

**ОРГАНИЗАЦИИ РЕЧНИКОВ ДОНСКОГО И ВОЛЖСКОГО БАССЕЙНОВ
В НАЧАЛЕ XX В.: ОБЩЕЕ И ЧАСТНОЕ В СТРУКТУРЕ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

**С.В. Лямзаев
(Россия, г. Новочеркасск)**

В пореформенной России в различных бассейнах возникали отраслевые учреждения речников, которые ставили целью обеспечение нормальных условий судоходства на внутренних водных путях. На Дону это были Комитет Донских гирл и Донской речной комитет. На Волге функционировал Совет съездов судовладельцев Волжского бассейна. В статье рассматриваются основные сравнительные характеристики этих организаций: структура и комплектование, финансирование и деятельность, а также политика в отношении важнейших вопросов и перспектив речного транспорта в стране. Выявлены главные черты отличий между ними, показаны особенности влияния региональных интересов на вопрос о развитии речной инфраструктуры Юга России.

Ключевые слова: внутренние водные пути, речной транспорт, организации судовладельцев, судоходство, речная инфраструктура.

In Russia of post reforms period in various pools arose branch establishments of river workers which set as the purpose maintenance of normal conditions of navigation on internal waterways. On Don it were Committee Don geerl and the Don river committee. On Volga Council of congresses of ship-owners of the Volga pool functioned. In article the basic comparative characteristics of these organizations are considered: structure and acquisition, financing and activity, and also a policy concerning the major questions and prospects of river transport in the country. The main lines of differences between them are revealed, features of influence of regional interests on a question on development of a river infrastructure of the South of Russia are shown.

Key words: Internal waterways, river transport, the organizations of ship-owners, navigation, a river infrastructure.

В начале XX в. внутренние водные пути оставались важнейшим звеном экономической жизни многих регионов России. Главные речные магистрали сохраняли конкурентоспособность по отношению к железным дорогам и прочим видам транспорта в основных речных судоходных системах страны. В Европейской части империи к таким системам относились Днепровская, Северодвинская, Невская (с Мариинским каналом), Донская и, крупнейшая из них, Волго-Камская. По мере успехов экономического развития в пореформенной России, роста грузооборота между различными регионами, а также усложнения функционирования внутреннего водного транспорта в целом, к решению насущных проблем судоходства подключались местные организации, возникавшие по отраслевому признаку. На Волге таким органом стал, создаваемый с 1875 г., Съезд судовладельцев Волжского бассейна. На Дону с 1858 г. работал Комитет Донских гирл (КДГ), а с 1893 г. – Донской речной комитет (ДРК). Характерной особенностью донских комитетов являлась их практическая направленность – они изначально создавались с целью улучшения судоходных условий на проблемных участках Дона. Съезды судовладельцев на Волге по своему характеру оставались нерегулярными совещательными структурами вплоть до консолидации на их основе в 1908 г. центрального органа: Совета съездов судовладельцев Волжского бассейна (СССВБ). Масштаб и авторитет Совета съездов намного превосходил другие подобные отраслевые собрания речников, а потому решения, принимавшиеся на его очередных и внеочередных заседаниях, отражали самые болезненные проблемы внутреннего водного судоходства в стране. Аналогичность донских комитетов и СССРВБ кроется, главным образом, в целях этих организаций – нормализации судоходства на речных путях. Однако региональные различия, размеры охватываемых судоходных бассейнов, время появления и методы достижения поставленных задач становятся основными компонентами сравнительного анализа между ними.

Важным аспектом организационного характера является вопрос о формировании донских комитетов и СССРВБ. Членство в данных структурах, как уже отмечалось выше, определялось соответствующей отраслевой принадлежностью к речному транспорту и внутреннему речному хозяйству. При этом весьма существенной в этом

смысле оставалась возможность именно деятельного участия в работе этих организаций: круг лиц, привлекаемых к руководству КДГ и ДРК, хотя оставался выборным, однако был ограничен и проходил, в случае ДРК, через утверждение местного войскового правительства [4, с. 236–237]. В заседаниях донских комитетов участвовал самый минимальный круг лиц наиболее влиятельных и преуспевающих торговых, промышленных и судовладельческих предприятий области войска Донского: Е.Т. Парамонов, Р.Ф. Кузьмин, Е.Г. Пустовойтов, Д.Г. Сказкин и др. Некоторые из них занимали руководящее положение одновременно в обеих организациях. Президиум заседаний СССВБ также принадлежал местной торгово-промышленной элите (Д.В. Сироткин, Л.И. Терехов, С.А. Пестриков, К.П. Квапишевский и др.), однако выборы в Совет съездов осуществлялись на максимально демократической основе – право решающего голоса принадлежало уже владельцам 2-х барж, а 6-ю голосами в одинаковой степени обладали как представители самых крупных волжских пароходств («Русь», «По Волге», «Самолет»), так и владельцы состава из 7 барж и одного буксира. Д.В. Сироткин, сам, будучи крупнейшим судопромышленником, активно участвовавшим в деятельности СССВБ, так охарактеризовал демократизм этого учреждения: «О несправедливости или неравномерности представительства в нашей организации не может быть никакой речи. Такие льготные условия, какие существуют у нас для мелкой судопромышленности, не существуют ни в одной организации» [15, с. 15]. Действительно, работа СССВБ проходила при участии всех заинтересованных лиц (в 1910 г. их общее число превысило 400 человек) [15, с. 1–7]. Представительство местной администрации (нижегородского губернатора, городского головы и управы) здесь носило формальный характер, хотя, например, в 1912 г. на очередном четвертом съезде пост председателя занимал начальник Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог князь В.Н. Шаховской.

Другим важным аспектом деятельности учреждений судоходства на Дону и Волге был перечень вопросов, подлежащих разрешению в ходе работы этих организаций. Иными словами, речь идет о степени компетенции, какой обладали КДГ и ДРК с одной стороны и СССВБ с другой. Отчеты гирлового комитета из года в год информируют, что главной задачей, поставленной перед ним, является «расчистка и поддержание гирл реки Дона в удобном для прохода судов состоянии, а также наблюдение за самым проходом судов в видах установления правильного в этом отношении порядка» [9, с. 1]. Донской речной комитет создавался с целью улучшения условий судоходства на Дону и его притокам: Манычу и Северскому Донцу. Выполнение этих целей осуществлялось посредством собственного технического флота и оборудования – землечерпательниц, рефулеров²¹, буксирного и несамоходного состава, ледокола. В статье «Гирловой комитет» энциклопедии Ф.А. Брокгауза и И.А. Ефрона подчеркивается, что КДГ «представляет единственный в России пример общественного учреждения, самостоятельно заведующего водным путем» [1]. Это же в практически полной мере можно отнести и к ДРК.

Инициирование и существование СССВБ изначально имело задачи несколько иного плана. После принятия положительного решения о возможности включения в состав съезда представителей от Оби пункт а) § 1, определяющий основное направление работы этой организации, был сформулирован следующим образом: «Съезды судовладельцев Волжского бассейна имеют целью обсуждение вопросов, касающихся пользы и нужд Волжской и Обской судопромышленности» [16, с. 261]. Таким образом, «Положение о Съездах судовладельцев Волжского бассейна» ограничивало круг своих полномочий деятельностью сугубо совещательного характера. Выносимые Советом съезда на повестку вопросы получали на заседаниях всестороннее рассмотрение и резюмировались специальными постановлениями, проходивших через одобрение делегатов. Чаще всего эти постановления заканчивались ходатайствами и прошениями к соответствующим организациям и учреждениям: «Ходатайствовать перед МПС об улучшении быта бакенщиков и об

²¹ Землесос, механизм для дноуглубительных работ.

ассигновании средств, достаточных для более полной обстановки фарватера... Возбудить ходатайство о наименовании канала, предложенного на пути соединения Сибирских рек с реками Европейской России, Романовским ... Просить г.г. начальников округов путей сообщений уведомлять Совет съездов о всех совещаниях, созываемых для решения принципиальных вопросов, касающихся интересов судоходства...» [15, с. IX–X] Как видно, компетенция Совета съездов судовладельцев охватывала самый широкий спектр вопросов, однако такая форма влияния на состояние дел в отрасли носила ограниченный характер, и эффективность принятых постановлений напрямую зависела от благоволения органов, к которым они были адресованы. Между тем, значительность и представительность СССВБ уже сама по себе становилась весомым аргументом в деле продвижения принятых ходатайств и прошений. К согласованному соединенному мнению волжских судовладельцев приходилось прислушиваться, так или иначе.

Сопоставление деятельности донских комитетов и съездов судовладельцев Волжского бассейна целесообразно провести по формам и методам самофинансирования этих организаций. При учреждении Комитета Донских гирл, с 1865 г. все суда проходящие в Ростовский порт подлежали обложению, так называемым, гирловым сбором, состоявшим из оплаты каждой тысячи пудов грузов и процента со стоимости груза. Донской речной комитет взыскивал плату по усложненной схеме пропорционально ценности груза, мощности котлов парохода, типа судна и географии передвижения товаров на том или ином участке Дона [3, с. 56–57]. Достаточно ощутимые нормы обложения приносили весьма существенный доход, способный покрыть масштабные мероприятия по организации судоходства – работу землечерпательных караванов, буксиров, отделов технического планирования и других обслуживающих учреждений. Собственная коммерческая прибыль иногда дополнялась кредитами, которые брались под залог будущих сборов. Так, сметные предположения деятельности гирлового комитета в 1912 г. превышали планировавшийся доход более чем на 400 тыс. руб. (приход – 441443 руб., расход – 875355 руб.), «ввиду чего Комитет Донских гирл имеет ввиду по примеру прежних лет совершить заем в 400000 руб., из которых 100000 руб. рассчитывает взять в ссудо-вспомогательной кассе служащих комитета» [10, с. 142–143]. Немалыми оставались суммы, взимаемые ДРК – в один из наиболее успешных сезонов, в 1910 г. было собрано 143867 руб. [8, с. 74]. Подругому обстояло дело в СССВБ. Платежи для функционирования этой организации поступали от ее членов, они не являлись обременительными для судовладельцев и собирались в зависимости от типа судов. При всем объеме волжского флота общая сумма, запланированная в план 1910 г., составила 20209 руб., при этом недосчитались более 2,5 тыс. руб. [15, с. 98–99]. В 1911 г. дефицит составил 1,2 тыс. руб. [16, с. 138–139]. Незначительные сметы по сравнению с донскими оборотами, тем не менее, из года в год не выполнялись, что видимо можно было связать с необязательностью установленных сборов, носивших во многом добровольный характер. Кроме того, у волжских судовладельцев еще оставалась свежа в памяти практика четверть-процентного государственного обложения на обустройство речных путей сообщения, отмененного в 1896 г., от которого значительная их часть либо уклонялась, либо откупалась (приказ Департамента шоссейных и водяных сообщений от 25 августа 1892 г.): «Начальники дистанций, потворствуя направленным во вред казне действиям грузоладельцев, извлекают из того выгоды в свою пользу» [12]. На Дону данная сторона дела была поставлена гораздо строже – система сборов была завязана на органах, функционировавших в Ростовском порту, конкретно – Ростовской-на-Дону таможне. Притом, что подавляющее большинство грузов было ориентировано на ростовский экспорт, избежать, сопутствующую систему обложения, было практически невозможно.

Касаемо расходования средств, получаемых от пароходных компаний, то здесь у СССВБ не было абсолютно никакого простора действий. Согласно сметным предположениям все собранные деньги пускались на организацию и проведение новых съездов, на содержание служащих Совета, командировки, телеграф и именные стипендии. Таким образом, область приложения сборов ограничивалась сугубо произ-

водственной сферой. Собственно говоря, съезды судовладельцев Волжского бассейна не были предназначены и не были ориентированы на практическое вмешательство в дело обеспечения судоходства. Как было показано выше, основная задача их деятельности сводилась к «обсуждению вопросов», а не их решению.

Отдельный интерес представляют различные оценки нужд и перспектив развития отрасли, в данное время выносившихся на повестку дня, и обсуждавшихся в разных организациях. По целому ряду вопросов, таких как практика дноуглубительных работ на реках страны, вопрос о введении платы городам за пользование рекой в пределах городской акватории, об обустройстве новых путей сообщения, имевших для регионов важное хозяйственное значение, и многим другим проблемам позиции организаций сходились. Так, землечерпание для КДГ и ДРК, равно как и для СССВБ представлялось, по сути, единственным способом улучшения судоходных условий на внутренних реках (из доклада Совета съездов «О положении землечерпания на реках Волжского бассейна в связи со сметой Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог» от 12 декабря 1910 г.): «При нынешних условиях технических и финансовых, в коих находятся большие реки России, представляется более рациональным расходовать для их улучшения кредиты на производство энергичного машинного углубления ходов на перекатах, чем устройство выправительных сооружений» [15, с. 64]. О развитии и расширении практики дноуглубления на Дону: «...Интенсивность регуляционных работ (выправительных – прим. С.Л.) за время с 1890 г. была весьма неравномерна; особенно с 1898 г. наступила резкая перемена к худшему... Причин этого явления следует искать в, сильно развившейся к тому времени, агитации против регуляционного метода улучшения рек, которому противопоставлялось механическое землечерпание...» [7, с. 14–15] А.И. Легун связывал такую перемену с «переходом фактического заведывания судьбой Нижнего Дона в руки Донского речного комитета» [6, с. 5].

Проблема взимания дополнительной платы городами за использование подъездных путей к пристаням, портам и затонам в городской черте во всех организациях вызвала однозначно негативную реакцию. Данная мера принималась законодателем как прецедентная, существовавшая в отношении железных дорог, однако по специфике типовых различий двух видов транспорта, не могла быть признана адекватной (из журнала заседания Донского речного комитета от 10 ноября 1910 г.): «Существенное отличие условий, в которых находятся водные пути от железных дорог, заключается в том, что последние могут считаться путями достаточно совершенными, в то время как водные пути находятся еще в примитивном состоянии... Таким образом, всякие сборы в том размере, в каком данный путь может выдержать должны быть направляемы главным образом и прежде всего на сколько-нибудь удовлетворительное устройство самого пути, а затем уже и подъездных путей» [5, с. 21–22]. Полностью идентичная позиция месяцем позже (11 декабря 1910 г.) была высказана на заседании съезда судовладельцев волжским судовладельцем П.Д. Яргомым: «Устанавливая сборы с судоходства в пользу городов, тем самым рубят сук (имеются ввиду городские управы – прим. С.Л.), на котором сидят, – отнимают у судоходства возможность оплачивать расходы на улучшение водных путей. Судоходные сборы нам нужны, но не для оказания субсидии городам, и даже не для устройства в черте их подъездных путей, а для улучшения условий самого судоходства» [15, с. 46]. Такая постановка вопроса ставила в зависимость необходимость и эффективность обустройства водных путей от большей самостоятельности в деле расходования тех средств, которые сами пароходоладельцы готовы были отпустить на эти потребности. В данном случае, опыт функционирования обоих донских комитетов становился наглядным примером способа самоорганизации речников для решения собственных насущных проблем.

Возможность введения дополнительного обложения, тем не менее, допускалась и предусматривалась учреждениями Дона и Волги, если речь шла о коренном расширении речной сети за счет обустройства и приведения в судоходное состояние новых участков рек. Почти одновременно в обоих бассейнах осуществлялись работы по

шлюзованию двух значимых в хозяйственном плане водных магистралей – Северского Донца и Оки. Р.Ф. Реевский, представитель МПС в Донском речном комитете, несмотря на неприятие всяких новых сборов на внутренних водных путях в принципе, тем не менее, предполагал такую практику при успешном осуществлении строительства на Донце: «Можно допустить, что при беспрепятственном плавании (имеется ввиду по Северскому Донцу – прим. С.Л.) ... обложение в размере сборов, взимаемых Донским речным комитетом, со стороны представителей судоходного промысла и торговли не встретило бы возражений...» [11, с. 12] Аналогичные мысли высказывались и на съезде в Нижнем Новгороде 16 января 1912 г. при обсуждении проблемы введения платы за пользование шлюзованным участком Оки и Москвы-реки, как компенсационного возмещения на вложенный в объекты строительства государственный кредит: «...Обложение только тогда будет правильным и справедливым, если оно не будет давать излишков для казначейства в виде барыша, а все полученное пойдет на покрытие затраченного капитала... Кроме того, означенное обложение должно охватить только те грузы, которые проходят путь, искусственно оборудованный, т.е. от Рязани до Москвы» [16, с. 33]²². Возможность введения оплаты на шлюзованном Северском Донце, в размерах установленного сбора Донского речного комитета, соответствовало представлениям о справедливом обложении речных перевозок в такой же степени как бесприбыльное обложение государством участка Оки и Москвы-реки для покрытия, вложенных в строительство и эксплуатацию, средств.

В связи с указанными случаями независимого единодушия, в вопросах общей практики речного хозяйства (которые отнюдь не ограничивались представленными примерами) можно указать и на некоторые самостоятельные представления о перспективах развития речных путей в нашей стране, высказанных донскими комитетами и СССВБ в разное время. Притом определенные вопросы вызывали абсолютно диаметрально противоположные позиции в этих организациях. Речь идет, в первую очередь, о такой важной проблеме как Волго-Донской канал. Крупнейший инфраструктурный проект на внутренних реках России, обсуждение вокруг которого не утихало с последней трети XIX в., не был обойден вниманием ни в Ростове-на-Дону, ни в Нижнем Новгороде. Позиция ведущих промышленных кругов и общественности Дона по данному вопросу была предельно ясно изложена в тематической записке Ростовского-на-Дону Комитета торговли и мануфактур (представители этого комитета являлись постоянными членами ДРК с момента его основания): «Не останавливаясь на общегосударственном значении канала в области улучшения общего нашего товарооборота, ... а также на вероятном даже значении канала в стратегическом отношении, нельзя не указать на те огромные плоды, какие принесет канал, рядом с улучшением условий плавания по Дону... и с благоустройством водной системы Сев. Донца» [14, с. 259]. Под эгидой Ростовского биржевого комитета в 1909 г. была собрана особая комиссия из представителей местной промышленности, торговли и судоходства. Цель данной организации состояла в определении ближайших задач развития водного транспорта в связи с активизацией внимания к речному судоходству в стране в самых высоких кругах. По итогам работы было признано «сооружение Волго-Донского канала безусловно необходимым в интересах торговли и нормального экономического развития огромной части империи» [2, с. 144]. Таким образом, можно заключить, что при комплексном рассмотрении перспектив модернизации водного транспорта региона возможность интенсификации отрасли за счет объединения Донского бассейна с другими речными системами страны поддерживался как ДРК, так и КДГ. Для первого такое водное соединение означало гарантию поддержки государства в деле обеспечения судоходства на подведомственном участке. Для второго, тесно связанного с портовым хозяйством Ростова, новый канал давал существенное приращение экспорт-

²² Автор этого предложения Л.И. Терехов полагал целесообразным не давать возможность государственным учреждениям обогащаться за счет судоперевозок, предполагая речную отрасль свободной от прямых государственных поборов.

ных объемов грузооборота, а, следовательно, и соответствующее увеличение расходной части бюджета.

С несколько иной точки зрения был рассмотрен вопрос волжскими судовладельцами. СССВБ поднимал эту актуальную проблему на своем заседании 11 декабря 1910 г. В отношении Волго-Донского соединения была высказана достаточно осторожная позиция, сводившаяся к скорее негативной оценке перспектив строительства канала. Мотивировка такого решения лежала в области партикулярных интересов волжских перевозчиков. Достаточно конкретно эту идею изложил один из постоянных членов Совета съезда Л.И. Терехов: «Проект чрезвычайно обширен и имеет большое общественное значение. Выполнение его может вызвать некоторую пертурбацию в волжской судоходной промышленности: тогда явится возможность перевозить грузы из Каспийского моря в Черное, что, по-видимому, главным образом, и имеется в виду. Этот проект в корне затрагивает не только интересы Волги, но и Мариинской системы (нынешний Волго-Балт – прим. С.Л.). Он может нарушить существующее положение волжской судопромышленности и отвлечь значительную часть грузов, идущих на Петербург» [15, с. 52]. Ведущий деятель волжского судоходства Д.В. Сироткин, лояльно подходивший к идее Волго-Сибирского водного пути, в отношении Волго-Дона занял отрицательную позицию: «Нужно установить, в наших ли интересах будет проектируемое южное соединение, и что оно может нам дать. Если провозная плата на Волго-Донской ветке будет понижена (имеется в виду железная дорога Царицын-Калач – прим. С.Л.), то проведение канала для нас совершенно не нужно» [15, с. 52]. Прения на съезде свелись к тому, что никакого решения по Волго-Донскому водному пути вынесено не было, а ввиду «чрезвычайной важности» вопрос передали на рассмотрение Совету съездов. Ему вменялось в обязанность представить обстоятельный доклад на эту тему, но в следующем году в повестке дня данный вопрос не значился, что с очевидностью свидетельствовало о нежелательности его затрагивания для существующих интересов волжских перевозчиков вообще. Разумеется, и среди них оставались сторонники проекта, однако их голос учтен не был. Важно в этой связи отметить, что при всей грандиозности Волжского бассейна в начале XX в. здесь преобладали по степени влияния и экономического значения лишь пароходства верхних участков реки: из Рыбинска, из Нижнего Новгорода, из Казани, а также камские судовладельцы. Их налаженный грузооборот с Петербургским рынком посредством Мариинской системы не позволял взглянуть на проблему шире. Малейшее отклонение от традиционных маршрутов могло оставить их не у дел, снизить их значение в сравнении с южными портами (Астрахань, Царицын), следовательно, пресекались всякие элементы риска в этой сфере. Даже Д.В. Сироткин – непоколебимый противник новых железных дорог, выступавших естественными конкурентами внутренних водных путей – в этом случае занял примирительную позицию, согласившись сохранить неопределенный статус-кво в отношении Волго-Дона при условии снижения тарифов на Царицыно-Калачевской ветке. Замалчивание этого важного для всей транспортной сети страны проекта со стороны волжских перевозчиков – наглядный пример достаточной обособленности по некоторым проблемам отдельных бассейнов, пытавшихся сохранить монополию в своем регионе, не считаясь с настоятельными нуждами развития хозяйственных связей России и увеличения их эффективности. В этом смысле участие государства для решения назревших вопросов становилось прогрессивной и в то же время единственной мерой, способной придать жизнеспособность обсуждаемым проектам: «... Государство оставалось главным «костылем» предпринимательства» [13, с. 43] – такая оценка донского историка В.А. Сущенко весьма точно отражает состояние дел в российской экономической модели и называет главный источник модернизации речного транспорта в начале XX в.

Таблица 1

Сравнительная таблица организаций судоходства Донского и Волжского бассейнов

	КДГ/ДРК	СССВБ
1	Особенности организационного устройства	
1.1. Характер	Постоянный	Периодический
1.2. Представительство	торгово-промышленные круги, судовладельцы под номинальным контролем местных властей	подавляющее большинство – судовладельцы
1.3. Число участников с правом голоса	от 7 (КДГ) до 14 (ДРК) членов	более 400
1.4. Бюджет	с начала XX века в среднем в год: – КДГ – 285000 руб. – ДРК – 120000 руб.	с 1908 года – около 20000 руб. в год
1.5. Формы практического влияния на состояние дел в отрасли	работа собственными силами и средствами	при совещательно-рекомендательном характере организации – путем подачи прошений и ходатайств
2	отношение к наиболее злободневным проблемам развития речного транспорта (выборочно)	
2.1. Введение новых сборов в пользу городских самоуправлений за пользование акваторией реки в пределах города	отрицательное	отрицательное
2.2. Введение новых сборов на улучшенных путях сообщения (Ока, С. Донец)	допускают	допускают
2.3. По вопросу о строительстве новых железных дорог – прямых конкурентов водных путей	вопрос не поднимался ввиду отсутствия в регионе такого строительства	резко отрицательное
2.4. По вопросу о характере обустроительных работ, применявшихся в бассейнах	исключительно землечерпание	преимущественно землечерпание
2.5. О строительстве Волго-Донского канала	поддержка проекта	неопределенная позиция, скорее отрицательного характера

Замкнутость Донского бассейна придала развитию местного речного хозяйства своеобразные черты, непохожие на типичную практику самоорганизации учреждений судоходства на других речных системах. Можно сказать, что оба донских комитета занимали по отношению к Совету съездов судовладельцев Волги полярное положение. Совещательно-рекомендательный принцип деятельности последнего в корне отличался от изначальной практической направленности работы КДГ и ДРК. Такие особенности прямым образом влияли на возможности непосредственного участия в обустройстве речных путей сообщения тех или иных регионов, однако в большинстве случаев не становились разъединяющим фактором в понимании мер и задач поддержки внутреннего речного транспорта. В гораздо большей степени недопонимание возникало при столкновении частных интересов отдельных бассейнов (или даже их частей), что можно отнести к отсутствию централизаторской линии в политике разных организаций, равно как и к превосходству местных интересов над всеобщими. Коммерческая целесообразность доминировала в деятельности этих учреждений. Данный факт становился главным мотивом для принятия решений по основным вопросам на их отраслевых совещаниях.

Список литературы

1. *Гирловой* комитет. Брокгауз-Ефрон и Большая Советская Энциклопедия: объединенный словарь. – Режим доступа: <http://gatchina3000.ru/brockhaus-and-efron-encyclopedic-dictionary/028/28646.htm>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
2. *Гурвич Л.* Отчет о деятельности Ростовского-н/Д. биржевого комитета за трехлетие 1907–1909 гг. / Л. Гурвич. – Ростов н/Д. : Изд.-во Ростовского-на-Дону биржевого комитета, 1910. – 304 с.
3. *Дриженко А. К.* Описание Ростовского-на-Дону торгового порта / А. К. Дриженко. – СПб. : Тип. редакции периодич. изданий Министерства финансов, 1913. – 107 с.
4. *Житков С. М.* Исторический очерк устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период 1798–1898 гг. / С. М. Житков. – СПб. : Тип. Министерства путей сообщения (Т-ва И.Н. Кушнерев и К^о), 1900. – 264 с.
5. *Журналы* заседаний Донского речного комитета за 1910 г. / Ростов н/Д. : Типо-хромолитография М.И. Осадченко, 1911. – 109 с.
6. *Легун А. И.* Воронежско-Ростовский водный путь (к вопросу 11-му программы занятий V очередной сессии Воронежского порайонного комитета 15–18 сентября 1908 г.) / А. И. Легун. – Воронеж : Тип. В.Д. Колесникова, 1909. – 25 с.
7. *Легун А. И.* Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. Вып. XIX. По вопросу об улучшении части Среднего Дона между станицами Казанской и Качалинской области войска Донского / А. И. Легун. – СПб. : Тип. Министерства путей сообщения (Т-ва И.Н. Кушнерев и К^о), 1906. – 210 с.
8. *Отчет* Донского речного комитета за 1915 г. – Ростов н/Д. : Типо-хромолитография М.И. Осадченко, 1916. – 104 с.
9. *Отчет* Комитета Донских гирл за 1904 г. – Ростов н/Д. : Типо-литография М.И. Осадченко, 1906. – 80 с.
10. *Отчет* Комитета Донских гирл за 1911 г. – Ростов н/Д. : Типо-хромолитография М.И. Осадченко, 1912. – 88 с.
11. *Реевский Р. Ф.* К вопросу о шлюзовании части реки Северного Донца и улучшении условий плавания в части реки Дона ниже впадения реки Северного Донца / Р. Ф. Реевский. – Ростов н/Д. : Типо-литография В.В. Турцевич, 1910. – 13 с.
12. *Речное* судоходство в России. Под ред. Чеботарева М.Н. / М.Н. Чеботарев и др. – Режим доступа: <http://library.riverships.ru/Books/River/index.htm>, свободный. – Заглавие с экрана. – Яз. рус.
13. *Сущенко В. А.* Предпринимательство на трех этапах российской модернизации (вторая половина XIX–XX вв.) / В. А. Сущенко. – Ростов н/Д. : Изд.-во Ростовского университета, 2000. – 160 с.
14. *Пузыревский Н. П.* Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий. Вып. XXXV. Водное соединение рек Волги и Дона. Изыскания 1910 г. / Н. П. Пузыревский. – СПб. : Тип. Министерства путей сообщения (Т-ва И.Н. Кушнерев и К^о), 1912. – 340 с.
15. *Труды* третьего Съезда судовладельцев Волжского бассейна 10–13 декабря 1910 г. – Нижний Новгород : Тип. И. А. Шелеметьева, 1911. – 257 с.
16. *Труды* четвертого Съезда судовладельцев Волжского бассейна 15–17 января 1912 г. – Нижний Новгород : Электр. тип. «Молния», 1912. – 313 с.

**ОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ ПОЛИТИКА
В УСЛОВИЯХ МОБИЛЬНОСТИ КВАЛИФИЦИРОВАННОГО ТРУДА**

**И.В. Чертина
(Россия, г. Астрахань)**

Статья посвящена обоснованию оптимальной образовательной политики в условиях мобильности квалифицированного труда. Доказывается необходимость разграничения разных уровней анализа: с точки зрения отдельного индивида, принимающего решение о миграции и с позиции общества в целом. Проводится анализ использования специальных инструментов образовательной и бюджетно-налоговой политики. Делается вывод о том, что формирование национальной оптимальной образовательной и бюджетно-налоговой политики в условиях глобализации невозможно без международного сотрудничества.

Ключевые слова: образовательная политика, мобильность квалифицированного труда, миграция, «утечка умов», бюджетно-налоговая политика, налогообложение «утечки умов».

The paper is devoted to underpinning the optimal educational policy in the conditions of mobility of skilled labor. The author proves the necessity for differentiation of analysis levels: from the