

ПРОГРАММА ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОСВОЕНИЯ СЕВЕРА  
И ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА С. Ю. ВИТТЕ

(К оценке Челябинского тарифа)

В обширной литературе последних лет, посвященной различным проблемам аграрного развития Сибири конца прошлого века и прежде всего вопросам, связанным с экономическим значением Сибирской магистрали, непременно в том или ином аспекте упоминается Челябинский тарифный «перелом». Это и естественно, поскольку челябинская тарифная формула была установлена одновременно с открытием регулярного движения по Сибирской железной дороге (ноябрь 1896 г.) и с первых же дней ее функционирования сдерживала поток хлебных грузов — основного предмета сибирского вывоза, препятствуя его проникновению в европейскую часть России.

Вместе с тем традиционная оценка Челябинского тарифа как характерного штриха колониальной политики царизма в отношении окраин, как правительственной меры, направленной исключительно на защиту интересов европейского помещика, тормозящей развитие товарного хлебопашества в Сибири и приведшей к ее экономической изоляции, представляется нам несколько ортодоксальной и недостаточно обоснованной. Почти всеобщее утверждение этой оценки в исторической литературе вызвано, по-видимому, обращением к итоговым данным о вывозе хлеба из Сибири в европейскую часть России, существенно сократившемся после введения заградительного тарифа. Однако известное абстрагирование от данных экспорта сибирского хлеба скрывает от внимания исследователей другую сторону проблемы, которая по сути дела не только позволяет внести соответствующие коррективы, но и меняет в целом наши представления о мотивах, побудивших правительство прибегнуть к столь серьезной экономической акции.<sup>1</sup>

Челябинский тарифный «перелом» был введен при С. Ю. Витте, возглавлявшем Министерство финансов, предопределен факти-

<sup>1</sup> В последнее время в ряде исследований экономики Сибири наметился несколько иной подход к оценке Челябинского тарифа. П. Г. Галузо, к примеру, не склонен преувеличивать его роли в качестве барьера на пути проникновения сибирского хлеба за пределы Урала. К подобной же оценке склоняется, по-видимому, Л. М. Горюшкин. Выступая против абсолютизации отрицательного влияния тарифа на развитие сибирского товарного земледелия и полемизируя по этому поводу с П. И. Малахиновым, он замечает: «„Челябинский тариф“ тормозил, но не мог остановить рост вывоза сельскохозяйственной продукции и развитие капиталистических отношений в деревне, обусловленное действием объективных экономических законов капитализма. Поэтому не приходится говорить о закрытии Западной Сибири „со всех сторон“» (Л. М. Горюшкин. Сибирское крестьянство на рубеже двух веков. Новосибирск, 1967, с. 356).

чески всей его политикой буржуазной индустриализации, и реальное проявление тарифа во многом отразило дворянско-буржуазную направленность этой политики.



Введение Челябинской тарифной формулы имело свою предысторию, связанную как с экономическими, в том числе тарифными, преобразованиями 1890-х годов, так и с задачами военно-политического свойства.

В июне 1894 г. по настоянию Александра III С. Ю. Витте возглавил экспедицию в бассейны Белого и Северного морей. Экспедиция имела чисто военное, стратегическое назначение — предстояло исследовать северное побережье и утвердиться в возможности основания в Мурмане центральной военно-морской базы. Еще в конце 1880-х годов острую полемику в высших военных сферах вызвало решение правительства о создании крупной укрепленной гавани в районе западных морских границ. Настоятельная необходимость ее признавалась всеми, однако выбор порта — Либава, — предложенный начальником Главного штаба Н. Н. Обручевым, военным министром П. С. Ванновским и морским министром Н. М. Чихачевым, многим казался крайне неудачным. Александр III, вспоминая С. Ю. Витте, «несколько поддался этим идеям», но тем не менее испытывал сомнения в правильности подобного выбора.<sup>2</sup> Противники чрезвычайного укрепления Либавы, к числу которых принадлежал и С. Ю. Витте, обратили внимание правительства на преимущества гаваней незамерзающего Мурманского побережья. Аргументация была чрезвычайно проста и весьма убедительна — близость открытого океана и известная удаленность от морских крепостей основных торговых соперников — Англии и Германии.

Предложение противной «партии» послужило поводом к организации северной экспедиции, а назначение С. Ю. Витте ее главой свидетельствовало, видимо, о благосклонном отношении императора к самой идее, ибо позиция министра финансов в этом вопросе не являлась для него тайной. Выбор спутников С. Ю. Витте — известных в прошлом флотских офицеров М. И. Кази<sup>3</sup> и А. Е. Копкевича, директора канцелярии Министер-

---

<sup>2</sup> С. Ю. Витте. Воспоминания. Т. I, М., 1960, с. 392.

<sup>3</sup> С. Ю. Витте в «Воспоминаниях» ошибочно приводит инициалы М. И. Кази. Как бы оправдываясь перед будущим читателем в предисловии к мемуарам он пишет: «У меня память ослабела на даты и в особенности имена...» (С. Ю. Витте. Воспоминания, т. I, стр. LXXI). Витте познакомился с М. И. Кази задолго до излагаемых событий, еще в бытность свою начальником движения Одесской железной дороги, перешедшей в ведение Русского общества пароходства и торговли. Директором РОПИТ в то время был адмирал Н. М. Чихачев, а М. И. Кази — его помощником.

ства финансов, позднее члена Государственного совета П. М. Романова — отнюдь не был случайным.<sup>4</sup> Все они в той или иной мере разделяли взгляды Витте. Более того, нет сомнения, что мысль об укреплении северных морских границ была воспринята министром финансов от М. И. Кази и, быть может, А. Е. Конкевича, весьма компетентных в вопросах военной стратегии лиц.<sup>5</sup> Разумеется, С. Ю. Витте отдавал должное обширным знаниям и незаурядным способностям своих спутников, многообразная деятельность которых позволяла им постоянно находиться в курсе событий, связанных с развитием русского военного и торгового флота<sup>6</sup> («человек весьма большого ума, с большими способностями ... в некоторых отраслях морского дела ... человек очень компетентный», — писал Витте о М. И. Кази; «человек с большим морским опытом, много плававший, очень умный ... считался, да и до настоящего времени считается компетентным моряком и даже компетентным моряком *военным*», — оценивал он А. Е. Конкевича).<sup>7</sup> М. И. Кази был чрезвычайно полезен министру финансов и в качестве председателя правления Товарищества Архангельско-Мурманского срочного пароходства, единственной на Севере экономически сильной коммерческой организации, патронируемой к тому же царской семьей.<sup>8</sup> Впоследствии

<sup>4</sup> Кроме указанных лиц, в экспедиции приняли участие корреспондент «Московских ведомостей» Кочетов, близкий к М. Н. Каткову, и художник Борисов.

<sup>5</sup> В биографическом очерке о М. И. Кази, сопровождаемом рядом любопытных документов, свидетельствующих о широте и разносторонности его интересов и деятельности, содержатся упоминания о северной экспедиции и ее целях, в том числе, между прочим, имеют место следующие строки: «... Михаил Ильич глубоко верил, что далекому Мурману, благодаря тому, что он лежит у открытого океана и что его гавани не замерзают круглый год, суждено играть в будущем между нашими морскими бережьями весьма видную государственную роль, и он не только верил в это сам, но, обладая пламенным красноречием, умел в этом убеждать других» (Записка о деятельности председателя Правления Товарищества Архангело-Мурманского срочного пароходства М. И. Кази. — В кн.: Михаил Ильич Кази. СПб., 1897, с. 59). Об особом значении и будущем Мурмана М. И. Кази неоднократно писал в докладных записках, адресованных различным государственным учреждениям. Эту мысль он отразил и в разработанном им проекте реорганизации военного флота (Там же, с. 19).

<sup>6</sup> М. И. Кази, к примеру, после многолетней службы в РОПИТ (с 1858 г. по 1875 г.) занял пост управляющего Балтийским судостроительным и механическим заводом, был избран в товарищи председателя Общества для содействия русской промышленности и торговле, Постоянной комиссии по техническому образованию, председателем Постоянной конторы железозаводчиков и т. д.

<sup>7</sup> С. Ю. Витте. Воспоминания, т. I, с. 396—397.

<sup>8</sup> «В „Мурманском пароходстве“», — вспоминал С. Ю. Витте, — принимали наибольшее участие лица, близкие к наследнику: так, например, между прочим, Шереметьев, очень близкий к нему человек, бывший начальником конвоя императора Александра III в его царствование ... Осно-

именно этой организации министр финансов предназначил чуть ли не ведущую роль в практическом осуществлении намеченной им программы экономического освоения Мурманского побережья.

Необходимость тщательного изучения, по словам С. Ю. Витте, естественных условий края, характера тамошнего населения и хозяйственного его состояния<sup>9</sup> определила маршрут северной экспедиции. Начав путь с бассейна Северной Двины (Котласа), она достигла Архангельска, исследовала Мурманское побережье и, ознакомившись с прибрежными городами Норвегии и Швеции, в августе 1894 г. возвратилась в Петербург. Непосредственным итогом необычного вояжа явился всеподданнейший доклад Витте «Либава или Мурман?»,<sup>10</sup> где министр финансов, категорически высказываясь за строительство военной базы в Мурмане, впервые изложил свою программу экономического освоения Севера.

Программа С. Ю. Витте предусматривала ряд серьезных экономических и военных мероприятий, отвечающих как общехозяйственным, так и стратегическим интересам государства. «Крайне важные преимущества» Мурманского порта (Екатерининской гавани) министр финансов связывал не только с его исключительно удобным географическим положением (местонахождение вблизи открытого океана) и стратегическим назначением (укрепленный оборонный пункт), но и с его ролью крупного в будущем административного центра. Существенное препятствие на пути становления Мурмана — оторванность его от глубинной России — переставало быть таковым с проложением сети железнодорожных линий.

Естественно, возведение усиленных оборонительных сооружений в Либаве министр финансов категорически отвергал, считая подобный шаг непростительной тактической ошибкой: «С прорытием соединительного канала и с усилением морского могущества Германии ни один из портов Балтийского моря как моря закрытого — в том числе и Либавы — не может удовлетворить тем требованиям, которые должны быть предъявляемы к передовому порту, назначаемому для активной деятельности нашего флота».<sup>11</sup> В любой гавани Балтики действия русского флота легко могут быть парализованы сильным флотом Германии. И эта «первая и весьма легкая победа противника» неизбежно повлечет за собой поражение всего военного флота России и одновременно пол-

---

вали ли это пароходство близкие императору люди или же они вошли в это пароходство случайно, но факт тот, что император Александр III также симпатизировал „Мурманскому пароходству“» (С. Ю. Витте. Воспоминания, т. I, с. 391).

<sup>9</sup> Из архива гр. С. Ю. Витте. Либава или Мурман? ЦГИА СССР, ф. 1622, оп. 1, д. 294, л. 2.

<sup>10</sup> Доклад опубликован К. М. Соколовским в сборнике Общества ревнителей истории «Прошлое и настоящее», вып. I (Л., 1924).

<sup>11</sup> Либава или Мурман?, л. 6 об.

ностью обезопасит германскую морскую торговлю, напоминал Витте.<sup>12</sup>

Отчетливо звучащая в докладе нота о неизбежности военного столкновения с Германией — свидетельство трезвой оценки С. Ю. Витте реальной расстановки политических сил на мировой арене.<sup>13</sup> Вместе с тем едва ли укрепление Мурмана могло служить серьезным предостережением германскому флоту. Скорее, это был политический акт, направленный против британского морского владычества. Во всяком случае именно так его расценивали весьма искушенные в морской стратегии современники.<sup>14</sup>

Сознавая, что возведение крупной военно-морской базы в Мурмане невозможно без «колонизации» Северного края, С. Ю. Витте изложил в докладе четкую программу экономических его преобразований, тесно связанных с выдвинутыми им стратегическими задачами. Соседний норвежский Финмаркен, с которым министр финансов и его спутники успели ознакомиться во время экспедиции, подсказал ему необходимость полнейшей перестройки экономической жизни побережья. Проведение железнодорожных магистралей, улучшение колесных путей, устройство телеграфных линий, развитие рейсов срочного пароходства, строительство дока и мастерских для ремонта океанских судов и в итоге превращение Мурманской гавани в административный центр края — таковы, по мысли С. Ю. Витте, первые правительственные шаги в этом направлении. «При наличии таких исторически сложившихся духовных сил местного населения едва ли не надлежит дать им, в интересах государственных, возможно широкое развитие и применение».<sup>15</sup> Эксплуатация богатств Северного океана, развитие морских промыслов активно способствовало бы оживлению экономики края в целом и торговли в частности. Но для этого необходим отказ от «меново́й торговли», сдерживающей развитие

---

<sup>12</sup> Там же.

<sup>13</sup> Впоследствии, в связи с началом мировой войны 1914 г., стремясь отвести обвинения в прогерманской ориентации, С. Ю. Витте предпринял попытку «извлечь политический капитал из своего предвидения 90-х годов». Доклад Александру III был подготовлен им к опубликованию, но задержан военной цензурой (См. комментарий Б. В. Ананьича и Р. Ш. Ганелина в кн.: С. Ю. Витте. Воспоминания, т. I, с. 546—547).

<sup>14</sup> Вот что писал после экспедиции М. И. Кази в секретной записке о задачах русского флота: «Нам нужны для успеха крейсерских операций против Англии не только угольные станции, но и опорные пункты, обеспеченные от всяких покушений неприятеля, где наш крейсер может найти не только уголь, но и доки, и мастерские, боевые и продовольственные запасы и пр. И мы имеем такие опорные пункты, очень сильные, неразрывно связанные с Государством. Один из них Владивосток, который можно будет считать таким пунктом с того времени, как он будет связан с Империей железною дорогою, которая уже ведется через Сибирь, другой — военный порт в Мурмане» (Михаил Ильич Кази, с. 19).

<sup>15</sup> Либава или Мурман?, л. 3 об.

производительных сил Севера, переход к системе «русских самостоятельных промыслов».

Собственно, подобным же образом действовало норвежское правительство, заметил С. Ю. Витте, когда наряду с промышленным освоением Финмаркена приняло действенные меры к ограждению своей промысловой промышленности от русской конкуренции. За льготы в области торгового обмена, предоставленные Норвегией российским поморам, последние заплатили слишком дорогой ценой: не только ограничили территориально собственные промыслы, но и отказались фактически от развития местной промышленности, пришедшей в полнейший упадок. Все это позволило Норвегии довольно прочно утвердиться в Поморье. Если в середине века, напомнил С. Ю. Витте, норвежский Финмаркен не мог существовать без ввоза русского хлеба и русского леса, о чем свидетельствовали международные соглашения (русско-норвежский торговый трактат 1838 г. определил экспорт в Норвегию русской ржи в количестве 50 тыс. четвертей ежегодно; в период Крымской войны неприкосновенность российско-норвежской хлебной торговли была подтверждена особым соглашением враждующих сторон), то к концу столетия развившиеся торговые связи Норвегии позволили ей обрести известную самостоятельность в выборе хлебного экспортера. В итоге торговый обмен с Норвегией, в жертву которому русские поморы принесли собственную промысловую промышленность, резко сузился и не мог уже удовлетворить необходимые потребности населения. Предстояло стимулировать международную торговлю Севера, воскresить угасающую промышленность.

Единственным серьезным препятствием на этом пути было слабое развитие земледелия и вытекающая отсюда постоянная потребность населения в привозном хлебе. Однако, подчеркнул С. Ю. Витте на одном из заседаний Комитета Сибирской железной дороги, собственное производство хлеба отнюдь не является неизменным показателем благосостояния страны, чему ярким примером служит Англия.<sup>16</sup> Вместе с тем для благоприятного экономического развития Северного края абсолютно необходимо бесперебойное его снабжение. Старые пути сообщения уже не в состоянии решить эту первоочередную задачу.

Не случайно в докладе «Либава или Мурман?» вопросу о развитии железнодорожной сети на Севере министр финансов уделил исключительное внимание. Объяснение этому следует искать отчасти в возлагавшейся на него Александром III задаче — подтвердить справедливость выводов Межведомственной комиссии 1893 г., наметившей строительство северных дорог в трех основных направлениях: Вологда—Архангельск, Казань—Пермь—Кот-

---

<sup>16</sup> Журналы Комитета Сибирской железной дороги. Заседание 3 мая 1895 г. ЦГА СССР, ф. 441, оп. 1, д. 35, л. 55—55 об.

лас, Петербург—Мурман, и выступить в качестве арбитра в решении вопроса об их первоочередности. Весьма расплывчатое резюме комиссии — все линии «принесут существенную пользу Северному краю, но не могут заменить одна другую, и потому все должны быть признаны желательными»<sup>17</sup> — требовало известного уточнения. Высочайше уже одобрены были строительство Архангельской ветки и изыскательские работы в направлении Пермь—Котлас. В оставшийся нерешенным вопрос о Мурманской дороге определенные коррективы должны были внести наблюдения экспедиции С. Ю. Витте.

Предложение министра финансов о временной консервации строительства линии Петербург—Мурман с первого взгляда никак не вязалось с выдвинутой им программой военного строительства. Но вместе с тем проведение двух других железнодорожных магистралей должно было способствовать скорейшему решению сопутствующей проблемы — развитию внешнеторговых отношений через Архангельский коммерческий порт. Последнее в сущности и определило в конечном итоге позицию С. Ю. Витте, тем более что правительством этот вопрос фактически был уже предрешен.

Конкретизируя впоследствии в ряде представлений Комитету Сибирской железной дороги свои выводы относительно «колониализации» Севера, министр финансов все настойчивее возвращался к мысли о необходимости незамедлительного возведения линии Пермь—Котлас. Мысль эта была ненова. Годом ранее, в 1893 г., Витте уже высказывал ее членам Комитета. В тот год впервые сказались, пусть еще чрезвычайно слабо, последствия продвижения сибирского хлеба на западные рынки. Рельсовый путь к востоку от Челябинска удлинился всего лишь на 225 верст, но и этот первый, робкий шаг в Сибирь вызвал заметное падение сбытовых цен на приволжских рынках. Возможность массового вывоза сибирского хлеба в порты Европейской России показала свои губительные последствия.

Уже тогда в представлении Комитету С. Ю. Витте писал о необходимости открыть сибирскому хлебу прямой путь к Белому морю, что «весьма важно как для интересов земледельческой промышленности Сибири, так, в особенности, и для ограждения сельского хозяйства Средней России от угнетающего на хлебные цены влияния, которое может оказать прилив на наши внутренние рынки и к Балтийским портам значительного количества дешевого хлеба из-за Урала».<sup>18</sup> Одобренное правитель-

<sup>17</sup> Лябава или Мурман?, л. 2.

<sup>18</sup> Историческая справка о сооружении Великого Сибирского железнодорожного пути (Составлено в общей канцелярии министра финансов. СПб., 1903); ЦГИА СССР, ф. 1622, оп. 1, д. 936, л. 24—24 об. Вопрос о соединении бассейнов Камы и Северной Двины неоднократно вызывал интерес в правительственных сферах еще со времени царствования Ека-

ством строительство линий Вологда—Архангельск и Петербург—Кемь, при всем огромном своем значении для экономики Северного края, не могло дать ему одного — дешевого хлеба. Только соединение Сибири с бассейном Северной Двины способствовало бы решению этой задачи.

Проведенные министерством финансов предварительные расчеты убедительно свидетельствовали об экономических преимуществах избранного пути. Сопоставление провозных плат обещало более дешевую доставку хлеба из Сибири до Архангельска, нежели до Петербурга, Ревеля или Риги, а сравнение средних цен за пятилетие (1889—1893 гг.) по Архангельской и Вятской губерниям показало весьма значительную разницу (колебания цен на различные хлеба в пределах 1 руб. 38 коп. — 93 коп. за пуд для Архангельской и 77—70 коп. для Вятской губернии) и позволяло надеяться на существенное падение цен в Архангельске.<sup>19</sup> Наконец, исчисление общей стоимости провоза зерна до Лондона с учетом морских фрахтов на начало века показало явную выгоду нового пути.

«Сближение» Севера с Сибирью неизбежно должно было оказать взаимное благоприятное воздействие. «Превращение Архангельска в коммерческий порт Западной Сибири даст могучий толчок оживлению всего пашего Севера и развитию отечественного торгового флота, — убеждал министр финансов, — а установление прочных экономических связей между сибирскими губерниями и Архангельским краем, с его энергичным исконно-русским населением, не останется без влияния на распространение частной предприимчивости в Сибири».<sup>20</sup>

С еще большей категоричностью С. Ю. Витте высказывался после экспедиции, в ходе которой, думается, не случайно ему самому довелось преодолеть именно тот путь от Котласа до Архангельска, которым впоследствии шел сибирский хлеб: «давая выход сибирским хлебам на мировой рынок через Архангельский порт», дорога Пермь—Котлас «обеспечит сибирскому земледелию возможность широкого развития, без неблагоприятного влияния на сельское хозяйство Европейской России; в то же время она доставит продовольствие населению северных губерний, воссоздаст значение Архангельского порта и будет содействовать развитию судоходства по Северной Двине и ее притокам, главным артериям местной жизни, а тем самым и обеспечит возможность экономического подъема всего Севера», для которого явится она «насушным хлебом».<sup>21</sup>

---

терины II и порождал множество проектов. Вновь он поднят был в 1868 г. в связи с неурожаем в Пермской и Вятской губерниях, затем в 1876 г. и т. п.

<sup>19</sup> ЦГИА СССР, ф. 441, оп. 1, д. 35, л. 56.

<sup>20</sup> Там же, ф. 1622, оп. 1, д. 936, л. 24 об.

<sup>21</sup> Там же, ф. 441, оп. 1, д. 35, л. 56.

Между тем излишек товарного сибирского хлеба все настойчивее требовал выхода. В середине 90-х годов XIX в. он был еще весьма невелик — 10,5 млн пуд. (1894 г.), по данным комиссии представителя Железнодорожного департамента Толмачева, но перспективы его дальнейшего роста были и обнадеживающими, и устрашающими — 40 млн пуд. в год, по подсчетам комиссии К. Я. Михайловского (1898 г.).<sup>22</sup> Предсказания комиссии более чем оправдались. Уже следующий, урожайный 1899 г. принес высокий сбор зерна — 217 млн пуд. (за вычетом семян). Между тем потребности местного населения не превышали 153 млн пуд., т. е. излишек зерна достиг 64 млн пуд.<sup>23</sup>

Ограниченность рынка сельскохозяйственных продуктов в самой Сибири исключала всякую надежду на возможность реализации излишков хлеба на месте. «Прочного сбыта внутри Сибири для сибирского хлеба почти нет, — отмечал современник, — так как города Сибири малолюдны, обрабатывающая промышленность представляется мизерной в сравнении с огромными палестинами, на которых зреет сибирский хлеб».<sup>24</sup> Пока Сибирь располагала достаточным количеством нетронутых земель, дававших обильные урожаи при их первичной обработке, местное население сравнительно легко переживало неурожайные годы и выдерживало сложившуюся здесь «монополию скупщиков». Однако монополия эта с годами усиливалась, чему, естественно, способствовала неразвитость торговых связей Сибири, и приводила подчас к резкому падению хлебных цен (до 10—12 коп. за пуд ржи и до 20 коп. — пшеницы).<sup>25</sup>

Естественное стремление сибирского хлеба выйти за пределы Урала наталкивалось на сопротивление европейских аграриев, боявшихся конкуренции. Потоком негодующих писем в правительственные учреждения ответили они на активизацию ввоза сибирского хлеба на внутренние рынки страны.

Перед правительством встала дилемма: либо изолировать Сибирь, закрыв для нее внешние рынки сбыта, либо предоставить сибирскому хлебу эти рынки. В первом случае непосредственным

---

<sup>22</sup> С. В. Саблер, И. В. Сосновский. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. СПб., 1903, с. 249—250, 405.

<sup>23</sup> Сибирь под влиянием рельсового пути. Издание редакции периодических изданий Министерства финансов. СПб., 1902, с. 118. Официально-консервативный характер издания, думается нам, не исключает возможности пользоваться его богатым фактическим и цифровым материалом при известном критическом его осмыслении.

<sup>24</sup> Г. Ш. Боголепов. Торговля в Сибири. — В кн.: Сибирь, ее современное состояние и ее нужды. СПб., 1908, с. 180.

<sup>25</sup> Справка Департамента земельных имуществ Министерства земледелия и государственных имуществ «По вопросу о насаждении частного землевладения в Сибири», 1 июля 1898 г. ЦГИА СССР, ф. 1283, оп. 1, д. 179, л. 13—13 об.

следствием экономической изоляции Сибири явилось бы кризисное ее состояние, обнищание крестьянства и безусловно задержка, ослабление колонизации. Второй путь, напротив, мог открыть известный простор развитию капиталистического уклада в Сибири, интенсифицировать хозяйство, способствовать роли Сибири в качестве поставщика сырья.

С. Ю. Витте избрал второй путь. В сущности в тех специфических условиях такое решение казалось неизбежным, ибо проводимая им экономическая политика, которую, как представляется, мы в праве назвать политикой экономического стимулирования, сопровождалась целым рядом актов, затрагивавших в той или иной мере интересы колонизируемых окраин. Неся в себе достаточно выраженное буржуазное содержание, эта политика была глубоко противоречива. Потому столь двойственным и противоречивым оказалось решение вопроса о рынках для сибирского хлеба, проблема так называемого Челябинского тарифного «перелома».

Для С. Ю. Витте, едва ли разделявшего опасения помещиков европейской части России относительно губительной для них конкуренции сибирского хлеба и вообще считавшего понижение цен неотвратимой, закономерной тенденцией (в силу чего он невольно выступал сторонником умеренных хлебных цен), необходимость ограничения, именно ограничения ввоза сибирского хлеба в пределы европейской части России, была очевидна. Челябинской тарифной формуле предстояло в какой-то степени решать эту проблему. Но решить ее кардинально она, разумеется, не могла. Только выход сибирского хлеба на мировой рынок, но не прямым путем на Запад, а минуя Балтийские порты, мог спасти положение. Это было очевидно многим, в том числе и министру финансов. Предложенный С. Ю. Витте проект строительства Пермь-Котласской железной дороги был лишь одним из звеньев в цепи последовательно проводимых им мероприятий. И тот факт, что проект этот возник в 1893 г., т. е. за три года до начала действий Сибирской магистрали и введения Челябинского тарифа, — свидетельство реальной оценки Витте уровня экономического потенциала Сибири.

Но если в 1893 г. вопрос об экспорте сибирского хлеба был в известной мере самодовлеющим, жизненно важным исключительно для Сибири, то программа экономического преобразования Севера придала ему совсем иное звучание. Теперь, по мысли министра финансов, сибирский хлеб должен был сыграть особую роль в решении важнейшей экономической проблемы — интенсификации российского зернового экспорта. Активизация внешне-торгового баланса страны — неизменная цель С. Ю. Витте, к которой он стремился упорно и каждодневно на протяжении всей своей государственной деятельности и которая являлась стержнем экономической его политики, в конечном итоге должна была ре-

шить проблему вывозной торговли Сибири — одного из основных зерновых регионов страны. В основе тарифной политики Витте лежала, думается нам, не защита интересов той или иной социальной группы — среднерусского помещика или сибирского буржуа, не исключительно соображения фиска<sup>26</sup> и даже не стремление к колонизации Сибири (видимо, вообще не следует решительно все правительственные акты в отношении окраин объяснять только колониальной политикой царизма; в этой политике были свои нюансы, известные отклонения, колебания, вызванные рядом объективных, а нередко и субъективных причин), а стремление предельно активизировать российский внешнеторговый баланс. Отсюда, можно предположить, и возникла столь свойственная экономической политике 90-х годов противоречивость, затруднявшая оценку этой политики и порождавшая многочисленные споры исследователей о продворянском или буржуазном характере ее.

Строительство Пермь-Котласского железнодорожного пути протяженностью 812 верст началось в 1895 г. Он должен был установить прямое сообщение между Сибирью и Архангельским портом посредством включения в общую сеть Уральской горнозаводской дороги и соединительной ветки Екатеринбург—Челябинск. Уже с конца 1896 г. (одновременно с открытием Западно-Сибирской магистрали) началось временное, частичное движение грузов по новому пути, а 1 января 1898 г. было открыто регулярное движение на всем его протяжении. Дорога была оборудована за счет казны пакгаузами и специальными зернохранилищами.

Для предупреждения наплыва сибирского хлеба на рынки Урала и Европейской России одновременно с началом регулярного движения на части Западно-Сибирской магистрали (ноябрь 1896 г.) Министерством финансов был введен в Челябинске исключительный дифференцированный тариф — Челябинский «перелом», увеличивший стоимость провоза пуда хлеба по Самаро-Златоустовской дороге от Сибири до Балтийских портов на 5—9 коп. По данным Л. М. Горюшкина, тарифные пудовертные ставки на провоз хлеба из Западной Сибири в середине 90-х гг. составили:<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> Нередко исследователи экономики Сибири, основываясь на том, что Челябинская тарифная формула значительно пополняла государственную казну (доход с каждых 12 млн пуд. зерна, вывезенных через тарифную границу, составлял 1 млн руб. — см. М. И. Боголепов, ук. соч., с. 190—191), говорят о чисто фискальных мотивах тарифной политики 1890-х годов. При этом забвению предается тот факт, что казна немало теряла на понижении тарифных ставок Пермь-Котласского направления.

<sup>27</sup> Л. М. Горюшкин, ук. соч., с. 276

	Общая ставка без «перелома»	Действующая ставка с «переломом»	Разница
Курган—Киев . . . . .	34.71	39.31	4.60
Омск—Киев . . . . .	41.01	48.32	7.31
Омск—Ревель . . . . .	42.60	49.43	6.83
Омск—Рига . . . . .	44.51	50.90	6.39
Омск—Новый порт . . . .	38.84	47.04	8.20
Новониколаевск—Елец	40.29	49.17	8.88
Новониколаевск—Москва	40.86	49.57	8.71

Челябинская тарифная формула не распространялась на Пермь-Котласскую дорогу, что обеспечило последнее привлечение грузов, идущих к северным границам. Таковы были беспрецедентные меры, не имевшие места ни в железнодорожной, ни в тарифной практике, искусственно определившие основное направление в движении сибирского хлеба. В 1900 г. при общем пересмотре тарифов с целью дальнейшей интенсификации грузового движения в Архангельском направлении правительство прибегло к еще одной экстраординарной мере: для Пермь-Котласской линии были введены особые льготные тарифы на хлебные товары. Введение их позволило уменьшить стоимость провоза пуда зерна от Западно-Сибирских губерний до Лондона на 3—4 коп.<sup>28</sup>

Тарифные узаконения С. Ю. Витте в отношении сибирских дорог вытекали из его общей тарифной политики и соответствовали, естественно, взглядам его на назначение тарифов. Эти взгляды изложены в работе конца 1880-х годов «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов», которая, если доверять признанию министра финансов, служила «руководством почти для всех железнодорожных деятелей, занимающихся тарифами и вообще экономической частью железных дорог».<sup>29</sup>

С. Ю. Витте выступил сторонником упорядочения тарифного дела, состоявшего до 1889 г., т. е. до его перехода в ведение государственных учреждений, в компетенции исключительно владельцев частных железнодорожных обществ (в уставах обществ указывались лишь высшие нормы тарифных ставок). В силу этого тарификация внутренних перевозок отличалась поразительной бессистемностью, хаотичностью. Конкурируя друг с другом с целью привлечения грузов, дороги играли на понижение тарифных ставок, вводили так называемые рефракционные тарифы (пониженные, сепаратные, заключаемые с определенной фирмой

<sup>28</sup> С. В. Саблер, И. В. Сосновский, ук. соч., с. 406. Для сравнения приведем следующие данные: от Челябинска до Котласа (1509 верст) исключительный тариф составлял 17.41 коп. с пуда, тогда как за равное расстояние от Тюмени до Котласа (1581 верста) по общему тарифу взималось 26.73 коп. за пуд (С. В. Востротин. Северный морской путь и Челябинский тарифный перелом в связи с колонизацией Сибири. Вып. I. СПб., 1908, с. 32).

<sup>29</sup> С. Ю. Витте. Воспоминания. т. I, с. 172.

на перевозку определенного количества товара), приводившие нередко к страшнейшему дефициту железнодорожного баланса — до 20—25 млн руб. в год.<sup>30</sup> В условиях российских правительственных гарантий (облигации и значительное количество акций частных железных дорог принадлежали государству) убытки терпела прежде всего казна. Гарантия процентов и погашения сумм по акциям и облигациям, выпущенным частными железнодорожными обществами, и по облигациям, принадлежавшим государству, в 1876 г. составила 34 млн руб., в 1879 г. — уже 49 млн руб. К 1 января 1880 г. задолженность железных дорог государственному казначейству по гарантии выпущенных правительством акций и облигаций достигла 208,5 млн руб.<sup>31</sup> Более того, около 6,5 млн руб. ежегодно выплачивала казна дорогам вследствие неподвижных нормативных тарифных ставок (действовали без изменений с 1883 по 1889 г.), принимая на себя расходы действительных отправителей грузов.<sup>32</sup>

Подобная несообразность с государственными интересами могла быть в известной мере ослаблена введением строгой системы гибких дифференцированных тарифов, с неременным утверждением их правительством и обнародованием. За это ратовал С. Ю. Витте в книге о тарифах, и этих взглядов он придерживался, правда далеко не всегда последовательно, в бытность свою на посту директора Департамента железнодорожных дел и министра финансов.

В 1893 г. Совещание по пересмотру хлебных тарифов, приняв в расчет географические условия, дальность расстояний и прочие факторы, ввело наконец дифференцированные пудоверстные ставки. Новая, существенно пониженная общая тарифная формула вопреки опасениям не дала дефицита. Вследствие роста перевозок валовая выручка железных дорог в 1895 г. по сравнению с 1890 г. увеличилась на 10 млн руб.<sup>33</sup> Для северных, исключительно потребительских, районов общее понижение тарифов имело первостепенное значение, ибо единственным фактором, влияющим здесь на уровень хлебных цен являлся строй внутренних тарифов. Разумеется, тем значительнее оказывалась роль исключительных тарифов 1900 г. в формировании рыночных хлебных цен Северодвинского и Архангельского краев.

Впервые в значительных количествах сибирский хлеб появился на Мурманском побережье в 1898 г. Отныне он уже полностью удовлетворял потребности местного населения, определен-

---

<sup>30</sup> С. Витте. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. СПб., 1910, с. 175.

<sup>31</sup> Там же, с. 159.

<sup>32</sup> Там же, с. 161.

<sup>33</sup> П. А. Шостак. К теории железнодорожных тарифов. Хлебные тарифы. СПб., 1897, с. 109.

ные для десятилетия 1883—1892 гг. в 2,75 млн пуд.<sup>34</sup> Само появление его свидетельствовало о первых шагах к осуществлению виттевской программы экономического преобразования Северного края. После более чем полувекового запустения был возрожден к активной коммерческой жизни Архангельский порт.

Однако недостаточно было обеспечить доставку излишков хлеба к северным гаваням, столь же необходимым оказалось создать благоприятные условия для его реализации. Это была вторая сторона проблемы экспорта, которую предстояло разрешить. В том же 1898 г. после долгого перерыва в Архангельске появились английские торговые суда. Они приняли на борт первые партии сибирской пшеницы. Так стихийно возникло Беломорское коммерческое сообщение, пока еще нерегулярное и незаконное.

Первое соглашение о вывозе сибирского хлеба за пределы страны заключено было годом позднее с британской торговой и транспортной фирмой «Виллиам Г. Мюллер и К<sup>о</sup>». Оно предусматривало принятие фирмой обязательств по вывозу всего количества зерна, предъявляемого ей, т. е. фактически неограниченный экспорт (но, разумеется, в рамках возможного подвоза).

Вторым по значению крупным экспортером выступила Архангельская транспортная контора Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги. Деятельность последней вызывает значительный и, пожалуй, особый интерес, поскольку экспорт зерна (преимущественно в Англию и Голландию) она сочетала с широкими комиссионными зернозакупочными операциями. Для активного выполнения посреднических функций было специально открыто Сибирское отделение. В 1900 г. Архангельская контора приобрела и транспортировала за границу около 3 млн пуд. сибирского и, видимо, волжского хлеба (за счет привоза 1900 г. и хлебных запасов предшествующих лет).<sup>35</sup>

Энергичную деятельность в том же направлении развивало и Товарищество Архангельско-Мурманского срочного пароходства, роль которого в экономическом преобразовании Мурманского края была особенно заметна. Среди фирм, принявших на себя экспортные операции, оказалось иностранное пароходство «Томас Миллер». Коммерческая деятельность двух названных фирм протекала весьма успешно и подавала немалые надежды, что позволило им в навигацию 1901 г. понизить фрахты в среднем до 20%.<sup>36</sup> В 1902 г. они прибегли к новому понижению фрахтов. В местном водном сообщении (по Северной Двине) ведущая роль основного транспортера оставалась за Северным пароходным обществом «Котлас—Архангельск—Мурман».

<sup>34</sup> ЦГИА СССР, ф. 441, оп. 1, д. 35, л. 56.

<sup>35</sup> Сибирь под влиянием рельсового пути, с. 63.

<sup>36</sup> Там же, с. 64.

Окончательную организацию Беломорское сообщение получило в 1901 г., тогда же были опубликованы его тарифы. Беломорское сообщение приняло на себя не только экспорт, но и импорт товаров, разделив между участвовавшими в нем фирмами операции по вывозу и ввозу. Хлебные грузы поступали со всех станций Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги, со станций Пермской железной дороги (линии Челябинск—Екатеринбург, Екатеринбург—Тюмень, Вятка—Левшино) и Сибирской магистрали.<sup>37</sup> Экспортировалось сибирское зерно преимущественно в Англию (Лондон, Гулль, Ньюкэстл), Голландию (Амстердам, Роттердам), Бельгию (Антверпен), Германию (Гамбург, Бремен), значительно реже во Францию. Ввозное сообщение имело не только сибирское, но и московское направление. Это вполне отвечало его целям — обеспечить необходимый груз иностранным кораблям и соответственный для него рынок.

Основными поставщиками зерна, занимавшимися скупкой его на местах, выступили упомянутая уже Архангельская транспортная контора Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги, крупнейшая торговая фирма «Луи Дрейфус и К<sup>о</sup>» и Русский для внешней торговли банк.

По сведениям Министерства финансов, в 1899 г. из Сибири экспортировалось 3.5 млн пуд. зерна через порты Белого, Балтийского, Черного морей и западную сухопутную границу, в том числе в северном направлении по линии Пермь—Котлас прошло 990 тыс. пуд. хлебных грузов. Для сравнения укажем, что 1899 и последующие неурожайные годы отличались резким снижением общего вывоза из Сибири. В 1897—1898 гг. (без учета Пермь-Котласской ветки) Сибирь экспортировала 11.8 и 8.4 млн пуд. В 1900 г. за рубеж отправлено было 6.8 млн пуд. сибирского зерна, притом в направлении Пермь—Котлас через Архангельский порт — 1.4 млн пуд.<sup>38</sup>

Абсолютные цифры, как видим, невелики. Но налицо явная тенденция к активизации вывоза через Архангельск, чему способствовали, разумеется, беспрецедентные виттевские тарифные узаконения. В 1901 г., также неурожайном в Сибири, осложненном к тому же дипломатическими столкновениями на Дальнем Востоке, которые отрицательно повлияли на всю систему железнодорожных перевозок, три крупнейших посредника в сибирской хлебной торговле экспортировали 5.82 млн пуд. зерна: Архангельская транспортная контора Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги погрузила на 31 корабль 3.68 млн пуд. хлебных грузов, фирма «Луи Дрейфус и К<sup>о</sup>» — на 15 судов 1.43 млн пуд.,

---

<sup>37</sup> Наряду с хлебными грузами экспортировались такие сырьевые товары, как лен, пенька и пр., однако доля их в общем вывозе оставалась ничтожной.

<sup>38</sup> Сибирь под влиянием рельсового пути, с. 119.

Русский для внешней торговли банк — на 16 судов 707 тыс. пуд. зерна. В навигацию 1901 г. Архангельский порт посетило 376 иностранных кораблей, в том числе 246 под английским флагом.<sup>39</sup>

Цифры вывоза хлеба из Архангельска в 1901 г. представляются несколько завышенными, но, с другой стороны, видимо, нет прямых оснований для их опровержения. По всей вероятности, организация Беломорского коммерческого сообщения привела к резкой активизации транспортных операций. Но уже в следующем, 1902 г. наметился заметный спад экспорта через Архангельск. Прежде всего не мог не сказаться третий неурожайный для Сибири год. Не последнюю роль сыграл к тому же отказ от посреднической деятельности в области хлебозакупок Архангельской конторы Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги, что было вызвано переходом ее в ведение Министерства путей сообщения (уставами казенных дорог комиссионерская деятельность запрещалась). Тем не менее Беломорское сообщение продолжало существовать. В навигацию 1902 г. в нем по-прежнему приняли участие торговая и транспортная фирма «Виллиам Г. Мюллер и К<sup>о</sup>», фирма «Томас Миллер», Архангельско-Мурманское срочное пароходство.

Вместе с тем наметившиеся в конце столетия относительные успехи северной торговли еще не означали кардинального решения проблемы экспорта сибирского хлеба. Они лишь свидетельствовали о правильности избранного пути. Прежде всего итоги первых же лет регулярной эксплуатации Сибирской магистрали и Пермь-Котласской линии убедительно показали необоснованность, несбыточность надежд на быстрое осуществление этой насущной задачи. Несмотря на заметное увеличение с 1896 по 1899 г. ежегодных перевозок хлебных грузов в северо-западном направлении, только в зимний период 1897/98 г. Челябинск не смог пропустить свыше 5 млн пуд. заготовленных на экспорт хлебов.<sup>40</sup> Комиссия министра путей сообщения князя М. И. Хилкова, созданная в 1898 г. специально с целью обследования сибирских железных дорог и выяснения возможностей увеличения их пропускной способности, пришла к выводам более чем неутешительным.

Слабое техническое оснащение дорог, недостаток вагонов, платформ, специальных зернохранилищ, почти полное отсутствие элеваторной сети, наконец, в целом чрезвычайно низкий уровень организации как внутренней, так и внешней российской торговли (скупка хлеба через мелких комиссионеров и пр.) — все это значительно удорожало стоимость перевозок и, естественно, не могло не отразиться на итогах зернового экспорта. К тому же

<sup>39</sup> Там же, с. 65.

<sup>40</sup> Там же, с. 22.

Сибирская магистраль, как известно, включила в орбиту своего влияния далеко не все хлеборобные районы Сибири. Зерно поставлялось преимущественно из Западной Сибири, из Курганского и Ишимского округов. Что касается минусинского, алтайского хлеба, то возможности его вывоза были чрезвычайно ограничены. В среднем стоимость доставки пуда зерна из Барнаула в Лондон (через Пермь—Котлас—Архангельск) не могла обойтись в конце века дешевле 53—54 коп. При средней лондонской цене пуда пшеницы 97 коп. и местных ценах — 40 коп. на долю продавца очищалось всего лишь 3—4 коп. Это была мизерная и труднодоступная прибыль, с учетом всей сложности перевозок. К тому же экспортируемый из Сибири хлеб, как правило, зимовал в Котласе, что существенно увеличивало накладные расходы, усиливая зависимость экспорта от кредитоспособности хлеботорговых фирм.

Справедливости ради следует подчеркнуть, что при строительстве Пермь-Котласской железной дороги многое было предусмотрено и учтено для приема значительного количества хлебных грузов: отчуждены земли под постройку складов, пакгаузов, приемных ссыпных пунктов, расширен фарватер Северной Двины, возведены пристани и пр. Однако технические возможности дороги оставляли желать лучшего и были явно недостаточны для транспортировки даже имеющихся в наличии хлебных товаров. Зимовка хлеба в Котласе в сущности превращала экспортируемый Архангельским портом хлеб в своего рода резервный и безусловно снижала прибыли как поставщиков, так и самой дороги. Отсюда понятно возникновение целого ряда проектов новых железнодорожных линий главным образом в северном направлении к Карскому морю, к устьям Оби и Енисея (проекты А. М. Сибирякова, О. В. Маркграфа, А. Д. Голохвастова и др.).

Между тем есть основания предполагать, что Министерство финансов намерено было в дальнейшем вновь прибегнуть к понижению тарифных ставок, теперь уже для Пермской линии. По предварительным расчетам осуществление этой акции позволило бы снизить стоимость доставки пуда зерна от Семипалатинска или Барнаула до Лондона через Архангельск в среднем на 10—11 коп. Однако это благое намерение осуществлено не было.

Наряду с перечисленными выше объективными причинами, снижающими значение северной торговли, существовали и субъективные, сыгравшие, по-видимому, немаловажную роль. Речь идет о том, что программа С. Ю. Витте экономического преобразования Севера, столь благосклонно встреченная правительством в 1894 г., в скором времени была отвергнута. Сложная закулисная борьба, в частности интриги генерал-адмирала великого князя Алексея Александровича, наконец, смена монарха привели к ее провалу. Законсервированные ранее оборонные строительные работы в Либаве были возобновлены. Сооружение Екатери-

нинской гавани, напротив, прекратилось. Вследствие этого и Архангельский коммерческий порт не получил должного развития.

В таком случае возникает вопрос: что дала Сибири тарифная политика С. Ю. Витте и каковы были ее последствия для развития сибирского зернового экспорта?

Прежде всего для сибирского хлеба был открыт совершенно новый рынок, несколько ограниченный, зависящий от многих обстоятельств, но, что особенно важно, рынок, не имеющий конкуренции, столь сильной на юге и западе страны. С вводом в действие железнодорожной магистрали Петербург—Кемь решение проблемы рынков сделало еще один значительный шаг вперед.

Далее, за счет сибирского хлеба была решена проблема снабжения населения Европейского Севера страны. Отныне Архангельский край и Северодвинский округ возвращены были к активной экономической жизни.

Наконец, интенсификация вывоза оказала влияние на урегулирование цен местных сибирских рынков, привела к заметной их стабилизации.

Приведенные выше соображения позволяют утверждать, что «перелом» тарифной формулы в Челябинске, оказавший определенное воздействие на процесс развития экономики Сибири, в то же время не сыграл роли решающего фактора в процессе ее хозяйственной изоляции и, следовательно, абсолютизировать его значение в качестве основной причины экономической замкнутости Сибири неправомерно. Этот вывод весьма убедительно, на наш взгляд, иллюстрируют и данные о вывозе сибирского хлеба в пределы европейской части страны. Они свидетельствуют о том, что Челябинская тарифная формула лишь частично сдерживала поток хлебных грузов, направленных на рынки Европейской России. Торговый капитал российских окраин в своем постоянном стремлении к завоеванию новых позиций, новых рынков с трудом, но преодолевал стоявшие на его пути преграды. Движение хлебных грузов, правда ограниченное, к балтийским портам продолжалось. В 1898 г. сибирский хлеб впервые вышел на рынки южной России. Неизбежность дальнейших поисков сибирским хлебом широких внешних рынков оставалась очевидной.

\* \* \*

Челябинский «перелом» был упразднен в 1911 г. Отмене его предшествовали довольно длительные дебаты в представительных буржуазных организациях (Совете съездов представителей торговли и промышленности, Совете съездов мукомолов и т. д.) и правительственных учреждениях. Возникал этот вопрос, естественно, и в связи с общим пересмотром хлебных тарифов в 1900 и 1905 г. Однако, несмотря на весьма веские аргу-

менты противников тарифа, Челябинская формула продолжала действовать.

Наконец, в 1910 г. вопрос об отмене «перелома» был рассмотрен в созданном при Министерстве финансов Особом совещании по пересмотру тарифов на перевозку хлебных грузов. Мнения присутствовавших разделились. Отмены тарифа настоятельно требовали сельские хозяева степных областей Сибири, Биржевых комитетов ряда портовых городов (Новороссийска, Одессы, Николаева, Феодосии, Бердянска, Ростова-на-Дону, Петербурга, Ревеля, Ливавы, Архангельска), Калашниковская хлебная биржа, представители волжского судоходства. Требования отмены «перелома» были подкреплены существенными доводами, в числе которых не последнее место заняла проблема экономической помощи Сибири в период неурожайных для центральной России лет.<sup>41</sup> Не менее упорными защитниками тарифа выступили землевладельцы северных районов, Кременчугский, Рижский и Екатеринбургский биржевые комитеты, Балашовская хлебная биржа, представители мукомольной промышленности южного и волжского районов и т. д. Считая, что отмена Челябинского тарифа нанесла бы непоправимый урон сельскому хозяйству Европейской России не только вследствие конкуренции сибирского хлеба, но и по причине резкой ломки самого строя хлебного экспорта, сложившегося под влиянием 14-летнего действия тарифной формулы, они настойчиво высказывались за ее сохранение.<sup>42</sup>

Как видим, борьба мнений на совещании по вопросу об отмене тарифа отразила реальную расстановку социальных сил и тем самым подготовила почву для довольно осторожного, компромиссного решения Тарифного комитета: «Признать в принципе перелом тарифных схем для сибирского хлеба в Челябинске подлежащим отмене», но «признать неприемлемым с отменой Челябинского перелома простое распространение общей схемы на перевозку сибирского хлеба в Европейскую Россию».<sup>43</sup> В итоге столь неопределенного решения Челябинский «перелом» условно был сохранен до августа 1911 г., т. е. до завершения очередной хлебной кампании и вместе с тем до определения общим тарифным съездом особой тарифной схемы на перевозку сибирских хлебных грузов в европейскую часть России.

Итак, как история возникновения, так и все перипетии отмены Челябинского «перелома» — наиболее характерного проявления правительственной тарифной политики в отношении Сибири — явились ярким свидетельством весьма неопределенного, двойственного характера этой политики. Стремления правящих кругов открыть сибирскому хлебу внешние рынки сбыта, не

<sup>41</sup> Отчет о деятельности Совета съездов мукомолов по 1 января 1911 года. СПб., 1911, с. 51—57.

<sup>42</sup> Там же.

<sup>43</sup> Там же, с. 57.

ущемляя прав, не затрагивая экономических интересов средне-русского помещика, отнюдь не способствовали кардинальному решению этой принципиально важной для экономики Сибири проблемы.