

Исторический журнал: научные исследования

Правильная ссылка на статью:

Шильникова И.В. — Финансовые аспекты строительства Транссибирской магистрали: структура бюджетных расходов // Исторический журнал: научные исследования. — 2023. — № 2. DOI: 10.7256/2454-0609.2023.2.40463
EDN: QQTVOE URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=40463

Финансовые аспекты строительства Транссибирской магистрали: структура бюджетных расходов

Шильникова Ирина Вениаминовна

кандидат исторических наук

доцент, кафедра социальной и экономической истории России, Институт общественных наук,
Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации

119571, Россия, Московская область, г. Москва, проспект Вернадского, 82

✉ shilnikova.i@gmail.com



[Статья из рубрики "Исторические факты, события, феномены"](#)

DOI:

10.7256/2454-0609.2023.2.40463

EDN:

QQTVOE

Дата направления статьи в редакцию:

11-04-2023

Дата публикации:

18-04-2023

Аннотация: В статье рассматриваются вопросы, связанные с финансированием строительства Транссибирской магистрали в конце XIX – начале XX вв. В ходе исследования была определена общая и поверстная стоимость строительства, а также выявлены причины различий затраченных сумм для отдельных участков этой железной дороги. Проведено сравнение запланированных и реальных расходов, как суммарных, так и по отдельным статьям, а также выявлены причины перерасхода изначально запланированных сумм и обстоятельства, позволившие сократить расходы на отдельные виды (этапы) работ. Определена структура расходов, оценена доля различных статей в общей сумме затрат на строительство. Проведено сравнение структуры расходов разных частей Транссибирской магистрали. Основу источниковой базы данного исследования составили материалы отчетов по строительству отдельных линий этой железнодорожной магистрали. В структуре расходов для всех участков дороги выделяются наиболее значимые статьи, которые забирают на себя основную долю выделенных средств. При этом имеющиеся различия могут быть объяснены, прежде всего, условиями

осуществления строительных работ, необходимостью сооружения различных инфраструктурных объектов, мостов, тоннелей. Несмотря на наличие просчетов на этапе планирования при строительстве Западно-Сибирской, Томской ветви Средне-Сибирской, обоих участков Уссурийской железной дороги суммы расходов не превышали установленные первоначальной сметой.

Ключевые слова:

история России, Российская империя, транспортная политика, железнодорожное строительство, Транссибирская магистраль, Сибирь, Китайско-Восточная железная дорога, Западно-Сибирская железная дорога, Кругобайкальская железная дорога, Уссурийская железная дорога

Исследование проводится в рамках научного проекта «Роль Транссибирской магистрали в развитии инфраструктуры, экономики и социально-демографического потенциала восточных районов поздней имперской России», поддержанного в 2021 г. Русским географическим обществом (РГО) № 10/2021-И.

Несмотря на большое количество публикаций, посвященных различным аспектам создания и эксплуатации Транссибирской магистрали, целый ряд вопросов из истории этого грандиозного инфраструктурного проекта остаются за границами внимания исследователей. Последнее, в частности, относится и к проблемам финансового обеспечения строительства Сибирской железной дороги, структуре расходов и соответствия израсходованных сумм первоначальным сметам. С учетом того, что работы осуществлялись за счет государственной казны, вопрос суммарной стоимости строительства и эффективного использования выделенных средств приобретает еще большую значимость.

Напомним, что вся Транссибирская магистраль была разбита на семь частей, каждая из которых, по сути, имела значение и статус самостоятельной железной дороги – Уссурийская, Западно-Сибирская, Средне-Сибирская, Забайкальская, Китайско-Восточная, Кругобайкальская, Амурская (протяженность этих линий и годы строительства приведены в таблице в Приложении 1) – и могла в свою очередь делиться на участки (например, Северно- и Южно-Уссурийская). Безусловно, авторы публикаций обращаются к данным о стоимости строительства всей магистрали и отдельных ее линий, однако обычно ограничиваются констатацией финальной стоимости строительства и комментариями о неоправданной дороговизне произведенных работ, объясняющейся, прежде всего, коррупцией и казнокрадством.

Так, А. М. Соловьева в своей известной монографии, посвященной истории железнодорожного транспорта России в XIX в. отмечала, что в соответствии с первоначальными планами среднегодовые расходы на строительство Транссиба должны были составить около 30 млн. руб., однако в реальности эта цифра была превышена уже на первых этапах строительства. В результате в 1895 г. сумма расходов на строительство Сибирской железной дороги составила 51,9 млн. руб., в 1896 г. – 85,5 млн. руб., в 1897 г. – 64,5 млн. руб. На заседании Комитета Сибирской железной дороги в декабре 1897 г. отмечалось, что стоимость строительства «основных участков магистрали превысила первоначально утвержденные строительные сметы на 24%» [\[1, с. 257\]](#). Авторы статьи, вышедшей к 100-летию Транссибирской магистрали, оценивают строительную стоимость всей линии без учета КВЖД к 1901 г. в сумме 530 млн. руб. Беря в расчет

протяженность дороги 5370 верст, они подсчитали, что средняя стоимость одной версты составила примерно 100 тыс. руб. Получается, что первоначальная сумма, определенная по «расценочной ведомости» оказалась превышена на 62%. После постройки КВЖД общая сумма затрат на Сибирскую магистраль к концу 1903 г. превысила 1 млрд. руб. [\[2, с. 68\]](#).

В статье М. А. Вивдыч, посвященной Дальневосточному участку Транссибирской магистрали, со ссылкой на более раннюю работу Б. Б. Пак [\[3\]](#), отмечалось, что при строительстве КВЖД был допущен довольно заметный перерасход средств, что объяснялось трудностями строительства, в том числе не учтенными на этапе планирования затрат. В частности, дорогу пришлось восстанавливать после восстания ихэтуаней, потребовалось завезти в довольно большом объеме импортное оборудование. В итоге стоимость одной версты КВЖД составила 150 тыс. руб. На Уссурийском участке эта сумма была заметно меньше и составляла 64 729 руб. Общая стоимость КВЖД на момент запуска составляла 375 млн. руб., «а к январю 1904 г. в связи с дополнительными расходами возросла до 406 млн. руб. Перерасход на КВЖД составил не менее 150 млн. руб. по всей линии» [\[4, с. 41-42\]](#). А. А. Илларионов в статье, где на примере строительства Уссурийской железной дороге изучается исторический опыт государственного-частного партнерства, не уделяет заметного внимания финансовым аспектам данного вопроса и ограничивается указанием утвержденной изначально сметной стоимости всей линии (почти 40 млн. руб.) и отдельно северного и южного ее участков [\[5, с. 54\]](#).

Авторы коллективной монографии, посвященной Транссибу и БАМу, уделили внимание вопросам финансирования строительства Сибирской железной дороги, однако этот параграф содержит лишь фрагментарные данные о стоимости (общей или поверстной) отдельных участков линии [\[6, с. 38-41\]](#). Со ссылкой на работу П. П. Мигулина [\[7, с. 721\]](#) авторы данного раздела отмечают, что предварительная смета строительства Транссиба предполагала общие расходы в размере 350 млн. руб. Однако в итоге сумма оказалась втрое больше и составила почти 915 млн. руб. Такое превышение первоначальных расчетов чаще всего, по мнению авторов, объясняется «недобросовестностью подрядчиков, махинациями вокруг заказов, использованием части заготовленных материалов не для нужд дороги; непредвиденными трудностями, с которыми столкнулись при прокладке трассы» [\[6, с. 38\]](#). Однако далее сами же авторы, ссылаясь на монографию А. П. Корелина [\[8, с. 106\]](#), посвященную деятельности С. Ю. Витте, обращают внимание на усилия Комитета Сибирской железной дороги, направленные на минимизацию хищений и пустой траты государственных средств, в результате чего потери от различного рода злоупотреблений составили сравнительно небольшую сумму – немногим более 4 млн. руб. [\[6, с. 39\]](#). Это не позволяет рассматривать казнокрадство и хищения в ходе строительства Транссибирской магистрали в качестве основного фактора удорожания работ и перерасхода средств.

Даже на основе приведенных выше примеров можно заметить, что исследователи, ссылаясь на различные источники, дают существенно различающиеся суммы при оценке стоимости строительных работ как Сибирской железной дороги в целом, так и отдельных линий в ее составе. Причем, это может происходить даже в рамках одной публикации. Например, авторы одного из разделов уже упоминавшейся коллективной монографии «Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали – мост между прошлым и будущим России» (М., 2005) в примечании обращают внимание на то, что приведенные ими данные о стоимости строительства отдельных веток магистрали отличаются от

представленных в предыдущем параграфе той же книги [6, с. 42]. Подобные расхождения в оценках могут объясняться разными причинами. Например, в источниках и публикациях начала XX в., докладах чиновников разного уровня, на которые часто ссылаются современные авторы, нередко указываются затраты на строительство Транссиба на разные даты, что уже приводит к расхождениям, иногда довольно существенным. В ряде случаев стоимость строительства могла приводиться без учета стоимости рельс и подвижного состава, а в других случаях эти статьи расходов учитывались. Кроме того, при оценке стоимости этой железнодорожной магистрали некоторые авторы учитывают только затраты непосредственно на строительство, другие же добавляют к ним суммы, израсходованные на прокладку второго пути, «спрямление» и «усиление» ранее построенных линий. Пример последнего подхода дает основатель посвященного Транссибирской магистрали сайта С. Сергачев. По его подсчетам (с учетом дополнительных расходов) в 1891 – 1913 гг. на реализацию этого масштабного инфраструктурного проекта было потрачено почти 1,5 млрд. руб. («Транссибирская магистраль: Web-Энциклопедия» [Электронный ресурс]: <https://transsib.ru/cat-value.htm>)

Для того, чтобы избежать подобных разночтений, представляется логичным обратиться непосредственно к источникам, а именно к отчетам по постройке Транссиба. Поэтому основу источниковой базы данного исследования составили материалы отчетов по строительству отдельных линий этой железнодорожной магистрали. В частности, для решения поставленных задач используется информация из отчетов по постройке Западно-Сибирской [9–11], Томской ветки Средне-Сибирской [12], Северно-Уссурийской [13–14], Южно-Уссурийской [15], Кругобайкальской [16] и Китайско-Восточной [17] железных дорог. Отчет, как правило, состоял из текстовой части, включающей характеристику общего хода работ, их специфики при строительстве данной линии, а также разделы, названия которых совпадают с основными расходными статьями финансовых отчетов. В конце этого пояснительного текста обычно можно обнаружить приложение из комплекта таблиц, где представлены конкретные суммы (в рублях), которые предполагалось израсходовать на те или иные виды работ согласно предварительно составленной расценочной ведомости, а также реальные расходы по результатам уже проведенных работ. В специально отведенном поле ведомости, содержащей сравнительные показатели о запланированных и реальных расходах, нередко содержатся пояснения о причинах перерасходов запланированных сумм или, наоборот, об обстоятельствах, позволивших сократить расходы и удешевить строительство. Приложения к отчету, которые могли издаваться как отдельным томом, так и вместе с текстовой частью, содержат более подробную финансовую отчетность по каждой из расходных статей и внутри каждой из них – по отдельным видам работ. Отчеты о строительстве отдельных линий Транссибирской магистрали издавались под грифом Министерства путей сообщения. Второй строкой в грифе для Западно-Сибирской железной дороги указано Управление по сооружению Сибирской железной дороги, непосредственно руководившее ходом работ, а для других частей Транссиба (кроме КВЖД) – Управление по сооружению железных дорог. Отчет по постройке КВЖД был опубликован Обществом Китайской Восточной железной дороги.

В качестве основных задач данного исследования можно выделить следующие пункты: 1) выяснить общую и поверстную стоимость строительства участков Сибирской железной дороги; сравнить поверстную стоимость указанных выше отдельных линий магистрали и выявить причины разницы в затраченных суммах; 2) сравнить запланированные и реальные расходы, как суммарные, так и по отдельным статьям; выяснить причины

перерасхода изначально запланированных сумм, а также обстоятельства, позволившие сократить расходы на отдельные виды (этапы) работ; 3) выявить структуру расходов, оценив долю различных статей в общей сумме затрат на строительство; сравнить структуру расходов разных частей Транссибирской магистрали. При этом, с учетом характера источниковой базы, в данной статье не учитываются средства, выделенные и израсходованные на реконструкцию железнодорожного полотна магистрали, начатую в 1900 г. В частности, на Западно-Сибирской, Средне-Сибирской и Забайкальской линиях начались работы по замене легких 18-фунтовых рельсов, не выдерживавших тяжелых паровозов, на 24-фунтовые. Кроме того, началась замена шпал на удлиненные и пропитанные хлористым цинком, а также была поставлена задача заменить деревянные мосты на «более прочные технические сооружения» [2, с. 69]. Безусловно, это потребовало существенных дополнительных расходов, ставших, по сути, следствием попыток сэкономить на начальном этапе сооружения Транссиба. Однако в данной статье речь идет о расходах именно на строительство железной дороги, и не учитываются затраты на реконструкцию.

Обратимся к данным о строительных расходах в расчете на одну версту железнодорожного полотна и сравним поперстную стоимость строительства различных участков Транссиба как в целом, так и по наиболее значимым статьям расходов. На Рис. 1 можно увидеть диаграмму, дающую представление о поперстной стоимости строительства Западно-Сибирской (Челябинск – Обь), Средне-Сибирской (Обь – Иркутск), Кругобайкальской (Байкал – Мысовая), Забайкальской (Мысовая – Сретенск), Китайско-Восточной (Китайский разъезд – Манчжурия) и Уссурийской (Владивосток – Хабаровск) железных дорог, причем не только по всей протяженности, но и по отдельным участкам.



Рис. 1. Общая стоимость строительства отдельных линий Транссибирской магистрали в расчете на 1 версту, в руб.

Fig. 1. The total cost of construction of individual lines of the Trans-Siberian Railway per 1 verst, in rubles.

Источник: Приложение 1. Таблица 1.1.

Самая высокая средняя стоимость строительства в расчете на одну версту была у Кругобайкальской железной дороги (256829,88 руб.), на втором месте – КВЖД (105264,50 руб.), на третьем – Забайкальская (73822,93 руб.; здесь для Забайкальской линии дана средняя стоимость на версту участка Мысовая – Сретенск, без учета веток Иркутск – Байкал и Китайский разъезд – Манчжурия), на четвертом – Уссурийская (59342,51 руб.), на пятом – Средне-Сибирская (57242,23 руб.), и замыкает этот перечень

Западно-Сибирская железная дорога, имеющая самый низкий показатель (34736,19 руб.). При этом следует отметить, что средняя стоимость версты на разных участках строящихся дорог могла также существенно различаться. Например, для Северно-Уссурийской дороги расходы на версту составили в среднем 64822,25 руб., а Южно-Уссурийской – 53862,76 руб. Поверстная стоимость Средне-Сибирской линии на участке Обь – Красноярск составила 51648,68 руб., а на участке Красноярск – Иркутск – 62835,77 руб. Безусловно, на поверстную стоимость строительства влияли разные причины (включая, как уже говорилось выше, хищения и коррупционную составляющую), однако были объективные обстоятельства, которые определяли финальную стоимость одной версты железной дороги или отдельного ее участка.

Обращает на себя внимание сравнительно высокая поверстная стоимость постройки Кругобайкальской железной дороги, в разы превышающая аналогичные показатели для других частей Транссиба. При обращении к постатейной росписи расходов можно заметить, что, прежде всего, такой разрыв объясняется большими расходами на Кругобайкальской дороге по статье «земляные работы». Сравнительная ведомость сметной и реальной стоимости этих работ показывает перерасход по статье «устройство полотна дороги», куда и входили все земляные работы, более чем на 6,5 млн. руб. Посмотрим более внимательно, за счет чего получилось такое превышение изначально запланированной стоимости работ. Перерасход по рубке леса на 23753,84 руб. был связан с увеличением объема вырубki на 99,03 десятины и стоимости этих работ на 15,6% в связи с преобладанием на восточном участке дороги строевого леса. Перерасход по статье «земляные работы по устройству полотна для главного пути» на 2707349,26 руб. был связан с увеличением работ на 18,8% из-за «изменения технических условий сооружения полотна дороги». Выяснилась необходимость придать более значительную пологость откосам выемок по сравнению с запланированным. Кроме того, стоимость единицы работ, согласно Сравнительной ведомости стоимости работ, выросла из-за «изменившегося распределения грунтов» (щебенистый, каменный, скалистый и т.д.), «вследствие необходимости защитить насыпи от волнений озера Байкал» [\[16, с. 5\]](#). Перерасход по статье «земляные работы по устройству полотна дороги для ветви к пристани в бухте Танхой» составил 7446,53 руб. и был вызван «экстренным требованием депешей от 1 ноября 1902 г. за № 1335 устройства летней пристани в бухте Танхой к началу навигации, вследствие чего пришлось ветку к пристани устроить зимой в мерзлом грунте в количестве 33% от всей работы устройства полотна ветви», что не было предусмотрено изначально при составлении проекта дороги. Расходы по статье «земляные работы по отводу почтовых дорог» были превышены на 132136,02 руб. из-за «удлинения отводов почтового тракта, увеличением количества работ на 63,5% и единичной цены на работы на 55,4%, вследствие изменившегося соотношения грунтов» [\[16, с. 7\]](#). Но помимо перерасхода средств, конечно, нужно учитывать и условия прокладки полотна дороги, которые для Кругобайкальской линии отличались повышенной сложностью, объяснявшейся сложностью рельефа местности и выбранного маршрута. Все это потребовало строительства 39-ти тоннелей. При этом стоимость работ выросла из-за «устройства пяти новых тоннелей», которые не были предусмотрены в первоначальном проекте и смете. Таким образом, бросающаяся в глаза сравнительно высокая стоимость строительства Кругобайкальской линии находит объяснение при анализе условий проведения работ. При этом так называемый перерасход чаще всего объясняется упущениями на этапе планирования и проектирования. В полной мере указанные обстоятельства, например, относятся к оценке стоимости временных дорог и построек, которые необходимы были для подвоза материалов, рабочих и пр. к месту прокладки основной магистрали. Зачастую эти объекты вообще не учитывались, либо в

оценке затрат для их создания допускались заметные просчеты. Иногда потребность в таких сооружениях появлялась в связи со стремлением властей завершить работы в максимально сжатые сроки. Однако, обращает на себя внимание и то, что по итогу на некоторые виды работ расценки оказались выше по сравнению с первоначальной сметой. Отмеченные обстоятельства, связанные с недостатками планирования и изменениями, вносимыми уже после начала строительства, в полной мере относятся и к другим линиям Транссибирской магистрали.

При этом отчеты по постройке различных участков Транссиба позволяют сделать вывод, что зачастую при проведении работ вполне удавалось уложиться в утвержденную смету. Это объяснялось тем, что несмотря на перерасход (иногда довольно существенный) по ряду статей, на других удавалось сэкономить. В итоге расходы на строительство Западно-Сибирской железной дороги составили 97,35% от их стоимости по смете, для Северно-Уссурийской этот показатель составил 99,30%, для Южно-Уссурийской 98,77%. И вновь особняком стоит Кругобайкальская дорога, поскольку в итоге стоимость ее постройки составила 120,04% в сравнении с запланированными по смете суммами (см. таблицы в Приложении 2).

Перейдем к рассмотрению структуры расходов на строительство различных линий Транссибирской магистрали (см. таблицы в Приложении 2 и Рис. 2–6).

Диаграммы на Рис. 2–6 показывают, что самая высокая доля расходов по всем линиям магистрали приходилась на такие статьи как «устройство полотна дороги», «искусственные сооружения», «верхнее строение», «рельсы и крепления», «подвижной состав», «станционные постройки» и «общие расходы». При этом соотношение указанных статей могло быть различным.



Рис. 2. Структура расходов на строительство Западно-Сибирской железной дороги

Fig. 2. Structure of expenses for the construction of the West Siberian Railway

Источник: Приложение 2. Таблица 2.1.



Рис. 3. Структура расходов на строительство Средне-Сибирской железной дороги (Томская ветвь).

Fig. 3. Structure of expenses for the construction of the Central Siberian Railway (Tomskaya branch).

Источник: Приложение 2. Таблица 2.2.



Рис. 4. Структура расходов на строительство Кругобайкальской железной дороги

Fig. 4. Structure of expenses for the construction of the Circum-Baikal Railway

Источник: Приложение 2. Таблица 2.3.



Рис. 5. Структура расходов на строительство Северо-Уссурийской железной дороги

Fig. 5. Structure of expenses for the construction of the North Ussuri railway

Источник: Приложение 2. Таблица 2.4.



Рис. 6. Структура расходов на строительство Южно-Уссурийской железной дороги

Fig. 6. The structure of expenses for the construction of the South Ussuri railway

Источник: Приложение 2. Таблица 2.5.

Статья «устройство полотна дороги» забирала на себя порядка 10 – 24% от общей суммы расходов на строительство. Только для Кругобайкальской линии этот показатель существенно выше (45,7%), прежде всего, в связи со сложностью работ и большого количества тоннелей, о чем уже упоминалось выше. Самый низкий этот показатель среди рассматриваемых линий отмечается для Западно-Сибирской дороги (10,5%), прежде всего потому, что 92,5% от общей длины основного пути составили прямые участки, [\[9, с. 11\]](#) что удешевляло прокладку линии.

Статья «искусственные сооружения» включала в себя, прежде всего, мосты (как деревянные, так и металлические), а также трубы (каменные, кирпичные, металлические) для проведения воды под полотном дороги. Самый высокий удельный показатель этой статьи в структуре всех строительных расходов дает Северно-Уссурийская железная дорога (23,6%), причем, самая крупная расходная статья для данной линии. Немногим меньшую долю (21,2%) расходы на искусственные сооружения заняли в структуре затрат при постройке Кругобайкальской линии. В обоих случаях это объясняется необходимостью возведения мостов. Так, например, на Северно-Уссурийской дороге на реках Иман, Бикин, Хор были построены металлические мосты на каменных опорах с кессонными основаниями, а на реках Кие и Подхоренке – деревянные на свайных опорах. Кроме того, большой деревянный мост построили на реке Пашенной [\[13, с. 16–20\]](#).

Статья «станционные постройки» могла составлять разную долю общих расходов на строительство железной дороги. Самый низкий показатель из рассматриваемых линий у Кругобайкальской дороги (3,3%), у остальных он заметно выше: на Западно-Сибирской магистрали – 6,4%, на Томской ветви Средне-Сибирской дороги – 7,54%, на северном участке Уссурийской дороги – 5,45%, на южном – 8,52% (и в последнем случае это самый высокий показатель). Во многом суммы расходов на станционные постройки и удельный вес этой статьи расходов зависели от того, какие именно здания и из каких материалов были построены. Так, например, на Западно-Сибирской дороге были построены 10 пассажирских зданий разного класса (от II до V). При этом на 21 станции

V класса отдельных пассажирских зданий не было совсем, а для пассажиров и станционных служб отвели отдельные помещения в тех зданиях, где жили станционные агенты. Пассажирские здания I – III классов обычно строили кирпичными, IV и V классов – деревянными на каменном фундаменте. На Западно-Сибирской дороге все здания были оштукатурены внутри, а деревянные снаружи обшиты и покрашены. Крыши у всех зданий были железными. При всех пассажирских зданиях I – IV классов строились отапливаемые отхожие места, холодные же в обязательном порядке присутствовали на всех станциях независимо от их класса. Кроме того, на станциях были построены пожарные сараи и ледники, а на некоторых (Курган, Петропавловск, Омск и Каинск) – и крытые товарные платформы, и пакгаузы. Также на 10-ти станциях построили паровозные здания (кирпичные или каменные с железной крышей), снабженные «водопроводом для промывки и каменными кочегарными ямами с устройством водоотвода для них». По этой же расходной статье проходило и строительство водоемных и водоподъемных зданий [\[9, с. 15-17\]](#).

Сравнительно небольшая доля расходов приходится на статью «отчуждение имущества» (см. таблицы в Приложении 2). Можно заметить, что на диаграммах она даже не выделена специально, а попала в категорию «другие расходы», поскольку для большинства линий Транссиба она забирает менее 1% в структуре расходов, и только для Южно-Уссурийской дороги этот показатель составляет 1,5%. Столь незначительный удельный вес этой расходной статьи объясняется, прежде всего, тем, что большинство земель, передаваемых для строительства Транссибирской магистрали, была казенной или кабинетной и передавалась безвозмездно. Однако, в ряде случаев приходилось компенсировать убытки владельцам вследствие сноса строений (хозяйственных и бытовых), уничтожения обрабатываемых земель.

Так, например, под постройку Западно-Сибирской железной дороги и «ее принадлежностей» были заняты следующие земли: казенная (9361 дес. 2235 кв. саж.; поступили безвозмездно), Оренбургского казачьего войска (515 дес. 1602 кв. саж.; в сред. по 40 руб. за 1 дес.), Сибирского казачьего войска (2577 дес. 329 кв. саж.; по 10,73 руб. за 1 дес.), крестьянских обществ (1320 дес. 247 кв. саж.; по 30,01 руб. за 1 дес.), городская (396 дес. 989 кв. саж.; по 139,66 руб. за 1 дес.), кабинета Его Императорского Величества (910 дес. 1937 кв. саж.; поступили безвозмездно), частных владений и церкви (280 дес. 1286 кв. саж.; по 19,18 руб. за 1 дес.). Всего из 184 владений было отчуждено 15362 дес. 1425 кв. саж. В среднем стоимость 5085 дес. 453 кв. саж. купленных земель составила по 25,40 руб. за 1 десятину, а без городских земель – 19,89 руб. [\[9, с. 9-10\]](#).

Всего под постройку Западно-Сибирской железной дороги земли было отчуждено больше по сравнению с предварительной расценочной ведомостью на 4130 дес. 1425 кв. саж. Необходимость отчуждения большого количества земель в сравнении с изначальными расчетами было вызвано, согласно сравнительной ведомости, «уширением площадок станций, вследствие особого расположения путей, водоснабжениями, уширением полосы для карьеров, отчуждением для ветви длиной 41 вер. к озеру Чаны для балластного карьера и проч.» [\[9, с. 7\]](#). Несмотря на увеличение площади отчужденных земель, расходы по этой статье не только не были превышены, а даже уменьшились по сравнению с первоначальной сметой на 17151,92 руб., поскольку значительную часть отчуждаемых земель составляли казенные и кабинетные земли, предоставленные для строительства безвозмездно. Средняя стоимость 1 дес. составила сумму, меньшую по сравнению с первоначальной, на 5,94 руб. При этом внутри общей статьи «Отчуждение имущества» по категории «снос строений» получился перерасход на 51096,87 руб.,

поскольку «вследствие изменения направления линии при переходе через р. Обь, «потребовалось снести целое село Кривошеково вместе с церковью, чего не предвиделось в расценочной ведомости». Этот снос обошелся в 55239 руб. Кроме того, была приобретена паровая мельница за 12999 руб., расположенная на полосе, отчужденной под ветвь к р. Иртышу в г. Омске [\[9, с. 7\]](#).

В рамках статьи «Отчуждение имущества» потраченные при строительстве Западно-Сибирской железной дороги средства распределились следующим образом: за приобретение земель - 158368,08 руб. (на версту - 119,27 руб.); вознаграждение за уничтожение посевов и покосов и другие временные убытки - 19254,66 руб. (на версту - 14,50 руб.); за снос строений - 76096,87 руб. (на версту - 57,31 руб.); на содержание администрации по отчуждению, составление планов, разграничение отчуждаемой полосы, расстановка межевых столбиков, заключение крепостных актов, разъезды оценочных комиссий и проч. - 116982,82 руб. (на версту - 88,09 руб.) [\[9, с. 6-7\]](#). До начала работ по строительству дороги на засеянных или вспаханных землях «при участии технического надзора» составлялись акты, которые затем представлялись на рассмотрение Местного Контроля. Выплаты за перечисленные убытки производились в соответствии с действовавшими ценами, а также с нормами, разрешенными Управлением по сооружению Сибирской железной дороги. При строительстве Западно-Сибирской железной дороги были снесены строения, принадлежащие 277 владельцам, среди которых в отчетной документации указаны деревянная церковь, волостное правление, шесть деревянных двухэтажных домов, 54 деревянных дома, 140 жилых изб, салотопенный завод, водяная мельница, плотина при водяной мельнице, три ветряных мельницы, две прачечных, пять хлебопекарен и др. Кроме того, были приобретены в собственность казны паровая крупчатая мельница со всем инвентарем, барак для обжигания угля и два деревянных дома со всеми пристройками к ним за 9419,54 руб., а вместо снесенной церкви поставлена часовня и ограда за 300 руб. Относительно размера вознаграждения за снос строений были приняты в расчет «нормальные цены», утвержденные Управлением по сооружению Сибирской железной дороги. Уплата за снос производилась по предварительному соглашению с Местным Контролем [\[10, с. 9\]](#).

При строительстве Северно-Уссурийской железной дороги также пришлось снести ряд построек, в числе которых в Хабаровске оказались кирпичный завод, в качестве компенсации за который выплатили 1650 руб., деревянный дом (355 руб.) и деревянный дом у пристани на р. Амур (250 руб.) [\[13, с. 16\]](#). Прокладка Южно-Уссурийской линии потребовала выплаты компенсации в размере 237255,33 руб. 62-м владельцам различных сооружений, среди которых четыре кирпичных и один механический завод, цирк, водяная мельница, 41 жилой дом, 10 сараев, конюшня, ледник и пр. Часть этих построек была снесена, а часть была приобретена и использовалась в дальнейшем для обслуживания дороги [\[15, с. 13\]](#). На Южно-Уссурийской линии поверстная стоимость отчуждения земель и имущества под полотно дороги составила 810,24 руб., что выше по сравнению с другими участками Транссиба. Так, аналогичный показатель для Северно-Уссурийской дороги составил 152,62 руб. [\[13, с. 16\]](#), для Западно-Сибирской – 278,85 руб. [\[9, с. 10\]](#), для Кругобайкальской – 363,27 руб. [\[16, с. 12\]](#).

На представленных диаграммах (Рис. 2 – 6) можно заметить, что в ряде случаев выделена такая статья расходов как водоснабжение. В целом доля ее в общей структуре затрат относительно невелика и довольно близка по своему значению для различных участков Транссиба (около 2% на Западно-Сибирской, Томской ветке Средне-Сибирской и северном участке Уссурийской линий). Причем, нередко именно работы по

налаживанию водоснабжения станций и разъездов сопровождалось перерасходом средств в сравнении с первоначально запланированными суммами [\[18, с. 62–65\]](#).

Порядка 7 – 10% в общей структуре расходов на строительство различных участков Транссибирской магистрали приходится на статью «Общие расходы», которая помимо прочего включала жалование служащим, занимавшимся расчетами с подрядчиками и составлением отчетной документации, а также «агентам» по наблюдению за ремонтом подвижного состава, оборудованием мастерских, устройством водоснабжения и другими работами. Кроме того, сюда же попадали затраты на «производство окончательных изысканий и составление исполнительных проектов» [\[9, с. 20–22\]](#).

Отдельного внимания заслуживает вопрос о расходах на строительство КВЖД, особенно с учетом того, что авторы публикаций постоянно подчеркивают бесполезность для России примерно 40% потраченных сумм в силу передачи впоследствии Южно-Маньчжурской линии Японии по Портсмутскому миру. Диаграмма на Рис. 7, отражающая структуру расходов на строительство КВЖД, показывает, что 19% от общей суммы затрат объясняется необходимостью ликвидировать последствия Ихэтуаньского (Боксерского) восстания, в ходе которого было разрушено порядка двух третей уже проложенной линии.

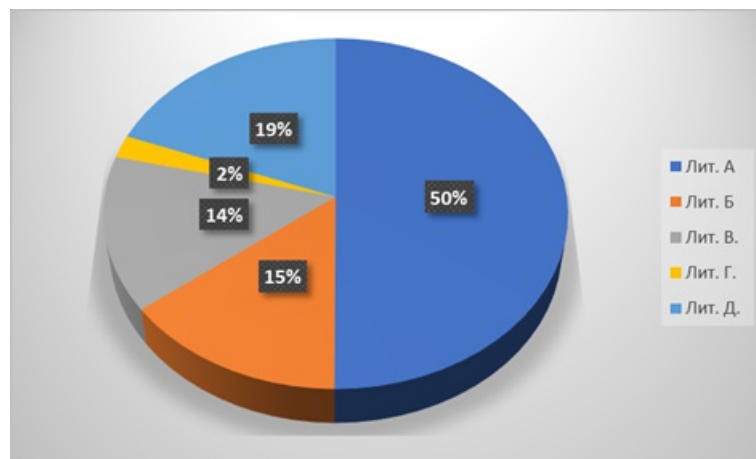


Рис. 7. Структура расходов на строительство КВЖД.

Примечания : Лит. А – строительные расходы (отчуждение имущества, строительство полотна дороги, инфраструктуры и пр.); Лит. Б – рельсы, скрепления и подвижной состав; Лит. В – работы и расходы, вызванные особыми условиями сооружения дороги (вознаграждение китайской администрации, строительство жилья, школ, гостиниц, магазинов, промышленных предприятий, пристаней и пр., охрана линии и др.); Лит. Г – Расходы по образованию оборотного капитала; Лит. Д – работы и расходы, вызванные беспорядками в Китае в 1900 г. (восстановление разрушенного, усиленная охрана и т.п.)

Источник : Отчет по постройке Китайской Восточной железной дороги (по железнодорожному предприятию). 1897-1903 гг. СПб., 1905.

В целом структура затрат на строительство КВЖД отличается от аналогичной характеристики других линий Транссибирской магистрали. Обращает на себя внимание значительность расходов на возведение различных объектов транспортной и социальной инфраструктуры, охрану линии и т.п., что было продиктовано спецификой маршрута и условий строительства.

Подводя предварительные итоги анализа финансовых аспектов строительства Транссибирской магистрали, отметим следующие моменты. В структуре расходов для всех участков дороги выделяются наиболее значимые статьи, которые забирают на себя основную долю расходов (прокладка полотна дороги, строительство мостов и тоннелей, возведение станционных построек, обеспечение линий подвижным составом). При этом имеющиеся различия могут быть объяснены, прежде всего, условиями осуществления строительных работ. Поверстная стоимость могла существенно различаться, что помимо рельефа, необходимости строительства искусственных сооружений и других обстоятельств объяснялось и качеством инфраструктурных сооружений, построенных на линии. Здесь, прежде всего, речь идет о станционных постройках, складах, ледниках, организации водоснабжения и т.п. Несмотря на наличие просчетов на этапе планирования при строительстве Западно-Сибирской, Томской ветви Средне-Сибирской, обоих участков Уссурийской железной дороги суммы расходов не превышали установленные первоначальной сметой. Превышение же сметных сумм по некоторым статьям (часто компенсировавшееся за счет сокращения расходов по другим пунктам), с одной стороны, было платой за сокращение сроков строительства Транссиба, а с другой стороны, стремлением создать более комфортные условия перевозки грузов и проезда пассажиров.

Приложение 1.

Таблица 1.1.

Table 1.1.

Стоимость отдельных работ на 1 версту по отчетам Кругобайкальской, Сибирской, Забайкальской, Китайско-Восточной и Уссурийской железных дорог

The cost of some works per 1 verst according to the reports of the Circum-Baikal, Siberian, Trans-Baikal, Chinese Eastern and Ussuri railways

Виды работ	Западно-Сибирская	Средне-Сибирская		Кругобайкальская	КВЖД
	Челябинск - Обь	Обь-Красноярск	Красноярск-Иркутск	Байкал-Мысовая	
	1327,857 верст	711,086 верст	1004,455 верст	245,969 верст	
	1892 – 1896	1893 – 1896	1894 – 1898	1900 – 1905	
По ведомости Лит.А					
Отчуждение имуществ	278,85	149,83	307,55	363,27	1689,91
Земляные работы	3618,83	8868,05	11142,92	125164,14	13401,57
Искусственные сооружения	5936,58	8707,93	16739,39	36491,31	12361,57
Верхнее строение	3409,07	5373,12	5445,14	8902,74	11182,01
Принадлежности					

пути	119,20	129,46	116,55	197,13	202,93
Телеграф	266,08	269,51	442,46	881,24	727,00
Линейные постройки	760,57	934,84	1038,85	1994,24	979,93
Станционные постройки	2184,84	3668,46	3486,54	8007,29	12275,96
Водоснабжение станций	747,12	1089,20	1309,65	1781,49	1970,50
Принадлежности станций	737,74	1134,70	775,89	2030,50	3877,43
Испытание, приемка и доставка подвижного состава	585,86	887,51	772,70	1206,81	3681,02
Общие расходы	2929,26	5286,83	6595,60	13784,21	14746,19
Расходы посторонних ведомств	254,38	252,70	520,30	1425,64	-
Особые расходы	-	-	-	3580,37	2011,43
По ведомости Лит.Б					
Рельсы, скрепления и подвижной состав	12727,88	13300,70	12813,81	20902,49	22851,89
По ведомости Лит.В					
Оборотный капитал	-	877,53	884,86	1481,22	3305,18
По ведомости Лит.Г					
Постоянные пристани	-	-	-	2112,24	-
По ведомости Лит.Д					
Расходы непредвиденные	179,93	718,24	443,57	25114,60	-
Стоимость 1 версты дороги без рельс и подвижного состава	22008,31	38347,98	50021,96	235477,37	79107,45
Стоимость рельс на 1 версту дороги	6286,86	6669,53	6339,36	7406,02	6197,66
Стоимость подвижного состава на 1					

версту	6441,02	6631,17	6474,45	13946,47	16654,23
Общая стоимость на 1 версту	34736,19	51648,68	62835,77	256829,88	105264,50
Виды работ	Забайкальская			Уссурийская	
	Иркутск- Байкал	Мысовая- Сретенск	Китайский разъезд- Манчжурия	Северная часть	Южная часть
	63,65 верст	1033,77 верст	321,285 верст	344,04 верст	377,45 верст
	1897 – 1901	1895 – 1900	1898 – 1901	1894 – 1897	1891 – 1894
По ведомости Лит.А					
Отчуждение имуществ	944,70	314,69	149,38	152,62	810,24
Земляные работы	23612,02	18411,03	17073,40	11311,51	13668,62
Искусственные сооружения	5686,35	13311,39	18762,33	15390,83	7530,91
Верхнее строение	4682,10	8973,11	8089,31	6606,05	5395,40
Принадлежности пути	108,03	90,19	336,04	261,36	267,21
Телеграф	326,68	526,71	494,61	457,57	421,13
Линейные постройки	742,96	1034,40	1611,00	950,02	1085,77
Станционные постройки	2557,99	4347,08	6556,98	3531,12	4587,58
Водоснабжение станций	357,66	780,32	1378,66	1298,98	743,11
Принадлежности станций	602,97	1004,89	1170,69	747,17	1348,05
Испытание, приемка и доставка подвижного состава	-	2096,02	1227,58	1398,96	1001,18
Общие расходы	3668,42	7604,84	11606,25	7130,49	6037,52
Расходы посторонних ведомств	350,98	715,63	761,10	838,40	551,77
Особые расходы	288,32	264,21	3152,86	2312,18	-
По ведомости Лит.Б					
Рельсы, скрепления и подвижной состав	5916,30	12453,60	16887,22	12434,99	10367,73
По ведомости					

Лит.В Оборотный капитал	911,23	967,33	978,20	-	-
По ведомости Лит.Г					
Постоянные пристани	1404,80	1404,80	1404,80	805,63	-
По ведомости Лит.Д					
Расходы непредвиденные	-	927,49	1494,57	-	-
Стоимость 1 версты дороги без рельс и подвижного состава	44840,41	61369,33	73348,39	52387,26	43495,03
Стоимость рельс на 1 версту дороги	5916,30	6208,44	8633,31	6347,77	6508,03
Стоимость подвижного состава на 1 версту	-	6245,16	8253,91	6087,22	3859,70
Общая стоимость на 1 версту	50756,71	73822,93	90235,61	64822,25	53862,76

Источник: Отчет по постройке Кругобайкальской железной дороги. 1900-1905 гг. СПб., 1908. С. IX- XV .

Приложение 2.

Таблица 2.1.

Table 2.1.

Сравнительная ведомость запланированной и действительной стоимости постройки Западно-Сибирской железной дороги

Comparative sheet of the estimated and actual cost of the construction of the West Siberian Railway

Виды работ	Назначено по расценочной ведомости		Действительно израсходовано	
	всего	на 1 версту	всего	на 1 версту
Лит. А				
Отчуждение имуществ	380877,00	287,24	370279,18	278,85
Устройство полотна дороги	6065837,00	4574,54	4805287,51	3618,83
Искусственные сооружения	8589945,00	6478,09	7882929,59	5936,58
Всего строение	54277128,00	4092,86	4526761,59	3409,07

Берхес строение	5727120,00	7032,00	7320701,00	5703,07
Принадлежности пути	161840,00	122,05	158275,03	119,20
Телеграф	369411,00	278,59	353310,35	266,08
Сторожевые дома, казармы, полуказармы, колодцы, переезды	744460,00	561,43	1009931,21	760,57
Станционные постройки	2140225,00	1614,05	2901159,29	2184,84
Водоснабжение станций	639130,00	482,00	992067,03	747,12
Принадлежности станций	678775,00	511,90	979615,69	737,74
Испытание, приемка, доставка и запасные части подвижного состава	1180477,00	890,25	777929,74	585,86
Общие расходы	3949610,00	2978,59	3889637,53	2929,26
Расходы посторонних ведомств	324030,00	244,36	337780,26	254,38
Расходы, не предусмотренные расценочной ведомостью	-	-	226737,54	170,75
Списано со стоимости материалов и имущества, оставшихся от постройки дороги	-	-	12185,44	9,18
Всего	30651745,00	23115,95	29223886,98	22008,31
За искл.перечисленных из ассигнованных условно по Лит.А в безусловные по Лит.Б*	335133,00	252,74	-	-
Итого по Лит.А	30316612,00	22863,21	29223886,98	22008,31
Лит. Б				
Рельсы, скрепления и брезенты	8450327,00	6372,80	8348053,05	6286,86
Подвижной состав	8611428,00	6494,29	8552758,00	6441,02
Итого по Лит. Б	17061755,00	12867,09	16900811,05	12727,88
ВСЕГО	47378367,00	35730,30	46124698,03	34736,19

* согласно постановления Совета Управления по сооружению Сибирской ж.д. от 06.09.1895 за № 475

Источник: Отчет по постройке Западно-Сибирской ж[елезной] д[ороги]. 1892 – 1896 гг. СПб., 1898. Сравнительная ведомость предполагаемой и действительной стоимости постройки Западно-Сибирской железной дороги. С. 2–3.

Таблица 2.2.

Table 2.2.

Сравнительная ведомость запланированной и действительной стоимости постройки Томской ветви Средне-Сибирской железной дороги

Comparative statement of the estimated and actual cost of building the Tomsk branch of the Central Siberian Railway

Виды работ	Назначено по расценочной ведомости		Действительно израсходовано	
	всего	на 1 версту	всего	на 1 версту
Лит. А.				
Отчуждение имуществ	26722,50	299,09	21454,01	240,16
Устройство полотна дороги	592138,44	6627,55	595267,64	6663,60
Искусственные сооружения	192061,30	2149,66	193392,72	2164,89
Верхнее строение	455701,83	5100,47	452733,90	5068,03
Принадлежности пути	11123,74	124,50	9894,03	110,76
Телеграф	31316,52	350,51	30083,59	336,76
Сторожевые дома, казармы, переезды	92204,62	1032,01	95482,60	1068,86
Станционные постройки	186562,43	2088,11	186837,20	2091,51
Водоснабжение	53235,18	595,84	50366,58	563,81
Принадлежности станций	51348,89	574,73	47950,35	536,77
Общие расходы	212948,46	2383,45	209389,54	2343,98
Расходы посторонних ведомств	20255,00	226,70	20255,00	226,74
Итого по Лит. А	1925618,91	21552,62	1913107,16	21415,87
Лит. Б.				
Рельсы	480959,00	5383,17	480957,87	5383,98
Скрепления	87620,00	980,69	84277,93	943,43
Итого по Лит. Б	568579,00	6363,86	565235,80	6327,41
ВСЕГО по Лит. А и Б	2494197,91	27916,48	2478342,96	27743,28

Источник: Отчет по постройке Томской ветви Средне-Сибирской железной дороги. 1895-1896 г. СПб., 1901. Сравнительная ведомость предполагаемой и действительной стоимости постройки Томской ветви Средне-Сибирской железной дороги. С. 2-31.

Таблица 2.3.

Table 2.3.

Сравнительная ведомость запланированной и действительной стоимости постройки Кругобайкальской железной дороги

Comparative sheet of the estimated and actual cost of the construction of the Circum-Baikal Railway

Виды работ	Назначено по расценочной ведомости		Действительно израсходовано	
	всего	на 1 версту	всего	на 1 версту

Лит. А.				
Отчуждение имуществ	161692,00	657,37	89354,40	363,28
Устройство земляного полотна и тоннелей	23991035,00	97536,82	30786498,77	125164,14
Искусственные сооружения	11157146,00	45359,97	8975732,41	36491,32
Верхнее строение	1845176,00	7501,66	2189797,39	8902,74
Принадлежности пути	45850,00	186,41	42413,72	172,44
Телеграф	188014,00	764,38	242111,67	984,32
Сторожевые дома, казармы, переезды	406400,00	1652,24	567557,20	2307,43
Станционные постройки	1889551,00	7682,07	2096005,33	8521,42
Водоснабжение станций	391485,00	1591,60	438191,03	1781,49
Принадлежности станций	470360,00	1912,27	499439,00	2030,50
Подвижной состав	494994,00	2012,42	296837,80	1206,81
Общие расходы	4092929,00	16640,02	3390489,58	13784,22
Расходы посторонних ведомств	326460,00	1327,24	350660,82	1425,63
Особые работы	875693,00	3560,18	880661,15	3580,37
Итого по Лит. А.	46336785,00	188384,65	50845750,27	206716,09
Лит. Б.				
Рельсы и скрепления	1886304,00	7668,87	1821650,87	7406,02
Подвижной состав	3484606,00	14166,85	3319714,00	13496,47
Итого по Лит. Б	5370910,00	21835,72	5141364,87	20902,49
Лит. В. Оборотный капитал	366000,00	1487,99	366000,00	1487,99
Лит. Г. Устройство постоянной пристани для парома-ледокола на восточном берегу оз.Байкала в бухте Танхой	450000,00	1829,50	519545,26	2112,24
Лит. Д. Расходы, непредвиденные предварительной расценочной ведомостью	-	-	6177411,08	25114,59
ВСЕГО	52523695,00	213537,86	63050071,48	256333,41

Источник: Отчет по постройке Кругобайкальской железной дороги. 1900 – 1905 гг. СПб., 1908. Сравнительная ведомость стоимости работ, поставок и расходов по постройке Кругобайкальской железной дороги, с суммами, ассигнованными на производство их по предварительной расценочной ведомости. С. 2–55.

Таблица 2.4.

Table 2.4.

Сравнительная ведомость запланированной и действительной стоимости постройки Северно-Уссурийской железной дороги

Comparative sheet of the estimated and actual cost of the construction of the North Ussuri railway

Виды работ	Назначено по расценочной ведомости		Действительно израсходовано	
	всего	на 1 версту	всего	на 1 версту
Лит. А				
Отчуждение имуществ	52487,31	152,57	52509,81	152,62
Устройство полотна дороги	3886234,68	11295,88	3891613,25	11311,51
Искусственные сооружения	5307934,77	15428,25	5295058,97	15390,83
Верхнее строение	2299509,06	6683,84	2272744,42	6606,05
Принадлежности пути	90618,65	263,39	89919,76	261,36
Телеграф	153792,61	447,02	157421,57	457,57
Сторожевые дома, казармы, переезды	319692,56	929,23	326845,35	950,02
Станционные постройки	1204039,70	3499,71	1214846,61	3531,12
Водоснабжение	434709,94	1263,54	446902,69	1298,98
Принадлежности станций	247394,32	719,09	257057,36	747,17
Подвижной состав	492207,86	1430,67	481299,00	1398,98
Особые работы	811998,97	2360,19	795478,70	2312,18
Общие расходы	2207680,44	6416,93	2176002,88	6324,86
Расходы посторонних ведомств	285943,45	831,13	288443,45	838,40
Непредвиденные расходы	367133,58	1067,12	277168,89	805,63
Итого по Лит. А	18161377,90	52788,56	18023312,17	52387,26
Лит. Б				
Рельсы и крепления	2203655,43	6405,23	2183887,70	6347,77
Подвижной состав	2093845,80	6086,05	2094245,80	6087,22
Итого по Лит. Б	4297501,23	12491,28	4278133,50	12434,99
ВСЕГО	22458879,13	65279,84	22301445,67	64822,25

Источник: Отчет по постройке Северно-Уссурийской ж[елезной] дор[оги]. 1894 – 1897. СПб., 1900. С. 42 – 45.

Таблица 2.5.

Table 2.5.

Сравнительная ведомость запланированной и действительной стоимости постройки Южно-Уссурийской железной дороги

Comparative sheet of the estimated and actual cost of the construction of the South Ussuri railway

Виды работ	Назначено по расценочной ведомости		Действительно израсходовано	
	всего	на 1 версту	всего	на 1 версту
Лит. А				
Отчуждение имуществ	303963,41	804,14	305826,39	810,24
Устройство полотна дороги	5321806,27	14078,85	5159295,65	13668,82
Искусственные сооружения	3025762,17	8004,66	2842540,30	7530,91
Верхнее строение	2089554,06	5527,92	2036496,38	5395,40
Принадлежности пути	107085,12	283,29	100859,23	267,21
Телеграф	164940,59	436,35	158956,46	421,13
Сторожевые дома, казармы, переезды	360404,99	953,45	409821,57	1085,77
Станционные постройки	1766274,10	4672,68	1731578,53	4587,58
Водоснабжение	313002,27	828,05	280489,89	743,11
Принадлежности станций	486409,49	1286,80	508822,99	1348,05
Подвижной состав	400880,44	1060,53	377895,67	1001,18
Отведение почтовой дороги	14201,19	37,57	17492,98	46,34
Общие расходы	1993556,38	5273,96	2205452,41	5843,03
Непредвиденные расходы и ремонт подвижного состава	277608,09	734,41	281678,13	746,26
Итого по Лит. А	16625448,57	43982,66	16417206,58	43495,03
Лит. Б				
Рельсы и скрепления	2491780,81	6592,01	2456456,01	6508,03
Подвижной состав	1466280,00	3879,02	1456845,27	3859,70
Итого по Лит. Б	3958060,81	10471,03	3913301,28	10367,73
ВСЕГО	20583509,38	54453,69	20330507,86	53862,76

Источник: Отчет по постройке Южно-Уссурийской ж[елезной] дор[оги]. 1891 – 1894. СПб., 1900. С. 34–37.

Библиография

1. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975. 315 с.
2. Персианов В.А., Курбатова А.В., Курбатова Е.С. Железная дорога к Тихому океану (к 100-летию Транссибирской магистрали) // Вестник университета. 2017. № 3. С. 64 – 70.

3. Пак Б.Б. Строительство Амурской железнодорожной магистрали (1891-1916). Иркутск, 1995. 131 с.
4. Вивдыч М.А. Железнодорожное строительство на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX века // Гуманитарный вектор. 2011. № 3 (27). С.41-42.
5. Илларионов А.А. Исторический опыт государственно-частного партнерства в транспортном освоении Приморья (на примере сооружения Уссурийской железной дороги) // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2014. № 2. С.51-59.
6. Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали – мост между прошлым и будущим России. М., 2005. 348 с.
7. Мигулин П.П. Русский государственный кредит: опыт историко-критического обзора. Т.3. Вып. 3: Железнодорожные займы и железнодорожная политика, 1893 – 1902. Харьков, 1903. С. 439–798.
8. Корелин А.П. С.Ю. Витте – финансист, политик, дипломат. М., 1998. 462 с.
9. Отчет по постройке Западно-Сибирской ж[елезной] д[ороги]. 1892 – 1896 гг. СПб., 1898. 165 с.
10. Приложения № 1 к отчету по постройке Западно-Сибирской железной дороги. 1892 – 1896 г. СПб., 1898. 1665 с.
11. Приложения № 4 к отчету по постройке Западно-Сибирской железной дороги. 1892 – 1896 г. Пояснительные записки. СПб., 1898. 203 с.
12. Отчет по постройке Томской ветви Средне-Сибирской железной дороги. 1895-1896 г. СПб., 1901. 868 с.
13. Отчет по постройке Северно-Уссурийской ж[елезной] дор[оги]. 1894 – 1897. СПб., 1900. 308 с.
14. Приложения к отчету по постройке Северно-Уссурийской ж[елезной] дор[оги]. 1894 – 1897. СПб., 1900. 1200 с.
15. Отчет по постройке Южно-Уссурийской ж[елезной] дор[оги]. 1891 – 1894. СПб., 1900. 199 с.
16. Отчет по постройке Кругобайкальской железной дороги. 1900 – 1905 гг. СПб., 1908. 408 с.
17. Отчет по постройке Китайской Восточной железной дороги (по железнодорожному предприятию). 1897-1903 гг. СПб., 1905. 116 с.
18. Шильникова И. В. Организация водоснабжения на транссибирской магистрали в конце XIX — начале XX в. // Вестник Московского университета. Сер. 8. История. 2022. № 5. С. 46–66.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Рецензируемая статья посвящена теме, исследовательский и читательский интерес к которой сохраняется на протяжении более столетия. Это объясняется непреходящей значимостью Транссибирской магистрали для России, несмотря на все произошедшие за это время социально-политические и экономические изменения. К числу проблем, остающихся в фокусе внимания исследователей, относятся и различные аспекты финансирования строительства и реконструкции этого масштабного инфраструктурного проекта, которые за прошедшее с начала строительства железной дороги время не

потеряли своей актуальности.

Несмотря на то, что довольно большое число авторов обращались в той или иной степени к финансовым аспектам сооружения Транссиба, представленная статья обладает научной новизной с точки зрения постановки задач и источниковой базы исследования. Основными источниками стали опубликованные Министерством путей сообщения официальные отчеты о строительстве различных участков Транссиба (включая их финансовую часть), к которым исследователи обращаются редко и чаще всего фрагментарно. Автор, давая обзор историографии, справедливо обращает внимание на большое количество расхождений в оценке стоимости работ, объясняя это тем, что исследователи опираются на разрозненные сведения из различных источников, учитывающих расходы на разных этапах строительных работ и разный состав расходных статей.

В рамках решения первой задачи, сформулированной в статье, проводится сравнение поперечной стоимости отдельных участков Транссиба. Этот показатель мог различаться в разы, что, по мнению автора, объясняется, прежде всего, объективными обстоятельствами и условиями ведения строительных работ.

На основе сопоставления запланированных по сметам сумм расходов и реально затраченных в ходе строительных работ средств (вторая задача исследования) в статье делается вывод о том, что по большинству линий, входящих в состав Транссибирской магистрали, удалось уложиться в смету и избежать перерасхода. Исключение составляет Кругобайкальская железная дорога, смета по которой была заметно превышена. При этом даже при сведении итоговых затрат к запланированным суммам по отдельным статьям наблюдался перерасход, объясняющийся упущениями на стадии проектирования и стремлением ускорить сооружение и ввод в действие магистрали. Автор также отмечает, что чаще всего перерасход средств на отдельные виды работ компенсировался экономией на других статьях.

Анализируя структуру расходов на строительство различных участков Транссиба (третья задача исследования), автор выделяет основные статьи затрат, отмечая общие и различные их характеристики. Так, большинство средств уходило на «устройство полотна дороги», «искусственные сооружения», «рельсы и скрепления», «подвижной состав», «станционные постройки» и другие подобные работы. В тексте статьи раскрывается содержание основных статей расходов, что позволяет читателю составить более предметное представление о специфике сооружения каждой линии в отдельности. Специальное внимание автор уделяет расходам на «отчуждение земель», несмотря на то, что оно забирало небольшую долю общих затрат. Представляет интерес характеристика размеров и механизма компенсации владельцам отчужденных для постройки Транссиба земельных участков (если они не являлись государственными или кабинетными, которые отдавались бесплатно) и различных хозяйственных и жилых строений, которые оказались на пути возводимой магистрали и были либо снесены, либо переданы в эксплуатацию для нужд железной дороги.

Сделанные выводы представляются обоснованными и опираются на представленные в тексте статьи материалы. Автор подчеркивает, что, несмотря на наличие просчетов на этапе планирования, по большинству линий, входящих в состав Транссибирской железнодорожной магистрали, суммы расходов не превышали установленные первоначальной сметой. Если же по некоторым статьям наблюдался перерасход, то это, «с одной стороны, было платой за сокращение сроков строительства Транссиба, а с другой стороны, стремлением создать более комфортные условия перевозки грузов и проезда пассажиров» (последнее предполагало сооружение пассажирских зданий, ледников, складов, организацию водоснабжения и пр.).

Статья хорошо иллюстрирована, что облегчает для читателя восприятие статистических

данных и построенных на их основе выводов автора. Работа сопровождается приложениями в виде таблиц, которые имеют самостоятельную ценность, включают в себя сведения о поперстной стоимости строительства и структуре расходов для отдельных железнодорожных линий в составе Транссиба.

В целом рецензируемая статья представляет большой интерес не только для специалистов, но и для интересующихся историей России в целом и Сибири, в частности. Статья рекомендуется к публикации.