

ВЗГЛЯДЫ В. К. ПЛЕВЕ НА ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ХЛЕБНОЙ ТОРГОВЛИ

Российская деревня, менявшая свой облик в пореформенные десятилетия, оставалась погруженной в многообразие проблем социально-экономического характера. В их числе был вопрос увеличения доходности сельскохозяйственного производства, решение которого виделось в создании условий для повышения рентабельности аграрного сектора. В этой связи на первое место вышла проблема эффективного сбыта сельскохозяйственной продукции, в первую очередь зерна. По данным государственной статистики зерновые культуры занимали господствующее положение как в объеме товаров сельского хозяйства, так и в их доле на рынке. На пути решения данных вопросов стояли отсутствие сбалансированной тарифной политики, недостаток транспортной инфраструктуры, недоступность кредита и другие существенные препятствия.

Понимание указанных проблем присутствовало как в правительстве в целом, так и у крупнейших государственных деятелей. Поэтому в масштабах всего государства стоял вопрос сохранения товарной продукции, ее мобильности и, в конечном итоге, доходности сельскохозяйственного сектора экономики. В этой связи «особое внимание обращалось на огромные потери, которые неизбежны при длительном хранении зерна в непригодных помещениях и которые в отдельных случаях перекрывали саму стоимость грузов»¹. Это вело к образованию залежей зерна в пути следования, что приводило к неминуемой порче хлебной продукции.

7 января 1888 г. товарищ министра внутренних дел В. К. Плеве был назначен председателем Комиссии по поводу падения цен на сельскохозяйственные произведения в пятилетие (1883–1887 гг.), работа которой указала на один из единственных путей выхода из данной ситуации — создание складской инфраструктуры хранения зерна.

Плеве был убежден, что формирование элеваторной сети является важной формой государственного регулирования зерновых потоков в стране. Тем самым можно было оказывать действенное влияние на многие насущные проблемы экономики. Во-первых, элеваторы могли выступать регуляторами продовольственного снабжения населения. Во-вторых, они оптимизировали транспортные расходы хлебопроизводителей. Элеваторы открывали новые возможности в развитии кредитных операций. Наконец, рассматривалась даже их фискальная функция.

Плеве чутко уловил суть существовавшей проблемы. Он понимал, что малое количество зернохранилищ препятствовало развитию подтоварного кредита как важной меры поддержки сельхозпроизводителей. Последним негде было хранить урожай, который мог обладать залогоспособностью. Стоит отметить, что в 1880-е гг. элеваторная тема была на устах большинства рус-

ских помещиков хлебопроизводящих регионов. Правительство также видело в этом путь увеличения доходности зернового экспорта.

Появление элеваторов, по мысли Плеве, положительно отражалось на экспортной торговле, при которой производители находились в зависимости от услуг посредников². В то же время он учитывал и отношение к элеваторной теме земских кругов, ходатайства которых с призывами государственного вмешательства в сооружение элеваторной сети поступали в центр. Земские лидеры полагали, что развитие элеваторов за казенный счет улучшит экспорт хлеба и устранил посредников между производителями зерна и его потребителями на внутреннем и внешнем рынках. Этим задачам могли отвечать зернохранилища в местах производства, которые бы находились под управлением земств и сельскохозяйственных обществ. Они могли получить возможность выходить непосредственно без посредников на мукомольные предприятия.

Плеве очень интересовался борьбой с посредниками в хлебной торговле. Ее успех был связан с развитием элеваторной сети параллельно с сооружением железнодорожных магистралей. Действительно, экономические реалии не позволяли сооружать элеваторную сеть в отрыве от транспортных коммуникаций, а в российских условиях — за счет экономии на железных дорогах. В мировой практике железнодорожное строительство напрямую влияло на формирование сети товарных складов.

После того как в 1888–1889 гг. железным дорогам было законодательно предоставлено право строительства элеваторов и зернохранилищ, Плеве выступил за необходимость сооружения элеваторов и в районах хлебопроизводства.

Деятельность Плеве во главе Комиссии 1888 г. положила начало практической реализации создания в России системы хранения товарного зерна. В стране наблюдался настоящий элеваторный бум, пик которого пришелся на 1893–1897 гг. Кроме того, сформировалась правовая база организации и функционирования элеваторов, которая должна была сделать привлекательным вложение средств в элеваторное дело — основу успешных операций с зерном. Однако реализация данных идей была связана с позицией руководства Министерства финансов, которое не приветствовало отвлечение бюджетных средств. В то время С. Ю. Витте недооценивал значение элеваторной системы в экономике страны. Однако в целом элеваторам все же удалось поднять интенсивность оборота зерна и открыть возможность конкурентного развития зерновой торговли.

Таким образом, Плеве определил принципы государственной инициативы в развитии хлебной торговли как одного из важнейших секторов экономики. Он имел общенациональное значение, так как зерно было главным богатством страны, в его производстве было занято большинство населения, успех зернового производства стимулировал такие перспективные отрасли народного хозяйства как железнодорожное строительство и кредитные операции, а самое главное — частную инициативу. Без этого на рубеже XIX–XX столетий Россия уже не могла иметь экономически сильные позиции, чтобы конкурировать на мировых рынках.

Примечания

¹ *Фигуровская Н. К., Блажих И. А.* Меры российского правительства по развитию сельского хозяйства (по документам Министерства финансов России конца XIX — начала XX вв.) // Проблемы современной экономики. 2012. № 3. С. 381–385.

² *Китанина Т. М.* Хлебная торговля России в конце XIX — начале XX века: Стратегия выживания, модернизационные процессы, правительственная политика. СПб., 2011. С. 205.

М. М. Савченко

ВАСИЛИЙ ТИМИРЯЗЕВ: БЮРОКРАТ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ В ИНТЕРЬЕРЕ РОССИЙСКОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ

Исследователями экономической истории России XIX — начала XX вв. последнее время активно осваивается тема «человека» в модернизационном процессе. В частности, в широких рамках междисциплинарного подхода «человеческое» измерение приобретает внешнеторговая и таможенная политика государства. Выясняется, что разработкой таможенных тарифов, заключением торговых конвенций и т. п. занимались конкретные люди, и нередко их заслуги в развитии экономики страны, обеспечении ее экономического суверенитета были весьма значительны. Несомненно, к числу таких деятелей относился Василий Иванович Тимирязев (1849–1919). Более тридцати лет он как крупный чиновник и представитель деловых кругов был видным участником модернизационного процесса России на его «раннеиндустриальном» этапе.

В. И. Тимирязев происходил из дворянского рода, представители которого с начала XV в. состояли на русской службе. Его дед — Аркадий Семенович (около 1789–1866) сделал карьеру в таможенном ведомстве, в 1820–1840-е гг. был управляющим Петербургской портовой таможней и начальником Петербургского таможенного округа; отец — Иван Аркадьевич (1819–1877), в 1860-е гг. служил в Петербургском воспитательном доме «по экономии и полиции»¹.

После окончания физико-математического факультета Санкт-Петербургского университета В. И. Тимирязев в 1875 г. поступил на службу в Департамент торговли и мануфактур Министерства финансов. Молодой специалист командировался для работ по устройству русского отдела на всемирных выставках в Филадельфию (1876 г.), Париж (1878 г.), Антверпен (1885 г.), Копенгаген (1888 г.), был делопроизводителем Комиссии для устройства Всероссийской промышленно-художественной выставки в Москве (1882 г.). С 1880-х гг. он работал в многочисленных комиссиях и совещаниях по вопросам промышленности и торговли.

Большой опыт выставочной работы и репутация специалиста в вопросах международной торговли и таможенной политики способствовали продвижению Тимирязева по службе. В 1886 г. он уже вице-директор Департамента торговли и мануфактур Министерства финансов, в 1890 г. — управляющий