

УДК 33-94(082)

Шустов Сергей Григорьевич

кандидат исторических наук, заведующий кафедрой истории и культурологии
Прикамского социального института
lanaschust@mail.ru

**К ВОПРОСУ О РЕФОРМИРОВАНИИ
ЧАСТНОЙ ГОРНОЗАВОДСКОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ
УРАЛА В 50-е гг. XIX в.**

Автор исследует подготовительный этап реформирования отечественной металлургии в 40-е-50-е гг. XIX в. Показаны противоречия между уральскими горнозаводчиками – вотчинниками и правительственной фритредерской таможенной политикой, направленной на создание в России конкурентной среды на рынке черных металлов с передовой в то время английской металлургией. Рассмотрено состояние уральской горнозаводской промышленности, её особенные и общие черты с древесноугольной металлургией европейских стран.

Ключевые слова: реформы, металлургия, таможенные пошлины, конкуренция, уральские заводладельцы.

Поражение России в Крымской войне показало техническое отставание русской армии и флота от союзной англо-французской армии. Национальное унижение, испытанное русскими людьми после Парижского мира, ускорило проведение серьёзных и глубоких реформ в экономической и социальной областях жизни государства. Исследование начального этапа реформирования частных горных заводов Урала в 40-50-е гг. XIX в. И правительственной политики, направленной на модернизацию российской металлургии являются целью данной статьи. В качестве основных источников для её написания использованы законы Российской империи и архивные материалы извлеченные автором из Российского государства военного архива древних актов.

Возможности реализации крупных государственных проектов уральская металлургия продемонстрировала в годы строительства первой русской железнодорожной магистрали от Москвы до Санкт-Петербурга. Вопрос о строительстве железной дороги активно обсуждался в общественных кругах в начале 40-х гг. XIX в. Владельцы отечественных железодельных заводов провели 26 января, 9 февраля и 5 марта 1842 г. совещания, на которых рассмотрели вопрос о поставке металлов для строительства железной дороги Санкт-Петербург-Москва. Важную роль в работе совещаний сыграли графиня С.В. Строганова и граф Г.А. Строганов. В заключительном документе, принятом на последнем заседании, 23 владельца частных металлургических предпри-

Shustov Sergey Grigorievich

PhD in History, Head of the Department History and Culture Studies of the Prikamsky Social Institute
lanaschust@mail.ru

**ON THE QUESTION OF REFORMING
PRIVATE MINING INDUSTRY OF THE URALS
IN THE 50s OF THE 19th CENTURY**

The author studies the preparatory stage of reforming national metallurgy in the 40s and 50s of the 19th century. The contradictions between the Ural mine owners (great landowners) and governmental free trade customs policy directed to the creation in Russia a competitive environment on the ferrous metals market with the progressing at that time English metallurgy are shown. The paper considers the condition of the Ural mining industry, its peculiar and common features compared with wood charcoal metallurgy in European countries.

Key words: reforms, metallurgy, custom duties, competition, the Ural factory owners.

ятий изложили свою программу обеспечения металлом строительства первой железной дороги. Они твёрдо заявили о своей готовности без затруднений поставить за 6 лет по казённому заказу 5 млн пудов металла. Частные заводы России, по свидетельству участников совещаний, в начале 40-х гг. производили до 6,7 млн пудов железа ежегодно, и могли увеличить производство до 8 млн пудов.

Владельцы высказали благодарность императору за его покровительство и ограждение русской промышленности «от упадка, который бы последовал от ввоза железа из Англии» [1, л. 16]. В своём обращении на Высочайшее имя заводладельцы выражали надежду, что размещение заказов на металл в России, кроме государственной пользы от сохранения капиталов в Отечестве, позволит вложить эти капиталы в «усовершенствование заводских механизмов для производства рельсов, новые способы выделки рельсов и железа, что приведёт к снижению себестоимости железа, из которого можно делать домашнюю крестьянскую утварь и земледельческие крестьянские инструменты» [2, л. 16об-17], способные обеспечить развитие сельского хозяйства России. Участники совещаний обратились с просьбой к императору об учреждении комитета из владельцев железодельных заводов для создания образцового заведения по производству рельсов. Заводовладельцы единодушно постановили составить единовременный основной капитал в 100 тыс. р. серебром, разложить эту сумму на все

частные русские металлургические заводы пропорционально количеству выплавляемого чугуна в каждом заводе за последние 10 лет. Новый рельсовый завод, производительностью 250 тыс. пудов в год, с новейшим оборудованием и западными техническими специалистами должен был стать образцовым заведением, куда со всех заводов России будут приезжать мастера для обучения передовой технике и технологии.

Владельцы русских металлургических предприятий, главным образом уральских, как следует из документов их совещаний в январе – марте 1842 г., намеревались использовать большие правительственные заказы для качественного скачка в технике и технологии металлургического производства, полагая начать с создания образцового предприятия. Император Николай I одобрил стремление заводладельцев создать общество для поставки рельсов и металла на устройство железной дороги С.-Петербург – Москва [3, л. 22-24].

Однако, как показала практика, образовавшееся в 1842 г. «Общество горнозаводчиков для развития рельсового дела в России» оказалось несостоятельным в выполнении правительственного заказа. Из числа уральских заводчиков, взявшихся за выполнение железнодорожного заказа, только С.С. Яковлев организовал на Алапаевских заводах прокатку рельсов, остальные уральские заводы почти не принимались за исполнение заказа. Созданный под Петербургом образцовый рельсовый завод, названный впоследствии Путиловским, вначале работал успешно, но в 1864 г. поменял владельца и в 1866 г. прекратил производство рельсов.

Причины срыва поставок рельсов и металла для строительства Николаевской, затем Варшавской и Московско-Курской железных дорог крылись в действиях как правительства, так и заводладельцев. Во-первых, заказы при ограниченных масштабах железнодорожного строительства были небольшими по объёму и стоимости, непостоянными, распределялись между большим числом предприятий. В период с 1842 по 1865 г. такие заказы на сумму 36 млн р. были размещены на 45 заводах, т.е. в среднем на один завод на протяжении 24 лет пришлось заказов на 0,8 млн р. Заказы имели характер временных, частных, рассчитанных на 1 – 2 года. С другой стороны, между предпринимателями-заводладельцами и спекулянтами-перекупщиками металла разгорелась острая борьба за овладение государственными заказами. Зачастую заказы брали заводы неподготовленные для их выполнения. В результате значительная сумма государственных средств

– 36 млн р., была растрочена неэффективно, заводы, которые могли бы в достаточной степени удовлетворять потребности железнодорожного строительства в России, созданы не были, а техническое перевооружение действующих предприятий было незначительным [4, с. 103]. Можно сказать, что попытка модернизации отечественной металлургической промышленности через железнодорожное строительство в 1840-х 1850-х гг. оказалась неудачной.

В начале 1840-х гг. начинается процесс пересмотра покровительственных для русской промышленности таможенных тарифов на металлы. Отчасти это связано с выходом в отставку в 1844 г. министра финансов графа Е.Ф. Канкрин, – завзятого протекциониста, отчасти – влиянием на умы чиновников модной в то время экономической теории свободной торговли, активно пропагандировавшейся и проводившейся Англией. В определённой степени на изменение тарифной политики Российской империи влияли сложности с выполнением русскими заводами железнодорожных заказов [5, с. 59-64].

О том, насколько широко в середине 1840-х гг. обсуждался в Русских деловых кругах вопрос о фритредерской таможенной политике, свидетельствуют вовлечённость в это обсуждение графа С.Г. Строганова, записки и материалы, поступавшие на имя графа в его Петербургскую контору. Граф, являвшийся противником отмены покровительственных для отечественного, главным образом уральского, металла, пошлин, был неформальным лидером движения противников принятия фритредерского таможенного тарифа. Главным аргументом противников отмены высоких таможенных пошлин для ввоза иностранного металла было утверждение о том, что Англия значительно превзошла Россию в технике металлургического производства, а Россия остаётся в основном страной земледельческой, поэтому не готова к свободной торговле и отмена запретительных тарифов приведёт к параличу русской железодельной промышленности [6, л. 25-26].

Сторонники отмены запретительных тарифов апеллировали к аргументу, что Россия по примеру Англии должна перейти к свободной торговле, иначе окончательно отстанет от передовых стран Европы, и что запретительные тарифы выгодны только нескольким русским фабрикантам железа.

В конечном счёте, точка зрения сторонников фритредерства возобладала, и 13 октября 1850 г. был Высочайше утвержден именной, данный Сенату указ «Об общем тарифе по Европейской торговле для таможен Российской

Империи и Царства Польского». Указ был направлен на облегчение «как заграничных торговых сношений, так и «внутренних» со снятием таможенной линии между Царством Польским и Российской Империей» [7, с. 175].

По новому тарифу ввозные пошлины в Польшу и Россию из-за границы составили: за 1 пуд чугуна вместо 1 р. 03 к. – 50 к., за пуд сортового железа вместо 1 р. 50 к. – 50 к., на сталь не в деле вместо 1 р. 25 к. – 75 к. Из прежнего тарифа 1841 г. осталась только ввозная пошлина на проволоку – 1 р. 80 к. и запрещение привоза чугуна и железа морем в Балтийские порты России [8, с. 47].

Во время подготовки нового таможенного тарифа Главный начальник Уральских горных заводов генерал В.А. Глинка направил в правительство четыре записки об отрицательном влиянии беспошлинного ввоза иностранного металла на русскую горную промышленности вообще, и на уральскую – в частности. Пятую записку генерал Глинка направил графу С.Г. Строганову в надежде на то, что графу удастся убедить правительственные сферы не принимать нового свободного тарифа. Документ, написанный Главным начальником, датирован 20 октября 1850 г. и тогда же отправлен из Екатеринбурга, но Глинка не знал, что неделей ранее император утвердил новый таможенный тариф.

Записка Глинки интересна, прежде всего, с той точки зрения, что это мнение официального лица, озабоченного состоянием уральской горной промышленности, безусловного сторонника её прогрессивного развития. В сентябре 1850 г. по пути из Петербурга в Екатеринбург начальник Уральских горных заводов побывал на ярмарке в Нижнем Новгороде, где среди коммерсантов уже ходили разговоры о предполагаемом в недалёком будущем свободном ввозе в Россию морем и сухопутно иностранного чугуна и железа. Купцы заявляли о нежелании покупать русское железо, чтобы заблаговременно высвободить капиталы из столь опасного, по их мнению, вложения [9, л. 32-33]. Они оперировали конкретными ценами: в Санкт-Петербурге англичане будут продавать железо по 1 р. 15 к. за пуд, тогда как русские заводы не могут продавать дешевле 1 р. 35 к. за пуд. Вполне вероятно, вначале торговля железом будет вестись английскими фирмами по демпинговым ценам – 90 к. за пуд в портах, а затем, попав на Нижегородскую ярмарку – проводник на все внутренние рынки России, иностранное железо разорит русскую металлургию [10, л. 35].

Начальник уральских горных заводов считал широкий импорт заграничного металла губительным для всей русской горной промышленности, но особенно – для Урала. Причину вредного влияния дешёвого английского металла на внутреннем рынке генерал В.А.

Глинка усматривал в том, что частные уральские горные заводы имели на своём попечении и продовольственном обеспечении крепостных и данных от казны мастеровых до 400 тыс. душ обоего пола, за которых платили подати и повинности, нанимали до 100 тыс. вольных работников из государственных крестьян, покупали до 3 млн пудов хлеба и тем поддерживали и поощряли земледелие в десяти ближайших к Уралу уездах, где находилось до 1 млн земледельцев.

Начальник уральских горных заводов предлагал правительству вместо ввоза иностранного железа «исправить несовершенства отечественной горнозаводской промышленности своими средствами, не подвергаясь зависимости от иностранцев». Глинка предлагал отказаться от метода модернизации русской металлургической промышленности через столкновение её в конкурентной борьбе на внутреннем рынке с английской, представил свою программу обновления горной промышленности.

Уральские заводы производили в год 7,5 млн пудов железа, а Глинка считал, что они могут увеличить его производство до 22 млн пудов. Главными аргументами оппонентов, отрицавших возможность доведения производства уральского железа до такого уровня были: недостаток лесов, т.е. топлива, недостаток рабочей силы и наличие округов, производящих очень дорогое железо, с трудом находящее сбыт. Глинка, в свою очередь, считал, что лесов на Урале ещё достаточно, это во-первых, во-вторых, следует усовершенствовать углежжение и довести выжиг из 20 кубических сажень дров до 100 коробов, в третьих, использовать пилю при заготовке леса, шире применять другие виды топлива, в частности, торф, строить производственные здания и жилые дома в заводских посёлках не из дерева, а из кирпича и покрывать их черепицей.

Обращаясь к сторонникам мнения о том, что ввоз иностранного железа необходим потому, что русские заводы не могут обеспечить потребности страны, Глинка писал: «Говорят, что железа в России не хватает, а купцы ежегодно оставляют непроданным от 2 до 3 млн пудов на следующий год». Главную причину этого начальник уральских горных заводов видел в узости внутреннего рынка, и в случае роста потребления металла уральские заводы смогут его удовлетворить [11, л. 36].

На снижении тарифов для иностранного металла настаивала Тарифная комиссия Министерства финансов. Её члены считали, что русские горнозаводчики, не встречая конкуренции на внутреннем рынке, устанавливали монопольные цены и не заботились о техническом усовершенствовании производства. Вопрос о предполагаемом снижении таможенных тари-

фов для чугуна и железа, ввозимого в Россию морем, Таможенная комиссия передала на заключение главному начальнику Уральских горных заводов, соединённому присутствию Учёного комитета и Совета корпуса горных инженеров и частных горных заводчиков [12, с. 97]. Интересы последних весьма активно отстаивал граф С.Г. Строганов.

В августе 1851 г. С.Г. Строганов посетил Нижегородскую ярмарку, где обсудил вопрос о предполагаемом расширении ввоза иностранного железа в Россию с крупными торговцами оптовиками. Уже после отъезда графа из Н. Новгорода, 2 сентября 1851 г., купцы написали письменное обращение к императору с просьбой «оградить нашу железную промышленность и торговлю от иностранного ввоза». Обращение подписали 30 коммерсантов, первыми стоят фамилии Александра Пастухова, Антона Шелупутина, Михаила Рукавишника и Тимофея Боркова [13, л. 74-75об].

Кроме обращения к императору, купцы составили докладную записку на имя Министра финансов графа Ф.И. Вронченко, в которой изложили состояние рынка металлов в России, в частности указав на то, что русские заводы производят 8 млн. пудов железа в год, 400 тыс. пудов экспортируется, импорт составляет около 0,5 млн пудов. Этого количества железа вполне достаточно, так как на конец каждого года непроданные остатки железа составляли до 1,5 млн пудов. Купцы высказывались против широкого ввоза иностранных металлов, поскольку дешёвое английское железо может вытеснить русское на внутреннем рынке [14, л. 80-81]. Оба документа, составленных купцами, – обращение к императору и докладная записка Министру финансов – были доставлены графу С.Г. Строганову и использованы им для отстаивания интересов отечественных горнопромышленников.

В начале 1850-х гг. борьба между сторонниками и противниками низких таможенных пошлин на иностранный металл завершилась компромиссом, имевшим в дальнейшем отрицательные последствия для уральских горнозаводчиков. Тарифная комиссия Министерства финансов оставила прежние пошлины и запрещения в силе, но уральские заводчики согласились разрешить привоз, в виде опыта, в Балтийские порты иностранного чугуна с пошлиной 50 к. с пуда, поскольку уральские заводы переделывали практически весь свой чугун в железо и на рынок его почти не поставляли.

В январе 1852 г. отзывы главного начальника Уральских горных заводов, соединённого присутствия Учёного комитета и Совета корпуса горных инженеров, а так же частных заводчиков о таможенных по-

шлинах были внесены на рассмотрение Государственного Совета, который «не находя в деле достаточных сведений об истинном состоянии у нас горнозаводской промышленности, постановил разрешение вопроса о ввозе в Империю морем чугуна и железа отнести ко времени общего пересмотра действующего тарифа» [15, с. 97].

В июне того же года Государственный Совет рассмотрел вопрос о подготовке реформы отечественной горнозаводской промышленности. Было составлено мнение Государственного Совета, Высочайше утверждённое 16 июня 1852 г., в котором говорилось: «В виду содействия к распространению и усовершенствованию у нас горнозаводского производства, а равно и к удешевлению цен на заводские изделия, поручил Министерству финансов: а) приступить к пересмотру Горного устава и, в случае обнаружения в оном таких постановлений, которые, бесполезно стесняя горнозаводскую в государстве промышленность, препятствуют её успехам и останавливают дальнейшее развитие оной, предоставить Государственному Совету, вместе с заключением по упомянутому общему вопросу, предположения свои о мерах облегчений в пользу сей промышленности; и б) учредить особую комиссию для испытания и разведки рудных месторождений на юге России и в Западном крае и затем о последствиях соображений и изысканий сей комиссии предоставить Государственному Совету для постановления дальнейших мероприятий» [16, л. 157-157об].

В июле 1852 г. Комиссия по реформированию горнозаводской промышленности Российской империи, состоявшая из членов Государственного Совета и Учёного комитета корпуса горных инженеров, была создана. С началом Крымской войны деятельность Комиссии была приостановлена, а в 1856 г. возобновлена. Восшествие на престол 19 февраля 1855 г. императора Александра II было ознаменовано началом подготовки глубоких реформ, ставивших своей целью модернизацию промышленности и изменение экономики России. В августе 1856 г., по Высочайшему повелению был учреждён Особый комитет для общего пересмотра таможенного тарифа 1850 г., или Тарифный комитет.

Комиссия, созданная для реформирования горнозаводской промышленности в 1852 г., зачастую называемая в документах Горной комиссией, и Тарифный комитет провели глубокий и всесторонний анализ состояния русской горнозаводской промышленности. Были собраны и обобщены отзывы горнозаводчиков о причинах дороговизны отечественных металлов. «По показаниям заводчиков, обстоятельства сии суть следующие: а)

тягостное положение некоторых заводов, не имеющих достаточных средств для принятия вовремя подлежащих экономических мер к рациональному добыванию железа; б) уменьшение требований на сей металл; в) соперничество в казённых подрядах иностранных и русских подрядчиков, которые сами не заводчики; г) соперничество казённых заводов, которые не платят податей, имеют миллионные обороты и продают бракованное железо по низким ценам в ущерб частным заводам; д) упадок цен на железо; е) недостаток опытных механиков, коих нужно выписывать из чужих краёв за большое жалование, а также недостаток местных заводов для постройки машин, которые также нужно выписывать с большими расходами из-за границы; ж) недостаток удобного сообщения как на самих заводах, так и вообще для доставки на заводы продуктов и предметов, в коих они нуждаются; з) оскудение заводских вод, истребление лесов поблизости от заводов и истощение части рудников, от чего увеличатся издержки на перевозку материалов, необходимых для заводов; и) медленность торговых оборотов и высокий дисконт наличных денег; к) огромные накладные расходы, которые обязательны для русского заводчика и не известны в других странах» [17, л. 165].

Члены Тарифного комитета и Горной комиссии согласились с тем, что недостаток опытных механиков и машиностроительных заводов, слабое развитие рельсового транспорта, а также медленный торговый оборот и высокий дисконт наличных денег оказывали негативное влияние на работу всех отраслей российской промышленности. Явно надуманной причиной застойного состояния частных горнозаводских предприятий они считали соперничество казённых заводов, так как из 800 тыс. пудов железа, производимого государственным сектором, только 200 тыс. пудов шло на продажу, себестоимость этого железа была выше, а на рынке он продавался дороже [18, л. 165].

Серьёзной причиной ухудшения экономического состояния частных уральских металлургических заводов Горная комиссия признала оскудение естественных ресурсов. Однако комиссия опровергла утверждение о том, что истощение ресурсов на Урале достигло такой стадии, что уральские заводы не могут расширять производство железа соразмерно с ростом потребностей внутреннего рынка. Наоборот, она считала, что средства уральских заводов, как по богатству руд, так и по изобилию горючего материала неистощимы, и эти заводы могут удвоить и даже утроить нынешнее производство железа.

Анализируя структуру накладных расходов частных горнозаводских предприятий России и сравнивая их с составом и размером

накладных расходов в некоторых европейских странах, Тарифный комитет и Горная комиссия пришли к выводу, что казённые подати, взимаемые в России по 3,75 к. с пуда чугуна и по 60 р. с доменной печи, ненамного превышают налоги в других странах, имевших древесноугольную металлургию. В России оба эти налога составляли около 4 к. на пуд чугуна, что составляло от 10 до 12 % его себестоимости. В Австрии и Пруссии казна облагала пуд чугуна постоянной пошлиной в 10-12 %. Однако члены комиссии и Комитета не сравнили российские налоги с чугуна с налоговой нагрузкой на английский чугун – главный конкурент российскому.

Вторая часть накладных расходов традиционно представлялась заводладельцами как расходы, которых западные промышленники не несли. Имелась в виду плата отечественных заводчиков за рекрутскую повинность приписанных к заводам крепостных крестьян и мастеровых, продовольственное обеспечение семейств рабочих, содержание церквей, школ и госпиталей. Горная комиссия опровергла эти утверждения заводчиков следующими аргументами.

«Главный расход при производстве металла – жалование рабочим, у нас менее, чем за границей, где самый простой рабочий получает в сутки 30 копеек. Если содержание семейства рабочего падает прямо на русского заводчика, то оно косвенно падает и на заводчика немецкого, французского или бельгийского, ибо иностранные заводчики принуждены выдавать своим работникам задельную плату, достаточную для их пропитания с семейством, и плата эта дороже, чем у нас. Доказательством тому служат официальные данные: уральские заводы нанимают 150 000 работников, которые получают поденной платы за 250 дней в году, считая по 5 коп. в день – 1 875 000 руб., а продовольствие, доставляемое заводчиками рабочим и их семействам, оценивается в 2 700 000 руб., что в совокупности даёт 4 575 000 руб., таким образом, один рабочий день обходится нашим заводчикам в 12,5 коп., тогда как иностранным – в 30 коп. Если допустить поденную плату за границей – 25 коп., то и тогда нашим заводчикам причитается экономия в 4 687 000 руб. в год. При такой экономии можно нести расходы на содержание некоторого числа церквей, школ и госпиталей, а также рекрутскую повинность на 150 000 душ мужского пола» [19, л. 165-165об].

Другой важной составляющей себестоимости чугуна и железа являлась стоимость древесного топлива – дров и угля. В Германии, Франции и Бельгии, где металлургия, как и на Урале, была древесноугольной, десятина земли под лесом стоила в 10 – 20 раз дороже, чем в России и, особенно, на Урале. Большая часть отечественных заводов

получила земли и леса от казны в виде пожалования и бесплатной уступки вместе с недрами, а некоторые и с приписанным к заводам рабочим населением. По мере истощения лесов казна давала заводчикам новые. Им предстояло только охранять и вырубать леса, на что заводладельцы использовали труд подзаводских крестьян, оплата которого уже была включена в общие расходы по содержанию горнозаводского населения.

Сравнение двух главных статей расходов при производстве металла – стоимости рабочей силы и топлива, показало явное финансово-экономическое преимущество отечественных заводов перед немецкими и французскими, работавшими на древесном топливе. Однако это преимущество нивелировалось стоимостью транспортировки готового металла к рынкам сбыта. Тарифный комитет установил, что главным фактором высоких цен на уральское железо в Нижнем Новгороде, Москве, Петербурге являлась удалённость района производства от мест сбыта. В середине 1850-х гг. при средней цене железа на Урале в 87 к. серебром за пуд, стоимость перевозки одного пуда в центр страны составляла 50 к. и более. Доставка железа из Европы морем в Балтийские порты обходилась в 10-12 к. за пуд.

Что же касается плохой работы некоторых уральских заводов, то, как отметили Горная комиссия и Тарифный комитет, причиной этого по большей части являлось беспорядочное финансирование или дурное хозяйствование владельцев [20, л. 166-170].

В результате исследования положения российской металлургической промышленности Горная комиссия и Тарифный комитет пришли к выводу о необходимости её реформирования. Программа модернизации отечественной и, в первую очередь, уральской горнозаводской промышленности состояла из трёх элементов, два из которых находились в компетенции Тарифного Комитета и Горной комиссии. Первый – создание конкурентной среды для отечественных металлов на внутреннем рынке, что должно было заставить заводладельцев обновить технику и технологию производства. Для этого правительство отказалось от принципа покровительства своим производителям, которого придерживалось более полутора веков со времён Петра I, и 28 мая 1857 г. ввело фритредерский таможенный тариф [21, л. 106-3]. Резкое снижение таможенных пошлин на чугун, ввозимый морем и сухопутно – до 15 к. с пуда, на железо полосовое и рельсовое до 30 – 50 к. с пуда, железо сортовое до 60 – 90 к. с пуда и сталь до 75 к. с пуда сопровождалось повышением ввозных

пошлин на промышленное оборудование и паровые машины [22, с. 122, 130-131]. Однако этими мерами Тарифный комитет не ограничился и под предлогом нехватки металла в России начал подготовку нового таможенного тарифа.

Комитет Уральских заводладельцев, информированный о готовящемся снижении тарифов на чугун и железо, обратился в мае 1859 г. с запиской на имя Министра финансов, составленной графом С.Г. Строгановым, предупреждая о вреде низких тарифов на металл и высоких на машины и оборудование для русской промышленности. Уральские заводладельцы считали, что в условиях приближающейся отмены крепостного права и перехода на вольнонаёмный труд и денежную оплату, такая таможенная политика может подорвать отечественную горнозаводскую промышленность [23, л. 46-48].

Несмотря на протест уральских заводладельцев, 16 июня 1859 г. последовало новое снижение ввозных пошлин на чугун и железо на всю территорию Российской империи, кроме портов Азовского моря. На территории Царства Польского ввозные пошлины на металл оставались на уровне тарифов 1857 г. Зато для России снижение пошлин было беспрецедентным: на чугун до 5 к. с пуда, на железо полосовое, рельсовое и в лому до 35 к., железо сортовое до 45 к., на кубовое, котельное и листовое до 70 к. [24, с. 580-581].

В 1859 г. последовало ещё одно изменение тарифа 1857 г. Министр финансов нашёл, что железорудные месторождения, открытые к тому времени на юге России, весьма бедны, позволят выплавлять не более 100 тыс. пудов чугуна и не обеспечат даже местные потребности, а потому признал необходимым разрешить ввоз иностранного чугуна во все черноморские порты, а не в одну Одессу, как это было принято по тарифу 1857 г. В результате либерализации таможенных пошлин ввоз в Россию чугуна увеличился с 1857 г. по 1860 г. с 66,12 тыс. пудов до 565,138 тыс. пудов, т.е. в 8,5 раз, железа и стали с 207,203 тыс. пудов до 1 154, 0,88 тыс. пудов, т.е. в 5,6 раз, в полтора раза увеличился ввоз готовых изделий из чугуна и железа [25, с. 99].

Второй элемент реформы – пересмотр Горного Устава и Уложения законов гражданских, изменение или анулирование статей, сдерживавших развитие свободы предпринимательства в металлургической и горнодобывающей отраслях промышленности.

Третий элемент реформирования горнозаводской промышленности выходил за пределы полномочий Тарифного комитета и Горной комиссии, поскольку касался освобож-

дения крестьян, мастеровых, дворовых и ра- и перехода к вольнонаёмному труду.
ботников всех категорий от крепостного права

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Российский государственный архив древних актов (РГАДА) Ф. 1278. Оп. 1. Д. 226.
2. Там же.
3. Там же.
4. *Белов В.Д.* Исторический очерк уральских горных заводов. СПб., 1869.
5. *Арсентьев Н.М., Солманов З.Р., Тарасов Р.С.* Деятельность комиссии для изыскания средств к развитию железного производства в России: к вопросу о состоянии черной металлургии и таможенной политики середины XIX в. Саранск, 2007.
6. РГАДА. Ф. 1278. Оп. 1. Д. 226.
7. Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ). Собр. Второе. Т. 25. Отд. 2. № 24533. СПб., 1851.
8. *Белов В.Д.* Указ. соч.
9. РГАДА. Ф. 1278. Оп. 1. Д. 226.
10. Там же.
11. Там же.
12. *Белов В.Д.* Указ. соч.
13. РГАДА. Ф. 1278. Оп. 1. Д. 226.
14. Там же.
15. Там же.
16. РГАДА. Ф. 1278. Оп. 1. Д. 226.
17. Там же.
18. Там же.
19. Там же.
20. Там же.
21. РГАДА. Ф. 1278. Оп. 2. Ч. 1. Д. 1506.
22. ПСЗ. Собр. Второе. Т. 32. Отд. 1. № 31881. СПб., 1858.
23. РГАДА. Ф. 1278. Оп. 1. Д. 264.
24. ПСЗ. Собр. Второе. Т. 34. Отд. 1. № 34626. СПб., 1861.
25. *Белов В.Д.* Указ. соч.