

Роль отраслевых съездов предпринимателей в промышленном развитии дореволюционной России (на примере I съезда солепромышленников)

Т.В. ШЛЕВКОВА, кандидат экономических наук, Волгоградский государственный университет. E-mail: brieftat@mail.ru

Сегодня наша страна находится в очень непростой экономической ситуации, которая делает очевидной необходимость скорейшего восстановления позиций отечественной промышленности, утраченных за последние десятилетия. В этих условиях изучение опыта индустриального развития России в дореволюционный период представляет особый интерес. В статье сделана попытка определить роль отраслевых съездов, в частности, I съезда солепромышленников, в решении важнейших вопросов, стоявших перед отечественной промышленностью в конце XIX в.

Ключевые слова: отраслевые съезды, торгово-промышленные съезды, промышленность, таможенное обложение, таможенный тариф, железнодорожный тариф

В очень непростой современной экономической ситуации в России как никогда очевидна необходимость модернизации отечественной промышленности, реиндустриализации экономики на базе развития высоких технологий. Должно быть обеспечено приоритетное развитие реального сектора, восстановлены утраченные за последние десятилетия позиции промышленного производства.

В этих условиях, на наш взгляд, особый интерес представляет изучение опыта индустриального развития России в конце XIX в., когда перед страной была поставлена грандиозная цель – за 10–15 лет догнать передовые западные страны в экономическом развитии. Понимая, что Россия стоит лишь в начале этого пути, министр финансов С. Ю. Витте в 1893 г. предложил программу развития промышленности и торговли, где, помимо чисто экономических вопросов, большое внимание уделялось организации представительства интересов предпринимателей перед правительственными учреждениями.

Одной из ведущих форм проявления предпринимательской активности в России в последней трети XIX в. стали съезды. Первоначально это были эпизодические торгово-промышленные съезды (в 1870 г. в Петербурге, в 1882 г. в Москве и в 1896 г. – в Нижнем Новгороде), объединявшие, помимо предпринимателей разных отраслей промышленности и торговли, интеллигенцию и чиновничество. Съезды принимали решения в форме ходатайств, направляемых в министерства и ведомства и относящихся к разным сторонам экономической политики. Однако необязательность постановлений для правительства делала эти съезды безрезультативными и малопривлекательными для предпринимателей. Поэтому в конце XIX в. они тихо «умерли», не оказав заметного влияния на ход экономического развития страны [1. С. 80–81].

Дальнейшее развитие предпринимательских организаций в дореволюционной России привело к появлению отраслевых съездов (съездов промышленников какой-либо отрасли), которые охватывали практически все значимые отрасли экономики. К 1913 г. насчитывалось около 50 всероссийских и региональных отраслевых съездов, в том числе три съезда нефтепромышленников, четыре – судовладельцев, пять – горнопромышленников, семь – лесо- и 13 – золотопромышленников, а также съезды мукомолов, металлостроителей, рыбопромышленников, сахаро- и стеклозаводчиков и др. Основными направлениями их деятельности были анализ состояния промышленности и торговли в России, обсуждение актуальных вопросов экономической жизни страны, подготовка документов для правительственных органов и экспертиза соответствующих законопроектов, а также участие в работе различных комиссий и совещаний по экономическим вопросам [2. С. 66].

Съезд солепромышленников

Рассмотрим деятельность I съезда солепромышленников, представляющего для автора статьи особый интерес, так как соляное дело было одной из важнейших отраслей хозяйственной деятельности в Царицыне (ныне г. Волгоград). Наибольшее развитие оно получило после 1867 г., когда началась промышленная разработка соли на озере Баскунчак. Баскунчакская соль шла в Астрахань для рыбной промышленности и в Царицын – для внутреннего рынка.

В 1878 г. на озере Баскунчак было добыто около 8 млн пудов соли, из них 4,5 млн пудов отправлено во внутренние губернии по Грязе-Царицынской железной дороге [3. С. 153; 4. С. 223]. В среднем же в 1870–1890-х годах через Царицын перевозилось 3,7 млн пудов соли в год¹. В городе действовало пять паровых мельниц, которые перерабатывали в сутки более 10 тыс. пудов соли [8. С. 99].

В 1898 г. в Санкт-Петербурге состоялся I съезд солепромышленников. На нем обсуждался обширный круг вопросов, среди которых следует выделить таможенное обложение соли и железнодорожные тарифы на ее перевозку.

Вопрос о необходимости повышения таможенных пошлин на иностранную соль был поднят вологодскими солепромышленниками, которые указывали на трудности сбыта соли в Архангельскую губернию. Вологодская соль не выдерживала конкуренции с иностранной, обложенной в портах Архангельской губернии в размере всего 10 коп. золотом с пуда [9. С. 5]. На съезде была высказана и противоположная точка зрения по данному вопросу. Представитель от Императорского Российского общества рыбоводства и рыболовства И. Д. Кузнецов заявил о желательности совершенной отмены пошлины на иностранную соль, привозимую к северным и восточным портам, в интересах развития рыбного промысла [9. С. 33].

В итоге на голосование съезда было поставлено три вопроса – о сохранении существующего таможенного обложения, о его увеличении либо отмене. Значительное большинство членов съезда высказались за то, чтобы пошлины оставались без изменений [9. С. 33].

Таможенные пошлины

Заметим, что отечественная соляная промышленность пользовалась во второй половине XIX в. постоянным таможенным покровительством со стороны государства. Таможенная пошлина на соль по тарифу 1857 г. была установлена на уровне 40 коп. с пуда [10]. По тарифу 1868 г. она была понижена до 38,5 коп. с пуда [11. С. 7–8], что составляло 75,3% от стоимости ввозимой соли [12. С. 321]. Таким образом, уровень таможенного

¹ Рассчитано по: [5. С. 4; 6. С. 3; 7. С. 3].

обложения был высокий. С введением в 1877 г. взимания таможенных пошлин золотом обложение соли еще более возросло.

Соляные запасы России были необычайно велики. Соль добывалась в Таврической, Бессарабской, Екатеринославской, Херсонской, Харьковской, Астраханской, Оренбургской, Пермской и других губерниях. При этом ее добыча постоянно росла: в 1851–1860 гг. было получено 18,328 тыс. пудов, в 1861–1870 гг. – 31,969 тыс., в 1871–1880 гг. – 41,161 тыс. пудов [13. С. 205]. Однако, несмотря на высокий уровень таможенного обложения и постоянный рост отечественного соляного производства, привоз иностранной соли в течение 20 лет (с 1861 г. по 1880 г.) почти не менялся (табл. 1).

Таблица 1. Ввоз поваренной соли в Россию в 1861–1880 гг., тыс. пуд.

Годы	Ввоз	Годы	Ввоз
1873–1875	8600,7	1873–1875	12126,7
1864–1866	9097,0	1876–1878	11172,7
1867–1869	10998,3	1879–1880	9505,0
1870–1872	11333,0		

Источник: Рассчитано по: [14. С. 18].

Причиной этого во многом была дороговизна перевозки как железнодорожным, так и водным транспортом. Дело в том, что соляные месторождения России были сосредоточены неравномерно, основные находились на ее южных, восточных и северо-восточных окраинах. Соль надо было перевозить до потребителя нередко на расстояние в 1000 верст и более. В то же время на ряде дорог были слишком высокие железнодорожные тарифные ставки на соль. Поэтому, например, доставка соли в западные районы морем из Великобритании и Португалии обходилась дешевле, чем из российских губерний [13. С. 206]. Высокие издержки на провоз отечественной соли негативно сказывались на ее цене и, следовательно, сокращали массовое потребление. К концу XIX в. по уровню душевого потребления соли Россия отставала, например, от Великобритании более чем в 2,5 раза.

Акциз на соль, введенный в 1863 г., 23 ноября 1880 г. был отменен. В связи с этим уменьшилось и таможенное обложение соли. Таможенная пошлина была установлена в размере 20 коп. золотом с пуда. В манифесте, изданном по этому поводу, говорилось: «Желая в тяжкую годину неурожая, постигшего некоторые

из восточных и южных губерний империи, явить... народу нашему новое доказательство наших забот о его благосостоянии, мы признали за благо отменить акциз, взимаемый с соли, с 1 января 1881 г. и соразмерно уменьшить таможенную пошлину с соли, привозимой из-за границы» [13. С. 205]. Понижение таможенной пошлины с 38,5 до 20 коп. не повлияло на привоз иностранной соли: в первое трехлетие, с 1881 г. по 1883 г., он оставался на том же уровне, что и в предыдущие годы (табл. 2).

Таблица 2. **Ввоз поваренной соли в Россию в 1881–1897 гг., тыс. пуд.**

Годы	Ввоз	Годы	Ввоз
1881–1883	10376,7	1893–1895	568,7
1884–1886	3128,3	1896	620,0
1887–1889	999,3	1897	517,0
1890–1892	867,7		

Источник: Рассчитано по: [14. С. 18; 15. С. 207].

Однако уже с середины 1880-х годов ввоз иностранной соли стал резко сокращаться. По сравнению с началом 1880-х годов к концу десятилетия он уменьшился более чем в 10 раз. Причиной стал значительный рост российской соляной промышленности, главным образом за счет расширения добычи соли в Бахмутском уезде Екатеринославской губернии (Донецкий район). Данный район занимал более выгодное географическое положение по сравнению с другими российскими соляными месторождениями, что обуславливало относительно низкие издержки на транспортировку донецкой соли, а следовательно, и быстрый рост ее добычи. К 1895 г. объем добычи соли вырос здесь до 17,9 млн пудов (18,4% от общероссийской добычи), в 1898 г. он достигал уже 22,8 млн (24,8%), а в 1900 г. – 26,7 млн пудов [16. С. 8–9]. Главными потребителями донецкой соли стали западные районы России, где она успешно конкурировала с солью из Великобритании. В целом же добыча в 1881–1890 гг. составляла 73,527 тыс. пудов, в 1891–1895 гг. – 85,544 тыс., 1896–1899 гг. – 93,027 тыс. пудов [13. С. 205; 16. С. 8–9], т. е. увеличилась по сравнению с 1870-ми годами более чем в два раза.

Тариф 1891 г. оставил таможенное обложение соли без изменений – 20 коп. золота за пуд [17. С. 8]. Государственный Совет указывал, что отечественная соляная промышленность достигла значительного развития и может уже успешно конкурировать

с иностранными производителями [12. С. 711]. Надо отметить, что этой же точки зрения придерживались многие солепромышленники, о чем свидетельствуют результаты голосования на I съезде солепромышленников, о которых говорилось выше.

Железнодорожный тариф

Однако решающее значение для развития отечественной соляной промышленности и увеличения поставок соли во все российские губернии, а следовательно, сокращения иностранного привоза, имело не столько таможенное покровительство, сколько введение в 1892 г. единого дифференцированного железнодорожного тарифа. Именно он сделал возможной перевозку соли на большие расстояния во все, даже самые отдаленные районы страны, что послужило толчком для развития многих российских соляных месторождений.

В то же время не все соляные промыслы получили от этого преимущества. Введенный в 1892 г. единый тариф на перевозку соли предусматривал целый ряд специальных тарифов, которые, несмотря на то, что были ниже его, не всегда отвечали интересам развития солепромышленности того или иного района. Выступая на I съезде, многие солепромышленники указывали, что введенный в 1892 г. единый железнодорожный тариф покровительствовал прежде всего географически центральным соляным промыслам в ущерб тем, которые были удалены от рынков сбыта [9. С. 3].

Так, по данным представителей соляной промышленности Крыма, специальный тариф на перевозку соли из Одессы до отдельных станций железных дорог Привислянского края, а также до станций Петербургско-Варшавской, Московско-Брестской, Московско-Киево-Воронежской, Фастовской дорог был значительно выше, чем существовавший ранее, до введения единого тарифа 1892 г. Например, отправка соли из Одессы до Фастова составляла по тарифу, действовавшему до 1892 г., 5,5 коп. с пуда, по специальному тарифу 1892 г. – 10,18 коп.; до Брест-Литовска по тарифу до 1892 г. – 12,94 коп., по специальному тарифу 1892 г. – 16,82 коп. и т. д. [9. С. 96].

Кроме того, по их мнению, специальные тарифы 1892 г. явно покровительствовали Донецкому району, который был для них основным конкурентом. В результате была прекращена эксплуатация целого ряда крымских соляных озер, многие солепромышленники разорились [9. С. 54–55].

Недовольство новыми тарифами высказывали и представители Баскунчакского соляного промысла. С введением тарифа 1892 г. добыча баскунчакской соли, являвшейся сырьем для солемольной промышленности Царицына, стала сокращаться. Конкуренция баскунчакской и донецкой (бахмутской) соли началась с первой половины 1880-х годов. С введением железнодорожного тарифа 1892 г. условия конкуренции для баскунчакской соли значительно ухудшились. По тарифу 1892 г. плата за перевозку соли по Баскунчакской железной дороге оказалась слишком высокой – 3 коп. с пуда за 52 версты (1/17 коп. с пуда за версту). В связи с этим съезд постановил ходатайствовать о включении Баскунчакской железной дороги в общую железнодорожную тарифную сеть и установлении такой уравнивающей схемы тарифов, которая дала бы возможность баскунчакской соли при пробеге на одинаковое расстояние конкурировать с донецкой [9. С. 17, 475].

В целом же итоги обсуждения на съезде вопроса о железнодорожных тарифах были следующие: о желательности общего понижения железнодорожных тарифов на соль заявили 22 члена съезда, отрицательно отреагировали – 39. Как указывается в трудах I съезда солепромышленников, данный вопрос «хотя и встретил сочувствие», однако представители многих соледобывающих регионов находили, что общее понижение тарифов ничего не даст для решения проблем «угнетенных» районов. По вопросу о допущении специальных тарифных ставок на перевозку соли утвердительно ответили 45 членов съезда, отрицательно – 15 [9. С. 38, 45]. В отчете председателя говорится, что съезд «признал необходимость допущения специальных тарифных ставок на соль в видах уравнивания условий конкуренции между отдельными районами и группами промыслов» [9. С. 17].

Таким образом, на I съезде солепромышленников, состоявшемся в 1898 г. в Санкт-Петербурге, были рассмотрены такие важнейшие вопросы для развития отрасли, как таможенное обложение соли и тарифы на ее железнодорожную перевозку. Однако принятые по данным вопросам решения, по сути, не внесли каких-либо изменений в экономическую политику, проводимую российским правительством в отношении отечественного соляного производства.

Литература

1. Бессолицын А. А. Становление предпринимательских организаций в Поволжье (конец XIX – начало XX века). – Волгоград: Изд-во Волгоградского института экономики, социологии и права: Изд-во Волгоградского государственного университета, 2004. – 276 с.
2. Бессолицын А. А. Типология представительных организаций буржуазии в России во второй половине XIX – начале XX века // Экономическая политика. – 2015. – Т. 10. – № 1. – С. 58–71.
3. Историко-статистический обзор промышленности России / Под ред. Д. А. Тимирязева. В 2-х т. – Спб.: Типография В. Киршбаума, 1883–1886.
4. Монастырский С. Иллюстрированный спутник по Волге. – Казань: Типо-Литография Ключникова, 1884. – 71 с.
5. Отчет правления общества Грязе-Царицынской железной дороги Борисоглебского земства за 1884. – Спб.: Типография Ф. С. Сущинского, 1885. – 155 с.
6. Отчет правления общества Грязе-Царицынской железной дороги Борисоглебского земства за 1889. – Спб.: Лештуковская Паровая Скоропечатня П. О. Яблонского, 1890. – 140 с.
7. Отчет правления общества Грязе-Царицынской железной дороги Борисоглебского земства за 1891. – Спб.: Знаменская типография и литография С. Ф. Яздовского К°, 1892. – 114 с.
8. Очерки по истории Волгоградского края. – Волгоград: Типография изд-ва «Волгоградская правда», 1974. – 296 с.
9. Труды первого съезда солепромышленников России в Санкт-Петербурге. – Спб.: Типография П. П. Сойкина, 1899. – 552 с.
10. Сравнительное обозрение тарифов 1841, 1857 и 1868 гг. по европейской торговле и последовательных изменений тарифа 1868 г. – Спб.: Типография В. Киршбаума, 1887. – 127 с.
11. Общий таможенный тариф по Европейской торговле для таможен Российской империи и Царства Польского, высочайше утвержденный 5 июля 1868 г. – Спб.: Типография товарищества «Общественная польза», 1868. – 160 с.
12. Соболев М. Н. Таможенная политика России во второй половине 19 века. – Томск: Типо-Литография Сибирского товарищества печатного дела, 1911. – 850 с.
13. Торгово-промышленная Россия / Под ред. А. А. Блау. – Спб.: Тип. А. С. Суворина, 1899. – 2702 с.
14. Материалы для истории и статистики внешней торговли России. Вып. 1. – Спб.: Типография В. Киршбаума, 1898. – 100 с.
15. Сборник сведений по истории и статистике внешней торговли России / Под ред. В. И. Покровского. Т. 1. – Спб.: Типо-Литография М. П. Фроловой, 1902. – 331 с.
16. Соляная промышленность южной России в 1901 г. – Харьков: Типография А. Дарре, 1902. – 10 с.
17. Общий таможенный тариф по Европейской торговле, высочайше утвержденный 11 июня 1891 г. – Спб.: Типография В. Киршбаума, 1891. – 337 с.