

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2020.5.8>

Павлова Ольга Константиновна

**[Экономическое развитие Севера России на основе железнодорожного строительства и государственно-частного финансирования во второй половине XIX - начале XX века](#)**

Экономическое развитие Севера России во второй половине XIX - начале XX века неразрывно связано с сооружением железных дорог. Объектом исследования в развитии является история создания сети железных дорог на Севере страны. Предмет исследования - политика российского правительства на различных этапах указанного периода. На основе комплексного подхода рассмотрены актуальные вопросы политики правительства в условиях государственного и частного финансирования железнодорожного строительства. Выполнен анализ значения железных дорог для развития торгово-экономических связей Севера России с другими районами страны.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/9/2020/5/8.html](http://www.gramota.net/materials/9/2020/5/8.html)

Источник

**[Манускрипт](#)**

Тамбов: Грамота, 2020. Том 13. Выпуск 5. С. 46-51. ISSN 2618-9690.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/9.html](http://www.gramota.net/editions/9.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/9/2020/5/](http://www.gramota.net/materials/9/2020/5/)

**[© Издательство "Грамота"](#)**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [hist@gramota.net](mailto:hist@gramota.net)

УДК 9; 93

Дата поступления рукописи: 04.03.2020

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2020.5.8>

*Экономическое развитие Севера России во второй половине XIX – начале XX века неразрывно связано с сооружением железных дорог. Объектом исследования в развитии является история создания сети железных дорог на Севере страны. Предмет исследования – политика российского правительства на различных этапах указанного периода. На основе комплексного подхода рассмотрены актуальные вопросы политики правительства в условиях государственного и частного финансирования железнодорожного строительства. Выполнен анализ значения железных дорог для развития торгово-экономических связей Севера России с другими районами страны.*

*Ключевые слова и фразы:* история; Россия; северные губернии; государство; политика; экономика; железные дороги; частный бизнес.

**Павлова Ольга Константиновна**, д. ист. н., доц.

*Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого*

*pavlovaok55@mail.ru*

## **Экономическое развитие Севера России на основе железнодорожного строительства и государственно-частного финансирования во второй половине XIX – начале XX века**

Успех экономического развития любой страны тесно связан с расширением и развитием инфраструктуры, в том числе со строительством дорог. Для России второй половины XIX – начала XX века особое значение имело расширение железнодорожного строительства. Оно явилось основным звеном в развитии регионов, поскольку влияло на расширение торгово-промышленных возможностей, создавало условия для роста предпринимательского интереса. Природно-климатические условия Севера России свидетельствовали о возможности и необходимости развития железнодорожного сообщения региона со всей страной. Поскольку Север России географически представляет собой значительные территории, следует уточнить, что определение исследуемых территорий связано с железнодорожным строительством, поэтому речь идет о районах, тяготеющих к Северной железной дороге. К ней относились Север Московской, Ярославская, Вологодская, Архангельская, Костромская, Владимирская, Вятская губернии и прилегавшие к ним территории. Они составляли основу магистрального направления, которое вошло в историю под названием Северные железные дороги.

*Актуальность* данной темы обусловлена важными аспектами: в современных условиях Север России занимает значительное место в социально-экономическом развитии страны. Процессы социально-экономического развития в условиях рыночной экономики, роли государства и частного бизнеса связаны с особенностями исследуемого исторического периода. Изучение истории северного края позволяет использовать исторически накопленный опыт в современной практике развития региона.

*Научная новизна* исследования заключается в определении сущности процессов модернизации промышленности России на основе строительства железных дорог, в качестве примера рассматривается опыт железнодорожного строительства на Севере России. Она также определяется идентификацией особенностей развития и комплексного исследования мотиваций формирования политики царского правительства в отношении строительства сети северных железнодорожных линий.

Эти проблемы рассматривались в дореволюционной литературе, например, в сочинениях А. А. Головачева [5], С. М. Житкова [7] и других авторов. Данные работы обращены к вопросам истории строительства железных дорог в России и к проблемам, сопровождавшим осуществление планов строительства. В советское и постсоветское время история строительства северных железных дорог исследована историками и юристами, например, в диссертации Е. Арьевой [1]. Это одно из первых исследований, посвященное мотивам, особенностям и условиям сооружения Мурманской (Кировской) железной дороги. В начале XXI века исследователи вновь обращались к изучению истории развития транспортной сети Севера России. Примером является диссертационное исследование А. В. Лебедева, в котором на примере Северной железной дороги изучены процессы становления и развития железнодорожной магистрали во второй половине XIX – начале XX века [11]. В работе изучены проблемы деятельности общества Московско-Ярославской железной дороги, проанализированы различные аспекты, связанные с сооружением Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги в последней четверти XIX века, рассмотрена история Северной железной дороги в начале XX века, после её огосударствления.

Важные аспекты деятельности петербургских предпринимателей в строительстве железных дорог изучались в диссертации Т. В. Николаевой [12]. Вопросы участия петербургских предпринимателей в развитии железнодорожной отрасли частично рассматривались в монографии О. К. Павловой [13]. Одно из последних глубоких исследований по истории создания северных железных магистралей принадлежит А. А. Голубеву, где автор рассматривает предпосылки и этапы строительства Мурманской железной дороги [6]. К исследованиям

последних лет по истории железнодорожного дела в России относятся статьи Ю. И. Петрова, в которых рассмотрены первые шаги в железнодорожном деле России, а также правительственная политика в пореформенный период [14; 15]. Актуальность и многоплановость проблем строительства железных дорог на Севере рассматривались на Всероссийской научно-практической конференции «История и перспективы развития транспорта на Севере России», что также подтверждает важность исследования данной проблемы [8].

*Целью* статьи является изучение исторического опыта, проблем, связанных со строительством железных дорог в северных губерниях России. Для достижения данной цели поставлены следующие *задачи*: 1) выполнить анализ экономических и стратегических целей и задач правительства с учетом географического положения страны для выбора эффективной государственной и международной политики развития; 2) изучить условия, интересы и возможности государства в строительстве северных железных дорог; 3) определить возможности властей к эффективному привлечению частного бизнеса для строительства железных дорог на Севере России.

Важность и необходимость строительства железных дорог на Севере России были очевидны как правительству, так и частному бизнесу. Однако оставался главный вопрос – способы финансирования проектов. В правительственных кругах в связи с этим имелись различные мнения, выступавшие за преждевременность железнодорожного строительства в регионе. Весьма важно, что императоры Александр II и Александр III поддерживали проекты строительства северных железных дорог.

При выполнении анализа следует обратиться к европейскому опыту. Первой страной по строительству железных дорог являлась Англия, строительство железных дорог было делом частного бизнеса, правительство лишь выдавало концессии. Несколько иная схема финансирования имела в колониях, где строительство осуществлялось на акционерные капиталы, а правительство обеспечивало учредителей различными льготами. Таким образом, строительством железных дорог правительство не занималось, а поощряло частные и акционерные инициативы.

Во Франции предпринимателям предоставлялись большие субсидии для строительства дорог со стороны государства и правительства. В Бельгии и Германии имело место сочетание государственного и частного железнодорожного строительства. По мнению Е. Ламанского, исследовавшего вопрос финансирования железных дорог ещё во второй половине XIX века, железные дороги приносили прибыль, равно как и промышленность. Поэтому автор делает вывод, что дороги должны строиться на частные средства, если таковых недостаточно, то правительство должно оказывать содействие [10, с. 3].

В России в середине XIX века вопрос о строительстве железных дорог и их финансировании стоял очень остро. В годы Крымской войны огромные средства были затрачены на военные расходы. Финансирование строительства железных дорог откладывалось. Поэтому к взаимному согласию правительства и общества инициатива строительства железных дорог была передана обществу. В 1857 году было создано «Общество Российских железных дорог» (далее – «Общество»), ему была предоставлена концессия на сооружение четырех тысяч верст, включавших Петербургско-Варшавскую, Нижегородскую, Московско-Феодосийскую, Орловскую (Курско-Либавскую) линии, которые определили основные направления железнодорожного строительства. «Общество», имевшее широкие права, например, для привлечения иностранного опыта и средств банкиров Варшавы, Лондона, Амстердама, особенно Парижа, имело также преимущество перед другими соискателями. Распорядительный комитет «Общества» располагался в Париже, там же был создан Совет «Общества», в составе которого только половина членов имели русское подданство.

Деятельность «Общества» не отвечала интересам России, отмечено было нецелевое использование средств, огромные деньги уходили на поставку оборудования и второстепенные работы. В 1861 году стало очевидно, что на постройку двух дорог (Варшавской и Нижегородской) собранных средств недостаточно, упали ценности акций и облигаций. При этом, как отмечал А. А. Головачёв, «учредители, конечно, от этого не потеряли, так как имели возможность сбить свои акции до их падения; затем общие расходы помимо самого сооружения дорог не могли в самом деле стоить 32 млн руб. и, конечно, значительную часть этой суммы составляли барыши предпринимателей...» [5, с. 25]. Неэффективная деятельность «Общества» была очевидна, средств на завершение уже начатых железных дорог не было, имело место обращение к правительству за пособиями. Правительство было вынуждено вмешаться в решение этих вопросов.

Положительным примером привлечения частного капитала к строительству стало успешное сооружение Рязано-Козловской железной дороги, так как имелись гарантии правительства, значительные скидки предоставлялись банкам с цены облигаций. Таким образом, строительство дороги показало эффективность сочетания частных и государственных средств, что обеспечивало быстрое строительство, дорога получила большое количество грузов, быстро развивалось движение, росла прибыль. Экономические выгоды были очевидны, они опровергли мнение, сложившееся благодаря Главному обществу, о невыгодности железнодорожного строительства. Этот пример способствовал росту предпринимательского интереса к железнодорожному строительству. Последовало множество различных предложений со стороны частного бизнеса, с прошениями о проведении изысканий для сооружения железных дорог [Там же, с. 53].

На средства казны, в основном, строилась Николаевская железная дорога между Санкт-Петербургом и Москвой. По данным И. С. Блюха, затраты правительства на сооружение Николаевской железной дороги доходили до 131 420 402 рублей вместе с процентами за время постройки и с передержкой в первые годы эксплуатации [2, с. 3].

К концу 1866 г. издержки правительства на железнодорожное строительство, включавшие в себя приплаты по гарантиям, субсидии, сооружение дорог на средства казны, составили около 120 000 000 рублей.

Только за 1865-1866 гг. на сооружение новых железных дорог было затрачено 40 млн рублей, а в сметах на 1867 год предполагалось отпустить на эти же цели ещё 30 млн рублей. Эти средства планировалось потратить на строительство Московско-Курской, Одесско-Балтийской, Балто-Киевской дорог, на приобретение  $\frac{3}{4}$  акций Курско-Киевской дороги [5, с. 104-105].

Однако средств на завершение начатых и строительство новых железнодорожных линий у государства не было. Правительство в конце 60-х годов предприняло меры передачи части железнодорожных линий в частные руки. Так, появились конкуренты на приобретение Николаевской железной дороги, среди которых были Уайненс и Ко, Поляков и Ко, товарищество Московских капиталистов, Главное общество Российских железных дорог.

Русское общество пароходства и торговли в 1870 г. обязывалось приобрести от правительства железную дорогу от Одессы до Балты; кроме этого, общество брало на себя обязательства по строительству дороги от Кишинёва до реки Прут, а также обеспечение этих участков подвижным составом. В том же году рассматривался вопрос о передаче Московско-Курской железной дороги. Среди желающих её приобрести были общество Курско-Киевской железной дороги, новая Московская компания, учредителями которой были Морозов, Горбов, Мамонтовы, Рукавишников, Лямин и другие. Учитывая экономическое состояние и финансовое положение в 1870 году, правительство приняло решение о составлении новых направлений железных дорог России. Среди прочих в новый план вошли пять дорог прежней сети, с некоторыми изменениями направлений и 18 новых линий, в том числе от Ярославля до Вологды, предполагалось соединение Волжского и Северодвинского бассейнов. Таким образом, строительство железных дорог в России во второй половине XIX века, так необходимых для экономического развития страны, осуществлялось при взаимодействии правительственных средств, а также частного и акционерного капиталов.

Из сказанного выше следует, что частных средств одного предпринимателя было недостаточно, а государственная казна, как правило, не имела возможности финансировать дорогостоящие проекты. Европейский опыт показывает эффективность объединенных капиталов. В России достаточных капиталов для строительства сети железных дорог во второй половине века не имелось. Возможны были варианты слияния государственных субсидий и частных средств, с привлечением иностранных капиталов. Однако на этом этапе строительства дорог были важными примеры создания акционерных обществ и компаний среди российских предпринимателей с положительным результатом деятельности и активная поддержка частного бизнеса со стороны правительства. Эти условия способствовали также заинтересованности иностранных и отечественных капиталистов в использовании своих средств для строительства железных дорог России.

Положение российского бизнеса не было стабильным. Здесь влияли государственный капитализм, своеобразие рыночных отношений. Так, например, в 1885 году Санкт-Петербургский Международный банк принял решение о продаже 21 тыс. акций Главного общества железных дорог Обществу взаимного поземельного кредита. Длительное время шли переговоры по данному вопросу, договор был заключен. Но уже в 1886 году он расторгнут по инициативе Общества взаимного поземельного кредита [17, д. 161, л. 2-31]. Таким образом, даже имевшимся объединенным капиталам общества не всегда было выгодно участие в строительстве железных дорог.

На окраинах Российской империи строительство железных дорог началось в 70-е годы XIX века, что было определено экономическим развитием России и запросами буржуазии, так как для капитализма было важно расширение влияния на новые территории. В этом плане большое значение приобретал северный регион страны, в том числе Карелия и Кольский полуостров. Богатые лесами, рыбой, полезными ископаемыми обширные территории оказались в числе наиболее отсталых в экономическом плане районов России. На общем фоне относительно благоприятная обстановка складывалась в лесной промышленности. Этот район превратился в лесопромышленный центр, что стало возможно благодаря экспорту леса через порты Белого моря. Исследователь Е. Арьевой отмечает: «В крае накануне первой мировой войны функционировало 15 лесопильных заводов с общим числом рабочих 3519 и средней годовой заработной платой в 5 548 602 рубля, кроме того 2 картонные и 1 спичечная фабрика» [1, с. 5]. Остальные отрасли, такие, как камнедобывающая и обрабатывающая промышленности, рыбная отрасль, сельское хозяйство, развивались медленно и слабо. Главная проблема состояла прежде всего в отсутствии коммуникаций, в частности дорог.

В Северном крае имелись отдельные небольшие дорожные сообщения, например, гужевая дорога, названная «Олонецкий тракт», протяженностью 239 верст, соединявшая Петрозаводск и Олонец через Пряжу и Святозеро с выходом на Лодейное поле и на Архангельский тракт, связанный с Санкт-Петербургом. Существовали четыре почтовых тракта, несколько «колесных» дорог, в зимнее время прокладывались санные пути между Кемью и Кандалакшей, Петрозаводском и Седоболем. Летом существовало пароходное сообщение между Архангельском, портами Белого моря, Мурманом и по Онежскому и Ладожскому озерам. Во второй половине XIX века правительство ввиду экономической и стратегической необходимости рассматривало перспективы железнодорожного строительства. Были определены основные направления и установлен порядок (очереди) последовательного строительства. Сооружение железных дорог на Севере страны не рассматривалось ни в первой, ни во второй очереди. Лишь в 1882 году Министерство путей сообщения рассмотрело вопросы о сооружении новых железных дорог. Однако, ссылаясь на утвержденное Комитетом Министров Положение, принятое 13 августа 1876 года, Министру путей сообщения было предъявлено требование безотлагательно дать распоряжение к производству изысканий по сооружению Вятско-Двинской железной дороги до села Дымкова у города Великого Устюга, к подробному исследованию реки Малой Двины до станции Котлас. Обращалось внимание на возможность рассмотрения стоимости сооружения железной дороги на предмет её удешевления [16, д. 31, л. 21]. Таким образом, практическое отсутствие дорог тормозило развитие богатого края, понимание этой проблемы отразилось в документах правительства.

Представители местных властей от имени предпринимателей в различных обращениях высказывали обоснованные пожелания о необходимости строительства железных дорог для развития региона и экономики всей страны. Так, Городская управа города Весьегонска в экономической записке подробно обосновывала значение города как важного железнодорожного пункта при осуществлении строительства Санкт-Петербург – Волжской железной дороги, соединявшей столицу с Устюжной, Весьегонском, Мологой, Рыбинском, Ярославлем, Балахной, Нижним Новгородом с выходом на Симбирск и Самару [4]. Место характеризуется как крупный центр торговли льном. Имеющиеся сведения о ярмарочной торговле демонстрируют значительные размеры оборотов торговли льном и другими товарами. В этом плане особенно отмечается Кесьма, которая находилась на пересечении двух больших дорог на Устюжну и Весьегонск, с одной стороны, и в сравнительной близости Красного Холма – с другой [7, с. 7]. Ярмарочная торговля имела на тот момент местное значение. Однако расширению выращивания и обработки льна, следовательно, и торговли, могло способствовать железнодорожное строительство с включением в сеть северных городов. Приведенные статистические данные, например, на 1902 год, свидетельствуют, что ни один пуд товаров из этой волости не пришел ни в Петербург, ни в Рыбинск [4, с. 7]. В волости насчитывалось 8 лавок, крупнейшие из которых имелись в селе Брейтово. Село славилось производством масла. Успешно развивался бизнес скупщиков масла. Другими крупными селами с развивающейся торговлей, имевшимися кредитными товариществами, ярмарками были Прозорово и Михайловское, где имелось несколько промышленных предприятий: 5 кирпичных, 1 кожевенный заводы, 1 красильное заведение, 2 щеточных, 3 маслобойни [Там же, с. 9]. Однако экономическими центрами волости были Устюжна и Весьегонск. Экономическому развитию Весьегонска способствовало его расположение на реке Молога. Здесь активно развивалась хлебная торговля, устраивались ярмарки мануфактурной торговли и других товаров. Ярмарки проводились четыре раза в год, особое значение имела январская ярмарка. В городе постоянно действовали базары. О развитии частного предпринимательства свидетельствует наличие Городского Общественного банка, образованного в 1874 г. на отчисление из городских общественных сумм. К началу 1908 г. капитал банка увеличился почти в 1,5 раза по сравнению с первоначальным капиталом и составил 42 374 руб. основного капитала.

Значительной, по масштабам предпринимательской деятельности и по численности населения, была Устюжна. В городе имелось 8 промышленных заведений, в том числе 2 крупные паровые мельницы и ректификационный завод Н. Коковцева, снабжавший казенные и частные винные лавки Устюжинского и Весьегонского уездов сорокоградусным спиртом. В городе имелось более 72 торговых заведений. Кроме того, уезды славились большими урожаями лесных ягод и грибов, сбор и продажа которых давала определенную прибыль. В этих условиях главной торговой артерией оставалась река Молога. Таким образом, очевидно, что отсутствие железнодорожного сообщения тормозило перспективное развитие края, расширение частного торгового и промышленного бизнеса.

Правительство пыталось регулировать вопросы финансирования железных дорог, неоднократно издавая соответствующие законы. Так, в 1905 году был издан очередной закон о привлечении частных средств к делу железнодорожного строительства. Однако практически сразу он был подвергнут общественной критике. Предлагаемые в законе льготы и субсидии для частных предпринимателей и обществ не соответствовали реальным потребностям капитала и не могли привлечь его внимание. Поэтому с самого начала правительство пошло на отступление от принятого закона, разрешив дополнительные льготы, не предусмотренные в документе [3, с. 3-4].

Частная строительная инициатива подавлялась надзором со стороны правительственных структур. Имели место «Правила контрольного надзора по сооружению частных железных дорог за счет гарантированных правительственных капиталов». Эти условия сокращали интересы частного железнодорожного строительства. В это же время многочисленные злоупотребления и беспорядки, имевшие место при сооружении частных железных дорог, вынуждали правительство к жесткому контролю. Правительство и частный капитал не могли исторически найти консенсус. «Правительство упорно стоит на точке зрения, явно неприемлемой для деловых кругов, а именно на почве отрицания за строителем дороги права на т.н. строительную экономию, т.е. на разницу между утвержденной правительством расценочной ведомостью и суммой, в которую фактически обошлось исполнение проекта» [Там же, с. 10].

Предприниматели были заинтересованы в строительстве железных дорог в регионе. Об этом свидетельствуют неоднократные обращения местных властей в правительственные структуры, создание обществ для строительства дорог. В 1889 году Олонецкий губернатор Конкевич во Всеподданнейшем докладе императору Александру III высказывал просьбу об исследовании бухт и заливов Мурманского побережья на предмет строительства железной дороги на Поморье. С этой целью в Мурман был командирован Министр финансов С. Ю. Витте.

В строительстве железнодорожного сообщения на Поморье пересекались интересы государства, в частности, военного ведомства, и частного бизнеса. Мурман имел значение как стратегически важный порт, равно как и крупнейшая торговая гавань. Тем не менее в отношении к вопросу о строительстве железных дорог в регионе мнения разделились. Неслучайно в состав экспедиции во главе с С. Ю. Витте вошли представители военно-морского и гражданских ведомств. Так, среди попутчиков С. Ю. Витте был бывший флотский офицер М. И. Кази, позднее занимавший пост управляющего Балтийским судостроительным и механическим заводом, был избран в товарищи председателя Общества для содействия русской промышленности и торговли [9, с. 192-193]. Ссылаясь на воспоминания С. Ю. Витте, Т. М. Китанина считает, что присутствие в поездке М. И. Кази было чрезвычайно полезно Министру финансов, так как М. И. Кази в то время являлся

председателем правления Товарищества Архангельско-Мурманского срочного пароходства, единственно экономически сильной коммерческой организации на Севере [Там же, с. 193]. Понимая оторванность Мурманска и его окрестностей от центральных и глубинных районов России, С. Ю. Витте считал необходимым экономическое развитие региона, что нашло отражение во Всеподданнейшем докладе, где Министр финансов твердо высказал мнение о необходимости строительства военной базы в Мурмане и предложил экономическую программу освоения Севера. В программу правительства, прежде всего, входило строительство путей сообщений и коммуникаций, в том числе железных дорог, телеграфа.

В 1895 году началось строительство Пермь-Котласской железной дороги протяженностью 812 верст. Дорога должна была соединить Архангельский порт с Сибирью. В 1896 году было открыто частичное, временное движение грузов по новому пути, а в 1898 г. начало функционировать регулярное движение по всему пути. Интересно отметить, что дорога была оборудована зернохранилищами и пакгаузами за счет казны. Это способствовало оживлению хлебной торговли. Так, Архангельская транспортная контора Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги являлась ведущим поставщиком зерна, занималась скупкой на местах, наряду с Русским для внешней торговли банком и крупнейшей торговой фирмой «Луи Дрейфус и Ко».

Подробно исследуя историю строительства Мурманской железной дороги, А. А. Голубев отмечает: «Строительство дороги осуществлялось при взаимодействии двух форм собственности: государственной – при возведении линии Петрозаводск – Мурманск и частной – при строительстве линии Званка (Волховстрой) – Петрозаводск. Совместные усилия частного капитала и государства стали, пожалуй, единственным опытом в железнодорожном строительстве России, когда это взаимодействие позволило решить общую задачу...» [6, с. 7]. Это был положительный опыт, давший возможность соединить Петербург (Петроград) с Олонецкой губернией, Белым морем и далее с незамерзающими бухтами Мурманского побережья.

Участие в сооружении линии, например, принимало Общество Олонецкой железной дороги, созданное с целью строительства и эксплуатации линии от Санкт-Петербурга до Вятской дороги, в районе пересечения этой линии с рекой Волхов у деревни Дубровка, в направлении села Колчаново и города Ладейное Поле до Петрозаводска. В принятом Уставе была определена общая протяженность дороги – 265 верст, удлинить её можно было не более чем на 3% [18, с. 1-2]. Общество имело право на эксплуатацию дороги с момента её открытия в течение 81 года, после данного срока дорога и всё имущество, ей принадлежащее, полностью переходило в собственность казны. В 1912 году последовал именной Указ правительствующему сенату об отчуждении земли для сооружения железной дороги за подписью императора.

*Таким образом*, изучение исторического опыта показывает, что в осуществлении планов железнодорожного строительства в России существовало много проблем, прежде всего связанных с финансированием проектов. В правительственных кругах не было единого отношения к строительству северных железнодорожных магистралей.

Однако экономические условия развития северных губерний нуждались в расширении путей сообщений. Эти районы имели большое экономическое и стратегическое значение для всей страны. В развитии северных районов были заинтересованы предприниматели. Здесь интересы государства и бизнеса не противоречили друг другу.

Одной из главных проблем являлась проблема финансирования строительства железных дорог. На основе опыта европейских стран в России применялись разные схемы этого процесса. Однако на первых этапах строительства отсутствовал анализ причин эффективности и целесообразности финансирования на правительственном уровне. При этом не был использован накопленный опыт. В результате правительство на разных этапах исторического развития изменяло свое отношение к взаимодействию с частным бизнесом в железнодорожном деле.

Поставленная цель и задачи требуют дальнейшего изучения проблем экономического развития северных губерний России, строительства железных дорог в этом крае. Строительство железных дорог, являвшихся основным звеном в изучении многочисленных вопросов социально-экономического освоения и развития Севера России, представляется важным для дальнейшего исследования ряда исторически актуальных вопросов. К ним относятся: участие частного бизнеса, в том числе местных и петербургских предпринимателей, финансовых структур, акционерных компаний, обществ в развитии всей инфраструктуры северного региона и другие. Это предстоит сделать в дальнейших исследованиях.

#### *Список источников*

1. **Арьева Е.** История сооружения Мурманской (кировской) железной дороги: автореф. дисс. ... к. ист. н. Петрозаводск, 1955. 26 с.
2. **Блиох И. С.** Влияние железных дорог на экономическое состояние России. СПб.: Тип. М. О. Вольфа, 1878. Т. 1. 142 с.
3. **Бубликов А. А.** Частное железнодорожное строительство последних лет. СПб.: Типо-лит. Н. Л. Ныркина, 1914. 54 с.
4. **Весьегонская городская управа.** Экономическая записка Весьегонской Городской Управы о значении города Весьегонска как железнодорожного пункта при осуществлении Санкт-Петербурго-Волжской железной дороги. СПб., 1909. 33 с.
5. **Головачёв А. А.** История железнодорожного дела в России. СПб.: Тип. Р. Голике, 1881. 404 с.
6. **Голубев А. А.** Мурманская железная дорога. История строительства. СПб.: ПГУПС, 2011. 205 с.
7. **Житков С. М.** Пути сообщения и финансы в истекшее столетие 1798-1898. СПб., 1899. 42 с.
8. **История и перспективы развития транспорта на Севере России (к 175-летию Российских железных дорог):** сборник научных статей / под ред. О. М. Елархина. Ярославль: Принтхаус, 2012. 158 с.

9. Китанина Т. М. Программа экономического освоения Севера и тарифная политика С. Ю. Витте (к оценке Челябинского тарифа) // Проблемы крестьянского землевладения и внутренней политики России. Дооктябрьский период: сб. статей. Л.: Наука, 1972. С. 191-210.
10. Ламанский Е. Откуда взять капиталы для постройки железных дорог в России? СПб.: Русский инвалид, 1865. 18 с.
11. Лебедев А. В. История становления и развития железнодорожных путей сообщений России во второй половине XIX – начале XX в. (по материалам Северной железной дороги): автореф. дисс. ... к. ист. н. Архангельск, 2010. 22 с.
12. Николаева Т. В. Петербургские предприниматели в строительстве железных дорог России во второй половине XIX века: автореф. дисс. ... к. ист. н. СПб., 2007. 24 с.
13. Павлова О. К. Предпринимательство, призрение и благотворительность в Санкт-Петербурге. Вторая половина XIX – начало XX века. СПб.: Изд-во Политехнического ун-та, 2015. 407 с.
14. Петров Ю. И. Зарождение железнодорожного дела в России в правление Николая I // Транспортное право и безопасность. 2018. № 1 (25). С. 107-114.
15. Петров Ю. И. Правительственная политика в области железнодорожного строительства в России в пореформенный период // Транспортное право и безопасность. 2016. № 4 (4). С. 107-118.
16. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 219. Оп. 2.
17. РГИА. Ф. 591. Оп. 1.
18. Устав общества Олонецкой железной дороги. СПб., 1913. 74 с.

### **The Russian North Economic Development on the Basis of Railway Construction and State-Private Financing in the Second Half of the XIX – at the Beginning of the XX Century**

Pavlova Ol'ga Konstantinovna, Doctor in History, Associate Professor  
Peter the Great Saint Petersburg Polytechnic University  
pavlovaok55@mail.ru

The Russian North economic development in the second half of the XIX – at the beginning of the XX century is closely associated with railway construction. The study focuses on railway construction history in the Russian North. The subject of the research is the Russian government policy in the periods within this chronological framework. Relevant aspects of the government policy under the conditions of state-private financing of railway construction are examined on the basis of the comprehensive approach. Importance of railways for developing trade and economic relations of the Russian North with other regions of the country is revealed.

*Key words and phrases:* history; Russia; northern provinces; state; policy; economy; railways; private business.

УДК 908

Дата поступления рукописи: 14.03.2020

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2020.5.9>

*Статья посвящена истории развития государственной лесной политики России середины XIX в. На примере деятельности администрации Воронежской губернии и на основе архивных данных анализируются лесоохранительная деятельность Воронежской палаты государственных имуществ, её основные направления, сословная специфика и эффективность. Основное внимание уделяется борьбе государства с незаконной вырубкой леса, и в этой связи рассматривается социальная политика государства в отношении представителей различных сословий, а также лесной стражи.*

*Ключевые слова и фразы:* государственная лесная политика; охрана лесов; лесные ресурсы; лесная стража; незаконные порубки.

**Семенова Елена Викторовна**

*Воронежский государственный лесотехнический университет имени Г. Ф. Морозова  
Elenaviktor2014@yandex.ru*

### **Лесоохранительная деятельность администрации Воронежской губернии в середине XIX века**

Данная статья посвящена истории развития государственной лесной политики в середине XIX в. На примере Воронежской губернии исследуются механизм административного управления отраслью, сословная специфика и нюансы социальной политики государства в этой стратегического значения отрасли народного хозяйства.

В целом можно отметить, что лесная политика Российской империи вызывала исследовательский интерес уже с начала XIX в., хотя тогда это интересовало преимущественно ученых-лесоводов. Только в конце XX – начале XXI в. интерес к теме развития лесного хозяйства возник и у историков. Появляются диссертационные исследования по истории лесного хозяйства отдельных регионов России – Марийского края [7], Коми [9], Алтайского