

*На правах рукописи*

**Тестов Виталий Николаевич**

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ  
В ЭПОХУ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

Автореферат  
диссертации на соискание учёной степени  
доктора исторических наук

Белгород 2014

Работа выполнена на кафедре истории России Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Воронежский государственный педагогический университет».

**Научный консультант:** **Фурсов Владимир Николаевич**  
доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой истории России, ФГБОУ ВПО «Воронежский государственный педагогический университет»

**Официальные оппоненты:** **Сенин Александр Сергеевич**  
доктор исторических наук, профессор кафедры истории государственных учреждений и общественных организаций факультета документоведения и технотронных архивов Историко-архивного института ФГБОУ ВПО «Российский государственный гуманитарный университет»

**Терещенко Анатолий Андреевич**  
член-корреспондент РАЕН, доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры истории России ФГБОУ ВПО «Курский государственный университет»

**Голубев Александр Анатольевич**  
доктор исторических наук, доцент по кафедре истории, Петрозаводский филиал ФГБОУ ВПО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I»

**Ведущая организация:** ФГБОУ ВПО «Воронежский государственный технический университет»

Защита диссертации состоится 9 апреля 2015 г. в 16.00 на заседании диссертационного совета Д 212.015.11 по защите докторских и кандидатских диссертаций в ФГАОУ ВПО «Белгородский государственный национальный исследовательский университет» по адресу: 308007, г. Белгород, ул. Студенческая, 14, корпус 2, зал заседаний диссертационного совета (ауд. 260).

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке ФГАОУ ВПО «Белгородский государственный национальный исследовательский университет» по адресу: 308015, г. Белгород, ул. Победы, 85.

Текст автореферата размещен на официальном сайте ВАК РФ <http://vak2.ed.gov.ru/> и на официальном сайте ФГАОУ ВПО «Белгородский государственный национальный исследовательский университет» <http://www.bsu.edu.ru>

Автореферат диссертации разослан « » января 2015 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета



И.Т. Шатохин

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** Существенные изменения, происходящие в экономической жизни современной России, естественно, не могли не отразиться на развитии одной из важнейших, жизнеобеспечивающих отраслей страны – железнодорожного транспорта, на долю которого приходится более 40% осуществляемых всеми видами транспорта пассажирских и грузовых перевозок. От состояния и качества его работы зависят не только перспективы дальнейшего развития, но также возможности государства эффективно выполнять такие важнейшие функции, как защита национального суверенитета и безопасности страны, обеспечение потребности граждан в перевозках, создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов<sup>1</sup>. Вместе с тем анализ текущего состояния железнодорожной инфраструктуры подтверждает необходимость модернизации и серьезного развития<sup>2</sup>.

Результаты начавшегося на рубеже XX-XXI вв. поэтапного проведения структурной реформы федерального железнодорожного транспорта России оказались недостаточны для того, чтобы в короткие сроки создать эффективные источники развития, позволяющие обеспечить масштабное привлечение средств в развитие отрасли и ее модернизацию, сформировать условия для ее долговременного устойчивого роста и повышения конкурентоспособности на мировом рынке<sup>3</sup>.

Приоритетным направлением минувшего десятилетия и последующих лет для созданного в 2003 г. открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») является реализация проектов, направленных на развитие инфраструктуры и совершенствование управления. Впервые за более чем 175 – летнюю историю российских железных дорог осуществлен переход от преимущественно территориальной системы управления к матричной структуре, в которой ключевую роль играют общесетевые специализированные дирекции<sup>4</sup>. Новая структура управления производственно-экономической деятельностью ОАО «РЖД» предусматривает создание на базе железных дорог региональных центров корпоративного управления с делегированием начальникам дорог дополнительных полномочий по реализации потенциала хозяйственной самостоятельности и гибкому воздействию на органы управления вертикалей регионального и линейного уровней<sup>5</sup>.

Реформирование федерального железнодорожного транспорта России вызвало повышенный интерес к углубленному изучению каждой из значимых вех на пути его становления и развития. Такой подход неизбежно предполагает обращение к истории российских железных дорог, познанию богатейшего опыта отечественных реформаторов, потому как незнание исторического опыта может способствовать

---

<sup>1</sup> Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года / Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. №877-р. С. 1.

<sup>2</sup> Выступление президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина на II Железнодорожном съезде // Железнодорожный транспорт. 2011. №12. С. 6.

<sup>3</sup> Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. С. 2.

<sup>4</sup> Доклад президента открытого акционерного общества «Российские железные дороги» В.И. Якунина // Железнодорожный транспорт. 2013. №1. С. 6.

<sup>5</sup> Морозов В.Н. ОАО «Российские железные дороги» на новом этапе развития // Железнодорожный транспорт. 2012. №10. С. 4.

формированию неправильного видения будущего<sup>1</sup>. По существу, железные дороги – это вены и артерии страны, и лишь при правильном их устройстве можно избежать многих проблем, которые, являясь весьма актуальными, возникали значительно раньше. К примеру, в последней четверти XIX в., когда не только руководством страны, но и миллионами простых россиян была осознана необходимость в реформировании отечественного железнодорожного транспорта.

В те времена экономическая ситуация в России была непростой. Кризисное состояние железнодорожного транспорта превращало богатейшую по своим ресурсам страну в отсталое в экономическом отношении государство. Трудные проблемы строительства и эксплуатации железных дорог, нерентабельность перевозок грузов и пассажиров, заставили российское правительство обратить серьезное внимание на создание более прогрессивной правовой среды в сфере перевозок, которая могла бы позитивно повлиять на стабилизацию национальной экономики<sup>2</sup>. Одной из ключевых задач являлось совершенствование законодательной базы деятельности железнодорожного транспорта.

К началу 1880-х гг. также четко проявились неупорядоченность железнодорожного хозяйства, для поддержания которого государству приходилось расходовать огромные денежные средства, громадная, ежегодно возрастающая финансовая задолженность казне железнодорожных обществ, в ведении которых находились, кроме одной 57-верстной Ливенской линии, все железные дороги России, бесконтрольность и неразбериха в тарифной сфере. Среди руководящих государственных деятелей все убедительней стало высказываться суждение об отсутствии власти по отношению к железнодорожным обществам. «Восстановление значения правительства как верховного руководителя железнодорожным делом» – таков был лозунг будущей государственной политики, претворить в жизнь которую предстояло в ближайшие годы<sup>3</sup>.

С 1881 г. наступает новый период в истории железнодорожного дела. С приходом к власти императора Александра III принципиальная политика по усилению роли государства в сфере управления железнодорожным транспортом оставалась неизменной. Этот важнейший принцип стал основополагающим в проводимых правительственных мероприятиях по реформированию железнодорожной отрасли в период его правления, с 1881 по 1894 г.<sup>4</sup> Прежде всего – это совершенствование государственного железнодорожного законодательства, управления и контроля, а также реформирование управления экономикой железнодорожного транспорта, заключавшееся в проведении политики выкупа частных в первую очередь убыточных железных дорог и поэтапном проведении железнодорожной тарифной реформы, поскольку именно тарифный вопрос был одним из самых сложных в экономической жизни России, и создание государственного (казенного) сектора железных дорог из выкупаемых и строившихся посредством государственного финансирования

<sup>1</sup> Аксененко Н.Е., Липидус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России: от реформы к реформе. М., 2001. С. 6.

<sup>2</sup> Тестов В.Н. Политика российского правительства в области железнодорожного транспорта в 80-90-е годы XIX века // Автореферат... канд. ист. наук. Воронеж, 2004. С. 3.

<sup>3</sup> Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров / сост. Н.А. Кислинский, под ред. А.Н. Куломзина. Т. 2. СПб., 1902. С. 312, 324.

<sup>4</sup> Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров / сост. Н.А. Кислинский, под ред. А.Н. Куломзина. Т. 3. СПб., 1902. С. 3.

линий. Правительство Александра III рассчитывало, что в результате реформирования, вследствие снижения затрат и удовлетворения растущего спроса на перевозки пассажиров и грузов, стабильная и качественная работа железнодорожного транспорта, обеспечивая высокую степень безопасности, будет способствовать укреплению единого экономического пространства страны. Должное внимание обращалось на решение проблем, связанных со строительством ранее запланированных железных дорог, которые смогли бы оказать позитивное влияние на развитие отдельных регионов России, надежное укрепление ее рубежей.

**Степень разработанности темы.** В историографии проблемы отмечаются следующие основные три периода: дореволюционный, советский и современный (постсоветский, начавшийся после 1991 г.).

*В дореволюционный период* было издано немало научных трудов ведущих российских ученых, специалистов по железнодорожному делу, которые активно выступали за государственное вмешательство в сферу управления железнодорожным транспортом и тарифную политику. Несомненный интерес представляет обширное и многогранное творческое наследие крупного ученого – экономиста, публициста и общественного деятеля А.И. Чупрова, где особое место занимают научно – практические разработки различных железнодорожных вопросов, сохранивших свою актуальность и в настоящее время. Ценные труды и выводы одного из основателей российской железнодорожной экономической науки нельзя забывать при выборе стратегии экономического оздоровления страны и модернизации ее транспортной системы<sup>1</sup>. Практически одновременно с профессором Московского университета А.И. Чупровым исследованием проблем экономики железных дорог занимался профессор Киевского университета Д.И. Пихно. Значительный вклад в научные разработки тарифообразования внес видный российский государственный деятель – С.Ю. Витте, издавший в 1883 г. книгу «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов», в которой анализируются важные вопросы финансового положения русских железных дорог и политики правительства в области тарификации. Он одним из первых внес в концепцию транспорта идею государственности и создал тарифную систему, фактически действующую до сих пор. Изложенные С.Ю. Витте основные принципы формирования тарифов, применяемые в рыночной экономике, когда железнодорожный транспорт функционирует как сегмент рынка с развитой конкуренцией и рассматривается как естественный монополист, вновь приобретают большое теоретическое и практическое значение<sup>2</sup>. Изучение основных положений этого фундаментального труда поможет современному исследователю по-новому взглянуть на тарифы и тарифную политику. Впоследствии В.И. Беловежский в своем труде<sup>3</sup> сформулировал вместо 23 гораздо меньшее количество принципов построения железнодорожных тарифов. Малоизвестному автору удалось весьма лаконично изложить «самую сердцевину методологии тарифообразования, сведя их всего к восьми принципам»<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Персианов В.А. Магистр железных дорог // Гудок. 2004. №101. С. 5.

<sup>2</sup> Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. СПб., 1999. С. 335.

<sup>3</sup> Беловежский В.И. Система железнодорожных тарифов на сети Российских железных дорог. СПб., 1908.

<sup>4</sup> Липидус Б.М. Экономические проблемы управления железнодорожным транспортом России в период становления рыночных отношений. М., 2000. С. 109.

Заслуживают внимания работы Г. Лангвилла, П.И. Георгиевского, А.П. Субботина и Н.Д. Токарского<sup>1</sup>. В трудах Н.Е. Гиацинтова, сторонника государственной реорганизации всей системы железнодорожного транспорта страны, основное внимание уделено вопросам правильной постановки тарифного дела. Исследованием железнодорожных тарифных вопросов занимался К.Я. Загорский<sup>2</sup>, а также А.И. Антонович, Л.И. Перль, Д. Вретовский, А. Сулиговский, П.А. Шостак, К.И. Гуцевич, Б.И. Вышомирский, А.Н. Фролов, А. Михельсон<sup>3</sup>.

Экономические и другие проблемы железнодорожного транспорта России освещались в трудах Н.П. Добрынина, П.Е. Гронского, И.И. Рихтера, А. Измайлова, Н.Г. Дьяконова, И.М. Рабиновича, Ф. Галицинского, П.П. Мигулина, В.В. Салова<sup>4</sup>. Существенный интерес представляют исследования А.П. Кеппена, П.И. Фомина, А.А. Радцига, П.Х. Шванебаха, А.Д. Билимовича, И. Гливица, отличавшиеся большим вниманием к вопросам о роли железнодорожного транспорта России в развитии различных отраслей национальной экономики<sup>5</sup>.

Среди зарубежных исследований несомненный интерес представляют работы

<sup>1</sup> Лангвилл Г. О железнодорожных тарифах в России. Киев, 1884; Георгиевский П.И. Правительственная эксплуатация железных дорог. СПб., 1887, *он же*. Финансовые отношения государства и частных железнодорожных обществ в России и в западно-европейских государствах. СПб., 1887; Субботин А.П. Тарифный вопрос на русских железных дорогах. СПб., 1887; Токарский Н.Д. Железнодорожная монополия. СПб., 1884.

<sup>2</sup> Загорский К.Я. Железнодорожная политика и тарифы. Петроград, 1915; *он же*. Железнодорожные тарифы в России и Германии в связи с экономической политикой этих стран. СПб., 1914; *он же*. Наша железнодорожная тарифная политика. СПб., 1910; *он же*. Теория железнодорожных тарифов. Задачи управления, принципы построения и применения, формы и виды тарифов. СПб., 1901.

<sup>3</sup> Антонович А.И. Государство и железные дороги. Киев, 1885; Перль Л.И. Реформа пассажирских тарифов. СПб., 1892; Вретовский Д. По случаю предстоящего пересмотра хлебных тарифов 1893 года. Варшава, 1895; Сулиговский А. Земледельческое производство и железнодорожные тарифы. СПб., 1896; Шостак П.А. К теории железнодорожных тарифов. Хлебные тарифы. СПб., 1897; Гуцевич К.И. Железные дороги и тарифы. СПб., 1904; Вышомирский Б.И. Как избежать железнодорожных переборов. Полезные советы при отправке грузов по русским железным дорогам. М., 1908; Фролов А.Н. Тарифы и собственная стоимость железнодорожных перевозок. СПб., 1908; Михельсон А. Очерк грузового железнодорожного тарифа действующего на сети русских железных дорог. Одесса, 1912.

<sup>4</sup> Добрынин Н.П. Русские железные дороги и их слабые стороны. Киев, 1886; Гронский П.Е. Единственный выгодный способ развития сети русских железных дорог. М., 1889; Рихтер И.И. К истории железнодорожной ревизии в России. Киев, 1894; *он же*. Обзор трудов Особой Высшей Комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России в связи с проектом нового образования МПС. Киев, 1915; Измайлов А. Железные дороги в неурожай 1891 года. СПб., 1895; Дьяконов Н.Г. Обзор развития состава и действия железнодорожной сети за период времени 1881-1896 годов и важнейших, относящихся к сему мероприятий. СПб., 1896; Рабинович И.М. Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров. СПб., 1891; *он же*. Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров за 1898-1906 гг. СПб., 1907; Галицинский Ф. Пропускная способность железных дорог и замешательства в движении. СПб., 1899; Мигулин П.П. Русский государственный кредит (1769-1899): Опыт ист.-крит. обзора. Т. II. Харьков, 1900; *он же*. Русский государственный кредит со времен Екатерины II до наших дней. Т. III. Вып. III. Харьков, 1903; Салов В.В. Исторический очерк учреждения, под председательством генерал-адъютанта графа Э.Т. Баранова, Комиссии для исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1909.

<sup>5</sup> Кеппен А.П. Горнозаводская промышленность России. (Всемирная Колумбова выставка 1893 г. в Чикаго). Издание Горного департамента. СПб., 1893; *он же*. Материалы для истории и статистики железной промышленности России. СПб., 1896; *он же*. Материалы для истории рельсового производства в России. СПб., 1899; Главнейшие результаты Государственного денежного хозяйства за последнее десятилетие (1885-1894) / статист. исследование М. Кашкарова. СПб., 1895; Об отношениях южной горной промышленности к железным дорогам и о перевозке по железным дорогам горнозаводских грузов. Харьков, 1896; Фолин П.И. Краткий очерк истории съездов горнопромышленников юга России. Харьков, 1908; Радциг А.А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю. СПб., 1896; Шванебах П.Х. Денежное преобразование и народное хозяйство. СПб., 1901; Билимович А.Д. Товарное движение на русских железных дорогах. Киев, 1902; Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети // Доклад, прочитанный в Институте Инженеров Путей Сообщения Императора Александра 1-го 7 апреля 1910 года Почетным Членом Института графом С.Ю. Витте. СПб., 1910; Гливиц И. Железная промышленность России. Экономическо-статистический сборник. СПб., 1911.

немецких ученых В. Лаунгардта и Г. Кона, которые внесли весомый вклад в научные разработки тарифообразования и других экономических проблем<sup>1</sup>. Особый интерес представляют научные труды немецкого ученого Оскара Мертенса<sup>2</sup>. В одном из трудов он изложил основные аспекты российской железнодорожной политики дореволюционного периода, с 1882 по 1911 г.<sup>3</sup> Придерживаясь другой точки зрения, доктор Мертенс считал недопустимым вмешательство государства в дела частных железнодорожных обществ даже с целью предотвращения негативных экономических последствий. Вместе с тем положительный отзыв о подавляющем большинстве предпринятых конкретных правительственных мер подтверждает вывод о том, что железнодорожная политика российского правительства способствовала интенсивному развитию производительных сил страны.

В советский период в отечественной историко-экономической литературе появились научные труды К.А. Оппенгейма, А.Ф. Зайцева, П.И. Лященко, Д.П. Ильинского и В.П. Иваницкого<sup>4</sup>, в которых при исследовании железнодорожного транспорта должное внимание уделялось рассмотрению тарифных вопросов. В 1930-х – 1940-х гг. капитальных научных трудов по различным проблемам железных дорог не издавалось. Интерес к железнодорожной тематике значительно возрос лишь в 1950-е гг., когда изучение вопросов государственной политики в области железнодорожного транспорта вновь привлекло внимание таких известных ученых, как Э.Г. Нестерова, А.П. Погребинский, И.Ф. Гиндин<sup>5</sup>. Одним из фундаментальных научных трудов, безусловно, является ценная монография А.М. Соловьевой, посвященная всестороннему анализу проблем, связанных с развитием железнодорожного транспорта России, с 1830-х гг. до конца XIX в.<sup>6</sup> Особый интерес для исследования представляет третья глава монографии, где рассматриваются различные вопросы истории железнодорожного транспорта России в 80-х – начале 90-х гг. XIX в. Не менее важными являются и другие труды этого крупного и весьма известного российского ученого<sup>7</sup>. Большой интерес представляют научные труды Т.С. Хачатуро-

<sup>1</sup> *Lannhardt W.* Kommerzielle Trassierung der Verkehrswege, 1872; *он же.* Centralblatt der Bauverwaltung, 1883; *он же.* Mathematische Begründung der Volkswirtschaftslehre. Leipzig, 1885; *Cohn G.* Die englische Eisenbahnpolitik der letzten 10 Jahre // Archiv f. Eisenbahnwesen 1883; *он же.* Zur Geschichte und Politik des Verkehrswesens. Stuttgart, 1900; *он же.* Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik. Leipzig, 1875.

<sup>2</sup> *Mertens O.* Zur Frage der Zufuhrbahnen in Russland. Riga, 1889; *Hennings C., Mertens O.* Beitrag zur Lösung der Lagerhaus – und Warrantb lehnungsfrage für Riga. 1879.

<sup>3</sup> *Мертенс О.* Тридцать лет (1882-1911 гг.) русской железнодорожной политики и ее экономическое значение. М., 1923.

<sup>4</sup> *Оппенгейм К.А.* Россия в дорожном отношении. Опыт краткого историко-критич. обозрения данных, относящихся до развития путей сообщения в России и параллельно в других важнейших странах (с приведением многих сравнительных и статистических данных по путям сообщения). М., 1920; *Транспорт и народное хозяйство.* Вып. III. Вопросы транспорта в международных договорах. М., 1923; *Фомин П.И.* Горная и горнозаводская промышленность юга России. Т. 2. История горной и горнозаводской промышленности юга России от восьмидесятых годов прошлого века до войны 1914 года. Харьков, 1924; *Зайцев А.Ф.* Очерки по истории железнодорожных тарифов СССР. Ч. 1. Хлебные тарифы. М., 1925; *Лященко П.И.* Очерки аграрной эволюции России. Т. 1. 4-е изд. Л., 1925; *Ильинский Д.П., Иваницкий В.П.* Очерк истории русской паровозостроительной и вагоностроительной промышленности. М., 1929.

<sup>5</sup> *Нестерова Э.Г.* Ценообразование на железнодорожном транспорте в России в конце XIX – начале XX в. // Дис... канд. ист. наук. М., 1953; *Погребинский А.П.* Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма (60-90 гг. XIX в.) // Исторические записки. Т. 47. М., 1954; *он же.* Очерки истории финансов дореволюционной России (XIX-XX вв.). М., 1954; *Гиндин И.Ф.* К вопросу об экономической политике царского правительства в 60-80 гг. XIX в. // Вопросы истории. М. 1959. № 5. С. 63-82.

<sup>6</sup> *Соловьева А.М.* Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. М., 1975.

<sup>7</sup> *Соловьева А.М.* Из истории выкупа частных железных дорог в России в конце XIX века // Исторические записки. Т. 82. М., 1968; *она же.* К вопросу о роли финансового капитала в железнодорожном строительстве России накануне

ва, В.Ф. Борзунова, П.А. Хромова, В.И. Лесина, В.Я. Лаверычева, В.А. Нардовой, Э.М. Мильман, А.Л. Шаулова, Т.М. Китаниной, Л.Е. Шепелева, А.А. Фурсенко, в которых освещаются различные проблемы железнодорожного транспорта России в исследуемый период<sup>1</sup>.

Весьма содержательны работы М.И. Аджиева, Л.И. Гумилевского, Л.Г. Бескровного, Н.А. Зензинова, В.Н. Казиминова, Л.И. Прохаски, А.И. Родзевича и других исследователей, занимавшихся изучением вопросов строительства российских железных дорог<sup>2</sup>.

В *постсоветский период* большого внимания заслуживают исследования Н.В. Старостенко, А.Н. Боханова, Б.М. Лапидуса, Е.Е. Хадонова, А.А. Халина, С.К. Канна, А.Н. Манжосова, Е.А. Сотникова<sup>3</sup>. Необходимо отметить фундаментальный

первой мировой войны // Исторические записки. Т. 55. М., 1956; *она же*. Промышленная революция в России в XIX в. М., 1990.

<sup>1</sup> *Хачатуров Т.С.* Экономика транспорта. М., 1959; *Борзунов В.Ф.* К вопросу об экономическом значении Сибирской железной дороги в кон. XIX - нач. XX вв. // Вопросы истории Сибири и Дальнего Востока. Новосибирск, 1961. С. 97-107; *он же*. Проекты строительства Сибирской железнодорожной магистрали первой половины XIX в. как исторический источник // Труды АН СССР, Сибирское отделение. Серия ист. Т. V. Благовещенск, 1963. С. 52-59; *он же*. Влияние Транссибирской магистрали на развитие сельского хозяйства Сибири и Дальнего Востока в нач. XX в. (1900-1914 гг.) // Особенности аграрного строя России в период империализма. М., 1962. С. 160-186; *он же*. Транссибирская магистраль в мировой политике мировых держав. М., 2001; Монополистический капитал в нефтяной промышленности России 1883-1914. Документы и материалы. М.-Л., 1961; Монополии и иностранный капитал в России. Вып. 4. М.-Л., 1962; *Хромов П.А.* Экономика России периода промышленного капитализма. М., 1963; *Лесин В.И.* Развитие железнодорожного транспорта и хлебный экспорт России во 2 половине XIX в. // Дис... канд. ист. наук. Ростов-на-Дону, 1971; *Лаверычев В.Я.* Крупная буржуазия в пореформенной России. 1861-1900. М., 1974; *Нардова В.А.* Начало монополизации нефтяной промышленности России 1880-1890-е годы. Л., 1974; *Мильман Э.М.* История первой железнодорожной магистрали Урала (70-90-е годы XIX в.). Пермь, 1975; *Шаулов А.Л.* Железнодорожная политика царизма в 60-90 годы XIX в. // Дис... канд. ист. наук. Ростов-на-Дону, 1977; *Китанина Т.М.* Хлебная торговля России в 1875-1914 гг. Л., 1978; *Шепелев Л.Е.* Царизм и буржуазия во второй половине XIX века. Л., 1981; *Фурсенко А.А.* Нефтяные войны (конец XIX – начало XX в.) // под. ред. Б.В. Ананьич. Л., 1985.

<sup>2</sup> *Аджиев М.И.* Транссибы, история и проблемы. М., 1988; *Ахмеджанова З.Д.* Железнодорожное строительство в Средней Азии и Казахстане (конец XIX – начало XX в.). Ташкент, 1984; *Бескровный Л.Г.* Русская армия и флот в XIX в. М., 1973; *Гумилевский Л. И.* Железная дорога. М., 1950; *Зензинов Н.А.* От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. М., 1986; *Казимиров В.Н.* Великий Сибирский путь. Иркутск, 1984; Краткий исторический очерк, посвященный 25-летию закладки Великого Сибирского пути 19 мая 1891 г. – 19 мая 1916 г./ сост. Л.И. Прохаска. Петроград, 1916; Очерк постройки Закаспийской военной железной дороги и ее значение для русско-среднеазиатской промышленности и торговли / сост. А.И. Родзевич. СПб., 1891.

<sup>3</sup> *Старостенко Н.В.* Роль государства и общественных движений России в развитии железнодорожного транспорта (вторая половина XIX века – 1914 год). СПб., 1994; *Боханов А.Н.* Император Александр III. М., 1998; *он же*. Александр III. М., 2007; *Лапидус Б.М.* Экономические проблемы управления железнодорожным транспортом России в период становления рыночных отношений. М., 2000; Экономика железнодорожного транспорта / под ред. Н.П. Терешинной, Б.М. Лапидуса, М.Ф. Трихункова. М., 2001; *Аксененко Н.Е., Лапидус Б.М., Мишарин А.С.* Железные дороги России: от реформы к реформе. М., 2001; *Хадонов Е.Е.* Очерки из истории финансово-экономической политики пореформенной России (1861-1904 гг.). М., 1997; *Халин А.А.* Железная дорога Москва – Н. Новгород в системе путей сообщения Нижегородской губернии (вторая половина XIX в.). Н. Новгород, 2000; *он же*. Железнодорожное строительство и модернизация России во второй половине XIX века // Власть. 2011. № 7. С. 135-138; *он же*. Система путей сообщения Нижегородского Поволжья и ее роль в социально-экономическом развитии региона (30-90-е гг. XIX в.). Н. Новгород, 2011; *Канн С.К.* Формирование концепции изучения Сибири в связи с проектами Транссиба // Роль науки в освоении восточных районов страны. Новосибирск, 1992. С. 45-47; *он же*. Опыт железнодорожного строительства в Америке и проектирование Транссиба // Зарубежные экономические и культурные связи Сибири (XVIII-XX вв.). Новосибирск, 1995. С. 114-136; *он же*. Деятельность Комитета Сибирской железной дороги по естественно-научному изучению Сибири в конце XIX - начале XX вв. // Дис. ... канд. ист. наук. Новосибирск, 2011; *он же*. Участие В.А. Обручева в подготовке к строительству Транссибирской магистрали // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2011. Иркутск, 2011. С. 353-356; *Манжосов А.Н., Федоров Н.П.* Этапы большого пути (из истории революционных, боевых и трудовых традиций коллектива Курского отделения Московской железной дороги. Ч.1. 1868-1941. Курск, 1991; *Манжосов А.Н.* Годы и люди. Страницы истории Курской дистанции. Курск, 2004; *Сотников Е.А.* Исторические этапы и перспективы развития мирового и российского железнодорожного транспорта (1800-2100 годы). М., 1997.



труд А.С. Сенина, который в результате глубокого исследования огромного круга ценных и зачастую весьма редких источников, всесторонне осветил историю крупнейшего Московского железнодорожного узла в период 1917-1922 гг.<sup>1</sup> Не менее значимы и другие его научные труды<sup>2</sup>. При рассмотрении вопросов управления российскими железными дорогами, автором затрагивался и дореволюционный период, представляющий несомненный интерес для настоящего исторического исследования.

На рубеже 1990-х – 2000-х гг. было издано несколько подготовленных авторскими коллективами книг, посвященных различным вопросам строительства и эксплуатации российских железных дорог, их роли в развитии экономики, освоении новых районов и природных богатств страны<sup>3</sup>. В периодических научных изданиях появился ряд оригинальных исследований по железнодорожной проблематике<sup>4</sup>. Так, в работе Г.К. Головачева наряду с другими освещаются вопросы, связанные с первым в России всесторонним исследованием железных дорог, проведенным Комиссией Э.Т. Баранова. Вполне обоснован вывод автора о том, что главным результатом работы данной Комиссии стала разработка проекта «Общего Устава Российских железных дорог». В работе Г.А. Алексеева, представлявшей краткий обзор создания и развития российского транспортного, в том числе и железнодорожного законодательства, большое внимание уделено рассмотрению основных этапов деятельности Комиссии Э.Т. Баранова. По заключению автора, Общий Устав Российских железных дорог после утверждения и введения в действие урегулировал взаимоотношения между железными дорогами, обществом и государством. В работе О.Н. Елютина рассматриваются вопросы железнодорожного строительства и реформирования железнодорожной отрасли в исследуемый период времени.

В последние годы особенностью историографии железнодорожного транспорта России стал ярко выраженный региональный подход. Проблемам строительства и эксплуатации конкретных железных дорог во взаимосвязи с их влиянием на социально-экономическое развитие отдельных регионов посвятили свои диссертации Г.К. Калинина, А.В. Хобта, О.Н. Кузнецов, С.А. Целиков, А.А. Тимофеев, В.В. Андреев, Н.Е. Мухина, М.А. Шаненков, А.В. Лебедев, А.Ю. Иванова, А.А. Голубев<sup>5</sup>. Важно отметить и другие научные труды А.А. Голубева, в которых на основе

<sup>1</sup> *Сенин А.С.* Московский железнодорожный узел. 1917-1922 гг. М., 2004.

<sup>2</sup> История железнодорожного транспорта России XIX-XXI вв. /под ред. Е.И. Пивовара. М., 2012; *Сенин А.С.* Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914 – 1922 гг.). М., 2009.

<sup>3</sup> История железнодорожного транспорта России. Т. I: 1836 – 1917 гг. / под общ. ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. СПб., 1994; История предпринимательства в России/ Книга 2. Вторая половина XIX – начало XX века. М., 1999; Большая энциклопедия транспорта: В 8 т. Т. 4. Железнодорожный транспорт / гл. ред. Н.С. Конарев. М., 2003.

<sup>4</sup> *Головачев Г.К.* Сопоставление уровней и тенденций развития отечественных и зарубежных железных дорог в дореволюционной России // Железнодорожный транспорт. 1994. №9. С. 58-70; *Алексеев Г.А.* Каждой эпохе свой устав // Железнодорожный транспорт. 1997. №8. С. 55-59; *Слепнев И.Н.* С.Ю. Витте и железнодорожная тарифная реформа 8 марта 1889 года (К вопросу о балансе предпринимательских интересов и экономической политики) // Отечественная история. 1998. № 5. С. 20-32; *Коновалюк О.И.* Самое громкое железнодорожное крушение XIX века в России // Железнодорожное дело. 2000. №4. С. 38-43; *Варнавский В.Г.* Концессионное хозяйствование на железнодорожном транспорте // Железнодорожный транспорт. 2003. № 2. С. 54-59; *Елютин О.Н.* «Золотой век» железнодорожного строительства в России и его последствия // Вопросы истории. 2004. №2. С. 47-57.

<sup>5</sup> *Калинина Г.К.* Роль железнодорожного строительства в модернизации Северо-Кавказского региона: вторая половина XIX – начало XX вв.: На примере Владикавказской железной дороги // Дис... канд. ист. наук. Ростов-на-Дону, 2004; *Хобта А.В.* История строительства Кругобайкальской железной дороги 1887-1915 гг. // Дис... канд. ист. наук. Иркутск, 2005; *Целиков С.А.* Строительство и эксплуатация Самаро-Златоустовской железной дороги и ее влияние на

привлечения широкого круга архивных и печатных источников освещаются многие важные вопросы, связанные с политикой российского правительства в области железнодорожного транспорта дореволюционного периода<sup>1</sup>.

Существенный интерес представляет юбилейное издание, посвященное 200-летию транспортного ведомства России. В прекрасно иллюстрированной книге, написанной коллективом авторов под редакцией профессора А.А. Тимошина, представлен обзор важнейших этапов становления и развития отечественного железнодорожного транспорта, организации и совершенствования структуры управления, профессионального образования, с 1809 по 2009 г.<sup>2</sup> Большой научный интерес представляют труды А.А. Терещенко, отличавшиеся всесторонним освещением вопросов истории промышленного развития городов Центрального Черноземья второй половины XIX – начала XX вв., когда уже важная роль принадлежала железнодорожным путям<sup>3</sup>. Государственная политика и частная инициатива в железнодорожном деле рассматриваются в диссертационных исследованиях Н.А. Лебедева, А.Н. Недорубова, А.А. Илларионова, Т.В. Николаевой, Л.С. Лашиной, М.В. Мельникова, А.Е. Высоцкого<sup>4</sup>.

развитие экономики Самарской, Оренбургской и Уфимской губерний: вторая половина XIX в. – 1917 г. // Дис... канд. ист. наук. Самара, 2006; *Тимофеев А.А.* Великая Сибирская магистраль: выбор маршрута, экономические и социально-культурные последствия на Южном Урале: 1891-1914 годы // Дис... канд. ист. наук. Челябинск, 2006; *Андреев В.В.* Московско-Казанская железная дорога в конце XIX – начале XX вв.: модернизационный фактор в экономическом развитии региона // Дис... канд. ист. наук. Чебоксары, 2007; *Мухина Н.Е.* История создания Юго-Восточной железной дороги и ее роль в экономическом развитии Центрального Черноземья (1865-1913) // Автореферат... канд. ист. наук. Воронеж, 2007; *Шаненков М.А.* Формирование и эксплуатация железнодорожной сети Орловской губернии во второй половине XIX – начале XX вв. // Автореферат дис... канд. ист. наук. Курск, 2009; *Лебедев А.В.* История становления и развития железнодорожных путей сообщения России во второй половине XIX – начале XX в. // Дис... канд. ист. наук. Архангельск, 2010; *Иванова А.Ю.* Развитие региональной железнодорожной сети во второй половине XIX в. – феврале 1917 г.: социально-экономический аспект (По материалам губерний Верхней Волги) // Автореферат дис... канд. ист. наук. Иваново, 2011; *Голубев А.А.* Роль строительства Мурманской железной дороги в развитии Северо-Западного региона в период модернизации (вторая половина XIX – начало XX вв.) // Автореферат дис... докт. ист. наук. Санкт-Петербург, 2012.

<sup>1</sup> *Голубев А.А.* Концессионирование в железнодорожном строительстве России (середина XIX – начало XX в.) // Известия Петербургского университета путей сообщения. Вып. 4 (29). 2011. С. 226-234; *он же.* Региональная стратегия государственной политики в сфере железнодорожного строительства Российской Империи // Вестник Ленинградского Государственного университета имени А.С. Пушкина. Серия История. Науч. журнал № 2. 2012. С. 29-36; *он же.* Тарифная политика на железных дорогах Российской Империи // Вестник Ленинградского Государственного университета имени А.С. Пушкина. Серия История. Науч. журнал № 1. 2012. С. 19-26.

<sup>2</sup> История организации и управления железнодорожным транспортом России. Факты, события, люди. К 200-летию транспортного ведомства и образования на транспорте России / под ред. А.А. Тимошина. М., 2009.

<sup>3</sup> *Терещенко А.А.* Города Центрального Черноземья во второй половине XIX – начале XX вв. // Вопросы истории. 2004. № 12. С. 143-146; *он же.* Индустриальное развитие провинциального города Центрального Черноземья во второй половине XIX – начале XX вв. // Россия и страны Запада: Проблемы истории и филологии: Сб. науч. тр.: В 2 ч. Ч. 1. Нижневартовск, 2002. С. 155-168; *он же.* Провинциальный город Центрального Черноземья второй половины XIX – начала XX века: типология, функциональное назначение // Проблемы истории России и зарубежных стран: Межвузовский сборник научных трудов. Вып. 2. Нижневартовск, 2003. С. 13-33; *он же.* Торговля городов Центрально-Черноземного региона в конце XIX – начале XX века // Образование, наука, производство и управление: В 4 т. // Матер. междунар. науч.-практ. конф., посв. 85-летию со дня рожд. А.Д. Сахарова. Т. 4. Старый Оскол, 2006. С. 174-177; *он же.* Торговые связи городов Центрального Черноземья во второй половине XIX – начале XX века // Юг России в прошлом и настоящем: история, экономика, культура. Белгород, 2006. С. 165-173; *он же.* Промышленность городов российской провинции во второй половине XIX – начале XX века (на примере Курской губернии // Юг России и Украина в прошлом и настоящем: история, экономика, культура: Сб. науч. тр. V Междунар. науч. конфер. г. Белгород, 2009. С. 78-82.

<sup>4</sup> *Лебедев Н.А.* Таможенная политика в системе экономической политики государства – сущность, этапы, результаты: На примере России XIX в. // Дис... докт. экон. наук. Москва, 2002; *Недорубов А.Н.* Железные дороги юга России в начале XX века. Государство и частный капитал // Дис... канд. ист. наук. Москва, 2003; *Илларионов А.А.* Государственная политика и частная инициатива как факторы развития транспортной системы Дальнего Востока России:

Анализ научной литературы свидетельствует о достаточно подробном рассмотрении многих вопросов истории российских железных дорог исследуемого периода. Однако отсутствие научных трудов по истории отечественного железнодорожного транспорта в период правления императора Александра III, ознаменовавшегося реформированием этой жизнеобеспечивающей отрасли государства, а также строительством важных в стратегическом и экономическом отношении железных дорог, оказавших большое влияние на экономическое и культурное развитие России, укрепление ее рубежей, и предопределило обращение к данной научной проблеме.

**Объектом исследования** является железнодорожный транспорт России.

**Предметом исследования** стали процесс реформирования этой важнейшей, жизнеобеспечивающей отрасли страны и приоритетное направление проводимой в 80-х – первой половине 90-х гг. XIX в. политики российского правительства – железнодорожное строительство.

**Целью диссертационной работы** является решение важной научной проблемы, которая заключается в комплексном исследовании процесса реформирования отечественного железнодорожного транспорта, осуществляемого железнодорожного строительства, последующей эксплуатации открытых для движения железных дорог и их влияния на экономическое и культурное развитие России в эпоху императора Александра III.

Для достижения поставленной цели определен ряд конкретных **задач**:

- установление главных причин, обусловивших необходимость учреждения межведомственной Комиссии для исследования железнодорожного дела в России под председательством генерал-адъютанта, графа Э.Т. Баранова;
- анализ деятельности данной Комиссии, с акцентированием внимания на разработке проекта первого «Общего Устава Российских железных дорог», последующей процедуре рассмотрения, принятия и выяснении значения введенного в действие нового железнодорожного закона;
- рассмотрение вопросов, связанных с проведением, в целях упорядочения железнодорожного хозяйства России, контрольно-финансовой реформы;
- выявление ключевых моментов поэтапного проведения железнодорожной тарифной реформы и ее роли в нормализации деятельности отечественного железнодорожного транспорта;
- исследование процесса огосударствления частных железных дорог посредством возмездной национализации, составлявшего одну из главных задач реформирования управления экономикой железнодорожного транспорта России;

---

Вторая половина XIX – начало XX вв. // Дис... канд. ист. наук. Владивосток, 2005; *Николаева Т.В.* Петербургские предприниматели в строительстве железных дорог России во второй половине XIX века // Дис... канд. ист. наук. Санкт-Петербург, 2007; *Лашина Л.С.* Деятельность акционерного общества по строительству и эксплуатации Московско-Киевско-Воронежской железной дороги в пореформенный период: 1866-1917 годы: на материалах Центрального Черноземья // Дис... канд. ист. наук. Белгород, 2008; *Мельников М.В.* Финансовая политика России во второй половине XIX – начале XX в.: проблема становления золотого денежного обращения // Дис... докт. ист. наук. Нижний Новгород, 2009; *Высоцкий А.Е.* Развитие государственно-частного партнерства в железнодорожном хозяйстве России: вторая половина XIX в. – начало XX вв. // Дис... канд. экон. наук. Санкт-Петербург, 2010.

– анализ проблем железнодорожного строительства во взаимосвязи с начальным этапом эксплуатации выстроенных железных дорог и их влиянием на экономическое и культурное развитие России;

– изучение вопросов проектирования и сооружения самой длинной на планете Транссибирской магистрали и ее роли в современной действительности.

**Хронологические рамки** исследования охватывают в основном период правления Александра III, с 1881 по 1894 г. В связи с тем, что изменение правительственного курса в сторону государственной реорганизации всей системы железнодорожного транспорта России непосредственно связано с деятельностью межведомственной Комиссии Э.Т. Баранова, в целях выяснения истинных причин ее учреждения и результатов исследования, возникла необходимость незначительного выхода за установленные хронологические рамки.

**Территориальные рамки** исследования ограничивают территорию Российской империи в существовавших в дореволюционный период границах.

**Методологическую основу** исследования составили базовые принципы современной исторической науки, прежде всего, принципы историзма и объективности: рассмотрение изучаемых событий в их взаимосвязи и развитии, а также всесторонний анализ и оценка исторических фактов.

В работе использованы **методы**:

– проблемно-хронологический, позволивший исследовать проблемы реформирования отечественного железнодорожного транспорта и осуществляемого железнодорожного строительства в хронологической последовательности. Структура диссертации выстроена посредством данного метода;

– историко-сравнительный, положенный в основу исследования состояния железнодорожного транспорта в различные периоды времени, а также влияния тех или иных факторов на его деятельность;

– историко-биографический, оказавшийся полезным при изучении биографий, необходимых для представления отдельных государственных деятелей, имевших непосредственное отношение к проводимой железнодорожной политике;

– ретроспективный, использование которого позволило в динамике изучать и анализировать проводимую государственную железнодорожную политику, оценивать последствия правительственных решений, принимавшихся под воздействием роста военно-стратегического и экономического значения железнодорожного транспорта страны;

– статистический, с помощью которого произведена обработка данных, извлеченных из архивных и других исследуемых материалов, для составления таблиц, характеризующих динамику развития железнодорожного транспорта, а также ведущих промышленных и сельскохозяйственных отраслей национальной экономики;

– структурно-системный, применение которого в постановке и рассмотрении проблем исследования позволило избежать описательности и придать работе уровень теоретических обобщений. Этот метод незаменим при выявлении, отборе, структуризации и систематизации нового, ранее не использовавшегося фактического материала. Использование основных принципов современной исторической науки и вышеуказанных методов исследования в полной мере способствовали формированию развернутого представления о реформировании и развитии желез-

нодорожного транспорта России в исследуемый период.

**Источниковую базу** исследования составили многочисленные печатные и архивные материалы, которые условно разделены на шесть основных групп.

1. Законодательные акты, вошедшие в Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ РИ) в период правления императора Александра III (1881-1894), Собрание узаконений и распоряжений правительства (Собр. узак. и расп. прав.) за 1881-1894 гг., содержавшие необходимые достоверные сведения с указанием точных исторических дат. Существенный интерес для исследования представляют, состоящие из четырех томов (тт. 156, 157, 158, 159<sup>1</sup>) материалы дела № 41 Департамента законов Государственного совета. В них находятся в первоначальной и окончательной редакции проекты «Общего Устава Российских железных дорог», положения о Совете по железнодорожным делам, отзывы и заключения руководителей министерств и ведомств страны, а также другие ценные материалы, которые хранятся в Российской национальной библиотеке (РНБ) г. Санкт-Петербурга. Немаловажное значение имеют опубликованные в 1886 г. первый Общий Устав Российских железных дорог, положение о Совете по железнодорожным делам и эти важные документы с объяснениями Г.Л. Вербловского<sup>2</sup>. В дальнейшем, вносимые в основной железнодорожный закон различные изменения и дополнения комментировались представителями Гражданского кассационного Департамента Правительствующего сената – К.П. Змирловым и И.М. Рабиновичем, а также Н.Л. Брюлем и специально учрежденной, для составления проекта изменений и дополнений Общего Устава Российских железных дорог, Комиссией (1910 г.)<sup>3</sup>. Важными источника-

<sup>1</sup> Россия. Государственный совет. Департамент законов. Материалы. /1885/Дело № 41 по проекту Общего Устава Российских железных дорог. Том 156: I. Журнал Соединенных Департаментов Государственного совета от 19 и 26 января, 1, 6, 16 и 23 февраля, 9, 16 и 29 марта, 13 и 20 апреля. 1885; II. Общий Устав Российских железных дорог. Проект испр. по замечаниям Соединенных Департаментов; III. Докладная записка министра путей сообщения с препроводительной запиской Государственной канцелярии. № 2489 от 23. IX. 1882 г.; IV. Представление Комиссии для исследования железнодорожного дела в России. № 421 от 25. VIII. 1882 г.; V. Общий Устав Российских железных дорог. Проект /Комиссии/. Том 157: I. Общий Устав Российских железных дорог. Первоначальная редакция /1 сентября 1881 г./; II. Объяснительная записка к проекту Общего Устава Российских железных дорог / Редакция 1 декабря 1881 г. /; III. Проект Общего Устава Российских железных дорог и замечания, сделанные на этот проект XVIII Общим съездом представителей русских железных дорог, созванным для рассмотрения означенного проекта, по предложению Министра путей сообщения, в 1882 году. Том 158: I. Общий Устав Российских железных дорог. Проект. С изложением мотивов Комиссии, на основании которых составлены статьи проекта, замечаний министров, возражений и окончательного заключения Комиссии; II. Общий Устав Российских железных дорог. Проект, исправленный вследствие замечаний подлежащих ведомств; III. Положение о Совете по железнодорожным делам. Том 159: I / Отзыв Военного министерства / № 2 051 от 12. X. 1882; II. Заключение Министерства Государственных имуществ / №1231 от 23.XII.1882 г.; III. Заключение Министерства внутренних дел. / № 8 548 от 29.XII.1882 г.; IV. Заключение Государственного контроля / № 5 870 от 31. XII.1882 г.; V. Предварительная записка министра путей сообщения / № 32 от 8.III. 1883 г.; VI. Заключение министра путей сообщения по проекту «Общего Устава Российских железных дорог», внесенному в Государственный совет Высочайше утвержденной Комиссией для исследования железнодорожного дела, при представлении от 25 августа 1882 г. № 421; VII. Дополнительная записка министра путей сообщения / № 35 от 10.III. 1883 г.; VIII. Отзыв министра юстиции / № 19 390 от 1. VIII. 1884 г.; IX. Соображения Министерства финансов по проекту «Общего Устава Российских железных дорог» / от 3. XI. 1884 г.; X. Записка министра путей сообщения К. Посьета / от 3. XI. 1884 г.; XI. Ответ Министерства путей сообщения на замечания министерств / № 460 от 18. I. 1885 г.

<sup>2</sup> Общий Устав Российских железных дорог. (Св. Зак. Т. XII. Ч. 1.). СПб., 1886; *Вербловский Г.Л.* Положение о Совете по железнодорожным делам. Общий устав Российских железных дорог с объяснениями. СПб., 1886.

<sup>3</sup> Общий Устав Российских железных дорог, изд. 1906 г. и обнародованные по июнь 1909 года в изменение, дополнение и развитие его узаконения и правила, с законодательными мотивами, на которых основан Устав, разъяснениями Правительствующего Сената и замечаниями составителя / сост. К.П. Змирлов, сенатор Гражданского Кассационного Департамента Правительствующего Сената. 2-е неофиц. изд. СПб., 1909; Общий Устав Российских железных дорог: По разъяснениям Гражданского Кассационного Департамента Правительствующего Сената и его отделений / сост.

ми являются многочисленные сборники постановлений, правил и инструкций, относящихся к строительству и эксплуатации российских железных дорог, их управлению в исследуемый период времени<sup>1</sup>.

2. Собранные Комиссией Э.Т. Баранова материалы по вопросу о выборных учреждениях при железных дорогах, обзор хода работ по исследованию железнодорожного дела, а также стенографический отчет Общего железнодорожного съезда, состоявшегося по инициативе председателя Комиссии Э.Т. Баранова в декабре 1881 г., в целях обсуждения проекта «Общего Устава Российских железных дорог»<sup>2</sup>. Много интересной информации имеется в изданных в 1879-1880 гг. четырехтомных трудах Высочайше учрежденной Комиссии для исследования железнодорожного дела в России. Важными для исследования представляются обзоры деятельности данной Комиссии и обзоры ее трудов. Особое значение имеют изданные Комиссией материалы по вопросу о железнодорожных тарифах и доклады по этому же вопросу Санкт-Петербургской, Московской, Юго-Восточной, Киевской, Харьковской и Рижской подкомиссий<sup>3</sup>, проводивших всестороннее исследование практически во всех регионах страны, где располагались железнодорожные линии. Опубликованные материалы Комиссии Э.Т. Баранова имеют большое научно-практическое значение и являются очень ценным, но малоизученным в отечественной историко-экономической литературе источником. Заслуживают внимания труды другой Особой Высшей Комиссии для исследования железнодорожного дела в России под председательством генерал-лейтенанта Н.П. Петрова, работавшей с

И.М. Рабинович. СПб., 1914; Общий устав российских железных дорог измененный и дополненный изданными по 1 марта 1898 года, в развитие и разъяснений отдельных его статей постановлениями и распоряжениями / сост. Н.Л. Брюль по распоряжению Департамента железнодорожных дел. СПб., 1898; Комиссия для составления проекта изменений и дополнений Общего Устава Российских железных дорог. Ч. 1. б.м., 1910.

<sup>1</sup> Высочайшие повеления и всеподданнейшие доклады Министерства путей сообщения. СПб., 1894; Правящая Россия. Полный сборник сведений о правах и обязанностях административных учреждений и должностных лиц Российской Империи. От Государственного совета до сельского старосты. В трех частях. Издание книжного склада Н.И. Игнатова. Ч. III и приложение. Отделы VI -XI. СПб., 1904; Сборник высочайших повелений, инструкций и правил относящихся до эксплуатации и постройки казенных железных дорог. СПб., 1891; Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений и распоряжений правительства, а также положений, правил, инструкций и соглашений, изданных или одобренных правительством с 1860 по 1 июня 1890 г. Ч. III. / сост. Н.Л. Брюль. СПб., 1890; Систематический сборник узаконений и общих распоряжений, относящихся до постройки и эксплуатации железных дорог казною и последовавших в период времени с начала 1881 г. по 31 мая 1898 г. включительно. СПб., 1900.

<sup>2</sup> Материалы собранные Высочайше учрежденной Комиссией для исследования железнодорожного дела в России по вопросу о выборных учреждениях при железных дорогах. СПб., 1885; Обзор хода работ по исследованию железнодорожного дела. СПб., 1911; Высочайше учрежденная Комиссия для исследования железнодорожного дела в России. Труды Общего съезда, созванного Председателем Комиссии в декабре 1881 года для обсуждения проекта «Общего Устава Российских железных дорог» (Стенографический отчет). СПб., 1882.

<sup>3</sup> Высочайше учрежденная Комиссия для исследования железнодорожного дела в России. Материалы по вопросу о железнодорожных тарифах. Ч. I. СПб., 1881; Высочайше учрежденная Комиссия для исследования железнодорожного дела в России. Доклад С.-Петербургской подкомиссии для исследования железнодорожного дела по вопросу о железнодорожных тарифах. СПб., 1880; Высочайше учрежденная Комиссия для исследования железнодорожного дела в России. Путевой журнал Высочайше учрежденной Московской подкомиссии для исследования железнодорожного дела в России. М., 1880; Высочайше учрежденная Комиссия для исследования железнодорожного дела в России. Доклад Юго-Восточной подкомиссии для исследования железнодорожного дела по вопросу о железнодорожных тарифах. М., 1880; Высочайше учрежденная Комиссия для исследования железнодорожного дела в России. Доклад подкомиссии для исследования железнодорожного дела в Киевском районе по вопросу о железнодорожных тарифах. СПб., 1880; Высочайше учрежденная Комиссия для исследования железнодорожного дела в России. Доклад Харьковской подкомиссии для исследования железнодорожного дела о тарифах. СПб., 1880; Высочайше учрежденная Комиссия для исследования железнодорожного дела в России. Доклад Рижской подкомиссии по вопросу о железнодорожных тарифах. СПб., 1880.

1908 по 1912 г. Комиссией было издано более 100 трудов, отдельные выпуски которых являются полезными для исследования, также, как и труды Высочайше учрежденной, под председательством товарища министра, А.Я. фон Гюббенета, Комиссии по вопросу о тарифах железных дорог.

3. Различные ведомственные издания, которые в свою очередь подразделяются на официальные правительственные и неофициальные, издаваемые по распоряжению правлений частных и управлений казенных железных дорог, а также предпринимательскими и другими представительными организациями. Немаловажное значение для исследования имеют исторические обзоры деятельности Государственного совета, Комитета министров, Государственного контроля, Министерства путей сообщения, Министерства финансов в период правления императора Александра III. Юбилейные издания к столетию образования Государственного совета (1801-1901), Государственного контроля (1811-1911), Министерства путей сообщения (1798-1898) и Министерства финансов (1802-1902), содержавшие достоверный фактический материал по различным вопросам истории железнодорожного транспорта России. Большой интерес вызывает изданный к 100-летию Комитета министров четырехтомный исторический очерк «Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров», составленный начальником отделения канцелярии Комитета министров Н.А. Кислинским, 4-й том которого составлен совместно с начальниками отделений канцелярии Комитета министров П.В. Чегодаевым и Татарским (главы I-III), под главной редакцией управляющего делами Комитета министров А.Н. Куломзина. Это уникальное сочинение посвящено подробному описанию необходимых правительственных мер, принятие которых способствовало упорядочению железнодорожного хозяйства, нормальному функционированию российских железных дорог. Наиболее ценным является третий том, где, несмотря на своеобразный, присущий тому времени, стиль изложения, имеются нужные, достоверные сведения. Не менее значимыми являются исторические очерки, посвященные развитию железных дорог России и деятельности Министерства путей сообщения в исследуемый период, а также в отдельные периоды: 1874-1886 гг., 1889-1891 гг., юбилейное издание к 25-летию Совета по железнодорожным делам Министерства путей сообщения, журналы этого координационного органа за 1886-1894 гг., материалы по проекту преобразования транспортного ведомства страны<sup>1</sup>. Важными для исследования стали и издания Министерства финансов о положении тарифного дела на русских железных дорогах, журналы Совета по тарифным делам и журналы Тарифного комитета, протоколы Общих тарифных съездов представителей русских железных дорог и журнал Комиссии по пересмотру тарифа казенных железных дорог и дорог III группы. Особое значение имеют обзоры

<sup>1</sup> Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 год включительно / сост. по распоряжению министра путей сообщения М.И. Хилкова; под ред. В.М. Верховского. Вып. 2. СПб., 1899; Исторический очерк развития путей сообщения в России / под ред. П.Х. Спасского. СПб., 1913; Исторический очерк развития организации ведомства путей сообщения. СПб., 1910; Краткий очерк деятельности Министерства путей сообщения 1874-1886 // сост. ред. журнала МПС. СПб., 1887. № 45; Краткий обзор деятельности Министерства путей сообщения, в течение 1889, 1890 и 1891 годов за время управления Министерством, статс-секретаря фон-Гюббенета. СПб., 1897; К 25-летию Совета по железнодорожным делам. СПб., 1911; Министерство путей сообщения. Канцелярия министра. III отделение. 7 февраля 1911 года № 1301/4 по проекту преобразования Министерства путей сообщения. СПб., б.г.; Министерство путей сообщения. Канцелярия министра. III отделение. 20 марта 1910 года № 2643 по проекту преобразования Министерства путей сообщения. СПб., б.г.

и очерки, приуроченные к юбилейным датам открытых для движения таких железных дорог России, как Полесская железнодорожная сеть, Закавказская, Екатерининская, Самаро-Златоустовская линии. А также история некоторых других магистралей, к числу которых относятся Закаспийская, Ромны-Кременчугская, Сибирская и Юго-Западные железные дороги.

4. Отчетные материалы государственного контролера за 1881-1894 гг., так называемые всеподданнейшие отчеты, ежегодно представляемые непосредственно императору; отчеты по Комитету Сибирской железной дороги за 1893-1894 гг., отчеты Временного управления казенных железных дорог по их сооружению и эксплуатации в исследуемый период и отчеты местных управлений конкретных железных дорог, содержащие много нужных сведений о строительной стоимости дорог, их эксплуатационной длине, наличии железнодорожных станций, депо и результатах работы. В настоящей диссертации максимально широко использованы статистические данные из этих источников. Немаловажное значение имеют труды Комиссии по выяснению стоимости казенных железных дорог и журналы комиссий, производивших освидетельствование отдельных выстроенных линий. При исследовании тарифных вопросов важными оказались сведения из краткого отчета о деятельности тарифных учреждений и Департамента железнодорожных дел за 1889-1913 гг.

5. Архивные материалы. Несомненный интерес представляют сведения из архивных дел различных фондов Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), находящегося в г. Москве. К примеру, в фонде императора Александра III – Ф. 677 хранятся очень важные отчетные материалы о деятельности Министерства путей сообщения по осуществлению Сибирской железной дороги во время нахождения на посту министра путей сообщения А.Я. Гюббенета, с 30 марта 1889 по 17 января 1892 г., с приложением генерального плана строительства Транссибирской магистрали; описание главной Вильно-Ровненской линии Полесских железных дорог и другие архивные дела. Не менее важен фонд государственного контролера, общественного и литературного деятеля Тертия Ивановича Филиппова – Ф. 1099, в котором имеются архивные материалы, подробно освещающие вопросы, связанные с деятельностью Государственного контроля в отношении казенных и частных железных дорог России, а также необходимостью возведения конкретных железнодорожных линий. В этом же фонде находятся журналы Комиссии под председательством А.Я. фон Гюббенета по вопросу о тарифах железных дорог, представление тарифной комиссии Министерства путей сообщения в Совет по железнодорожным делам о тарифе северо-заморского международного сообщения и тарифные таблицы, проект резолюции Совета по железнодорожным делам по вопросу о тарифах прямого морского международного сообщения и другие материалы, касавшиеся тарифных вопросов. Интересная информация содержится в Ф. 564 – Кони Анатолий Федорович, юрист, литератор, член Академии наук, председатель Санкт-Петербургского окружного суда, член Государственного совета.

Полезными для исследования оказались и некоторые дела из Ф. 422 – Описание и карты путей сообщения Российской империи (коллекция 1741-1917 гг.) Российского государственного военно-исторического архива (РГВИА), г. Москва. Материалы из указанных фондов предоставили возможность проследить основные



направления политики правительства Александра III в области железнодорожного транспорта России.

Много ценных сведений о сооружении и эксплуатации отечественных железных дорог, а также выкупе отдельных железнодорожных линий удалось почерпнуть из архивных дел многочисленных фондов, хранящихся в Российском государственном историческом архиве (РГИА), г. Санкт-Петербург. К их числу относятся: Ф. 183 – Экспедиция по исследованию старого русла реки Амударьи (1879-1883); Ф. 219 – Департамент железных дорог Министерства путей сообщения; Ф. 229 – Канцелярия министра путей сообщения (1865-1889); Ф. 236 – Совет по железнодорожным делам (1886-1915); Ф. 265. – Управление казенных железных дорог Министерства путей сообщения (1881-1898); Ф. 268 – Департамент железнодорожных дел Министерства финансов; Ф. 277 – Комиссия по выяснению стоимости казенных железных дорог (1891-1915); Ф. 314 – Управление по постройке продолжения Закаспийской железной дороги от Самарканда до Андижана; Ф. 350 – Планы и чертежи по строительству железных дорог (коллекция). Пояснительные и технические записки, продольные и поперечные профили земляного полотна отдельных участков дорог, карты и планы направления линий и ветвей отдельных дорог, отчеты по эксплуатации железных дорог; Ф. 356 – Управление Полесских железных дорог (1883-1917); Ф. 361 – Управление по сооружению Псково-Рижской железной дороги Временного Управления казенных железных дорог Министерства путей сообщения (1886-1916); Ф. 364 – Управление по сооружению Сибирской железной дороги Управления казенных железных дорог Министерства путей сообщения; Ф. 446 – Высочайшие повеления и всеподданнейшие доклады по ведомству путей сообщения; Ф. 560 – Общая канцелярия министра финансов; Ф. 694 – Сольский Дмитрий Мартынович (1833-1910), государственный секретарь, государственный контролер, председатель Государственного совета; Ф. 1149 – Департамент законов Государственного совета; Ф. 1162 – Государственная канцелярия Государственного совета; Ф. 1273 – Комитет Сибирской железной дороги (1892-1906); Ф. 1405 – Министерство юстиции; Ф. 1622 – Витте Сергей Юльевич (1849-1915), министр путей сообщения, министр финансов, председатель Комитета министров, председатель Совета министров; Ф. 1642 – Куломзин Анатолий Николаевич (1838 – не ранее 1918), управляющий делами Комитета министров, председатель Государственного совета. Очень ценные сведения содержатся во многих архивных делах Ф. 1195 – Комиссия для исследования железнодорожного дела в России при Государственном совете (1876-1884). Некоторые материалы извлечены из Ф. 256 – Строительное отделение Петроградского губернского правления Центрального государственного исторического архива (ЦГИА), также расположенного в г. Санкт-Петербурге. Сведения из архивных материалов существенно дополнили информацию, полученную из опубликованных источников.

6. Материалы периодической печати (газетные и журнальные статьи по изучаемым железнодорожным проблемам). В настоящем исследовании материалы периодической печати использовались выборочно, по мере необходимости в целях раскрытия темы. Существенный интерес по изучаемой железнодорожной тематике представляет старейший российский журнал «Железнодорожный транспорт», в котором рассматриваются важные железнодорожные вопросы. В 80-х – 90-х гг. XIX

столетия на страницах периодической печати часто затрагивались различные проблемы железнодорожного транспорта России, поэтому много полезной информации получено из таких известных российских газет и журналов как «Московские ведомости», «Инженер», «Железнодорожное дело», «Русский вестник», «Русская мысль», «Русская старина».

Особое место среди них занимает журнал «Вестник Европы», с главной рубрикой «Внутреннее обозрение», где нередко помещались материалы, содержащие ценные сведения о деятельности Комиссии Э.Т. Баранова и результатах ее работы, строительстве и эксплуатации железных дорог, выкупе убыточных частных линий в государственное управление, проводимой правительственной политике и роли отдельных личностей в решении той или иной проблемы. Перечисленные группы источников позволили при всестороннем и глубоком изучении с достаточной полнотой, точностью и достоверностью осветить основные аспекты темы и сформулировать соответствующие выводы.

**Научная новизна** диссертации заключается в комплексном подходе к исследованию политики российского правительства в области железнодорожного транспорта в 80-х – первой половине 90-х гг. XIX в. Впервые в историографии железнодорожного транспорта России представлены научно обоснованная хронология и всесторонний анализ основных мероприятий правительства Александра III по совершенствованию государственного железнодорожного законодательства, управления и контроля, реформированию управления экономикой отечественного железнодорожного транспорта и созданию государственного (казенного) сектора железных дорог, способствовавших усилению роли государства в сфере управления этим важнейшим видом транспорта. При этом должное внимание обращалось на рассмотрение вопросов, связанных с сооружением и начальным этапом эксплуатации выстроенных железных дорог, оказавших большое влияние на экономическое и культурное развитие России. По существу, авторский вклад в решение поставленных задач состоит в следующем:

1. Доказано, что в период ухудшения функционирования железных дорог, переставших удовлетворять своему назначению – обеспечивать своевременную транспортировку всех предъявляемых к отправке грузов, для улучшения ситуации к лучшему, в целях пересмотра проводимой правительственной политики невмешательства в дела железнодорожных обществ, в ведении которых находились все железные дороги страны, и возникла необходимость учреждения при Государственном совете Комиссии для исследования железнодорожного дела в России под председательством генерал-адъютанта, графа Э.Т. Баранова.

2. Проведен анализ деятельности данной межведомственной Комиссии, позволивший убедиться в ее результативности.

3. Проанализированы контрольно-финансовые мероприятия российского правительства в отношении государственных и частных железных дорог, безусловно, способствующие упорядочению железнодорожного хозяйства страны.

4. Исследована история тарифообразования на российских железных дорогах, наглядно продемонстрировавшая несовершенство тарифной системы, обусловившее необходимость коренного пересмотра железнодорожной тарифной политики в сторону усиления руководящей роли государства в тарифной сфере.

5. Выявлены ключевые моменты поэтапного проведения железнодорожной тарифной реформы и ее роль в нормализации деятельности отечественного железнодорожного транспорта.

6. Доказано, что основным звеном в цепи коренных преобразований на железнодорожном транспорте России стал процесс огосударствления частных железных дорог.

7. Показана ведущая роль правительства Александра III в решении сложнейших проблем железнодорожного строительства, являвшегося приоритетным направлением проводимой государственной политики. Первостепенное значение придавалось возведению железных дорог военно-стратегического назначения в целях укрепления западных, восточных и южных рубежей страны.

8. Исследованы вопросы проектирования и сооружения самой длинной на планете Транссибирской магистрали и ее значение в современной действительности.

Важно подчеркнуть, что данная диссертация пополнила и расширила материал по истории железнодорожного транспорта России. В научный оборот введен обширный комплекс малоизученных источников; представлены ценные архивные материалы; большой объем статистических данных; составлены сводные таблицы, характеризующие динамику развития железнодорожной и других важных отраслей национальной экономики.

Отдельные аспекты темы, представленные в диссертации, явились первым опытом их научной разработки. Если при определении целей государственной политики решающее значение, в конечном счете, имеют объективные потребности экономического развития, то при определении средств достижения этих целей важная роль принадлежит тем государственным деятелям, которые имели непосредственное отношение к этой политике. Между тем в исторической литературе до сих пор научные труды, посвященные конкретным российским политикам, представляют большую редкость. В настоящей диссертации, в результате изучения многочисленных архивных материалов и других опубликованных источников, предпринята попытка охарактеризовать некоторых видных государственных деятелей. К их числу относятся председатель межведомственной Комиссии для исследования железнодорожного дела в России генерал-адъютант, граф Э.Т. Баранов, управляющий делами этой Комиссии генерал-лейтенант М.Н. Анненков, министр финансов И.А. Вышнеградский и его предшественник Н.Х. Бунге, руководитель Департамента железнодорожной отчетности Государственного контроля, назначенный в начале 1890-х гг. заместителем министра путей сообщения, а затем на аналогичную должность в Министерство финансов – П.А. Иващенко, государственный контролер Д.М. Сольский и его преемник Т.И. Филиппов, принимавшие деятельное участие в разработке и реализации наиболее важных правительственных мероприятий по реформированию железнодорожного транспорта России и осуществляемому железнодорожному строительству.

#### **Положения, выносимые на защиту:**

1. Впервые вопрос о кризисном состоянии отечественной сети железных дорог, находившихся в ведении многочисленных акционерных обществ, был поднят Военным министерством в период усиленной подготовки к русско-турецкой войне, весной 1876 г. Неподготовленность многих частных железных дорог к выполнению

сложной задачи по своевременному обеспечению воинских перевозок и неурегулированность взаимоотношений между железными дорогами, обществом и государством послужили основанием к учреждению, 22 июля 1876 г., межведомственной Комиссии для исследования железнодорожного дела в России под председательством генерал-адъютанта, графа Э.Т. Баранова. Цель исследования заключалась в выяснении причин пришедшего в упадок железнодорожного хозяйства страны и выработке программы правительственного регулирования.

2. В результате всестороннего исследования железнодорожной сети России и анализа собранных материалов, Комиссия Э.Т. Баранова пришла к выводу о недостаточном влиянии правительства на железнодорожное предпринимательство и необходимости издания общего для всех железных дорог закона. Несмотря на завершение работ над проектом к осени 1881 г., последующая процедура его всестороннего обсуждения и принятия заняла около четырех лет. Лишь в июне 1885 г. император Александр III утвердил первый Общий Устав Российских железных дорог в статусе закона Российской империи. Введенный в действие основной железнодорожный закон, урегулировавший все разнообразные отношения, которые были внесены новым усовершенствованным способом передвижения в экономическую жизнь страны, на основе принципов железнодорожного права, изложенных в юридических нормах этого важнейшего закона, в полной мере будет способствовать нормализации деятельности и дальнейшему интенсивному развитию железнодорожного транспорта России. Влияние его норм на железнодорожное законодательство ощущается и в настоящее время.

3. В начале 1880-х гг., вследствие возвращения к практике государственного финансирования железнодорожного строительства и проведения политики выкупа частных железнодорожных линий, началось постепенное формирование казенного сектора железных дорог. Одной из главных задач являлось изменение и совершенствование системы управления и контроля над российскими железными дорогами. Наиболее сложным оказалось решение проблем по упорядочению железнодорожного хозяйства страны. Для достижения намеченной цели был предпринят целый ряд правительственных мер, направленных на поиск выхода из крайне тяжелого финансового положения подавляющего большинства частных железных дорог. В результате проведения железнодорожной контрольно-финансовой реформы эта цель должна быть признана достигнутой, поскольку был установлен надлежащий порядок в расчетах казны с акционерными обществами и исключена возможность бесконтрольной предпринимательской деятельности.

4. В 1880-х гг. удалось решить и тарифный вопрос, являвшийся одним из самых сложных в экономической жизни России. Поэтапное проведение железнодорожной тарифной реформы, состоящей в реструктуризации взаимоотношений владельцев частных железных дорог и государства, завершилось переходом к государственному регулированию тарифов на отечественном железнодорожном транспорте. Специально созданные в 1889 г. учреждения Министерства финансов стремились обеспечивать баланс интересов различных предпринимательских групп, отдельных регионов и реализацию задач проводимой тарифной политики. Их деятельность оказалась вполне успешной. Уже в ближайшие годы тарифы за перевозки грузов по железным дорогам начали побуждать территории к развитию различ-

ных производств.

5. К наиболее важным мероприятиям по реформированию управления экономикой железнодорожного транспорта России в 1880-х – первой половине 1890-х гг. относится огосударствление частных железных дорог посредством возмездной национализации. Кроме финансовой несостоятельности многих акционерных компаний, одной из причин выкупа частных железных дорог в казну, являлась потребность в государственной реорганизации и централизации отечественной железнодорожной сети. Вполне приемлемым представлялось слияние отдельных линий в единые крупные магистрали, способствующие объединению перевозок в масштабах различных экономических районов страны, поэтому при выкупе одной железной дороги нередко осуществлялся переход в государственное управление другой, смежной с ней линии. Несмотря на существенные затраты денежных средств, выкуп частных железных дорог в казну нельзя не признать делом огромной государственной важности. Реорганизация и централизация отечественной железнодорожной сети открывали совершенно новые перспективы для развития всех ведущих отраслей российской экономики.

6. Одним из самых приоритетных направлений государственной политики является железнодорожное строительство. Первоочередная задача заключалась в сооружении железных дорог военно-стратегического назначения в целях укрепления западных и южных рубежей Российской империи. К концу 1880-х гг., после возведения всех запланированных стратегических и некоторых важных в экономическом отношении железных дорог, российское правительство было вынуждено сократить финансирование железнодорожного строительства. Принятие правительственного решения о целесообразности поручения дальнейшего сооружения проектируемых железных дорог преобразованным крупным акционерным обществам, во многом обусловило существенный рост железнодорожной сети России. Постоянный жесткий финансовый контроль и состязание в улучшении эксплуатационных параметров казенных и частных железных дорог стали незыблемым атрибутом применяемой смешанной железнодорожной системы. Уже на начальном этапе эксплуатации выстроенных железных дорог стало заметным их позитивное влияние на развитие промышленных и сельскохозяйственных отраслей российской экономики. Существенный рост грузовых и пассажирских перевозок позволяет утверждать о большом влиянии железных дорог на экономическое и культурное развитие России.

7. Крайне сложный вопрос о проведении Великого Сибирского пути возник вскоре после открытия первых железных дорог в Европейской России, однако в течение многих лет он оставался нерешенным. Лишь в 1887 г. состоялось принятие принципиального правительственного решения о необходимости его сооружения. К 1894 г. были выстроены первые 1,3 тыс. верст железнодорожного пути. Несмотря на то, что при жизни императора Александра III не удалось полностью реализовать грандиозный проект этого гигантского сооружения, тем не менее, стремительные по тем временам строительные темпы позволяли рассчитывать на своевременное открытие всех запланированных участков трассы. С тех пор прошло немало лет, за которые многое изменилось в этом мире. И сегодняшняя роль Транссибирской магистрали далеко превзошла самые смелые ожидания ее первых строителей. В настоящее время транзитные перевозки по этой самой длинной на планете желез-

ной дороге являются серьезной перспективой развития национальной экономики. В данной связи у России есть все предпосылки – развивая транзитные перевозки – стать одной из стабильно развивающихся стран.

**Практическая значимость** диссертации состоит в том, что в ней освещен широкий круг проблем, связанных с реформированием отечественного железнодорожного транспорта в период правления императора Александра III. Вместе с тем в работе исследованы вопросы истории железнодорожного строительства в России, которые до настоящего времени сохранили свою актуальность. Разработка крупных железнодорожных проектов, привлечение частного капитала, необходимость государственного регулирования строительства, контроль за расходованием используемых денежных средств и в начале XXI в. требуют особого внимания.

Содержание диссертации способствует углублению, а в некоторых случаях и пересмотру традиционных взглядов на роль и степень участия российского правительства в проведении важнейших мероприятий, способствовавших нормализации деятельности российских железных дорог. Материал диссертации может быть использован при создании обобщающих научных трудов и подготовке учебных пособий по истории железнодорожного транспорта России, в лекционных курсах при изучении отечественной истории в учреждениях высшего профессионального образования. Содержание диссертации представляет интерес для структур ОАО «Российские железные дороги», занимающихся информационным обеспечением деятельности данной компании, а также при анализе современной экономической ситуации на отечественном железнодорожном транспорте в условиях рыночной экономики.

**Апробация.** Результаты диссертационного исследования обсуждались и были одобрены на заседании кафедры истории России Воронежского государственного педагогического университета. Основные результаты диссертации изложены в 48 научных работах общим объемом 108,5 п.л. К их числу относятся 6 монографий, 16 статей, изданных в ведущих рецензируемых научных журналах, рекомендованных экспертным советом ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации, и 26 статей, опубликованных в материалах международных, всероссийских, региональных и межвузовских научно-практических конференций, а также в различных сборниках научных трудов, вышедших в свет за период 2004-2013 гг.

**Соответствие шифру (паспорту) специальности.** Диссертация соответствует шифру (паспорту) специальности: 07.00.02 – Отечественная история; областям исследования: 3- социально-экономическая политика Российского государства и ее реализация на различных этапах его развития; 15- исторический опыт российских реформ; 17- личность в российской истории, ее персоналии; 21- история экономического развития России, ее регионов.

**Структура** диссертации определена целью и задачами исследования. Работа состоит из введения, пяти глав, подразделявшихся на 18 параграфов, заключения, списка использованных источников и литературы, приложений.

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ**

**Во введении** обоснована актуальность темы, определены объект, предмет, цель и задачи, хронологические и территориальные рамки исследования; представ-

лены методологическая основа работы, историографический обзор литературы, характеристика источниковой базы исследования, основные положения диссертации, выносимые на защиту; раскрыты научная новизна и практическая значимость работы; представлен материал по апробации результатов диссертационного исследования.

**Первая глава «Совершенствование российского железнодорожного законодательства в 80-х гг. XIX в.»** посвящена всестороннему анализу проблем, связанных с разработкой, принятием и введением в действие первого Общего Устава Российских железных дорог – основного железнодорожного закона, строгое соблюдение которого стало обязательным для всех казенных и частных железнодорожных линий страны.

**В параграфе 1.1. «Учреждение и деятельность Комиссии Э.Т. Баранова»** выясняются причины, обусловившие необходимость учреждения данной Комиссии, и исследуется ее последующая деятельность. Постановка темы потребовала предоставления вводного обзора развития отечественных железных дорог, неудовлетворительное состояние которых четко проявилось к середине 1870-х гг. Так, к 1 января 1876 г. протяженность железнодорожной сети России достигла 17 749 верст, которые за исключением 57-верстной Ливенской линии, принадлежавшей казне, эксплуатировались 42 частными обществами. И чем больше расширялась сеть рельсовых путей, тем острее ощущалась неупорядоченность железнодорожного хозяйства страны, преобладание в нем интересов отдельных предпринимательских групп при огромных затратах государственных средств. В Министерство путей сообщения все чаще стали поступать многочисленные жалобы на различные беспорядки, царившие на железных дорогах. Сложность создавшегося положения на железных дорогах России привела к тому, что на необходимость подробного исследования железных дорог в коммерческом, промышленном и военном отношениях одним из первых стало настаивать Военное министерство. Вспыхнувшая в 1876 г. война между Сербией и Турцией предполагала возможность участия в ней российских войск, поэтому крайне важным являлось своевременное обеспечение воинских перевозок. Неподготовленность многих железных дорог к выполнению этой трудной задачи и многие другие проблемы, связанные с неудовлетворительным состоянием железнодорожного транспорта страны, потребовали внесения существенных коррективов в проводимую железнодорожную политику и послужили основанием к учреждению 22 июля 1876 г. Комиссии для исследования железнодорожного дела в России под председательством генерал-адъютанта, графа Эдуарда Трофимовича Баранова.

В целом планировалось произвести осмотр всех 56 железных дорог страны, общей протяженностью 21 469 в., включая дороги Финляндии. Однако война с Турцией (1877-1878) исключила возможность реализации намеченных планов. Лишь в послевоенное время данной Комиссии удалось активизировать свою деятельность. Во время объезда отечественной железнодорожной сети, протяженностью свыше 21 тыс. верст, подкомиссиями было собрано более шести тысяч заявлений, в которых указывалось на различные беспорядки, происходившие на обследуемых линиях. Проанализировав и обобщив, собранный специально образованными подкомиссиями обширный фактический материал, Комиссия Э.Т. Баранова пришла к выводу о недостаточном влиянии правительства на железнодорожное

предпринимательство. По данным Комиссии, сеть русских железных дорог к 1 января 1880 г. составила 21,1 тыс. верст, без учета дорог Финляндии. К этому же времени весь капитал, затраченный и гарантированный правительством на сооружение, развитие и поддержание существующей сети российских железных дорог, определился в 1 767 560 318 кред. руб. Вследствие таких значительных затрат правительственное вмешательство в дела железнодорожных обществ было признано необходимым. Исследования Комиссии Э.Т. Баранова установили основную причину кризиса отечественной железнодорожной сети, которая заключалась в отсутствии железнодорожного закона, регулирующего отношения между железными дорогами, пользователями их услугами и государством, и контроля над акционерными обществами. На необходимость издания железнодорожного закона неоднократно указывал и министр путей сообщения К.Н. Посьет. Дальнейшая деятельность Комиссии Э.Т. Баранова, осуществляемая в соответствии с составленной в Особом совещании специальной программой, заключалась в разработке проекта реформирования управления железными дорогами России – «Общего Устава Российских железных дорог».

**Параграф 1.2. «Проект реформирования управления железнодорожным транспортом, его обсуждение и принятие»** позволяет подробно ознакомиться с процедурой всестороннего рассмотрения, принятия и утверждения этого важного законопроекта. В первоначальной редакции проект «Общего Устава Российских железных дорог», состоящий из 5 разделов и 339 статей, был практически подготовлен к 1 сентября 1881 г. Для обсуждения проекта, в декабре 1881 г., по инициативе Э.Т. Баранова, созывался Общий железнодорожный съезд. Наряду с членами Комиссии и подкомиссий на съезде, общей численностью 85 человек, присутствовали представители железнодорожных обществ, городских и земских учреждений, торговых товариществ и известных фирм. До внесения в Государственный совет, данный проект также подробно рассматривался и на XVIII Общем съезде представителей русских железных дорог, созванном в 1882 г., по инициативе министра путей сообщения, результатом которого стал целый том замечаний на многие статьи проекта, принятых во внимание при его окончательном обсуждении. 25 августа 1882 г. законопроект «Общего Устава Российских железных дорог» был внесен для окончательного рассмотрения и принятия в Государственный совет.

В качестве первого и самого важного шага на пути к преодолению кризисного положения отечественного железнодорожного транспорта Комиссия планировала в первом разделе проекта «Общего Устава» учредить в Санкт-Петербурге Высший железнодорожный совет, в ведении которого находились бы учреждаемые на железных дорогах местные железнодорожные советы, а на товарных станциях – железнодорожные комиссии. При Высшем железнодорожном совете должны осуществлять свою деятельность Совещательно-распорядительный комитет и канцелярия. Предполагалось изъять из ведения Министерства путей сообщения все вопросы, за исключением технических, и поручить их решение новому учреждению. Несмотря на то что деятельность Высшего совета должна осуществляться под председательством министра путей сообщения, принятие любого решения зависело от большинства голосов. Естественно, такая независимость Высшего совета по отношению к уже действующим центральным железнодорожным учреждениям не



могла не вызвать сугубо отрицательного мнения министра путей сообщения. К тому же К.Н. Посьет, противодействуя принятию Общего Устава в подобной форме, считал принципиальным и необходимым проводить дальнейшее огосударствление частных дорог. Самостоятельность нового учреждения встретила сильную оппозицию и со стороны руководителей других министерств, считавших, что проектируемый Высший железнодорожный совет находится в полном противоречии с организацией государственного управления, не допускавшей вмешательства общественных представителей в деятельность управленческих структур. Неудивительно, что после внесенных существенных поправок, в своем окончательном виде Общий Устав Российских железных дорог значительно отличается от первоначального проекта, разработанного Комиссией Э.Т. Баранова.

12 июня 1885 г. император Александр III одновременно с утверждением положения о Совете по железнодорожным делам утвердил и принятый в Государственном совете первый Общий Устав Российских железных дорог в статусе закона Российской империи

**В параграфе 1.3. «Введение в действие первого Общего Устава Российских железных дорог и образование Совета по железнодорожным делам»** выясняется значение введенного в действие первого Общего Устава Российских железных дорог и образованного в составе Министерства путей сообщения Совета по железнодорожным делам. Введение в действие основного железнодорожного закона, состоящего из трех разделов и 187 статей, нельзя не признать событием исключительной важности. Многие отечественные СМИ неоднократно подчеркивали значимость этого важного документа. Первый Общий Устав Российских железных дорог объединил всю рельсовую сеть в отношении условий перевозки грузов и пассажиров, а также взаимных прав и обязанностей перевозочных предприятий и грузовладельцев. Железнодорожные правила, установленные более века назад для упорядочения перевозок пассажиров, багажа, почты и грузов, определили равную ответственность перевозчика и пользователей за вред и убытки, а также право на присуждение вознаграждения за личный и имущественный вред. Было введено понятие исключительно важное для экономики – обязательность прямого сообщения по пассажирскому и товарному движениям с единым билетом и накладной на груз. В обязанность железных дорог входило осуществление прямых бесперегрузочных перевозок грузов по всей сети, а также составление взаимных договорных прав и обязанностей дорог распространять прямые сообщения на другие виды транспорта. Рост железнодорожной сети и увеличение объемов перевозок настоятельно требовали ликвидации перемещения грузов из вагонов одной дороги в вагоны другой на стыковых станциях и перехода к прямому сообщению, введенному в 1888 г. на всей сети железных дорог России. Введение в 1889 г. бесперегрузочных сообщений, несомненно, явилось важным фактором в прогрессе железнодорожных перевозок. Издание первого Общего Устава Российских железных дорог как основы государственного железнодорожного законодательства стало одним из ключевых моментов в реформировании управления отечественным железнодорожным транспортом в эпоху императора Александра III.

Открытие при Министерстве путей сообщения Совета по железнодорожным делам состоялось 30 января 1886 г. Важнейшим последствием этого нововведения

было коллегиальное обсуждение различных проблем, связанных с экономической жизнью страны. В целом, с 1886 по 1894 г., члены Совета рассмотрели 430 дел, среди которых 241 – относилось к тарифным вопросам. После принятого в 1888 г. решения о передаче тарифных вопросов в Министерство финансов, деятельность Совета по железнодорожным делам становилась все менее эффективной. Однако, невзирая на то, что вследствие значительного сужения круга вопросов, ежегодно рассматривалось от 10 до 20 дел, Совет по железнодорожным делам продолжал существовать вплоть до 1917 г.

**Во второй главе «Преобразования системы управления и контроля над российскими железными дорогами в 80-х – первой половине 90-х гг. XIX в.»** воспроизведена хронология контрольно-финансовых мероприятий, способствовавших усилению роли государства в регулировании отношений собственности и перспективного развития железнодорожной отрасли страны.

**В параграфе 2.1. «Образование управленческих и контролирующих органов над казенным сектором железных дорог России»** рассматриваются вопросы формирования казенного сектора отечественных железных дорог, более успешная работа которых стала возможной благодаря четко спланированным действиям новых управленческих и контролирующих органов. В начале 1880-х гг. российское правительство, с учетом выводов Комиссии Э.Т. Баранова, общественного мнения, и вследствие не оправдавшихся надежд, возлагавшихся на акционерные общества, приняло решение о прекращении выдачи новых концессий и возвращении к практике государственного финансирования железнодорожного строительства. В этой связи четко проявилась потребность в изменении и совершенствовании системы управления российскими железными дорогами. В 1881 г. для руководства строительством казенных Криворожской и Баскунчакской железных дорог в составе Министерства путей сообщения был учрежден новый коллегиальный управленческий орган – Временное управление по постройке этих железных дорог. Для ревизии операций по постройке на месте учреждался особый контроль. Этим законодательным актом были заложены основы организации особых железнодорожных контрольных частей, учреждавшихся и на всех других строившихся казенных железных дорогах. Параллельно с возобновлением казенной системы железнодорожного строительства началось последовательное проведение политики выкупа частных в первую очередь убыточных железных дорог в казну. В октябре 1882 г. Временное управление по постройке Криворожской и Баскунчакской железных дорог было переименовано во Временное управление казенных железных дорог, а в 1892 г. – в Управление казенных железных дорог. Впоследствии в составе Министерства путей сообщения будет образован еще один управленческий орган – Управление по сооружению Сибирской железной дороги. Руководством к действию местных контрольных частей являлись Временные правила о контроле над оборотами эксплуатации казенных железных дорог от 5 марта 1883 г. В действительности, эти правила с небольшими изменениями просуществовали вплоть до 1917 г. Участие контроля во многом содействовало достижению положительных результатов эксплуатации казенных железных дорог. Так, в 1885 г. их валовой доход составил 10,6 млн. руб., в 1894 г. – 116 млн. руб. Эксплуатационные и другие расходы исчислялись в 6, 4 млн. руб. и 78, 1 млн. руб. соответственно. Как видно, казенным железным до-

рогам удалось получить существенную прибыль, несмотря на то что в казну были приняты в основном нерентабельные линии. На такой быстрый рост доходности позитивное влияние оказало увеличение эксплуатационной длины казенного сектора железных дорог, составившей в 1885 г. – 2 909 верст, а к 1894 г. – 16 821 версту, что обусловило более интенсивное развитие перевозок грузов и пассажиров по отдельным линиям.

**В параграфе 2.2. «Проведение контрольно-финансовых мероприятий в отношении частных железных дорог России»** освещаются проблемы, связанные с упорядочением железнодорожного хозяйства страны. Поводом к проведению железнодорожной контрольно – финансовой реформы послужили развал железнодорожного хозяйства, для поддержания которого государству приходилось расходовать огромные денежные средства, и ежегодно возрастающая финансовая задолженность казне железнодорожных обществ. Впервые местный контроль, распространявшийся не только на технико-административную, но и на финансовую сферу эксплуатации, был установлен в 1885 г. в виде опыта на трех наиболее задолжавших казне железнодорожных обществ: Балтийской, Лозово-Севастопольской и Московско-Брестской железных дорог. Удачный опыт применения контрольного надзора к трем вышеуказанным линиям вполне подтвердил целесообразность избранной системы наблюдения за оборотами частных железных дорог. В 1888 г. аналогичный контроль был установлен еще на девяти частных линиях. В это же время Министерство финансов с целью устранения бюджетных дефицитов, приступило к широкой программе мероприятий по проведению железнодорожной финансовой реформы. Введение новых финансовых правил и единой системы счетоводства позволили установить надлежащий порядок в расчетах казны с железнодорожными обществами.

В результате проведения железнодорожной контрольно-финансовой реформы российскому правительству удалось приобрести значительное влияние на акционерные общества, поставив их в довольно тесную финансовую зависимость от казны. Подтверждением достижения цели вполне может служить тот факт, что основные правительственные меры – учреждение контрольного надзора за эксплуатационными оборотами железнодорожных компаний и установление надлежащего порядка в производстве денежных расчетов казны с обществами – первоначально введенные в виде опыта, на короткий срок, позднее были оставлены в действии на дальнейшее время.

**В параграфе 2.3. «Реорганизация учреждений Государственного контроля в период железнодорожной контрольно-финансовой реформы»** освещаются вопросы по усовершенствованию работы структурных подразделений Государственного контроля в отношении железных дорог страны. Успешная деятельность местных органов контроля способствовала распространению государственного влияния на другие частные железнодорожные линии. В 1891 г. местный контроль был установлен еще на шести железнодорожных линиях. До начала 1880-х гг. круг вопросов, касавшихся железных дорог и поступавших на рассмотрение центрального управления Государственного контроля, был крайне незначителен. Делопроизводство по ним было сосредоточено в одном из отделений бывшей Временной ревизионной комиссии, в обязанности которой входила проверка отчетно-

сти Министерства путей сообщения. Вследствие более эффективной деятельности в отношении железнодорожного хозяйства страны, в 1884 г. был учрежден Железнодорожный отдел Государственного контроля, действовавший на правах Ревизионного департамента и преобразованный в начале 1890-х гг. в Департамент железнодорожной отчетности. В 1886 г. в составе Государственного контроля была образована Комиссия для проверки годовых отчетов частных железных дорог. Деятельность местного контроля распространялась и на строительные операции частных обществ в тех случаях, когда они производились на гарантированные казной облигационные капиталы. В 1894 г. строительство запланированных железных дорог и реконструкция существующих линий производились акционерными обществами уже без надзора со стороны Государственного контроля. Предоставление преобразованным крупным обществам свободы распоряжаться облигационными строительными капиталами, гарантированными казной, допускалось в связи с тем, что расценочные ведомости рассматривались в особых комиссиях, с участием представителя Государственного контроля. С конца 1880-х гг. и вплоть до 1917 г. руководство и контроль над отечественным железнодорожным транспортом осуществляли Министерство путей сообщения, Министерство финансов и Государственный контроль. Совместные действия вышеуказанных ведомств России позитивно отразились на дальнейшем развитии этого важного вида транспорта.

**Третья глава «Реформирование управления экономикой железнодорожного транспорта России в 80-х – первой половине 90-х гг. XIX в.»** посвящена разработке вопросов, касавшихся совершенствования железнодорожной тарифной системы и огосударствления частных железных дорог на основе их выкупа в казну.

**В параграфе 3.1. «Несовершенство железнодорожной тарифной системы и реальные попытки ее преобразования в первой половине 80-х гг. XIX в.»** исследуются история тарифообразования на российских железных дорогах, выводы Комиссии Э.Т. Баранова, подтверждавшие необходимость совершенствования существовавшей тарифной системы, и правительственные мероприятия по ее усовершенствованию в первой половине 80-х гг. В течение долгого времени сеть железных дорог России оставалась раздробленной между различными железнодорожными обществами, обладавшими правом свободного установления и регулирования тарифов на перевозки пассажиров и грузов по своим линиям. Собранные в период объезда отечественной железнодорожной сети материалы всех подкомиссий свидетельствуют о необходимости преобразования тарифной системы российских железных дорог. Однако при сложившихся в стране условиях, где деятельность частных железных дорог регулировалась утвержденными императором уставами акционерных обществ, основанных в подавляющем большинстве на иностранный капитал, успешность правительственного вмешательства была весьма проблематична. Впервые вопрос о подчинении железнодорожных тарифов правительственному надзору был поднят в сентябре 1881 г., но неоднократные попытки министра путей сообщения добиться его решения оставались неудачными. Комитет министров, в целом разделяя мнение К.Н. Посьета, считал принятие подобного решения до издания железнодорожного закона преждевременным. Для разработки проектов тарифной реформы и тарифа Николаевской железной дороги при Министерстве путей сообщения была учреждена Комиссия под председательством заместителя

министра А.Я. Гюббенета. Весной 1885 г. данная Комиссия завершила свою работу. К этому времени конкурентная борьба между многими железными дорогами значительно усилилась. Поскольку понижение железнодорожных тарифов негативно отражалось на экономическом развитии страны, то министр путей сообщения К.Н. Посьет внес на рассмотрение Комитета министров представление от 3 марта 1885 г. о подчинении правительственному надзору железнодорожных тарифов прямого сообщения. Комитет министров счел целесообразным рассмотреть этот важный вопрос в Государственном совете одновременно с проектом «Общего Устава Российских железных дорог». Мнение же Государственного совета заключалось в том, что принадлежащие железнодорожным обществам имущественные права не могут быть нарушены или ограничены без их согласия, поэтому «никакие постановления, клонящиеся к колебанию присвоенных им имущественных прав, не должны иметь места в издаваемом законе».

**В параграфе 3.2. «Поэтапное проведение железнодорожной тарифной реформы во второй половине 80-х гг. XIX в.»** освещается процесс реформирования железнодорожных тарифов. Со второй половины 80-х гг. XIX в. попытки правительственного вмешательства в сферу коммерческих интересов акционерных обществ постепенно стали принимать более деятельный и решительный характер. В 1886 г. государственному контролю были подчинены железнодорожные тарифы заграничного сообщения, в 1887 г. — всех прямых сообщений и запрещено самовольное понижение хлебных тарифов. К тому времени конкуренция между железными дорогами настолько обострилась, что многие мелкие частные дороги стали убыточными. Подобные обстоятельства приводили к росту компенсационных выплат из казны таким дорогам по гарантиям правительства. В результате вопрос о признании именно за правительством права руководить всей тарифной политикой в железнодорожной отрасли из области дискуссий перешел в область решений. Задержка практической реализации правительственного руководства железнодорожными тарифами произошла вследствие разногласия о том, какое из ведомств будет осуществлять государственную тарифную политику. Несмотря на то, что к этому времени в Министерстве путей сообщения уже был подготовлен проект «Временного положения о тарифах русских железных дорог», однако, через месяц после крушения царского поезда, 18 ноября 1888 г., по указанию императора Александра III, разработка и проведение государственной железнодорожной тарифной политики было поручено Министерству финансов. 8 марта 1889 г. состоялось утверждение разработанного в финансовом ведомстве проекта «Временного положения о железнодорожных тарифах и об учреждениях по тарифным делам». Это положение, получившее 7 декабря 1892 г. силу постоянного закона, продолжало действовать с небольшими изменениями вплоть до 1917 г.

Суть железнодорожной тарифной реформы, состоявшей в реструктуризации взаимоотношений владельцев частных железных дорог и государства, заключалась в переходе к государственному регулированию тарифов на железнодорожном транспорте России.

**В параграфе 3.3. «Государственное регулирование тарифов на железнодорожном транспорте России в конце 80-х – первой половине 90-х гг. XIX в.»** исследуются вопросы проведения новыми учреждениями Министерства финансов

различных мероприятий по пересмотру железнодорожных тарифов. Для решения важных вопросов в тарифно-финансовой сфере, определяющей экономическое положение железнодорожной отрасли, в составе Министерства финансов были образованы Совет по тарифным делам, Тарифный комитет и Департамент железнодорожных дел, директором которого стал С.Ю. Витте. К числу основных задач по реформированию железнодорожных тарифов относится пересмотр тарифов на различные, перевозимые большими партиями, массовые в первую очередь хлебные грузы, которые оказывали большое влияние, как на дальнейшее развитие народного хозяйства, так и самих железных дорог. Результатом первого общего пересмотра хлебных тарифов стало удешевление общей стоимости провоза хлебных грузов для вывозных сообщений на 1,1 млн. руб. и для внутренних сообщений – на 0,6 млн. руб., т.е. совокупность понижений по введенным в действие тарифам, сравнительно с тарифами, установленными в 1888 г., составила 1,7 млн. руб. в год. Впоследствии, когда объем перевозок хлебных грузов достигал около 1 млрд. пудов в год, понижения хлебных тарифов и дополнительных сборов в денежном выражении ежегодно составляли более 12 млн. руб.

Пересмотр 1889 г. имел огромное значение, которое заключалось в том, что было окончательно сломлено сопротивление, оказываемое железнодорожными обществами всем попыткам правительственного вмешательства в тарифную сферу. Установленные осенью 1889 г. хлебные тарифы действовали до августа 1893 г. В целях их пересмотра в Санкт-Петербурге был созван Общий съезд представителей русских железных дорог. Основным результатом деятельности Общего съезда стали новые хлебные тарифы, введенные в действие с 1 августа 1893 г., на трехлетний срок, до 1 августа 1896 г., по истечении которого планировался их очередной пересмотр. В течение первого пятилетия плодотворной деятельности тарифных учреждений реформа по упорядочению и объединению всех железнодорожных тарифов практически была завершена. Пересмотр пассажирских тарифов, благодаря которому их понижение на дальние расстояния достигло 60-70%, по своим результатам уже в ближайшее время превзошел самые смелые ожидания. Для содействия развитию основных отраслей отечественной промышленности посредством тарифных мероприятий, что в свою очередь не могло не способствовать также развитию перевозок и доходности железных дорог, правительство Александра III было поставлено в необходимость действовать путем всеобщих понижений провозных плат на различные категории грузов по всем железным дорогам без достаточного анализа и внимания к условиям и потребностям отдельных сообщений. Тем не менее, эти понижения зачастую сопровождались значительным развитием железнодорожных перевозок и, следовательно, повышением доходности железных дорог. Во всяком случае, остается несомненный факт, что железнодорожные доходы возрастали в течение исследуемого периода быстрее, чем эксплуатационные расходы вследствие увеличения объемов перевозок, и финансовое положение рельсовой сети России стало, существенным образом, улучшаться. Ежегодные приплаты Государственного казначейства железным дорогам, достигшие в 1885 г. 49,5 млн. руб., а в 1886 г. – 63,2 млн. руб., постепенно сокращаясь, в 1894 г. составили 4,1 млн. руб.

Таким образом, уже в первое десятилетие деятельности тарифных учреждений в железнодорожной тарифной сфере произошли значительные изменения. Та-

рифная политика Департамента железнодорожных дел Министерства финансов, и в первую очередь введение низких дифференцированных тарифов на сырье и хлебные грузы, создавали благоприятные условия для предпринимательской деятельности и способствовали развитию товарного зернового производства в отдаленных от внешних и внутренних рынков сбыта районах.

**В параграфе 3.4. «Огосударствление частных железных дорог – одна из главных задач реформирования»** проанализированы принимаемые правительственные решения по каждой из выкупаемых железных дорог, их последующий переход в государственное управление и дальнейшее функционирование в составе казенного сектора российских железных дорог. Одним из наиболее важных направлений реформирования управления экономикой железнодорожного транспорта России в период правления императора Александра III являлся выкуп частных железных дорог в казну. Собранные Комиссией Э.Т. Баранова статистические данные свидетельствуют о том, что к началу 1880 г. железнодорожное хозяйство находилось в таком положении, которое трудно назвать иначе, как ненормальным. Из 37 действовавших к тому времени акционерных обществ только пять: Московско-Курской, Московско-Ярославско-Вологодской, Курско-Киевской, Московско-Рязанской и Рязанско-Козловской железных дорог обходились без финансовой помощи государства. Все остальные железнодорожные общества пребывали у государства в неоплатном долгу, потому как к 1 января 1880 г. их общая задолженность достигла порядка 1,1 млрд. руб. Несмотря на то что оставлять железные дороги в ведении этих акционерных обществ было равносильно дальнейшему развалу железнодорожного хозяйства страны и хроническому накоплению долгов казне, вопрос о необходимости выкупа частных железных дорог считался в правительственных кругах еще недостаточно выясненным. К тому же право казны на выкуп наступало не ранее конца 1880-х гг., так как большинство российских железных дорог, составлявших отечественную железнодорожную сеть, было выстроено в основном в 60-х – 70-х гг. XIX в. Тем не менее, в самом начале 1880-х гг. в казенное управление перешли Харьковско-Николаевская (830 в.) и Тамбово-Саратовская (360 в.) линии, вполне оправдавшие расчеты российского правительства на их более успешную эксплуатацию. В Комитете министров неоднократно обсуждался вопрос о том, насколько целесообразным представляется избранный правительственный курс на огосударствление частных железных дорог.

Введенный в действие в 1885 г. основной железнодорожный закон предоставил правительству юридическое право на досрочный выкуп частных линий несостоятельных акционерных обществ. С 1887 г. выкупная операция становится составной частью не только железнодорожной, но и финансовой политики правительства. Укрепление государственного бюджета позволяло осуществлять выкуп многих частных железных дорог. Всесторонний анализ материалов выкупных операций подтверждает вывод о том, что единой типовой схемы приобретения частных линий у правительства не имелось. Для каждой переходящей в государственное управление железной дороги разрабатывалась соответствующая система выкупа. Всего, с 1881 по 1892 г. включительно, в результате выкупа частных железных дорог в государственное управление поступило 14 линий общей протяженностью 6 800 верст. Общая итоговая сумма стоимости выкупленных железных дорог со-

ставляла 1,1 млрд. руб. зол. Общая сумма списанных долгов – 396 млн. руб. В течение 1893-1894 гг. было выкуплено 12 частных железных дорог. В целом, за период 1881-1894 гг., выкупная стоимость 26 частных железных дорог составила 2,6 млрд. руб. Кроме того, сразу после их выкупа были выделены значительные денежные средства на производство ремонтных работ. На многих железных дорогах требовалось почти полное обновление рельсовых путей, реконструкция мостов и других искусственных сооружений, капитальный ремонт неисправного и замена изношенного подвижного состава. Общее увеличение государственного долга, вызванное переходом в казну частных железных дорог за 1881-1894 гг., составило 822 061 718 руб. Такими представляются финансовые результаты огосударствления частных железных дорог исследуемого периода.

На основе проведенного в I–III главах комплексного анализа процесса реформирования железнодорожного транспорта России были решены первые пять поставленных в диссертации задач. В конце каждой из глав представлены соответствующие выводы.

**В четвертой главе «Становление и развитие железных дорог России в 80-х – первой половине 90-х гг. XIX в.»** отражена история российских железных дорог, выстроенных в период правления императора Александра III. Подробно рассмотрены ключевые проблемы их проектирования и сооружения. Всесторонний анализ становления и начального этапа развития сданных в эксплуатацию железных дорог приводит к более глубокому осмыслению того, как многим из них удалось так быстро после открытия оказать позитивное влияние на экономическое развитие своих регионов, а, следовательно, и в целом всей страны.

**В параграфе 4.1. «Возведение и функционирование стратегической железнодорожной сети в западной части Европейской России»** освещаются вопросы, связанные с проведением стратегических железных дорог в Полесье и Привислинском крае. Приведены данные о наличии искусственных сооружений, строительной стоимости мостов и линий, даты их открытия, а также результаты начального этапа эксплуатации. К началу 1880-х гг. протяженность железнодорожной сети Европейской России, без учета финляндских железных дорог, составила 21 071 версту. В стадии завершения находилось еще несколько железнодорожных участков общей протяженностью 233 версты. Резкое снижение темпов железнодорожного строительства, негативно отражаясь на экономическом развитии России, было чревато реальной опасностью для страны и в военном отношении. Учитывая насущные потребности в дальнейшем расширении отечественной железнодорожной сети, правительственный курс был избран на такое ее развитие, которое позволило значительно укрепить и объединить огромную территорию Российской империи. Для достижения намеченной цели первоначально предстояло решить ряд сложнейших задач по укреплению западных и южных ее рубежей. Одной из самых трудных проблем являлось проведение в тех отдаленных районах стратегических железных дорог, способных при необходимости обеспечить быструю переброску российских войск, военной техники и другого необходимого снаряжения в любой заданный район военных действий. В период правления императора Александра III железнодорожное строительство переместилось из центра к окраинам страны. Причем, вследствие возвращения к практике государственного финансирования строи-



тельства, практически подавляющее большинство важнейших в стратегическом отношении железнодорожных магистралей было выстроено за счет государственных средств.

В 1887 г. полностью завершилось возведение Полесской железнодорожной сети военно-стратегического назначения. В ее состав были включены, пролежавшая с севера на юг Вильно-Ровненская магистраль, с прилежавшими к ней ветвями западного направления: Барановичи-Белосток, параллельно с которой, несколько южнее располагалась Жабинко-Пинск-Лунинецкая линия, и ветвь восточного направления: Лунинец-Гомель-Брянск. Вместе с выстроенными линиями Седлец-Малкин и Брест-Холм в Привислинском крае, эксплуатационная длина этих стратегических железных дорог составила 1 575 верст. На их сооружение было израсходовано 66,5 млн. руб. В основном по стратегическим соображениям проведены Ивангород-Домбровская, Принаревская, Ржево-Вяземская и Псково-Рижская железные дороги, а также Жмеринко-Могилево-Новоселицкая линия, с которой первоначально планировалось возведение стратегической железнодорожной сети. В результате к 1894 г. в западной части Европейской России была создана разветвленная сеть стратегических железных дорог общей протяженностью более 3 000 верст.

**В параграфе 4.2. «Сооружение стратегических линий в Азиатской России»** рассматриваются вопросы проведения основных участков военной Закаспийской железной дороги. Представлены сведения о кадровом обеспечении и организации строительных работ. Показан вклад руководителей и инженеров-строителей в реализацию этого крупного железнодорожного проекта. Содержится оценка героического труда строителей, новаторство при проведении строительных работ. В 1880 г. вторая Ахал-Текинская экспедиция вызвала необходимость в сооружении железной дороги от Каспийского моря к Кизил-Арвату. В то время, когда русские войска, возглавляемые генералом М.Д. Скобелевым, готовились к предстоящему сражению с текинцами, в тылу отряда в невероятной спешке завершались подготовительные работы по проведению 217-верстного железнодорожного пути. Разрешение на постройку получено 25 ноября 1880 г. Начальником строительства Закаспийской военной железной дороги был назначен генерал М.Н. Анненков, в то время заведовавший всеми сообщениями в тылу отряда. Его помощником являлся князь М.И. Хилков. Начальником работ – инженер путей сообщения А.И. Югович. Необходимые изыскания производились под руководством инженера путей сообщения П.М. Лессара. Для постройки дороги был сформирован 1-й резервный, затем переименованный в 1-й Закаспийский железнодорожный батальон. В его состав вошли 25 офицеров, 30 инженеров – техников, врачей и около 1 100 представителей нижних чинов, в обязанности которых входили укладочные работы, надзор за возведением земляного полотна, а по завершению постройки и служба по эксплуатации. Для возведения железнодорожного земляного полотна привлекались строители из Смоленской и Бакинской губерний. Развернувшиеся военные действия в Туркестане требовали быстрых темпов железнодорожного строительства, вследствие чего практически исключалась возможность строгого выполнения общепринятых на российских железных дорогах технических условий и прочих требований, связанных с будущей эксплуатацией. При крайне неблагоприятных условиях зем-

ляные работы выполнялись очень быстро. 20 сентября 1881 г. состоялось открытие первого участка Закаспийской железной дороги.

С 1885 г. начались строительные работы на остальных участках Закаспийской железной дороги от Кизил-Арвата до Асхабада, а затем до Чарджуя. Укладочные работы выполнял 2-ой железнодорожный батальон. Общая численность рабочих-строителей иногда доходила до 23 тыс. человек. Несмотря на тяжелейшие бытовые условия, работы по возведению железнодорожного пути продвигались стремительно. Местный контроль также отмечал успешный ход строительных работ. Большинство подрядов и заготовок необходимых материалов произведено вполне удачно. Допускались лишь некоторые отклонения от установленных правил производства денежных выдач и форм отчетности.

Вопрос о строительстве 3-го участка Закаспийской военной железной дороги – от Чарджуя до Самарканда был в принципе решен еще в 1885 г., но к его проведению удалось приступить летом 1887 г. К выдающимся сооружениям при строительстве Самаркандского участка Закаспийской железной дороги относится возведение моста через р. Амударью, длина которого достигла 2 версты 94 саж. Сооружение третьего Самаркандского участка Закаспийской железной дороги, протяженностью 346 верст, открытие которого состоялось 15 мая 1888 г., осуществилось всего за 10,5 месяцев. В том же 1888 г. было в основном завершено сооружение всей Закаспийской военной железной дороги от Михайловского залива, расположенного в восточной части Каспийского моря до Самарканда общей протяженностью 1 344 версты. Так, в эпоху императора Александра III удалось надежно защитить западные и южные рубежи Российской империи.

**В параграфе 4.3. «Строительство и начальный этап эксплуатации российских железных дорог экономического значения»** исследуется процесс становления и начального этапа развития казенного сектора российских железных дорог, а также строительство частных линий. Параллельно с возведением целой сети стратегических железных дорог началось сооружение ранее запланированных железнодорожных линий, имевших немаловажное экономическое значение. В 1882 г. состоялось открытие Баскунчакской линии, в 1884 г. – Екатерининской железной дороги, которая соединив Криворожье с Донбассом, создала благоприятные условия для стремительного развития тяжелой индустрии на юге России. В 1888 г. в строй действующих железных дорог была введена Ромны-Кременчугская линия, связавшая кратчайшим рельсовым путем Черное и Балтийское моря. Эксплуатационная длина этих линий составила порядка 750 верст, выстроенных за счет государственных средств. К концу 1880-х гг., после успешного завершения сооружения стратегической железнодорожной сети России, правительство Александра III было вынуждено резко сократить финансирование дальнейшего железнодорожного строительства. С 1889 по 1894 г., за счет государственных средств удалось провести лишь несколько железнодорожных ветвей, составивших не более 300 верст, а также 111-верстную Джанкой-Феодосийскую линию (1892 г.), соединившую Феодосийский коммерческий порт с общей железнодорожной сетью России.

В 1880-х гг. акционерными железнодорожными обществами строились в основном дополнительные ветви к главным линиям, общей протяженностью, не превышавшей 1 тыс. верст. Среди них наиболее важное значение имела открытая в

1888 г. Новороссийская ветвь Владикавказской железной дороги (253 в.), обеспечившая значительный экспорт хлеба из районов Северного Кавказа. Особого внимания заслуживает и Закавказская линия (651 в.), соединившая в 1883 г. Каспийское и Черное моря, создав удобный выход русской нефти на внешний рынок. В 1887 г. к Закавказской железной дороге дополнительно проведена 40-верстная Тквибульская ветвь.

В 1891-1894 гг. железнодорожное строительство России осуществлялось в основном шестью крупнейшими железнодорожными обществами. Уже в начале 90-х гг. XIX в. обществам Московско-Рязанской, Курско-Киевской, Владикавказской и Рязанско-Козловской железных дорог удалось значительно активизировать свою деятельность. Обществом Рязанско-Козловской железной дороги была выстроена Рязанско-Уральская железная дорога (1019 в.), основным участком трассы которой являлся Тамбов-Камышин-Уральск. К числу наиболее значимых линий из выстроенных частных железных дорог относились Уманские ветви Юго-Западных железных дорог (436 в.), Киево-Воронежская (539 в.) и 311-верстная Петровская ветвь Владикавказской железной дороги. В целом железнодорожное строительство в России в 80-х – первой половине 90-х гг. XIX в. представляло одну из самых сложных проблем, вследствие возростающих потребностей национальной экономики в ускоренном развитии отечественной железнодорожной сети.

За период правления императора Александра III в Европейской части России удалось провести посредством государственного финансирования 4 248 верст железных дорог и 5 648 верст – акционерными обществами, т.е. всего 9 896 верст, не считая мелких ветвей. На завершающем этапе строительства находилось еще несколько железнодорожных линий общей протяженностью 2 801 верста. В Финляндии проложено 1 234 версты железных дорог и в стадии завершения находились еще 132 версты рельсовых путей. Продолжалось строительство основных участков Транссибирской магистрали: Челябинск-Иркутск, с ветвью на Томск и Владивосток-Хабаровск, протяженностью 3 851 верста. Следовательно, с 1881 по 1894 г., железнодорожная сеть России, увеличившись на 12 547 верст, достигла 34 435 верст железных дорог, с учетом дорог Финляндии (2051 в.) и Азиатской России (1417 в.). Общая длина всех строившихся железнодорожных линий составляла 6 784 версты.

Расходы на сооружение и дальнейшее устройство железнодорожной сети России в предыдущие годы к 1 января 1882 г. составляли 2,2 млрд. руб. кред. За период, с 1 января 1882 г. по 1 января 1893 г., на железнодорожное строительство было израсходовано порядка 1,1 млрд. руб. Как видно, все расходы на железнодорожное строительство, без учета затрат на проведение Транссибирской магистрали, на 1 января 1893 г. достигли 3,3 млрд. руб. кред. (Капиталы, реализованные на сооружение железных дорог в металлической валюте, переведены в кредитную по среднему курсу кредитного рубля 1892 г.: 1 руб.58 коп. кред. за 1 руб. мет.). Государственные средства составляли 1,8 млрд. руб. этой суммы, т.е. 55,7%. Остальные 1,5 млрд. руб. получены посредством выпуска акций и облигаций, в том числе 1,3 млрд. руб. с правительственной гарантией и лишь около 132 млн. руб., или 4% общей стоимости сети, без гарантии правительства. Таким образом, расходы на железнодорожное дело занимали в государственном бюджете Российской империи

второе место после расходов Военного министерства, на которые по росписи 1893 г. назначалось, с учетом затрат на перевооружение, 262 544 030 руб. В результате эксплуатации всех казенных и частных дорог России валовой доход в 1881 г. составил 200 840 087 руб., а чистый доход – 55 714 016 руб. В 1893 г. чистый доход достиг 129 430 865 руб., при валовом доходе в 328 792 610 руб. В 1881 г. эксплуатационные расходы составляли 72% валового дохода, а в 1893 г. их удалось сократить до 60%. Таковы основные результаты строительства и эксплуатации железных дорог России в эпоху Александра III.

**В параграфе 4.4. «Роль железнодорожного транспорта в экономическом и культурном развитии России в 80-х – первой половине 90-х гг. XIX в.»** исследуется влияние выстроенных железных дорог на развитие ведущих промышленных и сельскохозяйственных отраслей национальной экономики, а также культурное развитие страны. Строительство и последующая эксплуатация железных дорог России послужили мощным импульсом к росту всей национальной экономики, потому как каждой из ее отраслей необходимы сырье и топливо, взаимосвязь с другими отраслями, своевременная доставка готовой продукции потребителям. Расширение железнодорожной сети создало предпосылки для дальнейшего освоения земель, расширения посевных площадей. Уже к 1882 г. по протяженности сети Россия вошла в число ведущих мировых держав. Впереди оказались лишь США, Германия, Великобритания и Франция. А к 1895 г. наша страна по этому показателю заняла второе место в мире. Железнодорожное строительство принципиально изменило характер развития некоторых районов страны. Наглядным примером является стремительное развитие Южного горнопромышленного района России. Так сложилось, что доставка южных горнозаводских грузов осуществлялась в места потребления в основном посредством казенных железных дорог. Какое влияние оказала хотя бы одна Екатерининская линия на развитие добычи каменного угля в Донском бассейне, видно из того, что уже в первый 1884 г. эксплуатации объем перевезенных грузов составил 12 млн. пуд., увеличившись в 1893 г. до 196,1 млн. пуд.

Наряду с каменноугольной промышленностью постепенно стала развиваться и нефтяная промышленность. В 1881 г. было добыто 40,5 млн. пуд. нефти, а в 1890 г. – 242,9 млн. пудов. Всего за одно десятилетие отмечалось шестикратное увеличение добычи нефти. Расширение железнодорожной сети России способствовало развитию как топливной, так и другой важнейшей отрасли тяжелой промышленности – черной металлургии. Определенные сдвиги отмечались и в развитии легкой, в частности, текстильной промышленности. Сооружение и последующая эксплуатация Закаспийской железной дороги в полной мере способствовали открытию нового, ранее труднодоступного громадного рынка сбыта для российских промышленных товаров, а также важной хлопковой базы для текстильной промышленности. В 1888 г. из Средней Азии в Россию перевезено с конечной станции Узун-Ада 873 тыс. пуд. хлопка, в 1890 г. – 2,7 млн. пуд.

К началу 1880-х гг. к числу основных перевозок относились хлебные грузы, в связи с чем сложились три главных направления их движения: северо-западное – к портам Балтийского моря, западное – к сухопутной границе и южное – к портам Черного и Азовского морей. В связи с перемещением главного центра производства зерна из черноземных губерний на юг и юго-восток страны на первое место

вышли южные железные дороги. В 1890-х гг. по ним подвозилось к черноморско-азовским портам 135,1 млн. пуд. зерновых и муки, балтийским портам – 83,1 млн. пуд. и к западной границе – 20,9 млн. пуд. Доля России в импорте зерна в конце 1880-х гг. достигла максимальной цифры – 47% совокупного ввоза на мировой хлебный рынок. Менее интенсивное развитие, по сравнению с растениеводческой отраслью, отмечалось в другой важнейшей отрасли сельского хозяйства – животноводстве, поэтому рост перевозимой по железным дорогам продукции был весьма незначителен.

Большое влияние железные дороги оказали на культурное развитие России. Одним из наиболее важных моментов в этом отношении являлось ежегодное усиление пассажирского движения. В 1881 г. по российским железным дорогам было перевезено 34, 4 млн. пассажиров, а в 1893 г. их количество достигло 49, 4 млн. пассажиров, увеличившись на 44 %. Примечательно, что и сами железные дороги, являясь крупнейшими предприятиями – работодателями, посредством привлечения сельского населения к труду индустриального характера, способствовали повышению его культуры. На железнодорожной сети обслуживающий персонал в 1883 г. составлял 216,1 тыс. человек, а в 1894 г. достиг 320,8 тыс., увеличившись на 48, 5%. Вряд ли в России имелось другое, такое же крупное промышленное предприятие, способное содержать подобное количество работников. Крайне важно подчеркнуть роль стратегических железных дорог в развитии грузового и пассажирского движения. И хотя в те времена российское правительство вряд ли рассчитывало на безубыточную эксплуатацию, тем не менее, уже вскоре после открытия стала вполне заметной их эффективная работа. В 1888 г. коммерческие грузы, перевозимые по Закаспийской железной дороге, составили 5,6 млн. пуд., в 1890 г. – 9,6 млн. пуд. По Полесским железным дорогам в 1885 г. было перевезено 6 млн. пуд. различных грузов и 298 тыс. пассажиров, а 1893 г. – 61,2 млн. пуд. грузов и 774, 1 тыс. пассажиров. В целом по стране количество перевезенных по железным дорогам грузов, составивших в 1881 г. 2,5 млрд. пуд., возросло в 1893 г. до 4,8 млрд. пуд. или на 92%. Существенный рост грузовых и пассажирских перевозок позволяет утверждать о большом влиянии железных дорог на экономическое и культурное развитие России.

**В пятой главе «Реализация грандиозного проекта сооружения Транссибирской магистрали в 80-х – первой половине 90-х гг. XIX в.»** исследованы проблемы проектирования и начального этапа строительства Великого Сибирского железнодорожного пути. Показана ведущая роль правительства Александра III в решении этих сложнейших задач.

**В параграфе 5.1. «Необходимость проведения железных дорог к восточным окраинам России»** рассмотрены предлагаемые проекты строительства железных дорог в Сибири, варианты головного участка трассы и направления отдельных линий. В принципе вопрос о проведении Сибирской железной дороги все настойчивее стал подниматься вскоре после открытия первых российских железнодорожных линий, как представителями административных и сословных учреждений, так и частными предпринимателями. Однако к его рассмотрению российское правительство приступило лишь после 1870 г., в то время как железнодорожная сеть Европейской России достигла уже известного развития и назрела необходи-

мость в ее продолжении вплоть до Сибири в надежде осуществить со временем и там прокладку железнодорожных линий. После произведенных в 1871-1873 гг. изысканий министр путей сообщения, генерал-адъютант К.Н. Посьет внес 2 мая 1875 г. в Комитет министров представление о тех направлениях, по которым возможно соединение существующей сети железных дорог с Уралом и затем с Сибирью. 19 декабря 1875 г., после обсуждения данного вопроса на Особом заседании Совета министров, председателем которого являлся император Александр II, состоялось утверждение направления проектируемой тогда Сибирской дороги от Нижнего Новгорода по нагорному берегу Волги на Казань, Екатеринбург, Камышлов и Тюмень. Но подробные изыскания вскоре привели к убеждению о больших затруднениях, которые должны были встретиться при постройке дорог по утвержденному направлению.

В те времена вопрос решался, главным образом, об установлении направления линий, призванных составить начальные участки будущей Сибирской дороги в Европейской России. Относительно продолжения линии вглубь Сибири существовали лишь отрывочные предположения. В начале 1882 г. император Александр III счел необходимым пересмотреть принятое в 1875 г. решение. На заседаниях Комитета министров, проходивших 29 апреля, 4 и 11 мая 1882 г., постановили в обязательном порядке произвести подробные изыскания по обозначившимся новым направлениям от Самары через Уфу к Челябинску и от Уфы к Екатеринбургу. В сущности, резолюцией императора Александра III от 22 мая 1882 г. окончательно утвердилось бесповоротное решение вопроса о соединении Сибири со столицей Российского государства сплошным рельсовым путем. Одновременно было получено разрешение на строительство казенной Екатеринбург-Тюменской железной дороги (350 в.) как первого участка первоначального варианта проекта Сибирской железной дороги. Проведение началось летом 1883 г. еще до окончания изысканий, в связи с чем, не было составлено ни обстоятельного плана действий, ни необходимых профилей, чертежей и проектов. В конце 1885 г. состоялось ее открытие.

**В параграфе 5.2. «Самаро-Златоустовская железная дорога – связующее звено между Европейской и Азиатской Россией»** подробно рассмотрены обсуждаемые в Комитете министров направления Сибирской железной дороги. После того как Екатеринбург-Тюменский участок выбыл из состава Сибирской железной дороги, пришлось произвести целый ряд дополнительных подробных изысканий. В 1884 г. министр путей сообщения внес в Комитет министров представление, в котором указывались три предполагаемых направления Сибирской железной дороги. Наиболее подходящим К.Н. Посьет считал направление от Самары через Уфу, Златоуст, Челябинск и Томск. В результате состоявшихся в конце 1884 – начале 1885 гг. заседаний Комитета министров, было принято решение о проведении железной дороги от Самары на Уфу до Златоуста, а затем до одного из пунктов уже строившейся Екатеринбург-Тюменской линии. Считалось, что постройка дороги до Челябинска предрешит вопрос о направлении магистрального рельсового пути в пределах Сибири. В 1885 г. началось сооружение первого участка магистральной линии от Самары через Уфу к Златоусту и далее в Сибирь. Работы по ее сооружению проводились вполне успешно. Деятельность строительного управления дороги по отношению к хозяйственности исполняемых операций заслужила со стороны местно-

го контроля полного одобрения. В 1888 г., перед открытием Самаро-Уфимской линии, проверочная комиссия от Министерства путей сообщения, совместно с представителями Государственного контроля, представила заключение о прочном и тщательном выполнении работ. Произведенные изыскания подтвердили возможность сооружения следующего, Уфа-Златоустовского участка трассы (299 в.), открытие которого состоялось осенью 1890 г. При безупречном качестве работ, данная линия по разнообразию искусственных сооружений, представляет, по заключению проверочной комиссии, большой научный строительный интерес и может быть признана одной из выдающихся дорог, построенных российскими инженерами. Вследствие последующего соединения этих двух казенных железнодорожных линий образовалась Самаро-Златоустовская железная дорога общей протяженностью 752 версты.

**В параграфе 5.3. «Начальный этап сооружения Транссибирской магистрали – Великого Сибирского железнодорожного пути»** исследуются проблемы, связанные с разработкой и реализацией проекта строительства магистрали. Со второй половины 1880-х гг. наступил период оценки лучших предложений и проектов строительства Великого Сибирского пути. Принятие принципиального правительственного решения о необходимости этого гигантского сооружения состоялось 7 июня 1887 г. В Министерстве путей сообщения был разработан общий план строительства Великого Сибирского железнодорожного пути, предусматривавший его разделение на 8 отдельных участков, с указанием их строительной стоимости, включая стоимость мостов, тоннелей, а также рельсов и подвижного состава. По предварительным расчетам на строительство Транссибирской магистрали, протяженность которой определилась в 7 624 версты, необходимо 355 млн. руб., в среднем 46,5 тыс. руб. за версту пути. Строительство планировалось осуществлять одновременно с двух сторон: с запада – от станции Миасс до Челябинска и с востока – от Владивостока до станции Графской.

К октябрю 1894 г. строительные работы находились в следующем виде. Сооружение Южно-Уссурийского участка – от Владивостока до ст. Графской (378 в.), начатое в мае 1891 г., оказалось почти завершенным. На эту линию уже был доставлен весь необходимый подвижной состав. Открытие временного движения по всему участку состоялось 6 декабря 1894 г. На первом Западно-Сибирском участке – от Челябинска до Омска (746 в.), проведение которого началось летом 1892 г., все основные работы по возведению земляного полотна и искусственных сооружений, кроме трех больших мостов, были также завершены. На данный участок перед открытием в августе 1894 г. временного движения были доставлены почти все вагоны и платформы и более 1/3 общего количества паровозов. Значительно продвинулись работы и на втором Западно-Сибирском участке от Омска до реки Оби (582 в.), возведение которого началось весной 1893 г. Было произведено более 70 % земляных работ по устройству железнодорожного полотна главного пути. Для дальнейшей укладки заготовлено 25 % рельсов и около 40 % скреплений. Этот участок обеспечен на 56 % вагонами, платформами, 16 % – паровозами.

На первом Средне-Сибирском участке – от Оби до Красноярска (711 в.), строительные работы на котором начались весной 1893 г., было выработано 587 тыс. куб. саж. земли, составивших 38 % всех земляных работ. К концу 1894 г.

предполагалось произвести укладку рельсового пути, протяженностью 300 верст.

На втором Средне-Сибирском участке – от Красноярска до Иркутска (1 004 в.), к строительным работам приступили летом 1894 г. На Северо-Уссурийском участке Уссурийской железной дороги – от ст. Графской до Хабаровска (341 в.) были произведены окончательные технические изыскания и выполнено 67 тыс. куб. саж. земляных работ, начатых летом 1894 г. К октябрю 1894 г. были выстроены первые 1 328 верст железных дорог, на сооружение которых израсходовано 87 млн. руб.

**В параграфе 5.4. «Транссибирская магистраль – история и современность»** рассмотрены вопросы становления и развития этой самой длинной на планете железной дороги. За всю историю российских железных дорог, пожалуй, ни одна из них так и не смогла привлечь к себе столько внимания, сколько было и будет привлечено к Транссибирской магистрали – Великому Сибирскому железнодорожному пути. Великому – не только по своей протяженности, но и по тому величайшему значению, которое имеет эта железная дорога для экономического и культурного развития отдаленных восточных окраин страны. Поистине великое грандиозное сооружение стало настоящим подвигом российского народа. Всего за десять лет было проложено более 7 тыс. верст рельсовых путей. Таких темпов строительства мир еще не знал! Всеобщее восхищение вызывала, главным образом, быстрота, с которой удалось выполнить колоссальный объем строительных работ. В целом на строительстве Великого Сибирского железнодорожного пути было занято более 6 тыс. служащих, а число одновременно требовавшихся рабочих достигало порядка 70 тыс. человек.

В основе проектных решений по сооружению Великого Сибирского пути основным принципом являлось: строить хорошо и прочно с тем, чтобы впоследствии дополнять, но не перестраивать. Этой формулировкой предоставлялась возможность поэтапного усиления дороги в будущем. Изыскатели, проектировщики и строители неуклонно выполняли вышеизложенный емкий девиз. Естественно, сразу после открытия функционирование Транссибирской магистрали вполне успешным быть не могло. Основные железнодорожные участки трассы в основном являлись однопутными, с низкой провозной и пропускной способностью, с максимальной скоростью движения 25 верст в час. Вместе с тем, благодаря Транссибирской магистрали, началось интенсивное заселение обширных территорий Сибири, Средней Азии и Дальнего Востока. С 1887 по 1892 г., в Сибирь ежегодно переселялось около 40 тыс. человек, а в 1894 г. – 80 тысяч. Впоследствии эта цифра была значительно превзойдена. С переселением в эти регионы активных и предприимчивых людей выросли и преобразились города, расположенные вдоль железной дороги: Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Хабаровск и Владивосток стали крупнейшими промышленными центрами. Для Российского государства наступившее столетие – не только пора надежд, но и период ответственных, глубоко продуманных, взвешенных решений, способных привести к важным позитивным изменениям в экономической жизни страны. Наступивший XXI век стал новым этапом глобальных и коренных изменений в мировой экономике, технического и технологического прогресса, интенсивного развития мировых транспортных коммуникаций. Он открыл новую страницу в истории российских железных дорог, в том числе и Транссибир-



ской магистрали, ее дальнейшем ускоренном развитии.

Таким образом, в IV-V главах диссертации решены две последние из определенных перед исследованием задач.

**В заключении** подведены итоги и сформулированы следующие выводы.

В исследуемый период на железнодорожном транспорте России произошли существенные изменения, непосредственно связанные с реформированием этой важнейшей, жизнеобеспечивающей отрасли национальной экономики. Проведение целого ряда железнодорожных реформ: реформы управления железными дорогами, контрольно-финансовой реформы, реформы управления экономикой железнодорожного транспорта, ориентированной на огосударствление частных в первую очередь убыточных железных дорог, и проведение тарифной реформы, состоящей в реструктуризации взаимоотношений владельцев частных железных дорог и государства, позволило вывести железнодорожную отрасль из критического состояния, четко проявившегося к началу второй половины 1870-х гг.

В целях выяснения истинных причин развала железнодорожного хозяйства и выработки программы правительственного регулирования была образована специальная межведомственная Комиссия для исследования железнодорожного дела в России под председательством генерал-адъютанта, графа Э.Т. Баранова. В результате всестороннего исследования отечественной железнодорожной сети и анализа собранных материалов, данная Комиссия пришла к выводу о недостаточном влиянии правительства на железнодорожное предпринимательство и отсутствии надлежащего контроля над акционерными обществами, в ведении которых находились почти все российские железные дороги.

Необходимость совершенствования законодательной базы деятельности железнодорожного транспорта, вследствие отсутствия общего для всех железных дорог закона, явилась основной побудительной причиной разработки Комиссией Э.Т. Баранова проекта реформирования управления железнодорожным транспортом под названием «Общего Устава Российских железных дорог». В течение нескольких лет данный проект подвергался всестороннему рассмотрению на общих железнодорожных съездах, в различных министерствах и ведомствах страны.

12 июня 1885 г. император Александр III утвердил принятые Государственным советом положение о Совете по железнодорожным делам, а также Общий Устав Российских железных дорог в статусе закона Российской империи. Уже вскоре после введения в действие, стало заметным его позитивное влияние на стабилизацию национальной экономики, благодаря созданию более прогрессивной правовой среды в сфере перевозок. Первый Общий Устав, урегулировавший взаимоотношения между владельцами частных железных дорог, обществом и государством, действовал до октября 1917 г., а все основные положения по перевозочной деятельности – до 1928 г., в уставах железных дорог от 1922 и 1927 гг. Став базовым документом в управлении отечественным железнодорожным транспортом, основной железнодорожный закон, видоизменяясь и совершенствуясь во времена поисков наиболее подходящей модели имущественно-правовых условий функционирования железных дорог, исходя из интересов государства, его экономики, надолго сохранил свою значимость. Влияние его норм на железнодорожное правотворчество ощущается и в наши дни. Данное выражение, разумеется, не означает прямого

влияния правовых норм Общего Устава Российских железных дорог 1885 г. на современное железнодорожное законодательство. Естественно, сфера правового регулирования в связи с развитием государства и общественных отношений, неизбежно модифицируется. И новые нормативно-правовые акты, принимаемые законодательными органами, содержат совершенно другие формулировки, соответствующие современной действительности. Тем не менее, общеобязательные железнодорожные правила, установленные государством около 130 лет назад, преследуют практически ту же цель, что и правовые нормы действующего Транспортного устава железных дорог Российской Федерации – упорядочение железнодорожных перевозок с определением равной ответственности железных дорог, грузоотправителей, и пассажиров. В этом и заключается огромное значение первого Общего Устава Российских железных дорог, составившего прочную основу государственного железнодорожного законодательства.

В начале 80-х гг. XIX в. российское правительство, с учетом выводов Комиссии Э.Т. Баранова, как прожектором осветивших все слабые стороны железнодорожного хозяйства страны, и общественного мнения о необходимости воздействия на акционерные общества, внесло существенные коррективы в проводимую железнодорожную политику. Было принято решение о прекращении выдачи новых концессий, а в число приоритетных задач включены государственное железнодорожное строительство и огосударствление частных в первую очередь убыточных железных дорог посредством возмездной национализации. Главными причинами таких радикальных мер являлись финансовое банкротство многих акционерных обществ и развал железнодорожного хозяйства, а также военно-стратегические и политические планы и задачи российского правительства.

Изменение правительственного курса в сторону государственной реорганизации всей системы железнодорожного транспорта России, потребовало учреждения новых управленческих и контролирующих органов. С этой целью в Министерстве путей сообщения было учреждено Временное управление казенных железных дорог, переименованное в 1892 г. в Управление казенных железных дорог. Согласно действующему положению в ведении нового коллегиального управленческого органа находились все начальники строительства и эксплуатации казенных железных дорог с подведомственным им персоналом. Для ревизии за строительными и другими операциями устанавливался на постоянной основе местный контроль, осуществлявший наблюдение за расходованием государственных средств, в целях более экономного и рационального их использования.

Гораздо сложнее решался вопрос об учреждении аналогичного контроля над частными железными дорогами, поскольку все уставы многочисленных акционерных обществ были утверждены, и правительственное вмешательство во внутренние дела частных компаний представлялось крайне затруднительным. Однако огромная, ежегодно возрастающая финансовая задолженность казне железнодорожных обществ, негативно отражаясь на государственном бюджете, обусловила необходимость проведения ряда контрольно-финансовых мероприятий в отношении частных железных дорог России. В 1885 г., впервые за всю историю российских железных дорог, местный контроль был учрежден на трех частных железнодорожных линиях, акционерные общества которых пребывали у государства в неоплатном

долгу. Опыт применения контрольного надзора оказался настолько удачным, что в 1887 г. контрольные части появились на девяти других частных линиях, а в 1891 г. к ним добавилось еще шесть частных железных дорог.

Наряду с проводимыми мероприятиями Государственного контроля, Министерство финансов в целях устранения бюджетных дефицитов, приступило к широкой программе мероприятий по проведению железнодорожной финансовой реформы. Совокупность правительственных мер, а также внесенные Департаментом железнодорожных дел Министерства финансов изменения и улучшения в уставы железнодорожных обществ в полной мере способствовали упорядочению их хозяйственной деятельности. И, что особенно важно, была исключена возможность произвольного расходования с правительственной гарантией капиталов и бесконтрольного ведения частного железнодорожного хозяйства. В результате поэтапного, в течение целого десятилетия, проведения железнодорожной контрольно-финансовой реформы, правительству Александра III удалось создать эффективно действовавшую систему контроля над казенным и частным секторами российских железных дорог. Скоординированные, четкие действия наиболее заинтересованных в железнодорожном деле трех важнейших ведомств страны – Министерства путей сообщения, Министерства финансов и Государственного контроля в полной мере способствовали ее укреплению.

Вместе с тем был решен и один из самых сложных в экономической жизни России – тарифный вопрос. Для проведения государственной тарифной политики и контроля над ее выполнением в составе Министерства финансов были образованы Совет по тарифным делам, Тарифный комитет и Департамент железнодорожных дел. Наиболее важным в деятельности этих государственных учреждений по регулированию железнодорожных тарифов являлось соблюдение баланса между доходностью железных дорог и благоприятными условиями для товаропроизводителей. Реформаторы стремились к тому, чтобы железнодорожные тарифы из инструмента извлечения коммерческой прибыли превратились в одно из эффективных орудий проведения экономической политики государства. С таким отношением к железнодорожным тарифам неизбежно выдвигается в ряду задач тарифного управления требование такой системы и такого строя тарифов, при которых они являлись бы возможно более удобным средством для воздействия на экономическую жизнь страны и достижения конкретных целей правительства. Именно этим в значительной мере и объясняется то постоянное стремление к объединению тарифов, которое, начинаясь вскоре после установления правительственного руководства тарифами в 1889 г., проходит красной нитью через всю государственную тарифную политику исследуемого периода. Проведение тарифной реформы, в результате которой железнодорожные тарифы из состояния полного хаоса были приведены в определенную стройную систему, способствующую дальнейшему развитию экономической жизни России, можно считать своевременным, необходимым и вполне оправданным стремлением правительства Александра III к осуществлению намеченных цели и задач по реформированию железнодорожного транспорта страны.

В качестве ведущего звена в цепи коренных преобразований на отечественном железнодорожном транспорте было принято огосударствление частных железных дорог посредством возмездной национализации. Изучение архивных материа-

лов и многих других печатных источников приводит к убеждению, что в основе отношений российского правительства к железнодорожным предпринимателям всегда имелось особое воззрение. Разрешая многочисленным акционерным обществам строить и эксплуатировать рельсовые пути, лишь временно в концессионной форме, предоставляло им это право, по сути, принадлежащее государству. Существенной составной частью проводимой политики выкупа частных железных дорог в казну является сосредоточение в государственном ведении крупной железнодорожной сети, составляющей 12 457 верст. Огосударствление важнейших в политическом, стратегическом и экономическом отношениях железнодорожных линий предоставило российскому правительству важное орудие для укрепления экономической базы страны, политических и военно-стратегических позиций.

Приоритетным направлением государственной политики является железнодорожное строительство. Российское правительство прекрасно понимало, что ни одно государство не может быть экономически сильным без гармонично развитого хозяйственного комплекса. Однако в связи с затруднительным финансовым положением оно не могло рассчитывать на значительный ежегодный прирост железнодорожной сети, хотя изыскивало любую возможность для прокладки железнодорожных магистралей, придавая при этом первостепенное значение строительству дорог военно-стратегического назначения. Стратегически важным было и то, что с расширением сети железных дорог стали расти города, крупные промышленные центры, интенсивнее развиваться сельское хозяйство. Образно говоря, паровозный гудок пробудил к новой, более активной жизни огромные российские просторы. Более того, без Великого Сибирского пути России очень трудно было бы сохранить за собой Тихоокеанское побережье Приморского края. Строительство и последующая эксплуатация железных дорог оказали благотворное влияние на культурное развитие России, сблизив отдаленные регионы с ее культурными центрами. Нередко и сами вокзальные здания, представляя собой красивые архитектурные сооружения, становились объектами эстетического воспитания, повышая общий культурный уровень населения страны.

За период правления императора Александра III протяженность железнодорожной сети в Европейской России, без учета финляндских железных дорог, возросла на 9 991 версту или на 47% по сравнению с началом 1881 г. (21 228 в.), составив 31 219 верст. Из них в государственном управлении находилось 16 920 верст или более половины (52%) железнодорожных магистралей России. Остальные 14 299 верст содержались частными обществами. Протяженность казенных железных дорог увеличилась в 297 раз по сравнению с 1881 г., когда в государственном управлении находилась всего одна 57-верстная Ливенская линия. Кроме того, в Азиатской России сданы в эксплуатацию казенные Закаспийская железная дорога, а также Екатеринбургско-Тюменская и Самаро-Златоустовская линии. Применение смешанной системы строительства и эксплуатации стальных магистралей, т.е. совместного существования с элементами конкуренции государственных и частных железных дорог, обусловило их более успешное функционирование.

Жесткий государственный контроль и ведущая роль государства в регулировании отношений собственности и перспективного развития в одной из важнейших жизнеобеспечивающих отраслей экономики – железнодорожной отрасли, способ-

ствовали сохранению государственности России, ее финансово-экономической, а следовательно, реальной политической самостоятельности, что в полной мере согласовывалось с проводимой правительственной политикой.

Таким образом, на всем протяжении исследуемого периода политика правительства Александра III по усилению роли государства в сфере управления отечественным железнодорожным транспортом, в принципе оставалась неизменной, что позволяет утверждать о целенаправленности избранного курса на дальнейшее поступательное экономическое и культурное развитие России, ее могущество и процветание.

### **Список опубликованных работ, отражающих основные результаты диссертации.**

#### **Монографии**

1. *Тестов, В.Н.* Возведение и функционирование стратегических железных дорог России в эпоху императора Александра III (1881-1894): монография / В.Н. Тестов. Воронеж: Изд-во ВАИУ, 2010. 408 с. (23, 7 п.л.).

2. *Тестов, В.Н.* Контрольно – финансовая реформа на железнодорожном транспорте России в эпоху императора Александра III (1881-1894): монография / В.Н. Тестов. Воронеж: Изд-во Воронежский ЦНТИ – филиал ФГУ «РЭА» Минэнерго России, 2011. 212 с. (12,3 п.л.).

3. *Тестов, В.Н.* Реализация грандиозного проекта сооружения Транссибирской магистрали в эпоху императора Александра III (1881-1894): монография / В.Н. Тестов. Воронеж: Изд-во Воронежский ЦНТИ – филиал ФГУ «РЭА» Минэнерго России, 2011. 176 с. (10,2 п.л.).

4. *Тестов, В.Н.* Совершенствование российского железнодорожного законодательства в эпоху императора Александра III (1881-1894): монография / В.Н. Тестов. Воронеж: Изд-во ВАИУ, 2011. 414 с. (24,1 п.л.).

5. *Тестов, В.Н.* Строительство и эксплуатация российских железных дорог экономического значения в эпоху императора Александра III (1881-1894): монография / В.Н. Тестов. Воронеж: Изд-во Воронежский ЦНТИ – филиал ФГУ «РЭА» Минэнерго России, 2011. 204 с. (11,8 п.л.).

6. *Тестов, В.Н.* Реформирование управления экономикой железнодорожного транспорта России в 80-х – первой половине 90-х гг. XIX в.: монография / В.Н. Тестов. Воронеж: Изд-во Воронежский ЦНТИ – филиал ФГУ «РЭА» Минэнерго России, 2012. 171 с. (10 п.л.).

#### **Статьи в ведущих рецензируемых научных журналах, рекомендованных ВАК**

1. *Тестов, В.Н.* Становление и развитие государственной тарифной системы на железнодорожном транспорте России в эпоху императора Александра III / В.Н. Тестов // История науки и техники. М.: ООО «Научтехлитиздат», 2008. №9. С. 30-38 (1 п.л.).

2. *Тестов, В.Н.* Важнейшие проблемы строительства и эксплуатации Екатеринбургской железной дороги в 80-х – первой половине 90-х гг. XIX в. / В.Н. Тестов // Вестник МГОУ. Серия «История и политические науки». М.: Изд-во МГОУ, 2009. №1. С. 71-78 (0,8 п.л.).

3. *Тестов, В.Н.* Возведение и начало функционирования стратегических желез-

ных дорог в Привислинском крае в 80-х – начале 90-х годов XIX в. / В.Н. Тестов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2012. №7 (21): в 3-х ч. Ч. III. С. 193-195 (0,2 п.л.).

4. *Тестов, В.Н.* Железнодорожная контрольно-финансовая реформа: истоки и последствия (80-е – первая половина 90-х гг. XIX в.) / В.Н. Тестов // Вестник МГОУ. Серия «История и политические науки». М.: Изд-во МГОУ, 2010. №1. С. 49-55 (0,7 п.л.).

5. *Тестов, В.Н.* Из истории выкупа Курско-Харьково-Азовской железной дороги в 90-х гг. XIX в. / В.Н. Тестов // Вестник МГОУ. Серия «История и политические науки». М.: Изд-во МГОУ, 2013. №2. С. 32-36 (0,5 п.л.).

6. *Тестов, В.Н.* Изменения в управлении экономикой железнодорожного транспорта России в конце 80-х годов XIX в. / В.Н. Тестов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2012. №6 (20): в 2-х ч. Ч. II. С. 200-202 (0,2 п.л.).

7. *Тестов, В.Н.* Ключевые проблемы обходной линии Сурамского перевала Закавказской железной дороги в середине 80-х – начале 90-х годов XIX в. / В.Н. Тестов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2011. №8 (14): в 4-х ч. Ч. IV. С. 192-194 (0,2 п.л.).

8. *Тестов, В.Н.* Огосударствление первых частных железных дорог России в 80-х гг. XIX в. / В.Н. Тестов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2013. №4 (30): в 3-х ч. Ч. II. С. 168-170 (0,2 п.л.).

9. *Тестов, В.Н.* Преобразования в системе управления российскими железными дорогами в последней четверти XIX века / В.Н. Тестов // Научные ведомости Белгородского государственного университета. История. Политология. Экономика. Информатика. Выпуск 9. Белгород: Изд-во БелГУ, 2009. №1. (56). С. 80-87 (0,8 п.л.).

10. *Тестов, В.Н.* Проект реформирования управления российскими железными дорогами в первой половине 80-х годов XIX века: ожидания и результаты / В.Н. Тестов // История науки и техники. М.: ООО «Научтехлитиздат», 2009. №7. С. 27-39 (1,5 п.л.).

11. *Тестов, В.Н.* Проектирование и начальный этап сооружения Великого Сибирского пути в эпоху императора Александра III / В.Н. Тестов // История науки и техники. М.: ООО «Научтехлитиздат», 2010. №3. С. 25-36 (1,4 п.л.).

12. *Тестов, В.Н.* Реализация проекта строительства Ромны-Кременчугской железной дороги в 80-х годах XIX в. / В.Н. Тестов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2012. №6 (20): в 2-х ч. Ч. II. С. 202-204 (0,2 п.л.).

13. *Тестов, В.Н.* Совершенствование структуры управления железнодорожным транспортом России в 80-х – первой половине 90-х годов XIX в. / В.Н. Тестов // История науки и техники. М.: ООО «Научтехлитиздат», 2009. №2. С. 53-65 (1,5 п.л.).

14. *Тестов, В.Н.* Становление и развитие Полесских железных дорог в эпоху императора Александра III / В.Н. Тестов // История науки и техники. М.: ООО

«Научтехлитиздат», 2009. №1. С. 22-31 (1,1 п.л.).

15. *Тестов, В.Н.* Строительство Новороссийской ветви Владикавказской железной дороги в 80-х годах XIX в. / В.Н. Тестов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2011. №8 (14): в 4-х ч. Ч. IV. С. 195-197 (0,2 п.л.).

16. *Фурсов, В.Н.; Тестов, В.Н.* Возведение и функционирование Транскаспийской магистрали в 80-х – начале 90-х гг. XIX в. / В.Н. Фурсов, В.Н. Тестов // Научные ведомости Белгородского государственного университета. История. Политология. Экономика. Информатика. Выпуск 27. Белгород: Изд-во БелГУ, 2013. №15. (158). С. 113-118 (0,3/0,3 п.л.).

### Прочие публикации

1. *Тестов, В.Н.; Фурсов, В.Н.* Железнодорожное строительство – приоритетное направление экономической политики правительства Александра III / В.Н. Тестов, В.Н. Фурсов // Российская цивилизация: история и современность: Межвузовский сборник научных трудов. Выпуск 20. Воронеж: Изд-во ВГПУ, 2004. С. 33-41 (0,2/0,3 п.л.).

2. *Тестов, В.Н.; Фурсов, В.Н.* Основные проблемы строительства Великого Сибирского пути – история, современность, перспективы / В.Н. Тестов, В.Н. Фурсов // Российская цивилизация: история и современность. Межвузовский сборник научных трудов Выпуск 20. Воронеж: Изд-во ВГПУ, 2004. С. 41-56 (0,4/ 0,5 п.л.).

3. *Гарамян, Ю.В.; Тестов, В.Н.* Актуальные проблемы преобразований на железнодорожном транспорте России: от реформы к реформе / В.Н. Тестов, Ю.В. Гарамян // Актуальные проблемы социально-экономических преобразований в России: ретроспектива и современность. Материалы VI Межвузовской научной студенческой конференции. Воронеж: Изд-во ВГУ – МИКТ, 2005. С. 169-174 (0,1/ 0,2 п.л.).

4. *Тестов, В.Н.* Преобразования на российском железнодорожном транспорте в 80-х – первой половине 90-х гг. XIX в. / В.Н. Тестов // Материалы II Международной научно-практической конференции: «Образование и наука без границ – 2005». Том 29. История. – Materiały II Międzynarowej naukowe-praktycznej konferencji «Wykształcenie i nauka bez granic – 2005». Том 29. Historia. Przemysł – Praha: Nauka i studia, 2005. S. 74-77 (0,2 п.л.).

5. *Тестов, В.Н.* К вопросу о ценообразовании на российских железных дорогах / В.Н. Тестов // Материалы отчетной научной конференции профессорско-преподавательского состава ВИВТ за 2005-2006 учебный год. Воронеж: ООО ИПЦ «Научная книга», 2006. С.101-104 (0,2 п.л.).

6. *Тестов, В.Н.* История образования тарифов на российских железных дорогах / В.Н. Тестов // Российская цивилизация: история и современность: Сборник научных трудов. Выпуск 26. Воронеж: Изд-во ВГПУ, 2006. С.11-18 (0,4 п.л.).

7. *Тестов, В.Н.* Актуальные проблемы строительства Закаспийской железной магистрали в 80-х гг. XIX в. / В.Н. Тестов // Материалы III Международной научно-практической конференции «Научное пространство Европы-2007». Том 10. Технические науки. Днепропетровск: Наука и образование, 2007. С. 68-71 (0,2 п.л.).

8. *Тестов, В.Н.* Первый Общий устав российских железных дорог – основа государственного железнодорожного законодательства / В.Н. Тестов // Реформирова-

ние российского общества: опыт, проблемы, перспективы: Материалы международной научно-практической конференции / под ред. Н.А. Душковой. Воронеж: ООО «А3+», 2007. С. 685-689 (0,2 п.л.).

9. *Тестов, В.Н.* Нормативно-правовое обеспечение железнодорожных реформ в дореволюционной и современной России / В.Н. Тестов // Реформирование российского общества: опыт, проблемы, перспективы: Материалы международной научно-практической конференции / под ред. Н.А. Душковой. Воронеж: ООО «А3+», 2007. С.737-740 (0,2 п.л.).

10. *Болденкова, Е.С.; Тестов, В.Н.* Н.Х. Бунге – ученый и политик / Е.С. Болденкова, В.Н. Тестов // История Отечества в лицах: Материалы Всероссийской студенческой научной конференции/ РосНоу (ВФ), АНОО ВИВТ. Воронеж: Изд-во Российский Новый Университет (Воронежский филиал), 2007. С. 121-126 (0,1/ 0,2 п.л.).

11. *Толсторожих, Д.А.; Тестов, В.Н.* Иван Алексеевич Вышнеградский – ученый, предприниматель и политик / Д.А. Толсторожих, В.Н. Тестов // История Отечества в лицах: Материалы Всероссийской студенческой научной конференции/ РосНоу (ВФ), АНОО ВИВТ. Воронеж: Изд-во Российский Новый Университет (Воронежский филиал), 2007. С. 207-213 (0,2/ 0,2 п.л.).

12. *Тестов, В.Н.* Организационные мероприятия правительства Александра III по строительству государственных железных дорог экономического значения / В.Н. Тестов //Материалы отчетной научной конференции профессорско-преподавательского состава ВИВТ за 2007-2008 учебный год. Воронеж: ООО ИПЦ «Научная книга», 2008. С. 130-131 (0,1 п.л.).

13. *Тестов, В.Н.* М.Н. Анненков и сооружение в Средней Азии Закаспийской железнодорожной магистрали / В.Н. Тестов //Материалы отчетной научной конференции проф.преподавательского состава ВИВТ за 2007-2008 учебный год. Воронеж: ООО ИПЦ «Научная книга», 2008. С. 132-133 (0,1 п.л.).

14. *Тестов, В.Н.* Реформирование управления экономикой железнодорожного транспорта России в эпоху правления императора Александра III / В.Н. Тестов //Материалы отчетной научной конференции профессорско-преподавательского состава ВИВТ за 2007-2008 учебный год. Воронеж: ООО ИПЦ «Научная книга», 2008. С.134-135 (0,1 п.л.).

15. *Тестов, В.Н.* Разработка проекта реформирования управления железнодорожным транспортом России в первой половине 80-х годов XIX века / В.Н. Тестов // Материалы отчетной научной конференции профессорско-преподавательского состава ВИВТ за 2007-2008 учебный год. Воронеж: ООО ИПЦ «Научная книга», 2008. С. 136-137 (0,1 п.л.).

16. *Тестов, В.Н.* С. Ю. Витте и проведение политики выкупа частных железных дорог (1892-1894 гг.) / В.Н. Тестов //Материалы отчетной научной конференции профессорско-преподавательского состава ВИВТ за 2007-2008 учебный год. Воронеж: ООО ИПЦ «Научная книга», 2008. С.138-139 (0,1 п.л.).

17. *Тестов, В.Н.* Актуальные проблемы сооружения железных дорог за Уралом в начале 90-х годов XIX в. / В.Н. Тестов //Сборник научных трудов 201 и 205 кафедр ВАИУ. Воронеж: ООО «ВЦНТИ», 2011. С. 65-70 (0,3 п.л.).

18. *Тестов, В.Н.* Влияние Закаспийской железной дороги на развитие Среднеазиатского края в период правления императора Александра III (1881-1894) / В.Н.



Тестов // Сборник научных трудов 201 и 205 кафедр ВАИУ. Воронеж: ООО «ВЦНТИ», 2011. С. 71-75 (0,2 п.л.).

19. *Тестов, В.Н.* Возведение Златоуст-Челябинской железнодорожной линии в начале 90-х годов XIX в. / В.Н. Тестов // Сборник научных трудов 201 и 205 кафедр ВАИУ. Воронеж: ООО «ВЦНТИ», 2011. С. 75-77 (0,1 п.л.).

20. *Тестов, В.Н.* Нереализованные проекты строительства железных дорог к восточной окраине России / В.Н. Тестов // Сборник научных трудов 201 и 205 кафедр ВАИУ. Воронеж: ООО «ВЦНТИ», 2011. С. 78-81 (0,2 п.л.).

21. *Тестов, В.Н.* Основные проблемы строительства Новоселицких железнодорожных ветвей в 80-х – первой половине 90-х годов XIX в. / В.Н. Тестов // Сборник научных трудов 201 и 205 кафедр ВАИУ. Воронеж: ООО «ВЦНТИ», 2011. С. 81-89 (0,4 п.л.).

22. *Тестов, В.Н.* Проведение и начало эксплуатации Ржево-Вяземской железной дороги в 80-х – начале 90-х годов XIX в. / В.Н. Тестов // Сборник научных трудов 201 и 205 кафедр ВАИУ. Воронеж: ООО «ВЦНТИ», 2011. С. 89-93 (0,2 п.л.).

23. *Тестов, В.Н.* Становление и развитие Самаро-Златоустовской железной дороги в 80-х годах XIX в. / В.Н. Тестов // Сборник научных трудов 201 и 205 кафедр ВАИУ. Воронеж: ООО «ВЦНТИ», 2011. С. 94-96 (0,1 п.л.).

24. *Тестов, В.Н.* Строительство Псково-Рижской железной дороги в 80-х – начале 90-х годов XIX в. / В.Н. Тестов // Сборник научных трудов 201 и 205 кафедр ВАИУ. Воронеж: ООО «ВЦНТИ», 2011. С. 97-102 (0,3 п.л.).

25. *Тестов, В.Н.* Транссибирская магистраль: история и современность / В.Н. Тестов // Сборник научных трудов 201 и 205 кафедр ВАИУ. Воронеж: ООО «ВЦНТИ», 2011. С. 102-112 (0,5 п.л.).

26. *Фурсов, В.Н.; Тестов, В.Н.* Из истории выкупа линий Главного общества российских железных дорог в 90-х гг. XIX в. / В.Н. Фурсов, В.Н. Тестов // Научный журнал «Берегиня-777-Сова». Воронеж: ОАО «Воронежская областная типография», 2013. № 2(17). С. 18-21 (0,2/ 0,2 п.л.).

**Тестов Виталий Николаевич**

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ  
В ЭПОХУ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III**

**АВТОРЕФЕРАТ**

**диссертации на соискание учёной степени  
доктора исторических наук**

Подписано в печать 30. 12. 2014 г.  
Формат 60 x 84/16. Бумага офсетная.  
Усл. печ. л. 2,9. Тираж 120 экз. Заказ № 78

Отпечатано в типографии:  
Воронежский ЦНТИ – филиал ФГБУ «РЭА» Минэнерго России  
394036, г. Воронеж, пр. Революции, 30