

Известия Алтайского государственного университета. 2025. № 2 (142). С. 13–20.  
Izvestiya of Altai State University. 2025. No 2 (142). P. 13–20.

## ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ

Научная статья  
УДК 94(470.57)  
ББК 63.3(2)52  
DOI: 10.14258/izvasu(2025)2-01

### **Влияние налоговой политики государства на развитие внутреннего водного транспорта в России в XIX в. (по материалам бассейна реки Белой)**

*Николай Александрович Коновалов*

Уфимский государственный институт искусств имени Загира Исмагилова,  
Уфа, Россия, nikalekkon@yandex.ru

## RUSSIAN HISTORY

Original article

### **State Tax Policy Impact on the Development of Inland Water Transport in Russia in the 19<sup>th</sup> Century (Based on the Materials of the Belaya River Basin)**

*Nikolay A. Kononov*

Ufa State Institute of Arts named after Zagir Ismagilov, Ufa, Russia,  
nikalekkon@yandex.ru

**Аннотация.** Статья посвящена анализу эволюции налоговой политики российского правительства в отношении внутреннего водного транспорта в XIX в. Правительство Российской империи, стремясь унифицировать налоговую систему на внутреннем водном транспорте для всех регионов страны, в то же время долго не могло выбрать эффективный объект налогообложения. В условиях все более ускоряющегося технического переворота любые ошибки в налоговой политике приводили к сокращению объемов внутренней торговли, замедлению технической модернизации речного хозяйства страны, росту монополизма на внутреннем водном транспорте. Особенно ярко последняя тенденция проявилась на крупнейшей реке Южного Урала — Белой, где из-за несовершенства российского налогового законодательства развитие парового транспорта приостановилось почти на десятилетие. Опираясь на комплекс нормативно-правовых актов, материалы региональной статистики и прессы, автор анализирует налоговую политику государства в России в отношении внутреннего водного транспорта в исследуемый период, а также влияние этой политики на развитие судоходства на реке Белой.

**Ключевые слова:** налоговая политика, водный транспорт, паровое сообщение, Южный Урал, бассейн реки Белой

**Abstract.** The article is devoted to the analysis of the evolution of the tax policy of the Russian government with regard to inland water transport in the 19<sup>th</sup> century. The government of the Russian Empire, striving to unify the tax system on inland water transport for all regions of the country, at the same time could not choose an effective object of taxation for a long time. Under the conditions of increasingly accelerating technical revolution, any errors in tax policy led to a reduction in the volume of domestic trade, slowing down the technical modernization of the country's river economy, and the growth of monopolism in inland water transport. The latter tendency was especially pronounced on the Belaya, the largest river of the Southern Urals, where the development of steamship transportation was suspended for almost a decade due to the imperfection of the Russian tax legislation. Relying on a complex of normative-legal acts, materials of regional statistics and press, the author analyzes the tax policy of the state in Russia in relation to inland water transport in the studied period, as well as the influence of this policy on the development of navigation on the Belaya River

**Keywords:** tax policy, water transport, steamship traffic, Southern Urals, Belaya River basin

**Для цитирования:** Коновалов Н.А. Влияние налоговой политики государства на развитие внутреннего водного транспорта в России в XIX в. (по материалам бассейна реки Белой) // Известия Алтайского государственного университета. 2025. № 2 (142). С. 13–20. DOI: 10.14258/izvasu(2025)2-01.

Налоговая политика государства является одним из важнейших факторов экономического развития страны. В XIX в. в экономике России происходит ряд качественных изменений: феодальные формы хозяйства постепенно заменяются капиталистическими, осуществляется технический переворот, появляются новые отрасли производства. Государство, реагируя на постоянно меняющуюся экономическую ситуацию, в свою очередь стремилось, чтобы национальное законодательство соответствовало происходящим в экономике изменениям. Данная закономерность хорошо прослеживается на примере эволюции российского налогового законодательства в отношении внутреннего водного транспорта. Речные перевозки в Российской империи на протяжении большей части исследуемого периода являлись безальтернативным способом транспортировки грузов на большие расстояния. На Южном Урале монопольное положение водного транспорта сохранялось вплоть до конца XIX в., когда в регионе была построена Самаро-Златоустовская железная дорога. Статья посвящена налоговой политике в России в отношении внутреннего водного транспорта в XIX в., а также влиянию этой политики на развитие регионального судоходства на крупнейшей реке Южного Урала — Белой.

Хронологические рамки исследования охватывают период 1818–1899 гг. Нижняя хронологическая граница объясняется тем, что именно к 1818 г. относится первая попытка российского правительства унифицировать систему налогообложения на внутреннем водном транспорте, сделать ее единой в масштабах всей страны. Верхняя хронологическая граница связана с вступлением в силу «Положения о государственном промысловом налоге», в результате чего все отраслевые налоги, существовавшие до этого, были отменены, а новые стали взимать преимущественно в зависимости от результатов экономической деятельности предприятия.

Историографию вопроса можно условно разделить на три периода: дореволюционный, советский и современный. Среди дореволюционных работ необходимо выделить исследования Н.К. Бржеского, Н.П. Дружинина, К.Ф. Головина, К.И. Ровинского, П.Б. Струве [1–7]. Работы советского периода представлены трудами А.П. Погребинского, Б.В. Ананьича, Л.Е. Шепелева [8–11]. В настоящее время изучаемая проблема затрагивается в исследованиях О.И. Марискина, Т.Н. Жуйковой, Е.С. Крав-

**For citation:** Konovalov N.A. State Tax Policy Impact on the Development of Inland Water Transport in Russia in the 19<sup>th</sup> Century (Based on the Materials of the Belaya River Basin). *Izvestiya of Altai State University*. 2025. No 2 (142). P. 13–20. (In Russ.). DOI: 10.14258/izvasu(2025)2-01.

цовой, М.И. Долаковой, Ю.А. Максимова, Е.М. Максимовой [12–19]. Кроме того, в последние годы были защищены диссертационные работы [20–22], а также изданы обобщающие труды, касающиеся изучаемой проблемы [23]. Тем не менее, большая часть указанных авторов уделяет внимание прежде всего эволюции налоговой политики в Российской империи в масштабах всей страны, не останавливаясь отдельно на ее влиянии на какую-либо конкретную сферу экономики. Влияние же налоговой политики государства на развитие внутреннего водного транспорта в России в XIX в. не стало предметом специального исследования. Таким образом, настоящая статья восстанавливает образовавшийся историографический пробел.

Источниковая база исследования представлена комплексом опубликованных и неопубликованных источников. В частности, в ходе работы в Российском государственном историческом архиве (РГИА) в научный оборот были введены документы из следующих фондов: Ф. 173. — Департамент водяных сообщений Министерства путей сообщения; Ф. 1263. — Комитет министров (1802–1906); Ф. 1287 — Хозяйственный департамент Министерства внутренних дел. Некоторые сведения, касающиеся изучаемой проблемы, были обнаружены в Национальном архиве Республики Башкортостан (НА РБ) в фонде Ф. И-376 — Уфимская судоходная дистанция Министерства путей сообщения. Опубликованные источники представлены законодательными актами из Полного собрания законов Российской империи, а также материалами губернской статистики и прессы.

Одним из первых указов, регламентировавших в исследуемый период порядок налогообложения на внутреннем водном транспорте, был указ от 22 марта 1818 г. «Об учреждении новых для водяных коммуникаций сборов». Согласно данному нормативному акту размер налоговых отчислений на водном транспорте стал зависеть в первую очередь от размеров судна, на котором должен был перевозиться груз. В указе говорилось: «Со всех проходящих по водяным сообщениям судов и плотов, как частных, так и казенных, взимать пошлину посаженно с длины судна и плота, а с мачт и полумачт поштучно» [24]. Устанавливаемый в соответствии с данным указом тарифный сбор не был единым для всей страны, для каждой крупной речной магистрали устанавливались свои размеры налогообложения. Так, к примеру, для Вышневолоцкой и Мариинской

речных систем тарифный сбор с каждой сажени судна был 15 руб., для Тихвинской речной системы — 7 руб., для судов, работавших на Северной Двине, от 5 до 10 руб., для Западной Двины от 6 до 18 руб., для Днепра — 7 руб., для Дона — 10 руб. [24]. Помимо этого, налог взимался «с каждой мачты по 25 р., полумачты по 12 р. 50 к., с плотов с каждой сажени по 3 р.» [24]. Кроме вышеперечисленных налогов, государство также вводило «сбор с каждой ревизской души ... по 5 копеек, а с купцов по 5 процентов с платимых ими в казну повинностей» [24]. Собираемые средства предполагалось направлять исключительно на ремонт и модернизацию речного хозяйства страны. В указе подчеркивалось: «Все... сборы имеют поступать в государственное казначейство и кроме устройства водяных в империи сообщений, ни на какие другие государственные предметы употребляемы быть не должны» [24].

Несмотря на то, что с введением для внутреннего водного транспорта в 1818 г. нового налогового сбора все существовавшие ранее налоги и сборы отменялись, созданная система налогообложения оказалась крайне разорительной для отрасли. Так, за проход одной барки длиной 17 сажень и шириной 4 сажени по Вышневолоцкой или Мариинской системам требовалось заплатить в качестве налога 255 руб., по Западной Двине — 306 руб., по Дону — 170 руб. [24]. Как пишет Э.Г. Истомина, «тариф оказался чрезвычайно высоким и убыточным для тех, кто занимался судоходством» [25, с. 20].

В результате в данный налоговый тариф, рассчитанный изначально на 10 лет, уже в 1819 г. были внесены изменения. Налоговый сбор был отменен для судов, длина которых не превышала 4 сажень. В указе от 22 апреля 1819 г. говорилось: «По уважению мнения Комитета министров признать взимание пошлины, установленной указом 22 марта 1818 г., с мелких судов для внутренней промышленности отягощающим. Повелеваю таковой пошлины по всем системам судоходства не брать ни с каких мелких судов, которые будут иметь длины не более 4 саж., какой бы они кладью нагружены ни были, и какое бы расстояние ни проплыли» [26].

Согласно же указу от 14 декабря 1823 г. налоговый сбор, взимаемый с речных судов в зависимости от их размеров, был отменен полностью. Как подчеркивалось в документе, «все существующие донныне по всем системам рек и каналов сборы по судоходству непосредственно при нагрузке, сплаве и выгрузке судов и плотов с будущего 1824 года отменить и впредь оных не взимать» [27]. Впрочем, следует уточнить, что часть положений указа от 22 марта 1818 г. осталась в силе. Так, налоговый сбор в размере «5 процентов с платимых купечеством в казну повинностей и пять копеек с ревизской души всех вообще поселян, вольных лю-

дей и мещан» остался [27]. Сохранились также штрафы «за излишнюю в судах меру, излишний груз и держание на судах огня» [27].

Новый указ, регламентировавший налоговую политику государства в сфере речных перевозок, появился лишь в 1847 г. Согласно указу от 18 сентября 1847 г. «О составлении вспомогательного капитала на улучшение водяных систем» на всех речных магистралях страны вводился единый налоговый сбор в размере «четверти копейки серебром с рубля по ценности клади» [28]. Как видно из источника, принцип налогообложения по сравнению с предшествующими нормативными актами в этой области был изменен. Теперь размер налога стал зависеть не от размера речного судна, а от стоимости перевозимого груза.

Согласно новому указу все собираемые средства должны были поступать в специальный фонд, называвшийся «Вспомогательный капитал на улучшение водяных систем». Как подчеркивалось в самом документе, расходовать средства из данного фонда разрешалось исключительно «на предмет его назначения и не иначе, как с Высочайшего Его Императорского Величества разрешения» [28]. Новый налог стал взиматься с 1848 г. С этого момента вместе с информацией о стоимости груза в накладных документах, выдаваемых судовладельцам начальниками судоходных дистанций, стали отображать информацию о размере уплачиваемого налога. Налог взимался в месте отправки груза, о чем начальник местной судоходной дистанции делал в накладных документах соответствующую запись. Кроме того, судовладельцу выдавался специальный ярлык в виде сургучовой печати, свидетельствующей об уплате сбора. В месте прибытия судна указанная в накладных документах информация перепроверялась, а ярлык судовладелец сдавал начальнику судоходной дистанции по месту прибытия груза.

Впрочем, опираясь на данные статистики, можно утверждать, что внесенные в 1847 г. в российское налоговое законодательство изменения почти никак не повлияли на работу водного транспорта на реке Белой.

Из следующей таблицы видно, что количество судов, сплавленных по Белой в 1847, 1848, 1849 гг., примерно одинаковое. То же можно сказать и об общей стоимости перевезенных в указанные навигационные сезоны грузов. Сокращение количества сплавленных судов в 1847 г. по сравнению с навигацией 1846 г. произошло еще за год до описанной реформы, а снижение общей стоимости перевозимых по Белой грузов в 1850 г., т.е. через два года после нее. Таким образом, смена объекта налогообложения не привела к каким-либо резким изменениям в работе водного транспорта на данной реке.

Динамика грузооборота на реке Белой в 1846–1850 гг.

Годы	Количество сплавленных судов	Количество сплавленных плотов	Число рабочих	Общая стоимость перевезенных грузов, руб.
1846	1035	115	12339	6548328
1847	661	83	10494	6528286
1848	545	133	10470	5508099
1849	654	1153	18317	6457165
1850	896	921	32006	3095389

Составлено по [29, с. 472].

Объемы собираемого государством судоходного сбора росли на протяжении всей второй половины XIX в. Так, в 1848 г. в качестве данного налога по всей стране было собрано 217554 руб., в 1855 г. — 252448 руб., 1860 г. — 428195 руб., 1865 г. — 402158 руб., 1875 г. — 52716 руб., 1880 г. — 661774 руб., 1885 г. — 661728 руб., 1890 г. — 698969 руб. [30, с. 26]. Тем не менее, в 1896 г. этот налог был отменен. В именном императорском указе от 17 июля 1896 г. «Об отмене четверть-процентного судоходного сбора с ценности грузов и товаров, отправляемых по водным путям империи» говорилось следующее: «В заботах об облегчении... судоходства нашего Отечества, в память пребывания нашего на Всероссийской художественно-промышленной выставке в Нижнем Новгороде на главном сосредоточении речных сообщений империи, признали мы по представлению нашего министра финансов за благо отменить с 22-го сего июля четверть-процентный судоходный сбор с ценности грузов и товаров, отправляемых по водным путям империи» [31]. Отмена судоходного сбора объясняется стремлением правительства оказать экономическую поддержку речному судоходству в стране, так как к этому времени внутренний водный транспорт стал все чаще сталкиваться с конкуренцией со стороны строящихся железных дорог. Если в 1890–1900 гг. удельный вес внутреннего водного транспорта в общем грузообороте страны составлял 45%, то в 1913 г. — 22,9% [32, с. 525]. После отмены судоходного сбора информация о стоимости перевозимых грузов, указываемая в накладных, потеряла свою прежнюю актуальность. Как писали современники, с этого времени «накладные в большинстве случаев, являются лишь материалом для статистических работ» [33, л. 4 об].

С развитием в стране пароходного сообщения объемы грузоперевозок на внутреннем водном транспорте стали многократно возрастать. После того, как в 1843 г. в Российской империи на законодательном уровне было предоставлено «всем свободное право учреждать буксирное пароходство» [34], в стране начался «пароходный бум». На главной речной магистрали России — Волге количество пароходов в 1852–1860 гг. выросло в 8 раз — с 32 до 247 [35, с. 154]. Модернизация водного транспорта, выражавшаяся в постепенной замене бурлацкой тяги и коноводных

машин паровыми судами, охватывала все новые и новые реки страны.

Так, в бассейне реки Белой пароходное сообщение «возникло» еще в 1856 г. [36, л. 8 об.], а к началу 1870-х гг. здесь существовало «уже значительное пароходное движение» [36, л. 12 об.]. Как и в других регионах, модернизация водного транспорта на Белой имела значительные экономические последствия. К примеру, если в 1860 г. по Белой было перевезено около 5 млн пуд. различных грузов [37], то в 1876 г. уже около 14 млн пуд. [38, с. 7]. Из одного лишь Бирска в навигацию 1866 г. было вывезено на 230 судах 4562895 пуд. грузов на сумму 2164608 руб. [39, л. 58 об]. В навигацию же 1867 г. было вывезено на 428 судах 8040798 пуд. грузов стоимостью 3771204 руб. [40, л. 14 об]. За два года рост объемов вывезенных из Бирска грузов составил 76,2%, а рост их стоимости — 74,2%. В источниках не удалось найти данные о количестве и стоимости грузов, вывезенных из Бирска в другие годы. Однако если брать во внимание, что в 1860 г. общий вес грузов, сплавленных по Белой, составлял около 5 млн пуд, а в 1867 г. с одной лишь Бирской пристани их было вывезено более 8 млн пуд., динамика роста становится явной.

Одним из последствий столь быстрого роста грузоперевозок, связанных с развитием в стране пароходного сообщения, было введение налогов в отношении пароходных компаний. Согласно «Положению о пошлинах за право торговли и других промыслов», изданному 1 января 1863 г. и переизданному с дополнениями 9 февраля 1865 г., «транспортные и пароходные предприятия должны снабжаться [торговыми. — Н. К.] свидетельствами первой гильдии» [41]. Данная юридическая норма имела серьезный недостаток, так как она не учитывала реальное количество пароходов у той или иной пароходной компании. Фактически все пароходства были вынуждены платить одинаковый налог. Понятно, что при такой системе налогообложения крупные перевозчики оказывались в более выгодном положении по сравнению с небольшими пароходствами.

Несовершенство российского законодательства способствовало установлению монополистических отношений на рынке пароходных перевозок. На Белой это выражалось в том, что из-за мелководья и засоренности речного дна камнями крупные волжские

и камские пароходные компании работали в регионе неохотно, предпочитая разорять небольших региональных судовладельцев, а затем приостанавливать здесь свою деятельность. В источнике говорится: «Начиная с 1860 г., местные ... промышленники дважды пытались установить ... пароходство ... но каждый раз неожиданная конкуренция со стороны больших пароходных обществ убивала предприятие и притом несколько не подвинула дело пароходства по реке Белой. Ибо, убив местную предприимчивость, пароходные компании и со своей стороны прекращали плавание по этой реке» [36, л. 1].

Складывалась ситуация, когда и крупные компании не стремились установить в регионе регулярное пароходное сообщение, и региональные судовладельцы не могли эффективно конкурировать с большими пароходствами. При таких обстоятельствах вплоть до внесения изменений в российское налоговое законодательство основными участниками рынка пароходных перевозок на Белой были крупные волжские и камские пароходства, а также региональные купцы и промышленники, занимавшиеся пароходными перевозками лишь для развития своего основного вида предпринимательской деятельности.

В 1866 г. в Положение были внесены изменения, согласно которым взимаемый с пароходств налог стал зависеть от совокупной мощности паровых котлов на судах. С этого времени судовладелец был обязан приобретать торговое свидетельство первой гильдии лишь в том случае, если совокупная мощность паровых котлов на принадлежащих ему судах составляла 60 л.с. (лошадиных сил) и более. Если же она была в пределах от 41 до 60 л.с., судовладельцу необходимо было приобрести торговое свидетельство второй гильдии. Владельцы же небольших пароходов, мощность паровых котлов на которых не превышала 40 л.с., должны были «снабжать себя свидетельствами и билетами на мелочный торг» [42, л. 63]. Только после этого в 1870 г. на Белой появилась собственная региональная пароходная компания — «Бельское пароходство», сумевшая успешно конкурировать с крупными волжскими и камскими судовладельцами. Данный принцип налогообложения в отношении пароходных компаний просуществовал вплоть до конца исследуемого периода, когда в Российской империи в 1899 г. вступало в силу «Положение о государственном промысловом налоге», согласно которому размер налога стал зависеть уже от экономических показателей предприятия: дохода, финансового оборота, числа наемных работников.

После того как в России в 1870 г. было издано Городовое положение, а в стране появились городские думы, новые органы самоуправления стали добиваться обложения водного транспорта дополнительными местными налогами. В ст. 123 Городового положения говорилось: «Определения Думы о назначении и раз-

мере платы за ... стоянку судов в водных сообщениях, пролегающих ч[е]рез городские земли, приводятся в действие не иначе как с утверждения министра внутренних дел по сношении в надлежащих случаях с министрами финансов или путей сообщения» [43]. Как следует из документа, законодательство допускало возможность существования налоговых сборов с водного транспорта в пользу местных бюджетов, однако фактически их введение было возможно лишь с согласия центральных органов власти.

В 1873 г. Бирская городская Дума отправила в Хозяйственный департамент МВД ходатайство с предложением «установления в пользу города [Бирска — *Н.К.*] сбора ... с останавливающихся на зиму в принадлежащих городу водах р. Белой судов большого размера по 20, среднего по 15 и малого по 10 р. с каждого» [44, л. 1]. Кроме этого, предлагалось взимать сбор «с судов, приходящих во время навигации для загрузки и выгрузки разных товаров ... от 3 до 5 р. с каждого и с пароходных пристаней по 50 р. с каждой» [44, л. 1].

Впрочем, центральные органы власти неохотно шли на удовлетворение подобного рода ходатайств, опасаясь того, что дополнительные местные налоги будут препятствовать развитию внутренней торговли. В итоге упомянутое ходатайство было проигнорировано. В 1878 г. уфимский губернатор В.Д. Левшин писал: «... что же касается ходатайства городской Думы [города Бирска. — *Н.К.*] об установлении сбора с судов, то отзыв[а] министерства по сему предмету ... не получено по настоящее время» [44, л. 6 об]. Учитывая же то, что налоги с водного транспорта в пользу местных бюджетов в Уфимской губернии вплоть до конца XIX в. введены так и не были, думается, что подаваемые городскими думами ходатайства были в итоге либо отклонены, либо оставлены без ответа.

Таким образом, налоговая политика государства в отношении внутреннего водного транспорта менялась на протяжении всего XIX в. Однако общей тенденцией, просуществовавшей на протяжении всего исследуемого периода, было стремление государства создать для отрасли налоговую систему, которая была бы универсальной в масштабах всей страны. Изначально ставка налогообложения зависела от размеров судна, на котором перевозился груз, однако очень быстро российские власти признали неэффективность такой налоговой политики. В 1848–1896 гг. размер налога для внутреннего водного транспорта зависел от стоимости перевозимых на речных судах грузов, что гораздо больше соответствовало развивающимся в стране капиталистическим отношениям. Такая система налогообложения оказалась более эффективной. В пользу этого говорит тот факт, что она просуществовала без изменений вплоть до конца XIX в.

В 1866 г. российское правительство окончательно определило принципы налогообложения пароходных компаний. С этого времени размер налога с пароходств стал зависеть от совокупной мощности паровых котлов на принадлежащих им судах. Тем не менее данное правительственное решение оказалось несколько запоздалым. К этому времени в стране на рынке пароходных перевозок уже сложились монополистические отношения, которые привели к замедлению развития пароходного транспорта на Белой почти на десятилетие.

К концу исследуемого периода в российской налоговой политике в отношении внутреннего водно-

го транспорта появляется еще одна тенденция. Из-за растущей конкуренции со стороны строящихся железных дорог российские власти последовательно ограждали речных перевозчиков от роста налоговой нагрузки. Так, к примеру, после создания в Уфимской губернии органов городского самоуправления вновь образованные властные структуры неоднократно инициировали введение дополнительных налогов в пользу местных бюджетов, однако ни одна из этих попыток так и не была поддержана центральными властями. Более того, в 1896 г. был полностью отменен судоходный сбор, существовавший до этого в течение 48 лет.

### Библиографический список

1. Бржеский Н.К. Круговая порука сельских обществ. СПб. : Типография В. Киришбаума, 1896. 114 с.
2. Бржеский Н.К. Недоимочность и круговая порука сельских обществ. Историко-критический обзор действующего законодательства, в связи с практикой крестьянского податного дела. СПб. : Типография В. Киришбаума, 1897. 427 с.
3. Бржеский Н.К. Общинный быт и хозяйственная неопекаемость крестьян. СПб. : Типография В. Киришбаума, 1899. 87 с.
4. Дружинин Н.П. Юридическое положение крестьян. СПб. : Типография М. Меркушева, 1897. 385 с.
5. Головин К.Ф. Наша финансовая политика и задачи будущего. 1887–1898. СПб. : Типография. Д.В. Чичинадзе, 1899. 235 с.
6. Ровинский К.И. Податная инспекция в России (1885–1910 гг.). Очерк деятельности податной инспекции за 25 лет ее существования в связи с развитием прямого обложения. СПб. : Департамент окладных сборов, 1910. 210 с.
7. Струве П.Б. Крепостное хозяйство. Исследование по экономической истории России в XVIII и XIX в. СПб.: Изд-во М. и С. Сабашниковых, 1913. 340 с.
8. Погребинский А.П. Государственные финансы царской России в эпоху империализма. М. : Финансы, 1968. 167 с.
9. Ананьич Б.В. Россия и международный капитал. 1897–1914: очерки истории финансовых отношений. Л. : Наука. Ленингр. отд., 1970. 316 с.
10. Шепелев Л.Е. Акционерные компании в России. Л. : Наука. Ленингр. отд., 1973. 347 с.
11. Шепелев Л.Е. Царизм и буржуазия во второй половине XIX века. Проблема торгово-промышленной политики. Л. : Наука. Ленингр. отд., 1981. 275 с.
12. Марискин О.И. Государево тягло. Налогообложение крестьянства России во второй половине XIX — первой трети XX века (по материалам Среднего Поволжья). Саранск : Изд-во Мордовского ун-та, 2004. 240 с.
13. Жуйкова Т.Н. Особенности налоговой политики России в конце XIX — начале XX века // Вестник Воронежского института МВД России. 2007. № 2. С. 109–112.
14. Кравцова Е.С. История сбора налогов в российской провинции на рубеже XIX–XX столетий. Курск : Изд-во КГМУ, 2007. 164 с.
15. Кравцова Е.С. Налоговая система России в конце XIX — начале XX века // Преподавание истории в школе. 2009. № 5. С. 44–47.
16. Кравцова Е.С. Опыт организации налогового дела в России в конце XIX — начале XX столетий. Курск : Изд-во КГМУ, 2010. 303 с.
17. Кравцова Е.С. Подоходный налог в Российской империи на рубеже XIX–XX столетий: от идеи до воплощения в жизнь // Вестник Российского университета дружбы народов. 2008. № 5. С. 89–93.
18. Долакова М.И. Финансовая политика российского государства во второй половине XIX — начале XX века. М. : АПКИППРО : Academia, 2011. 209 с.
19. Максимов Ю.А., Максимова Е.М. Образование финансово-казначейских органов и финансовая политика России в дореволюционный период. СПб. : Астерион, 2011. 250 с.
20. Рязанцев Д.Б. Налоговая система России во второй половине XIX — начале XX века. Историко-правовой аспект : дис. ... канд. юрид. наук. Нижний Новгород, 2004. 170 с.
21. Пашенцев Д.А. Правовое регулирование финансовой деятельности в Российской империи: Вторая половина XIX — начало XX века : дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2005. 341 с.
22. Вородюхин С.Е. Эволюция гербового сбора в России во второй половине XIX — начале XX в.: на материалах Курской губернии : автореф. дис. ... канд. ист. наук. Белгород, 2015. 23 с.
23. Захаров В.Н., Петров Ю.А., Шацилло М.К. История налогов в России. IX — начало XX века. М. : РОССПЭН, 2006. 294 с.

24. Полное собрание законов Российской империи, с 1649 г. СПб., 1830. Т. 35, 22 марта 1818, № 27.314.
25. Истомина Э.Г. Водный транспорт России в дореформенный период: историко-географическое исследование. М. : Наука, 1991. 263 с.
26. Полное собрание законов Российской империи, с 1649 г. СПб., 1830. Т. 36, 22 апреля 1819, № 27.769.
27. Полное собрание законов Российской империи, с 1649 г. СПб., 1830. Т. 38, 18 декабря 1823, № 29.698.
28. Полное собрание законов Российской империи, с 1825 г. СПб., 1848. Т. 22, 18 сентября 1847, № 21537.
29. Черемшанский В.М. Описание Оренбургской губернии в хозяйственно-статистическом, этнографическом и промышленном отношениях. Уфа : типография Оренбургского губернского правления, 1859. 472 с.
30. Мельников С.Л. Речной транспорт Камско-Вятского бассейна во второй половине XIX века : дис. ... канд. ист. наук. Ижевск, 1997. 201 с.
31. Полное собрание законов Российской империи с 1881 г. СПб., 1899. Т. 16, 17 июля 1896, № 13174.
32. Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.) : энциклопедия. Т. 2. М. : РОССПЭН, 2009.
33. Национальный архив Республики Башкортостан (НА РБ). Ф. 376. Оп. 1. Д. 4.
34. Полное собрание законов Российской империи, с 1825 г. СПб., 1844. Т. 18, 2 июля 1843, № 17000.
35. Фурер Л.Н. К истории развития Волжского пароходства // История СССР. 1959. № 2. С. 153–157.
36. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1287. Оп. 7. Д. 371.
37. Оренбургские губернские ведомости. 1860. 3 дек.
38. Гурвич Н.А. Грузы в Уфимской губернии, их направление, движение и численность // Уфимский календарь на 1876 год / под ред. В. А. Новикова, Н.А. Гурвича. Уфа : губернская типография, 1876. Вып. 2.
39. РГИА. Ф. 173. Оп. 1. Д. 45.
40. РГИА. Ф. 173. Оп. 1. Д. 77.
41. Полное собрание законов Российской империи, с 1825 г. СПб., 1867. Т. 40, 9 февраля 1865, № 41779.
42. РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 3200.
43. Полное собрание законов Российской империи, с 1825 г. СПб., 1874. Т. 45, 16 июня 1870, № 48498.
44. РГИА. Ф. 1287. Оп. 33. Д. 451.

## References

1. Brzheskiy N.K. *Collective Responsibility of Rural Communities*. St. Petersburg: Printing House of V. Kirshbaum, 1896. 114 p. (In Russ.).
2. Brzheskiy N.K. *Outstanding Debts and Collective Responsibility of Rural Communities*. St. Petersburg: Printing House of V. Kirshbaum, 1897. 427 p. (In Russ.).
3. Brzheskiy N.K. *Community-Based Household and Economic Insecurity of Peasants*. St. Petersburg: Printing House of V. Kirshbaum, 1899. 87 p. (In Russ.).
4. Druzhinin N.P. *Legal Status of Peasants*. St. Petersburg: Printing House of M. Merkushev, 1897. 385 p. (In Russ.).
5. Golovin K.F. *Our Financial Policy and Future Goals 1887–1898*. St. Petersburg: Printing House. D.V. Chichinadze, 1899. 235 p. (In Russ.).
6. Rovinskiy K.I. *Tax Inspectorate in Russia (1885–1910). Review of the Tax Inspectorate Activity Over 25 Years of Its Existence Due to the Development of the Direct Taxation*. St. Petersburg: Salary Fees Department, 1910. 210 p. (In Russ.).
7. Struve P.B. *Serfdom Economy. Research on Economic History of Russia in 18<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> Century*. St. Petersburg: Publishing House of M. and S. Sabashnikov, 1913. 340 p. (In Russ.).
8. Pogrebinskiy A.P. *State Finances of Tsarist Russia during the Imperialism Epoch*. Moscow: Finansy, 1968. 167 p. (In Russ.).
9. Ananich B.V. *Russia and International Capital. 1897–1914*. Leningrad: Nauka. Leningrad Branch, 1970. 316 p. (In Russ.).
10. Shepelev L.Ye. *Stock Companies in Russia*. Leningrad: Nauka. Leningrad Branch, 1973. 347 p. (In Russ.).
11. Shepelev L.E. *Tsarism and Bourgeoisie in the Second Half of the 19<sup>th</sup> Century. Problem of Industrial and Commercial Policy*. Leningrad: Nauka. Leningrad Branch, 1981. 275 p. (In Russ.).
12. Mariskin O.I. *Ruler's Tax. Taxation of Peasants in Russia in the Second Half of the 19<sup>th</sup> — First Third of 20<sup>th</sup> Century (Based on Materials of the Middle Volga Region)*. Saransk: Mordovia University Bulletin Publishing House of Mordovsk University, 2004. 240 p. (In Russ.).
13. Zhuykova T.N. Peculiarities of the Tax Policy of Russia in the Late 19<sup>th</sup> — Early 20<sup>th</sup> Century. *Bulletin of the Voronezh Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia*. 2007. No. 2. P. 109–112. (In Russ.).
14. Kravtsova E.S. *History of Tax Collection in Russian Provinces at the Turn of the 19<sup>th</sup> — 20<sup>th</sup> Centuries*. Kursk: Izd-vo KSMU, 2007. 164 p. (In Russ.).
15. Kravtsova E.S. Russian Tax System in the Late 19<sup>th</sup> — Early 20<sup>th</sup> Century. *Teaching History in School*. 2009. No. 5. P. 44–47. (In Russ.).
16. Kravtsova E.S. *Taxation Experience in Russia in the Late 19<sup>th</sup> — Early 20<sup>th</sup> Centuries*. Kursk: Izd-vo KSMU, 2010. 303 p. (In Russ.).
17. Kravtsova E.S. Income Tax in the Russian Empire at the Turn of the 19<sup>th</sup> — 20<sup>th</sup> Centuries: from Idea to Implementation. *RUDN Journal*. 2008. No. 5. P. 89–93. (In Russ.).
18. Dolakova M.I. *Financial Policy of the Russian Government in the Second Half of 19<sup>th</sup> — Early 20<sup>th</sup> Century*. Moscow: APKiPPRO; Academia, 2011. 209 p. (In Russ.).
19. Maksimov Yu.A., Maksimova E.M. *Formation of Fiscal and Treasury Authorities and Financial Policy of Russia during the Pre-Revolutionary Period*. St. Petersburg: Asterion, 2011. 250 p. (In Russ.).
20. Ryazantsev D.B. *Russian Tax System in the Second Half of 19<sup>th</sup> — Early 20<sup>th</sup> Century*: Juridical Cand. Diss. Nizhniy Novgorod, 2004. 170 p. (In Russ.).

21. Pashentsev D.A. *Legal Regulation of Financial Activity in the Russian Empire: The Second Half of 19<sup>th</sup> — Early 20<sup>th</sup> Century*: Juridical Dr. Diss. Moscow, 2005. 341 p. (In Russ.).
22. Vorodyukhin S.E. *Evolution of the Stamp Duty in Russia in the Second Half of the 19<sup>th</sup> — Early 20<sup>th</sup> Century: Based on Materials of the Kursk Governorate*: Synopsis of History Cand. Diss. Belgorod, 2015. 23 p. (In Russ.).
23. Zakharov V.N., Petrov Yu.A., Shatsillo M.K. *Taxation History of Russia. 19<sup>th</sup> — Early 20<sup>th</sup> Century*. Moscow: ROSSPEN, 2006. 294 p. (In Russ.).
24. *The Complete Collection of Laws of the Russian Empire, since 1649*. St. Petersburg, 1830. Vol. 35, March 22, 1818, No. 27.314. (In Russ.).
25. Istomina E.G. *Water Transport of Russia in the Prereform Period*. Moscow: Nauka, 1991. 263 p. (In Russ.).
26. *The Complete Collection of Laws of the Russian Empire, since 1649*. St. Petersburg, 1830. Vol. 36, April 22, 1819, No. 27.769. (In Russ.).
27. *The Complete Collection of Laws of the Russian Empire, since 1649*. St. Petersburg, 1830. Vol. 38, December 18, 1823, No. 29.698. (In Russ.).
28. *The Complete Collection of Laws of the Russian Empire, since 1825*. St. Petersburg, 1848. Vol. 22, September 18, 1847, No. 21537. (In Russ.).
29. Cheremshansky V.M. *Description of Orenburg Governorate in Economical, Statistical, Ethnographic and Industrial Relations*. Ufa: Orenburg Governorate Directorate Printing Plant, 1859. 472 p. (In Russ.).
30. Melnikov S.L. *River Transport of Kama-Vyatsk Basin in the Second Half of the 19<sup>th</sup> Century*: History Cand. Diss. Izhevsk, 1997. 201 p. (In Russ.).
31. *The Complete Collection of Laws of the Russian Empire, since 1881*. St. Petersburg, 1899. Vol. 16, July 17, 1896, No. 13174. (In Russ.).
32. *Encyclopedia (ed.) Economic History of Russia (from the Earliest Times till 1917)*. Moscow: ROSSPEN, 2009. (In Russ.).
33. *The National Archives of the Republic of Bashkortostan* F. 376. List 1. File 4. (In Russ.).
34. *The Complete Collection of Laws of the Russian Empire, since 1825*. St. Petersburg, 1844. Vol. 18, July 2, 1843, No. 17000. (In Russ.).
35. Furer L.N. *To the Development History of Volga Steam Navigation. History of the USSR*. 1959 No. 2. P. 153–157. (In Russ.).
36. *Russian State Historical Archive (RGIA)*. F. 1287. Op. 7. D. 371. (In Russ.).
37. *Orenburg Provincial Gazette*. 1860. December, 3. (In Russ.).
38. Gurvich N.A. *Cargoes in the Ufa Governate, Their Direction, Movement and Amount*. Ufa: Governate Printing Plant, 1876. Ed. 2. P. 5–8. (In Russ.).
39. *RGIA*. F. 173. Op. 1. D. 45. (In Russ.).
40. *RGIA* F. 173. Op. 1. D. 77. (In Russ.).
41. *The Complete Collection of Laws of the Russian Empire, since 1825*, St. Petersburg, 1867. Volume 40, February 9, 1865, No. 41779. (In Russ.).
42. *RGIA*. F. 1263. Op. 1. D. 3200. (In Russ.).
43. *The Complete Collection of Laws of the Russian Empire, since 1825*, St. Petersburg, 1874. Volume 45, June 16, 1870, No. 48498. (In Russ.).
44. *RGIA*. F. 1287. Op. 33. D. 451. (In Russ.).

#### **Информация об авторе**

**Н.А. Коновалов**, кандидат исторических наук, доцент, заведующий кафедрой гуманитарных и социальных наук, Уфимский государственный институт искусств имени Загира Исмагилова, Уфа, Россия.

#### **Information about the author**

**N.A. Kononov**, Candidate of History Sciences, Docent, Head, Department of Humanitarian and Social Sciences, Ufa State Institute of Arts named after Zagir Ismagilov, Ufa, Russia.