

- [3] Википедия, свободная энциклопедия. [Электронный ресурс]. – Волжский торговый путь. Режим доступа: Ru.wikipedia.org.
- [4] Википедия, свободная энциклопедия. [Электронный ресурс]. – Путь «Из варяг в греки». Режим доступа: Ru.wikipedia.org.
- [5] Шубин И.А. Волга и волжское судоходство. 1927.

А.В. Галушкин, А.Ю. Самарина, К.Ю. Коваленко
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

СТАНОВЛЕНИЕ ОСНОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ РОССИИ В ДОРЕВОЛЮЦИОННЫЙ ПЕРИОД (XIX – НАЧАЛО XX ВЕКА)

Считается, что государственное регулирование на транспорте – это изобретение XX века, особенно второй его половины. Очень много внимания уделяется данному вопросу в современном мире и, особенно, актуален он сейчас для внутреннего водного транспорта России, как одного из наиболее уязвимых звеньев транспортного комплекса страны, ведь на основе его базовых портов, рассматриваемых в перспективе крупными транспортно-логистическими терминалами, базируется идея развития транзитного потенциала страны [1]. Однако в настоящее время достаточно часто возникают дискуссии относительно вопросов государственного регулирования. Существуют, порой, совершенно противоположные мнения о том, как, в каких объемах, на какой основе оно должно базироваться. Но не стоит считать, что этот вопрос возник лишь в XX веке и активно культивируется в XXI. Для обоснования мотивированных суждений относительно государственного регулирования на транспорте важно знать исторический опыт в данном вопросе.

В первую очередь следует заглянуть в седую глубь веков. Первые исторические основы госрегулирования на внутреннем водном транспорте становятся заметны в XV веке, а именно, развивавшееся водное хозяйство Московской Руси и потребовало такого законодательного регулирования. В «Соборном Уложении» 1649 года царя Алексея Михайловича были помещены соответствующие статьи: например, об устройстве «езов» (речных заграждений для рыбной ловли) и водяных мельниц и об обеспечении при этом судоходства на реках путем устройства «ворот», через которые «можно было судам ходити» [2].

В XVIII веке Петр I обратил внимание на разбой на реке. Он издал по этому поводу и не только несколько специальных указов. В частности в Указе от 18 июля 1722 года речь шла конкретно о Волге и волжских работниках на торговых судах. Но это были лишь первые пробные шаги в вопросе государственного регулирования деятельности речного транспорта.

Следующий этап развития вопроса связан с появлением пароходов, условия работы и плавания которых потребовали разработки новых правил и инструкций, в связи с чем и возник вопрос о регулировании этой работы в целях общих интересов населения и судоходства. Первым шагом такого регулирования было издание в 1837 году особых правил плавания для паровых судов. Правила представляли из себя лишь несколько основных положений, сформулированных в 10 параграфах, которые устанавливали правила по таким вопросам как: движение пароходов «при всяком ветре, погоде и течении» с правой стороны реки, обязанность при встрече парохода с парусным или гребным судном пропускать их, при «проходе» небольших гребных и парусных судов устанавливалась обязанность «уменьшить или даже остановить свой ход,

так, чтобы не только предупредить всякое несчастье, могущее произойти от слишком близкого прохождения парохода мимо судна, но даже чтобы не подать судну справедливой причины к опасению» и т.п. [3].

Эти первые «Правила плавания для паровых судов», составленные применительно к только что появившемуся паровому судоходству свидетельствуют об очень осторожном и трепетном отношении к нему Российских властей. Кроме того, следует отметить, что правила были «высочайше утверждены» самим Николаем I и, с некоторыми незначительными изменениями и дополнениями, оставались в силе на реках Волге и Каме до 1867 года, а на всех остальных реках до 1874 года.

В 1843 г. были изданы специальные «Правила предосторожности, кои должны быть соблюдаемы при введении в употребление паровых машин высокого давления». Этими Правилами, состоявшими, как и «Правила для плавания паровых судов», из 10 параграфов, предусматривалось установление наибольшего предела упругости пара (шесть атмосфер), материала для котлов (медь или котельное железо), толщина стен котлов «сообразно диаметру их и принятой степени упругости пара», «снабжение котлов надлежащими приборами для указания состояния в них горизонта воды, в целях предупреждения разрывов котлов, испытание котлов и кипятильников перед их употреблением и клеймение, постоянное наблюдение за рабочими, приставленными к паровым машинам» и т.д.

В 1848 году были утверждены новые «Правила об употреблении на пароходах сигнальных огней». В связи с увеличением судоходной обстановки, возник вопрос о самих формах обстановочных знаков и, прежде всего, наиболее употребительных из них – бакенов.

Из последующих административных распоряжений по судоходству и пароходному делу в пятидесятых годах девятнадцатого века можно отметить «Правила для судоходства на перекатах реки Волги» 1859 г. и «Правила для пассажиров на частных речных пароходах» 1857 г., которые были важны по содержанию, но при этом очень просты и понятны. В частности, «Правила для пассажиров» состояли всего из пяти пунктов и предусматривали: обязанность пассажира иметь билет соответствующего класса и подчиняться «установленным правилам», «вести себя прилично и не переходить самовольно из одного класса в другой, запрещалось «вмешиваться в управление пароходом, развлекать разговорами лиц, занятых управлением, входить в машинную камеру», иметь при себе крепкие напитки, «в необходимом малом количестве, получая таковые из буфета, по утвержденной таксе» и право написать жалобу на действия капитана.

Из актов законодательного характера необходимо отметить введение в конце сороковых годов девятнадцатого века «четверть процентного судоходного сбора с перевозимых грузов на улучшение водных путей сообщения». Установление данного сбора явилось результатом путешествия по Волге главноуправляющего путями сообщения. Тяжелое положение судоходства и отсутствие возможности упорядочить дело на государственные средства, находившиеся в его распоряжении, заставили его выйти с предложением к собранию купечества прийти на помощь государству в улучшении водных путей путем установления особого специального сбора для этих целей с самого судоходства в размере определенного процента с ценности всех перевозимых по водным путям товаров.

В 1878 г. были утверждены общие «Правила обстановки рек и озер предостерегательными судоходными знаками», что положило начало массовому применению средств обстановки.

Начало XX века ознаменовалось особенным оживлением административной деятельности в отношении судоходства. В течение нескольких лет был издан целый ряд законов, правил и распоряжений, многие из которых относились специально к судоходству на Волге. Все эти правительственные акты о судоходстве можно подразделить на три группы:

1) акты, касавшиеся всего судоходства в целом и вызванные общим развитием судоходного дела;

2) распоряжения, относившиеся к разным местным условиям судоходства;

3) нормативные документы, вызванные случайными обстоятельствами или общими интересами государства и затрагивавшие судоходство лишь косвенно, как составную часть всей промышленности.

В первую группу входят такие документы как:

1) «Правила о ссудах из государственного банка для содействия отечественному судостроению» 1902 г.;

2) Мнение государственного совета «О сборах за пользование сооруженными за счет казны гаванями и затонами на внутренних водных путях» 1904 г.;

3) «Правила об ограждении каспийско-волжских путей от загрязнения нефтью» 1904 г.;

4) общие «Правила прохода судов и плотов под железнодорожными мостами» 1908 г.;

5) «Правила зимовки судов» 1913 г. и т.п..

Ко второй группе относятся:

1) «Правила о порядке пропуска судов и плотов через шлюзы на реке Москве» 1902 г.;

2) «Временные правила движения судов и плотов при проходе под железнодорожный мост через реку Вятку» 1903 г.;

3) ряд законов и правил об установлении разных местных сборов, за пользование «благоустроенными затонами», сборов с грузов в пользу различных городов, Нижегородской ярмарки и пр.

В третью группу можно включить:

1) «Временные санитарные правила для судов и плотов, плавающих по внутренним водным путям» 1900 г. (на одну навигацию в связи с появлением на Волге холеры и угрозой занесения чумы, с особыми статьями о «введении на нижних плесах Волги врачебно-санитарного надзора»), последующая редакция этих правил вышла 1912 г.;

2) «Правила для предупреждения распространения холеры и чумы по железным дорогам и по внутренним водным путям» 1903, 1908 г.;

3) новые «Правила для пассажиров на судах, плавающих по внутренним водным путям» 1914 г., подробно определявшие обязанности пассажиров по соблюдению мер безопасности и порядка на судне;

4) административно-общественные мероприятия для волжского судоходства применительно к закону от 1912 г. «Об обязательном страховании рабочих от несчастных случаев и на случай болезни».

Интересными в сопоставлении с современными условиями представляются «Правила о ссудах из государственного банка для содействия отечественному судостроению», которые предусматривали выдачу ссуд «в видах поощрения отечественного металлического судостроения». Ссуды разрешались «на покупку вновь построенных русскими судостроителями и из русских материалов металлических судов» и выплачивались банком «непосредственно судостроителю, продающему судно, по передаче последнего покупателю и совершении формальностей по обеспечению ссуды».

Выдача производилась «сроком на 5 лет, с погашением в течение каждого года 20%, под векселя покупателей судов, писанные по предъявлении приказа судостроителя и снабженные бланком последнего, и с обеспечением залогом приобретаемого судна». Размер ссуд не должен был «превышать 2/3 продажной стоимости судна, определенной в контракте покупателя с судостроителем». Проценты по ссудам взимались «в размере, установленном советом государственного банка, с утверждения министра финансов», причем, размер этот не подлежал повышению в течение всего времени пользования данной ссудой. Указанные Правила сыграли крайне важную роль в

развитии Российского судостроения, и, особенно, в при строительстве наливного железного флота.

Закон «О сборах за пользование сооруженными за счет казны гаванями и затонами» устанавливал сборы «на покрытие расходов казны по устройству и содержанию гаваней и затонов на внутренних водных путях». Сборы взимались «лишь в окончательно устроенных и открытых для общего пользования гаванях, затонах или их частях». Сборам подлежали как суда, пользующиеся гаванями и затонами, так и грузы на них, за исключением казенных. Сборы с судов исчислялись «сообразно числу квадратных сажен площади судна, определяемой по наибольшей длине и ширине его, с паровых судов, за зимовку, сверх сего, еще с квадратного фута площади нагрева паровых котлов». Сборы с грузов исчислялись «сообразно их количеству, ценности и весу». «Размеры сборов, распределение грузов по разрядам сообразно их ценности и сроки, на которые сборы устанавливались, подлежали определению» для каждой отдельной гавани или затона в законодательном порядке» [3].

Сам по себе вопрос о гаванях на реках вызвал принципиальные возражения со стороны волжских судовладельцев в лице Совета их съездов, а затем и самого Съезда. В особой «Записке о нуждах судоходства», представленной в министерство путей сообщения и разосланной членам Государственной Думы и Государственного Совета в начале 1912 года, Совет Съездов обстоятельно мотивировал свое мнение по этому поводу, допуская необходимость «прибегать к устройству искусственных гаваней на реках лишь в крайне исключительных случаях». Касаясь далее вопроса о сборах за пользование гаванями, представительный орган судопромышленников, не возражал против них, находя справедливым «возмещение расходов по устройству и содержанию на реках особых капитальных сооружений, имеющих характер скорее местных удобств, чем неизбежной необходимости для всего судоходства». Однако реальных результатов это заявление судовладельческой организации не имело и строительство искусственных гаваней продолжалось.

Резюмируя исследование, проведенное в ходе работы над докладом, можно сказать, что для России существует тесная взаимосвязь между развитием страны и ее речного транспорта, эта тенденция прослеживается из самой глубины веков. Речной транспорт был для страны одним из основных драйверов развития, а основы государственного регулирования в дореволюционной России речной транспортной инфраструктуры, портово-пристанского хозяйства и речного транспорта в целом, относительно современного состояния, были заложены в XIX веке, особенно во второй его половине и начале XX века, что в свою очередь обеспечило прочную основу для эффективного развития внутреннего водного транспорта и Единой глубоководной системы в Советском Союзе.

Список литературы:

- [1] Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Режим доступа: <http://www.mintrans.ru/>
- [2] Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в до-Петровской России. 1910.
- [3] Шубин И.А. Волга и волжское судоходство. 1927.