського панування, на країну європейського типу з розвинутим сільським господарством та потужною промисловістю.

Важливим елементом процесу економічної модернізації Болгарії в останній чверті XIX – на початку XX ст. стала розбудова інфраструктури, без чого було неможливе функціонування ринкових відносин, пошкваллення соціальної мобільності населення та процесу урбанізації. Упродовж 1887–1894 рр. уряд країни очолював Стефан Ніколов Стамболов (1854–1895) – учасник визвольної боротьби проти османської влади, успішний політик, який доклав чимало зусиль для піднесення економіки Болгарії. Завдяки його починанням було дещо нівельовано залежність країни від іноземної транспортної компанії*, побудовано нові залізничні й шосейні шляхи сполучення, реконструйовано порти, покращено благоустрій міст тощо. Після трагічної загибелі політика у 1895 р. від рук найманих убивць його справу продовжили послідовники – члени заснованої ним Народно-ліберальної партії (НЛП). Однак, повернувшись 1899 р. на нетривалий час до влади у складі коаліційного уряду на чолі з Д. Грековим, «стамболовісти» не встигли реалізувати жодного більш-менш суттєвого проєкту в галузі розбудови інфраструктури. Багато в чому це пояснюється світовою економічною кризою наприкінці XIX – на початку XX ст., котра створила для Болгарії значні фінансові труднощі.

* Товариство «Східні залізниці» створене 1869 р. відповідно до угоди, укладеної між турецьким урядом і підприємцем німецько-єврейського походження бароном М. фон Хіршем; протягом 1870–1937 рр. займалося будівництвом та експлуатацією залізничних колій в європейській частині Османської імперії. У 1870–1874 рр. ним була прокладена лінія Константинополь – Белово, значна частина якої довжиною у 203,6 км від станції Свиленград проходила по території Болгарії, у тому числі й відгалуження Тирново Сеймен – Нова Загора – Ямбол (106 км).

© Миколенко Дмитро Валерійович – кандидат історичних наук, доцент кафедри нової та новітньої історії історичного факультету Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна.

У травні 1903 р. представники НЛП знову отримали можливість утворити кабінет міністрів, цього разу однопартійний. Політичний тріумф «стамболовістів» відбувся вже після покращення стану економіки країни, зумовленого зростанням попиту на сільськогосподарську продукцію в Європі та стабілізацією державної фінансової системи. Все це дало змогу активізувати зусилля у сфері розвитку інфраструктури князівства.

Метою даної роботи є аналіз політики трьох урядів НЛП у 1903–1908 рр., одним із напрямів якої було розширення транспортної мережі й сукупності споруд, будівель, систем і служб, необхідних для функціонування галузей матеріального виробництва та забезпечення умов життєдіяльності суспільства. Зазначена тематика лише частково розкрита у працях¹ болгарських істориків різних поколінь. Залучивши такі джерела, як стенограми засідань парламенту², а також матеріали друкованих періодичних видань³, спробуємо збагатити уявлення про відповідні ініціативи послідовників С. Стамболова.

Значну увагу кабінети міністрів Р. Петрова, Д. Петкова і П. Гудева приділяли розширенню мережі залізничних колій. 1904 року їхня загальна довжина у Болгарії становила 1 тис. 563 км. При цьому 1 тис. 185 км ліній знаходилися у державній власності, а 309,6 км належали товариству «Східні залізниці»⁴. Для господарчих потреб країни цього було недостатньо. До того ж іноземна компанія, яка продовжувала контролювати значну частину шляхів, установлювала необгрунтовано завищені ціни на перевезення вантажів і пасажирів, при цьому всіляко перешкоджаючи прагненням влади запровадити єдину тарифну систему.

Сформувавши 5 травня 1903 року* виконавчий орган, уряд «стамболовістів» під час засідань першої сесії XIII Звичайних народних зборів (ЗНЗ) ініціював прийняття змін до «Закону про державні й общинні шляхи» 1900 р. 22 грудня депутати парламенту затвердили чіткі положення щодо порядку спорудження, ремонту та утримання шосейних доріг⁵. Уклавши наступного року з фінансовою групою «Паризько-Нідерландський банк» або «Паріба» угоду про кредит, Рада міністрів Р. Петрова вирішила витратити частину коштів на реконструкцію шляхів для руху нерейкових транспортних засобів та на добудову залізничної колії Софія – Кюстендил – турецький кордон від Радомира до Гюешево, яка з'єднала б Софію і Скоп'є, оскільки Порта у свою чергу також запланувала прокласти до 1912 р. гілку довжиною 31 км між македонськими населеними пунктами Куманово і Беяковце з наміром пізніше подовжити її у напрямку до болгарського кордону відрізком Беяковце – Крива Паланка (34 км) і далі до станції Деве Баїр (24 км). 1905 року право закінчити будівництво лінії Радомир – Гюешево (88,5 км) отримав підприємець І. Златін, товариство якого за 12 млн 377 тис. запозичених державою золотих левів** узялося завершити роботи упродовж п'яти років⁶.

Деяку суму запозичень передбачалося вкласти в подальше прокладання запроєктованого ще 1897 р. маршруту, котрий від міста Русе через гори Стара Планина з'єднав би Північну і Південну Болгарію. Черговим об'єктом спорудження мала стати гілка Тирново – Трявна – Боруштиця (72 км), яку згодом, перетнувши Казанлицьку котловину, планувалося подовжити спочатку до Старої Загори, а пізніше до населеного пункту Подкова поблизу кордону з Грецією. Реалізуючи намічений задум, кабінет міністрів допустив зловживання, виступивши лобістом інтересів «Паризько-Нідерландського банку» – акціонера кам'яновугільної шахти «Прінц Боріс» поблизу села Грибчево Трявненської околиці, зацікавленого у якнайближчому проходженні колії від місця видобутку. Під час дебатів у XIII ЗНЗ наприкінці 1904 р. «стамболовіст» К. Панайодов, аргументуючи дії влади, заявляв: «Залізниця, будівництво якої запланував уряд, з'єднає Південну Болгарію з Румунією та Росією. Отже, доцільність

* Тут і надалі у тексті всі дати наведені за старим стилем. У Болгарії григоріанський календар було запроваджено з 14 квітня 1916 р.

** Для досягнення однаковості у виготовленні монет, котрі повинні були взаємно приймати національні державні казначейства як законний платіжний засіб, деякі країни, у тому числі й Болгарія, використовували стандарт золотого вмісту грошової одиниці Франції. З 1881 р. до 1928 р. золотий вміст лева дорівнював золотому вмісту французького франка – 0,290323 г.

цього проекту обґрунтована економічними інтересами країни»⁷. Іншу думку мали члени опозиційних фракцій, наполягаючи на власному варіанті – спорудженні лінії між Тирново і Новою Загорою через Хаїнкіойський перевал (Хаїнбоаз), де гірська місцевість була більш прохідною, що дозволяло значно полегшити роботи та зменшити витрати⁸. Однак депутати від провладної партії продовжували наполягати на ухваленні пропозиції кабінету міністрів.

Ажіотаж навколо питання про спорудження колії Тирново – Трявна – Боруштіця тривав протягом усього 1905 р. Наприкінці весни у боротьбу за право її прокладання втрутилася франкфуртська компанія «Гольцман і К°», пов'язана з фінансовою установою «Банк Німеччини». Проте навіть клопотання князя Фердинанда, котрий відкрито лобював інтереси німців, не вплинуло на ситуацію. 21 липня перемога у конкурентному відборі пропозицій на виконання будівельних робіт між п'ятьма претендентами дісталася підприємцю з міста Ловеч Х. Нікіфорову, товариство якого за найменші затрати в сумі 14 млн 644 тис. 985 золотих левів зобов'язувалося через три роки ввести колію в експлуатацію.

Усі ці події супроводжувалися інформаційною кампанією з боку опозиції за згортання ініційованого Радою міністрів проекту. Журналісти вісника Демократичної партії «Пряпорец» постійно публікували статті з пропозицією прокласти більш вигідний з фінансової точки зору маршрут Тирново – Хаїнбоаз – Нова Загора⁹. 31 жовтня 1905 р. під час засідань третьої сесії XIII ЗНЗ радикал-демократ Н. Цанов, зробивши власні розрахунки, запевняв, що лінія через Хаїнкіойський перевал коштуватиме державі близько 16 млн золотих левів, проурядовий же варіант обійдеться у майже 25 млн¹⁰. 23 листопада міністр громадських будівель, доріг і комунікацій Т. Гатев на знак протесту проти політики кабінету Р. Петрова подав у відставку, а згодом за свою принципову позицію поплатився членством у НЛП. Але переважна більшість «стамболовітів» залишилася непохитною у своїй підтримці задуму виконавчого органу, на який здійснював тиск «Паризько-Нідерландський банк», погрожуючи у разі затвердження іншого плану будівництва згорнути програму кредитування Болгарії.

Прокладання дороги, як і прогнозували опоненти влади, виявилось довготривалим і недешевим. Через складний рельєф місцевості перші 48,6 км шляху між Тирново і Плачковці вдалося ввести в експлуатацію лише у червні 1909 р., порушивши більш ніж на півтора року встановлений договором термін відкриття усієї лінії – 24 листопада 1908 р. Рух поїздів до станції Боруштіця розпочався аж 1 вересня 1913 р.

Зловживання, що їх допускала влада під час спорудження залізничних колій, носили непоодинокий характер. Так, 1905 р. Міністерство громадських будівель, доріг і комунікацій скасувало справедливо призначені Дирекцією залізниць штрафи постачальникам, котрі штучно завищували ціни на будівельні матеріали¹¹. Ще один приклад, це коли з відома посадових осіб указанного міністерства товариство підприємця Г. Попова, якому згідно з підписаним 12 вересня 1906 р. договором було доручено за 4 млн 975 тис. золотих левів прокладання лінії Девня – Добрич, змінило її напрямом, укоротивши в такий спосіб запроєктовану довжину 59,6 км до 59,4 км. Удале здійснення обладнання під надійним прикриттям породило відчуття безвідповідальності у виконавця, котрий, зобов'язавшись ввести колію в експлуатацію через два роки і дев'ять місяців, тобто 13 червня 1909 р., забезпечив її функціонування аж 1 грудня 1910 року¹².

Значну увагу «стамболовіти» приділяли будівництву шосейних доріг. У 1905 р. уряд витратив на ці потреби 15 млн 814 тис. левів. 19 грудня парламент ухвалив «Закон про спорудження відрізків шляхової мережі»¹³, який регламентував прокладання нових маршрутів у Пловдивському, Бургаському, Варненському і Старозагорському округах. Наступного року для цих цілей було виділено вже близько 19 млн левів¹⁴. Крім того, 18 травня 1906 р., через майже двадцять років після проведення перших гідрологічних досліджень біля узбережжя Варни, відбулося офіційне відкриття оновленого порту, котрий відтоді являв собою акваторію площею 21 га і глибиною до 11,5 м з причалом загальною довжиною 731 погонний метр та молотом для захисту від хвиль, плинів льоду і наносів завдовжки 1,22 км¹⁵. У вересні 1907 р. розпочалася масштабна реконструкція дунайського порту в Русе.

Наприкінці 1906 р. новопризначений 22 жовтня уряд на чолі з лідером «стамболовістів» Д. Петковим з метою розширення залізничного будівництва вперше в історії країни вдався до запозичення коштів у вітчизняних фінансистів, отримавши кредит у «Болгарському народному банку» в розмірі 16 млн левів¹⁶. Влада також не втрачала надії викупити колії, які знаходилися у власності товариства «Східні залізниці». За дорученням Народних зборів у грудні того ж року прем'єр-міністр розпочав переговори з керівництвом компанії, однак перші спроби не принесли бажаних результатів¹⁷.

Транспортна мережа, котра сприяла зміцненню зв'язків між окремими регіонами держави та активізації зовнішньої торгівлі, продовжувала розвиватися і в період правління кабінету П. Гудева з 3 березня 1907 р. по 16 січня 1908 р., адже мала життєво важливе значення для економіки Болгарії. З метою покращення її більш ефективного функціонування 29 листопада 1907 р. було прийнято «Закон про експлуатацію Болгарської державної залізниці та портів». Нормативним актом передбачалося формування організаційних структур управління вказаних видів транспорту з підпорядкуванням їх новоствореному спільному органу – Головній дирекції при Міністерстві громадських будівель, доріг і комунікацій, а також заснування фонду допомоги чиновникам і службовцям, задіяним у сфері залізничних та водних перевезень¹⁸.

Ініціативи урядів НЛП, направлені на поліпшення інфраструктури у 1903–1908 рр., включали в себе і питання щодо порядку забудови міст, селищ і сіл країни. Так, 22 січня 1905 р. депутати XIII ЗНЗ скасували дію «Закону про благоустрій населених пунктів у Князівстві Болгарія» від 1897 р. та проголосували за новий, з аналогічною назвою, відповідно до якого посилювався адміністративний контроль над будівництвом приватних споруд, у зв'язку з чим общинним радам рекомендувалося розробити відповідні регуляційні плани. В інтересах забудовників передбачалося зменшення для них кількості податків, а також спрощувалася процедура отримання дозволу на спорудження або реконструкцію фабрик (перевага надавалася великим підприємствам). Крім того, громади заохочувалися можливістю одержати кредит для подальшого вкладення у благоустрій населених пунктів¹⁹. На початку 1907 р. при Міністерстві громадських будівель, доріг і комунікацій було створено ще одну профільну дирекцію, котра мала наглядати за належним упорядкуванням вулиць, майданів і парків з дотриманням протипожежних та санітарних норм²⁰.

Про активізацію благоустрою населених пунктів у Болгарії свідчить динаміка витрат державних грошових коштів місцевими общинами на вказані потреби. Якщо у 1902 р. загальна сума надходжень на їхні рахунки становила 535 тис. 21 лев, то 1907 р. вже 789 тис. 637 левів. У містах, де ці роботи проводилися динамічніше, аніж у селах, споруджувалися громадські будівлі, прокладалися пішохідні доріжки, системи зв'язку, водопостачання і каналізації, облаштовувалися території відпочинку з їхнім озелененням, освітленням та фонтанами. У середньому великі за мірками Болгарії населені пункти отримували на упорядкування близько 25 % бюджетних коштів, у той час як малі – лише 15 %²¹. До того ж уряд за підтримки парламенту сприяв укладанню договорів про надання кредитів громадам вітчизняними фінансовими установами. Наприклад, упродовж 1907 та на початку 1908 р. у «Болгарському народному банку» і «Болгарському землеробському банку» під 7 % річних грошові кошти для вищезазначених цілей одержали такі общини, як Врачанська (600 тис. левів), Ескиджумайська (60 тис.), Кюстендильська (800 тис.), Ломська (300 тис.), Новозагорська (50 тис.), Панагюриште (60 тис.), Слівенська (1 млн 65 тис.) та інші²².

Упродовж 1903–1908 рр. інфраструктура Болгарії розвивалася достатньо високими темпами. Це було визначено не лише активною діяльністю чинної влади, а й сприятливою кон'юнктурою – зростанням економіки національного господарства, збільшенням надходжень до бюджету тощо. Як наслідок, підвищувалися соціальна мобільність мешканців країни та рівень урбанізації. Чисельність населення болгарських міст поступово росла. Так, 1887 р. вона становила 593 тис. 547 осіб, 1905 р. – 789 тис. 689, а 1910 р. – 829 тис. 522 жителі, збільшившись за увесь цей період у Софії на 71 тис. 884 особи, Варні – на 16 тис. 163, Пловдиві – на 14 тис. 950, Бургасі – на 9 тис. 148, Русе – на 9 тис. 61, Плевені – на 8 тис. 742 мешканці²³.

Епоха С. Стамболова дала потужний імпульс розвитку інфраструктури Болгарії. На початку ХХ ст. його послідовники – представники НЛП – продовжили починання колишнього прем'єр-міністра. Під час свого другого самостійного правління у 1903–1908 рр. «стамболовісти» наполегливо сприяли процесу модернізації країни. Саме тоді на тлі зростання національної економіки відбувався прогрес комплексу інфраструктурних галузей господарства; країна переживала період прискореного спорудження шляхів сполучення, станцій і портів, розбудови міст, селищ і сіл, проведеного заходів з благоустрою населених пунктів, розширення системи зв'язку і мережі інженерних споруд, об'єктів рекреаційного та іншого призначення.

Політика кабінетів Р. Петрова, Д. Петкова і П. Гудева зводилася не лише до державних замовлень реалізації тих чи інших проєктів. Вона містила в собі кілька складових, включаючи запровадження кредитування відповідних накреслень, удосконалення системи управління транспортом і комунікаціями, а також протекціоністські ініціативи, на кшталт надання податкових пільг будівельним компаніям.

Водночас розбудова інфраструктури мала і деякі негативні прояви. З нею були пов'язані такі явища, як лобізм державою інтересів окремих компаній, хабарництво та зловживання службовим становищем, що значно впливало на прийняття рішень, для реалізації будівельних проєктів та інших задумів.

1. Деянов Д. Железопътната мрежа в България, 1866–1975 / Д. Деянов. – Стара Загора: Изд-во «Булхаус», 2005. – 309 с.; Костов Е. Транспортната проблематика и институтът на конституционната министерска наказателна отговорност в България (1895–1923 г.) / Е. Костов. – София: Изд-во «Ваньо Недков», 1999. – 220 с.; Натан Ж. История экономического развития Болгарии / Ж. Натан. – Москва: Изд-во иностранной литературы, 1961. – 499 с.; Панайотов А. Българските пристанища (1879–2014). Хроника / А. Панайотов. – Варна, 2015. – 192 с.; Попов Ж. Народнолибералната (стамболовистката) партия в България 1903–1920 / Ж. Попов. – София, 1986. – 203 с.; Саздов Д. Социална политика в законодателството на демократична България (1880–1912 г.) / Д. Саздов. – София: Университетско изд-во «Стопанство», 2008. – 599 с.

2. Дневници (стенографически) на XIII Обикновено народно събрание, II ред. сесия. – София, 1905. – 2381 с.; Дневници (стенографически) на XIII Обикновено народно събрание, III ред. сесия. – София, 1906. – 2348 с.; Дневници (стенографически) на XIII Обикновено народно събрание, IV ред. сесия. – София, 1907. – 2534 с.

3. Държавен вестник. – 1903–1908. Пряпорец. – 1905; Финансово-икономически преглед. – 1906. – № 26. – 615 с.

4. Финансово-икономически преглед. – 1906. – № 26. – С. 421.

5. Държавен вестник. – 1904. – 8 януари.

6. Деянов Д. Железопътната мрежа в България, 1866–1975 / Д. Деянов. – Стара Загора: Изд-во «Булхаус», 2005. – С. 201.

7. Дневници (стенографически) на XIII Обикновено народно събрание, II ред. сесия. – София, 1905. – С. 468.

8. Там само. – С. 470.

9. Пряпорец. – 1905. – 15 юни; 25 юни.

10. Дневници (стенографически) на XIII Обикновено народно събрание, III ред. сесия. – София, 1906. – С. 278.

11. Костов Е. Транспортната проблематика и институтът на конституционната министерска наказателна отговорност в България (1895–1923 г.) / Е. Костов. – София: Изд-во «Ваньо Недков», 1999. – С. 54.

12. Там само. – С. 171.

13. Държавен вестник. – 1906. – 16 януари.

14. Дневници (стенографически) на XIII Обикновено народно събрание, III ред. сесия. – София, 1906. – С. 1653.

15. Панайотов А. Българските пристанища (1879–2014). Хроника / А. Панайотов. – Варна, 2015. – С. 87.

16. Жебокрицкий В. А. Болгария накануне Балканских войн 1912–1913 гг. / В. А. Жебокрицкий. – К.: Изд-во Киевского университета, 1960. – 250 с. – С. 51.
17. Дневници (стенографически) на XIII Обикновено народно събрание, IV ред. сесия. – София, 1907. – С. 1337.
18. Държавен вестник. – 1908. – 25 януари.
19. Там само. – 1905. – 28 март.
20. Саздов Д. Социална политика в законодателството на демократична България (1880–1912 г.) / Д. Саздов. – София: Университетско изд-во «Стопанство», 2008. – С. 410.
21. Попов Ж. Народнолибералната (стамболовистката) партия в България 1903–1920 / Ж. Попов. – София, 1986. – С. 73.
22. Саздов Д. Социална политика в законодателството на демократична България (1880–1912 г.) / Д. Саздов. – София: Университетско изд-во «Стопанство», 2008. – С. 451.
23. Натан Ж. История экономического развития Болгарии / Ж. Натан. – Москва: Изд-во иностранной литературы, 1961. – С. 31.

Дмитрий Миколенко

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА ПО РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ БОЛГАРИИ (1903–1908 гг.)

В статье рассмотрена деятельность правительств Народно-либеральной «стамболовистской» партии Болгарии во главе с Р. Петровым, Д. Петковым и П. Гудевым в социально-экономической сфере, направленная на развитие инфраструктуры страны во время второго самостоятельного правления политической силы в 1903–1908 гг. Инициативы «стамболовистов» сводились преимущественно к расширению транспортной сети, сооружению железнодорожных станций, реконструкции портов, благоустройству городов и сёл. Автор подчёркивает, что заметные успехи в указанных направлениях работы достигались не без допущения тогдашней властью множества злоупотреблений, которые позволяли обогащаться чиновникам и приближённым к высокопоставленным лицам предпринимателям за счёт реализации крайне важных для государства проектов.

Ключевые слова: Народно-либеральная партия, «стамболовисты», инфраструктура, транспортная сеть.

Dmytro Mykolenko

GOVERNMENT POLICIES on infrastructure DEVELOPMENT in BULGARIA (1903–1908)

The politics of the government of R. Petrov, D. Petkov and P. Gudev constituted not only the government orders and the implementation of various projects. It comprised a few components including the appropriate provision of credits, the improvement of transport and communications management system, and protectionist initiatives such as providing tax incentives to construction companies.

The infrastructure building processes had some negative effects. It was connected with the firm's lobbying of the government, bribery and abuse of official position, that greatly influenced the decision-making process for construction projects and other plans.

Key words: People's Liberal Party, «stambolovists», infrastructure, transport network.

