

П. П. Мигулин о железнодорожной и налоговой политике (к 150-летию со дня рождения ученого)

Т.В. ШЛЕВКОВА, кандидат экономических наук. E-mail: brieftat@mail.ru
Волгоградский государственный университет, Волгоград
<https://orcid.org/0000-0003-1044-6893>

Аннотация. В 2020 г. исполняется 150 лет со дня рождения известного российского экономиста Петра Петровича Мигулина. П. П. Мигулин оставил богатое научное наследие – это работы, затрагивающие финансовые проблемы, вопросы денежного обращения, налогообложения, аграрной политики, железнодорожного строительства и эксплуатации железных дорог, банковское дело и пр. В статье рассматриваются некоторые аспекты железнодорожной и налоговой политики, проводимой в дореволюционной России (конец XIX – начало XX столетия), и излагаются взгляды исследователя на решение проблем, стоявших перед правительством страны. В своих работах П. П. Мигулин указывал на крайнюю неэффективность железнодорожного хозяйства в России, которое ложилось тяжелым бременем на государственный бюджет. И только в конце 1880-х гг. ситуация изменилась в лучшую сторону, во многом благодаря реформированию системы железнодорожных тарифов. Изложены также предложения ученого по реформированию налоговой системы, что должно было обеспечить значительный прирост доходов государству.

Ключевые слова: железнодорожная политика; железные дороги; железнодорожные тарифы; налоговая политика; прямые и косвенные налоги; история

Огромный потенциал, накопленный отечественной экономической мыслью с XVIII в. по начало XX в., во многом так и не был реализован. Идеологизация науки, набравшая обороты после 1917 г., в конечном итоге привела, по мнению ряда исследователей, к ее деградации¹. В результате работы многих выдающихся российских ученых были забыты.

Петр Петрович Мигулин (1870–1948) – российский экономист, профессор Харьковского и Петербургского университетов, государственный деятель. Наряду с преподаванием и научной деятельностью с 1907 г. являлся членом совета Главноуправляющего землеустройством и земледелием в России, а в 1914 г. вошел

¹ Неизвестный М.И. Туган-Барановский / Отв. ред. Л.Д. Широкопад, А.Л. Дмитриев. Спб., Нестор - История, 2008. С.3.

в Совет министров финансов. С 1910 г. П. П. Мигулин состоял также в Особой высшей комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела. С 1909 г. и до революции 1917 г. издавал и редактировал журнал «Экономист России» (1909–1912 гг.), впоследствии «Новый экономист» (1912–1917 гг.). Практически в каждом номере этого еженедельного журнала выходили его статьи, что свидетельствует о невероятной работоспособности автора. Вследствие активного занятия политикой почти все его публикации с начала XX в. имели практическую направленность, содержали оценку текущей экономической ситуации и соответствующие рекомендации.

П. П. Мигулин не был автором «одной темы», предметом его исследования стала экономическая политика государства практически по всем ее направлениям. В своих трудах («Регулирование бумажной валюты в России», «Реформа денежного обращения и промышленный кризис», «Русский государственный кредит», «Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы», «Война и наши финансы», «Наша банковая политика», «Русский сельскохозяйственный банк», «К вопросу о земельном устройстве крестьян», «Аграрный вопрос» и др.) ученый затрагивал наиболее актуальные вопросы экономической жизни дореволюционной России – строительство и эксплуатацию железных дорог, налогообложение, состояние денежной и кредитно-банковской систем, аграрную реформу и многие другие.

После революции 1917 г. экономист эмигрировал, так что его работы практически полностью были преданы забвению. В советский период имя профессора П. П. Мигулина изредка упоминалось в научной литературе при обсуждении идеи наделения крестьян дополнительными земельными участками (в свое время он был автором соответствующего проекта).

В наследии П. П. Мигулина, безусловно, особое место занимают финансовые труды. Начиная со второй половины XIX столетия и вплоть до революции отечественная финансовая наука активно развивалась благодаря работам целой плеяды ученых – В. А. Лебедева («Финансовое право», 1882–1885), Н. Яснопольского («О географическом распределении государственных доходов и расходов», 1890), И. И. Янжула («Основные начала финансовой науки», 1904), И. Х. Озерова («Финансовое право»,

1905), Л.В. Ходского («Основы государственного хозяйства», 1913) и многих других.

Среди этих работ достойное место занимает трехтомник П.П. Мигулина «Русский государственный кредит»², который, по мнению специалистов, до сих пор остается единственной подробнейшей книгой по данной проблеме [Дмитриев, 2013. С. 334]. Характеризуя этот труд, один из авторитетных исследователей истории финансов прошлого столетия А.И. Буковецкий подчеркивал его особую ценность в силу того, что Мигулин «смог проникнуть в архив Кредитной канцелярии и снять копии с секретных документов», в которых содержалась переписка царского правительства с европейскими банкирами [Дмитриев, 2013. С. 335]. В годы Великой Отечественной войны эти архивные документы погибли, и о них мы можем узнать теперь только из работы русского экономиста.

Первый том «Русского государственного кредита» был написан молодым ученым в качестве магистерской диссертации, которую он успешно защитил в 1900 г. на юридическом факультете Казанского университета. В нем автор исследовал целую эпоху, начиная с середины XVIII столетия и заканчивая экономическими преобразованиями министерства М.Х. Рейтерна и Н.Х. Бунге. Второй том, посвященный исключительно деятельности министра финансов И.А. Вышнеградского – это докторская диссертация Мигулина по финансовому праву, защищенная им в Киевском университете в 1901 г. и получившая высокую оценку современников. Н.П. Яснопольский считал ее «очень ценным вкладом в русскую финансовую науку и по живому интересу для современности его темы, и по огромному количеству затраченного автором труда, и по научности его приемов, и по самостоятельности». Н.П. Яснопольский подчеркивал, что в работе была дана «объективная и научно беспристрастная оценка финансовой деятельности Вышнеградского» [Лушников, 2013].

² Мигулин П.П. Русский государственный кредит (1769-1906). Т.1. 1769-1889. Харьков, Типо-литография «Печатное дело», кн. К.Н.Гагарина, 1899. 606 с.

Мигулин П.П. Русский государственный кредит (1769-1906). Т.2. Министерство И.А.Вышнеградского. Харьков, Типо-литография «Печатное дело», кн. К.Н.Гагарина, 1900. 578 с.

Мигулин П.П. Русский государственный кредит (1769-1906). Т.3. 5 выпуск. Харьков, Типо-литография «Печатное дело», кн. К.Н.Гагарина, 1901-1907.

Третий том (в пяти выпусках), увидевший свет в 1901–1907 гг., был посвящен подробнейшему анализу реформ С. Ю. Витте, в том числе в железнодорожной отрасли. Профессор Московского университета П. П. Гензель считал проведенное Мигулиным исследование железнодорожной политики «одним из интереснейших по современности избранной темы и способу разработки». По мнению современников, завершающая часть фундаментального труда Мигулина – это «наиполнейшее в русской литературе исследование о русском государственном кредите», содержащее в себе «богатейший и интересный материал, собранный с глубоким знанием дела... открывающий широкое поле для размышлений» [Лушников, 2013].

Железные дороги и железнодорожные тарифы в царской России

Проблемы отечественного железнодорожного хозяйства красной нитью проходят через работы Мигулина, и к их анализу автор подходит, прежде всего, с финансовых позиций. Российский экономист подчеркивал безусловную важность для нашей страны широкомасштабного строительства железных дорог. «Не только экономические, но и стратегические соображения требовали возможно быстрого покрытия России сетью железных дорог»... в противном случае страна «окажется значительно слабее своих соседей» [Мигулин, 1899. С. 258].

В то же время эксплуатация железных дорог в России отличалась крайней неэффективностью, на что неоднократно обращал внимание ученый. В работе «Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы»³ он подчеркивал, что убыточности железнодорожного хозяйства способствовало «его совершенная неупорядоченность, злоупотребления со стороны частной и казенной администрации и отсутствие объединения в деятельности дорог» [Мигулин, 1903. С. 13]. Ситуация изменилась при И. А. Вышнеградском (министр финансов с 1887 по 1892 г. – *Прим. Т.Ш.*) с введением государственного регулирования железнодорожных тарифов.

³ Работа П. П. Мигулина «Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы» - это часть его фундаментального труда «Русский государственный кредит», изданная в 1903 г. отдельной книгой.

Здесь следует пояснить, что до 1889 г. железнодорожные тарифы практически не регулировались государством. По мнению Мигулина, устранение государственного надзора за деятельностью частных железнодорожных обществ являлось «крупной ошибкой» [Мигулин, 1899. С. 421]. В этом вопросе с ним были солидарны многие ученые. Профессор финансового права Л.В. Ходский считал, что вне зависимости от того, строились ли дороги казной или частными обществами, принципы государственного регулирования тарифов должны применяться в любом случае [Ходский, 1913. С. 87]. О настоятельной необходимости государственного вмешательства в установление железнодорожных тарифов писал и академик И.И. Янжул, автор знаменитого учебника «Основные начала финансовой науки», признанного лучшим в отечественной финансовой литературе [Янжул, 1890. С. 138].

До 1889 г. на государственном уровне были установлены высшие предельные ставки⁴ железнодорожных тарифов (для товаров I разряда – 1/12 коп. с пудо – версты, для II разряда – 1/18 коп., для III разряда – 1/24 коп.), низших предельных норм не было. Таким образом правительство стремилось защитить интересы промышленности, сельского хозяйства и торговли от бесконтрольного роста провозной платы.

Однако на практике наблюдалась обратная ситуация. Конкурирующие друг с другом железнодорожные компании (особенно обслуживавшие одни и те же или соседние экономические районы) стали понижать тарифы для привлечения к себе грузов. Так, например, с появлением Московско-Брестской, а чуть позднее – Балтийской дороги Николаевская линия, соединявшая Москву и Санкт-Петербург, утратила свои позиции в транспортировке заграничных товаров в столицу и была вынуждена понизить тарифы. На южном направлении активно конкурировали друг с другом Одесская и Харьковско-Николаевская дороги. Позднее у них появилась еще одна «соперница» – Лозово-Севастопольская линия [Чупров, 1875. С. 151–152].

⁴ Установленные правительством для железных дорог высшие пределы платы с пуда и версты являлись самой распространенной мерой для ограждения общественных интересов от произвола железнодорожных обществ. Эта мера впервые была введена в Англии на Ливерпуль-Манчестерской железной дороге, а затем получила распространение и в других европейских государствах (Общая записка по тарифному вопросу за границу и в России, составленная в эксплуатационном отделении Департамента железных дорог. Спб., 1883. С.112).

В результате в начале 1880-х гг. примерно 2/3 грузов Юго-Западных железных дорог тарифицировались по пониженным ставкам (ниже 1/80 коп. с пуда и версты) [Витте, 1910. С. 21]. При этом, по расчетам А. П. Субботина, средние минимальные эксплуатационные расходы на одну пудо-версту составляли около 1/80 коп. Таким образом, тарифные ставки в 1/90, 1/100 коп. и ниже были прямо убыточны для железной дороги [Субботин, 1887. С. 16].

Железнодорожные общества не только варьировали размерами провозной платы, но и самостоятельно решали, к какому разряду отнести тот или иной товар. Кроме того, путем введения так называемых специальных тарифов ими создавалось огромное множество промежуточных и добавочных разрядов⁵. В результате к концу 1880-х гг. в России сформировалась очень сложная и запутанная система железнодорожных тарифов, отличавшаяся большим (и постоянно растущим) количеством исключений.

Поскольку государство выступало гарантом по акциям и облигациям железнодорожных обществ (гарантируя по ним пятипроцентный доход), их убытки, в конце концов, перекладывались на казну. Из четырех десятков частных компаний без государственных гарантий капиталов были образованы лишь пять обществ (Московско-Ярославской, Рыбинско-Бологовской, Новоторжской, Брест-Граевской и Новгородской железных дорог), капитал которых был сформирован за счет прямых государственных ссуд [Мигулин, 1903. С. 6]. Такая стимулирующая политика принесла свои плоды: за период с 1865 по 1880 гг. усилиями частных акционерных обществ было введено в оборот почти 17 тыс. верст железных дорог, тогда как напрямую за счет казны – всего 1, 204 тыс. версты [Хадонов, 1997. С. 145].

Но к концу 1880-х гг. стало ясно, что отсутствие государственного регулирования железнодорожных тарифов «самым пагубным образом отразилось на государственном русском кредите» [Мигулин, 1899. С. 421]. По данным П. П. Мигулина, размер выплат по гарантиям акций и облигаций составил: в 1867 г. – 5449,583 тыс. руб., в 1869 г. – 6040,770 тыс., в 1871 г. – 13812,634 тыс., в 1873 г. – 11484,959 тыс., в 1875–8259,850 тыс., в 1877–6617,000 тыс. руб. [Мигулин, 1899. С. 414–415].

⁵ Материалы по вопросу о железнодорожных тарифах. Ч.1. Спб., Типо-литография Д.И.Шеметкина, 1881. С. 26.

Это вызывало крайнюю озабоченность у правительства страны. В своей речи на заседании Комитета министров А. А. Абаза (министр финансов с 1880 по 1881 гг. – *Прим. Т.Ш.*) заявил: «...освобождение государственной казны от тех громадных расходов, которые вызываются ежегодными приплатами по гарантии... является вопросом первостепенной важности» [Татищев, 1903. С. 214].

За все годы своего существования из 37 российских железнодорожных обществ только пять компаний не являлись должниками правительства [Кислинский, 1902. С. 308–309]. По данным профессора Мигулина, в последние годы правления Н. Х. Бунге (министр финансов с 1881 по 1886 г. – *Прим. Т.Ш.*) из 21 тысячи верст частных железных дорог лишь 3 тыс. 240 верст получали доход, достаточный для выполнения принятых на себя обязательств [Мигулин, 1903. С. 12].

С целью переломить эту ситуацию 8 марта 1889 г. было введено государственное регулирование тарифов всех железных дорог, как казенных, так и частных⁶. С финансовой точки зрения реорганизация тарифной системы оказалась успешной: ежегодные гарантийные приплаты казны в период с 1886 по 1891 гг. сократились с 55 млн руб. до 17 млн руб. [Мигулин, 1903. С. 17].

О налогах и налоговой системе

В трудах П. П. Мигулина важное место занимали также вопросы налоговой политики. В работе «Война и наши финансы»⁷ ученый анализировал сложившуюся к началу XX столетия налоговую систему и указывал возможные направления ее реформирования. «Нельзя ограничиваться одними займами...», – писал Мигулин. Накануне войны приходится поднимать «вопрос о введении новых налогов и об увеличении старых...» [Мигулин, 1905. С. 152].

Интересно, что на взаимосвязь между войнами и развитием налоговой системы обращали внимание многие исследователи. В частности, известный финансист И. Х. Озеров подчеркивал

⁶ Временное положение о железнодорожных тарифах и об учреждениях по тарифным делам (Высочайше утвержденное 8 марта 1889 г.) // Свод тарифных узаконений и циркуляров Департамента железнодорожных дел Министерства финансов 1889-1891 гг. Спб., Типография В.П. Мещерского, 1891. С.1.

⁷ Работа написана в период Русско-японской войны.

реформаторскую роль войн по отношению к налогам, приводя конкретные примеры из российской практики [Озеров, 1905. С. 254]. Так, в результате Крымской войны 1853–1865 гг. изменилась система обложения спирта, после Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. были введены налоги на капитал и на наследство, дополнительные сборы с торговли и промышленности. Наконец, в годы Первой мировой войны был введен подоходный налог.

Поясним вкратце, что представляла из себя налоговая система России в начале XX столетия. К тому времени канули в Лету знаменитые подушная подать и соляной налог, винные откупа заменены винным акцизом. Налоговая система включала в себя ряд прямых налогов (промысловый, поземельный, с недвижимых имуществ, на доходы с денежных капиталов, государственный квартирный), а также косвенные налоги и сборы – таможенные пошлины и акцизы на алкоголь, табак, сахар, керосин, спички и другие. Взимались еще налоги с имущества, переходящего по наследству или актам дарения, гербовые сборы с паспортов и некоторые др. Уже с 1860-х гг. косвенные налоги обеспечивали около половины российского бюджета: в 1867 г. – 45,5%, 1876 г. – 51,6%, 1883 г. – 54,4%, 1890 г. – 50,4%, 1893 г. – 48,9%⁸. Такое широкое их распространение объяснялось рядом неоспоримых преимуществ. Во-первых, облагая предметы широкого потребления, эти налоги обеспечивали значительный доход государству; во-вторых, являясь надбавкой к цене товара, они были незаметны для потребителя; в-третьих, уклониться от их уплаты было невозможно, что исключало недоимки.

Однако постоянное увеличение их доли в бюджете со временем стало вызывать беспокойство. Если в 1880 г. косвенные налоги в России превышали прямые немногим более чем в два раза, то в 1891 г. уже почти пять раз. В этом отношении Россия лидировала среди европейских стран: во Франции превышение косвенных налогов над прямыми составляло почти три раза, в Великобритании – более чем два раза, Италии – около двух раз, в Австро-Венгрии – 1,6 раза [Шванебах, 1903. С. 32; Янжул, 1904. С. 361]. Сильное преобладание косвенных налогов над прямыми в отечественной налоговой системе рассматривалось

⁸ Рассчитано по [Кауфман, 1886. С.79-87; Кашкаров, 1895. С. 202].

многими финансистами как серьезный недостаток [Ходский, 1913. С. 149; Озеров, 1923. С. 226; Фридман, 1910. С. 50]. П. П. Мигулин считал такое положение дел фактически неизбежным. Косвенные налоги «у нас, как и всюду, стоят и всегда будут стоять на первом месте бюджета», – писал Мигулин в записке, подготовленной для финансовой Комиссии Государственной Думы [Мигулин, 1910. С. 42]. При этом система косвенного налогообложения была далека от совершенства. В 1908 г. ученым был составлен упомянутый документ с развернутой программой реформ, включавших в том числе пересмотр акцизов на алкоголь, сахар, керосин, табак и др.

Какие же изменения предлагалось внести в существующую систему? Из всех прямых налогов наибольший доход (причем постоянно растущий) давал промысловый налог, которым облагались доходы промышленных и торговых предприятий. В 1880 г. промысловый налог принес в казну 15,3 млн руб., в 1886 г. – 28 млн, в 1892 г. – 35,4 млн, в 1899 г. – 61,1 млн, в 1900 г. – 69,8 млн [Шванебах, 1903. С. 39].

По мнению П. П. Мигулина, этот рост был обусловлен двумя причинами. Во-первых, достаточно высоким уровнем обложения дохода предприятий, а во-вторых, тем, что «наш промысловый налог ... построен на правильном принципе обложения⁹ по возможности сообразно чистому доходу предприятия с введением в налоговые ставки прогрессии» [Мигулин, 1905. С. 160]. Поступления по данному налогу профессор Мигулин предлагал передать в распоряжение органов местного самоуправления. В этом случае у земских бюджетов появились бы средства, достаточные для развития здравоохранения, образования, строительства дорог и др. В дореволюционной России проблема ограниченности средств у местных органов власти стояла особенно остро. На одного жителя империи приходилось всего лишь 3,03 марки местных расходов, тогда как в Великобритании – 35,26 марок, во Франции – 26,07, в Пруссии – 17,07 [Нечаев, 1897. С. 100].

Передача промыслового налога в местные бюджеты стала бы возможной, как считал Мигулин, только с появлением прогрессивного подоходного налога, на крайнюю необходимость

⁹ В 1898 г. промысловое обложение было реформировано, в результате чего устранены многие существенные недостатки в налогообложении промышленных предприятий.

которого он постоянно указывал. Ученый активно участвовал в продвижении и популяризации этой идеи в своих трудах – «Русский государственный кредит», «Война и наши финансы», «Настоящее и будущее наших финансов» и др. В начале 1908 г. им была составлена уже упомянутая записка, в которой вновь поднимался вопрос о подоходном налоге [Мигулин, 1910]. По замыслу Мигулина, налог должен был взиматься со всех поголовно, без каких либо исключений для «высоких лиц» по ставке, достигавшей 10% [Мигулин, 1907. С. 40]. Проект его введения неоднократно рассматривался еще при министрах финансов Н. Х. Бунге и И. А. Вышнеградском, но так и не был реализован¹⁰. Одна из причин – низкий уровень образования населения и отсутствие у него «морального чувства относительно уплаты налога в пользу государства» [Озеров, 1904. С. 131].

Что касается косвенного обложения, то, являясь основным источником доходов бюджета, оно ложилось тяжелым бременем на все население России, особенно беднейшие его слои. Среди косвенных налогов П. П. Мигулин особо выделял акциз на сахар, «который у нас очень велик». В 1887 г. акциз с пуда сахара составлял 85 коп., а к 1896 г. возрос до 1 руб. 75 коп. Для сравнения: в Англии он был всего 64 коп., в Германии – 1 руб. 6 коп., в Бельгии – 1 руб. 25 коп. [Мигулин, 1910. С. 46]. Экономист подчеркивал, что высокий уровень налога, а также тенденция к сокращению бюджетных поступлений от него говорят о невозможности дальнейшего повышения обложения сахара¹¹. Рост государственных доходов, по его мнению, должен опираться в первую очередь на увеличение потребления сахара, что требует снижения цен, «в настоящее время чрезмерно высоких», не соответствующих затратам на производство товара [Мигулин, 1905. С. 172–173]. Действительно, в то время в России на душу населения потреблялось около 10 фунтов сахара в год, тогда как в Англии – почти 91 фунт, в США – 70,2, в Дании – 62,2, в Швейцарии – почти 43, в Швеции – примерно 37, во Франции и Голландии – более 28, в Германии – почти 26, в Австро-Венгрии – 20,5 фунтов сахара [Озеров, 1905. С. 50]. В правящих

¹⁰ Закон о подоходном налоге был принят в России 6 апреля 1916 г.

¹¹ Акциз на сахар был повышен позднее, с 1914 по 1917 гг., когда в стране вновь изыскивались средства на военные цели. Налог был повышен дважды, в результате чего он возрос на 60%.

кругах высказывалась озабоченность таким положением дел. Еще в 1880–1890-х гг. в своих «Загробных записках»¹² Н. Х. Бунге писал, что необходимо всячески способствовать росту потребления тех продуктов, которые «безвредны для здоровья и нравственности» населения: чай, кофе, сахара и т.п.¹³

В то же время производство сахара в Российской империи неуклонно росло. Если в 1873 г. было произведено 8,5 млн пудов сахара, то в 1882–1883 гг. годовое производство составило 17,5 млн пудов, в 1893–1894 г. – 35,4 млн в 1897–1898 гг. – 39,6 млн пудов. Такой бурный рост объемов производства во многом объяснялся высокими импортными пошлинами. В 1874 г. ввозная пошлина для сахара-сырца составляла 34,2% от его цены, а для рафинада – 40,8%; а в 1897 г. – уже 190% и 87,6% соответственно¹⁴.

Профессор Мигулин обращал внимание и на высокий уровень акциза на керосин¹⁵, подчеркивая, что «повышения его ни в каком случае мы не рекомендуем». По потреблению керосина Россия также значительно отставала от Европы и США: у нас оно составляло 13,6 фунтов на душу населения (в среднем за 1895–1899 гг.), тогда как в Германии – 40,6, в Англии – 44,4, в США – 110 фунтов [Радциг, 1903. С. 172]. Тем не менее позднее, в годы Первой мировой войны, правительство вынуждено было дважды повысить акциз на керосин.

Обращая внимание на огромную прибыль нефтяной промышленности, П. П. Мигулин полагал, что ее «можно обложить доходным налогом или же каким-либо *специальным налогом*...», каковой должен быть введен как дополнение к промысловому обложению нефтяных предприятий [Мигулин, 1905. С. 178, 180]. Позже, в записке для финансовой Комиссии Государственной Думы ученый еще раз возвращается к этой проблеме, сетуя на то,

¹² Над текстом «Загробных записок» Н.Х.Бунге начал работать, будучи министром финансов. Но в основном этот документ был написан в 1890-1894 гг., когда министрами финансов были И.А.Вышнеградский, а затем С.Ю.Витте.

¹³ Судьбы России. Доклады и записки государственных деятелей императорам о проблемах экономического развития страны (вторая половина 19 в.) / сост. Л.Е.Шепелев. Спб., Лики России, 1999. С. 263.

¹⁴ Сборник сведений по истории и статистике внешней торговли России / Под ред. В.И. Покровского. Спб., Типо-Литография М.П.Фроловой, 1902. Т. 1. С. 91-93.

¹⁵ Акциз на керосин был упразднен в 1877 г. в целях поощрения отечественных нефтеперерабатывающих предприятий. С 1888 г. он вновь был введен. Удельный вес доходов от этого налога в общей их сумме колебался от 1,34% в 1892 г. до 1,57% в 1899 г. [Кашкаров, 1903. С.28.].

что «нефтяной вопрос» в России один из наиболее больных, в результате чего миллионы рублей утекали из «тощего народного кармана в толстые сумы интернациональных миллионеров» [Мигулин, 1910. С. 49].

Для того чтобы повысить поступления от акциза с табака (который, несмотря на довольно высокий уровень обложения, не обеспечивал бюджету значительных поступлений¹⁶), П. П. Мигулин предлагал «соразмерять налог с продажной ценой табака, введя прогрессивную шкалу...» [Мигулин, 1905. С. 178]. Позже законом от 1 июля 1909 г. эти требования к налогу были учтены [Мигулин, 1910. С. 45].

Подводя итог рассмотрению возможных налоговых изменений П. П. Мигулин подчеркивал, что их результатом должен стать «избыток государственных доходов», который необходимо направлять не только на военные цели, но и на «культурные нужды населения». «Мы слишком уже отстали от своих соседей и конкурентов, чтобы можно было нам ограничиться робкими и медленными шагами в деле народного образования», – писал он, подытоживая, – только в той стране обеспечивается внутренний правопорядок и обороноспособность, где «на высоком уровне стоит народное благосостояние, народное здоровье, народное образование» [Мигулин, 1905. С. 184–185].

Работы П. П. Мигулина, безусловно, внесли значительный вклад в развитие отечественной финансовой науки и практики и сегодня, спустя более ста лет, как нам представляется, заслуживают внимания и изучения.

Литература

Витте С. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. Спб.: Типография Акционерного общества Брокгауз-Ефрон, 1910. 272 с.

Дмитриев А. Л. Петр Петрович Мигулин // Очерки по истории финансовой науки. М.: Изд-во Проспект, 2013. С. 334–344.

Кауфман И. Статистика государственных финансов России в 1862–84 гг. Спб.: Типография С. Муллера и Богельмана, 1886. 417 с.

¹⁶ Удельный вес дохода от этого акциза варьировал в пределах от 3,05% в 1892 г. до 2,42% в 1900 г. Для сравнения, так называемый питейный доход приносил бюджету в указанный период 18,59–27,89% от всех доходов [Кашкаров, 1903. С. 28].

Кашкаров М. Главнейшие результаты Государственного денежного хозяйства за последнее десятилетие (1885–1894). Спб.: Государственная Типография, 1895. 220 с.

Кашкаров М. Финансовые итоги последнего десятилетия (1892–1901 гг.). Т. 1. Спб.: Государственная типография, 1903. 220 с.

Кислинский Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. Т. 2. Спб.: Государственная типография, 1902. 324 с.

Лушников А. М. Развитие науки финансового права в России. Спб.: «Юридический центр – Пресс», 2013. URL: <https://iknigi.net/avtor-andrey-lushnikov/135419-razvitie-nauki-finansovogo-prava-v-rossii-andrey-lushnikov/read/page-18.html> (дата обращения: 26.05.2020).

Мигулин П. П. Война и наши финансы. Харьков: Типография «Печатное дело», кн. К. Н. Гагарина, 1905. 219 с.

Мигулин П. П. Настоящее и будущее русских финансов. Харьков: Типография «Печатное дело», 1907. 389 с.

Мигулин П. П. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы. Харьков: Типо-Литография «Печатное Дело», кн. К. Н. Гагарина, 1903. 360 с.

Мигулин П. П. Русский государственный кредит (1769–1906). Т. 1. (1769–1889). Харьков: Типо-Литография «Печатное дело», кн. К. Н. Гагарина, 1899. 606 с.

Мигулин П. П. Финансовый план // Возрождение России: Экономические этюды и новые проекты. Харьков: Типография «Печатник», 1910. С. 27–64.

Нечаев Н. Земское промысловое обложение // Русская мысль. 1897. Кн.10. С. 98–123.

Озеров И. Х. Основы финансовой науки. Рига, Издание Давида Гликсмана, 1923. 914 с.

Озеров И. Х. Очерки экономической и финансовой жизни России и Запада. Сборник статей. Вып.2. М., Издание Д. С. Горшкова, 1904. 467 с.

Озеров И. Х. Экономическая Россия и ее финансовая политика. М.: Типо-литография Товарищества И. Н. Кушнерев и К°, 1905. 259 с.

Радецки А. А. Финансовая политика России с 1887 г. Спб.: Типография Товарищества «Народная польза», 1903. 193 с.

Субботин А. П. Тарифный вопрос на русских железных дорогах. Спб.: Типография Е. Евдокимова, 1887. 37 с.

Татищев С. С. Император Александр II. Его жизнь и царствование. Т. 2. Спб., Издание А. С. Суворина, 1903. 734 с.

Фридман М. И. Конспект лекций по науке о финансах. Спб.: Литография Трофимова, 1910. 529 с.

Хадонов Е. Е. Очерки из истории финансово-экономической политики пореформенной России (1861–1904). М.: ЮПАПС, 1997. 240 с.

Ходский Л. В. Основы государственного хозяйства. Спб.: Типография Ю. Н. Эрлих, 1913. 580 с.

Чурпов А. Железнодорожное хозяйство. Его экономические особенности и его отношения к интересам страны. Т. 1. М., Типография А. И. Мамонтова, 1875. 342 с.

Шванебах П. Х. Наше податное дело. Спб.: Типография М. М. Стасюлевича, 1903. 203 с.

Янжул И. И. Основные начала финансовой науки. 4-е изд. Спб.: Типография М. Стасюлевича, 1904. 498 с.

Янжул И. И. Основные начала финансовой науки. Вып.1. Спб.: Типография М. М. Стасюлевича, 1890. 352 с.

Статья поступила 25.02.2020.

Статья принята к публикации 10.03.2020.

Для цитирования: *Шлевкова Т. В.* П. П. Мигулин о железнодорожной и налоговой политике (к 150-летию со дня рождения ученого)// ЭКО. № 7. С. 178-192. DOI: 10.30680/ЕCO0131-7652-2020-7-178-192.

Summary

Shlevkova, T. V., Cand. Sci (Econ.), Volgograd State University, Volgograd

P. P. Migulin on Railway and Tax Policies (on the Occasion of 150-th Anniversary of the Scientist)

Abstract. In 2020, we celebrate the 150-th anniversary of famous Russian economist Pyotr Petrovich Migulin. P.P. Migulin left a rich scientific legacy –works on financial problems, issues of monetary circulation, taxation, agricultural policy, railway construction and operation, banking, etc. The paper examines some aspects of railway and tax policy in pre-revolutionary Russia (late XIX – early XX century), and presents his views on solving problems facing its government. In his works, Migulin pointed out extreme inefficiency of the railway economy in Russia, which placed a heavy burden on the state budget. It was only in the late 1880s that the situation changed for the better, largely due to a reform of the railway fare system. The paper also reviews the scientist's proposals for reforming the tax system, which could have provided a significant increase in public revenues.

Keywords: *railway policy; railways; railway tariffs; tax policy; direct and indirect taxes; history*

References

Chuprov, A. (1875). Railway facilities. Its economic characteristics and its relationship to the interests of the country. Vol.1. Moscow, Publ. Tipografiya A. I. Mamontova. 342 p. (In Russ.).

Dmitriev, A. L. (2013). Peter Petrovich Migulin in Essays on the history of financial science. Moscow, Publ. Prospect. Pp. 334–344. (in Russ.).

Fridman, M. I. (1910). Synopsis of lectures on the science of Finance. St. Petersburg, Publ. Litografiya Trofimova. 529 p. (In Russ.).

Kashkarov, M. (1895). The main results of the State monetary economy over the past decade (1885–1894). St. Petersburg, Publ. Gosudarstvennaya Tipografiya. 220 p. (in Russ.).

Kashkarov, M. (1903). Financial results of the last decade (1892–1901). Vol.1. St. Petersburg, Publ. Gosudarstvennaya Tipografiya. 220 p. (in Russ.).

Kaufman, I. (1886). Statistics of state finances of Russia in 1862–84. St. Petersburg, Publ. Tipografiya S. Mullera i Bogel'mana. 417 p. (in Russ.).

Khadonov, E. E. (1997). Essays on the history of financial and economic policy in post-reform Russia (1861–1904). Moscow, Publ. YuPAPS. 240 p. (in Russ.).

Khodskiy, L.V. (1913). *Fundamentals of the state economy*. St. Peterburg, Publ. Tipografiya Yu.N. Erlikh. 580 p. (In Russ.).

Kislinskii, N.A. (1902). *Our railway policy according to the documents of the archive of the Committee of Ministers*. Vol.2. St. Peterburg, Publ. Gosudarstvennaya Tipografiya. 324 p. (in Russ.).

Lushnikov, A. M. (2013) *Development of the science of financial law in Russia*. St. Peterburg, Publ. «Legal center-Press». Available at: <https://iknigi.net/avtor-andrey-lushnikov/135419-razvitie-nauki-finansovogo-prava-v-rossii-andrey-lushnikov/read/page-18.html> (accessed 26.05.2020).

Migulin, P.P. (1899). *Russian state credit (1769–1906)*. Vol.1 (1769–1889). Har'kov, Publ. Tipo-Litografiya «Pechatnoe delo», kniga K.N. Gagarina. 606 p. (In Russ.).

Migulin, P.P. (1903). *Our latest rail policies and rail loans*. Har'kov, Publ. Tipo-Litografiya «Pechatnoe Delo», kniga K.N. Gagarina. 360 p. (In Russ.).

Migulin, P.P. (1905). *War and our finances*. Har'kov, Publ. Tipografiya «Pechatnoe delo», kniga K.N. Gagarina. 219 p. (In Russ.).

Migulin, P.P. (1907). *Present and future of Russian Finance*. Har'kov, Publ. Tipografiya «Pechatnoe delo». 389 p. (In Russ.).

Migulin, P.P. (1910). *Financial plan in Rebirth of Russia: Economic studies and new projects*. Har'kov, Publ. Tipografiya «Pechatnoe delo». Pp. 27–64. (In Russ.).

Nechaev, N. (1897). *Zemsky commercial taxation*. Russkaya mysl'. Vol. 10. Pp. 98–123. (In Russ.).

Ozerov, I.H. (1904). *Essays on the economic and financial life of Russia and the West*. Vol. 2. Moscow, Publ. D. S. Gorshkov. 467 p. (In Russ.).

Ozerov, I.H. (1905). *Economic Russia and its financial policy*. Moscow, Publ. Tipo-litografiya Tovarishchestva I.N. Kushnerev i K°. 259 p. (In Russ.).

Ozerov, I.H. (1923). *Fundamentals of financial science*. Riga, Izdanie Davida Gliksmans. 914 p. (In Russ.).

Radcig, A.A. (1903). *The financial policy of Russia since 1887*. St. Peterburg, Publ. Tipografiya Tovarishchestva «Narodnaya pol'za». 193 p. (In Russ.).

Shvanebah, P.H. (1903). *Our taxable business*. St. Peterburg, Publ. Tipografiiy a M. M. Stasyulevicha. 203 p. (In Russ.).

Subbotin, A.P. (1887). *Tariff issue on Russian railways*. St. Peterburg, Publ. Tipografiya E. Evdokimova. 37 p. (In Russ.).

Tatishchev, S. S. (1903). *Emperor Alexander II. His life and reign*. Vol. 2. St. Peterburg, Publ. Izdanie A. S. Suvorina. 734 p. (In Russ.).

Vitte, S. (1910). *Principles of railway freight rates*. St. Peterburg, Publ. Tipografiya Akcionernogo obshchestva Brokgauz-Efron. 272 p. (in Russ.).

Yanzhul, I.I. (1890). *Basic principles of financial science*. Vol.1. St. Peterburg, Publ. Tipografiya M.M. Stasyulevicha. 352 p. (In Russ.).

Yanzhul, I.I. (1904). *The main principles of financial science*. St. Peterburg, Publ. Tipografiya M. Stasyulevicha. 498 p. (In Russ.).

For citation: Shlevkova, T.V. (2020). P.P. Migulin on Railway and Tax Policies (on the Occasion of 150-th Anniversary of the Scientist). *ECO*. No. 7. Pp. 178-192. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2020-7-178-192.