

## Транспорт и связь в Российской империи

<http://ricw.ru>

### Железнодорожный транспорт

Первая железная дорога общего пользования с паровой тягой была построена в Англии в 1825 году. В 1830 г. соданы первые мили железных дорог в США. Первая железная дорога в России построена в 1837 году (С-Петербург – Царское Село, 12 км). Толчком для интенсивного развития железных дорог в России стала война 1853 - 1856 гг., показавшая невозможность быстрой доставки войск, боеприпасов, продуктов питания к месту боевых действий гужевым транспортом.

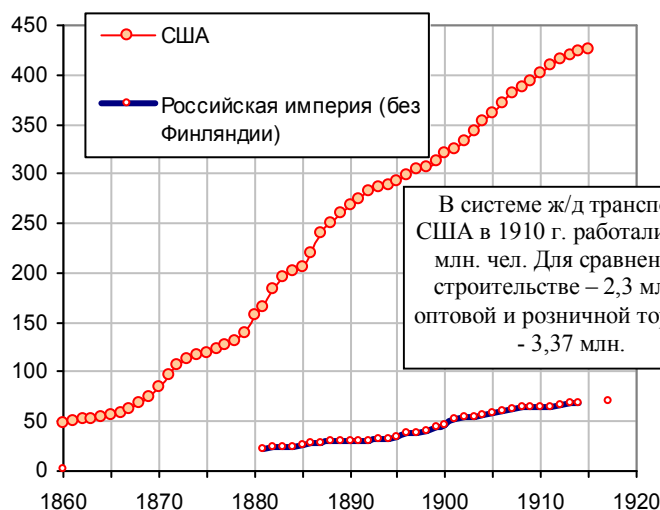
Длина железных дорог в развитых странах в 1861 и 1913 гг., тыс. км. Источник: [S.3].

Государство	1861 г.	1913 г.
Россия	2,2	70,2
Великобритания	14,6	32,6
Франция	9,6	40,7
Германия	11,5	63,5
Италия	2,8	18,9
Австро-Венгрия	3,2	23
США	50,3	400

«Благодаря государственным инвестициям длина железнодорожной сети увеличилась с немногим более 2000 км в 1861 году до 70000 км в 1913.

Помимо своего военного назначения, расширение транспортной сети способствовало развитию добычи угля и производства черных металлов на Украине, и этот регион скоро обогнал Урал как металлургический центр Российской империи. Расширение железнодорожной сети способствовало также развитию рынка пшеницы: производство зерна в России за период 1861 – 1913 утроилось» [S.3].

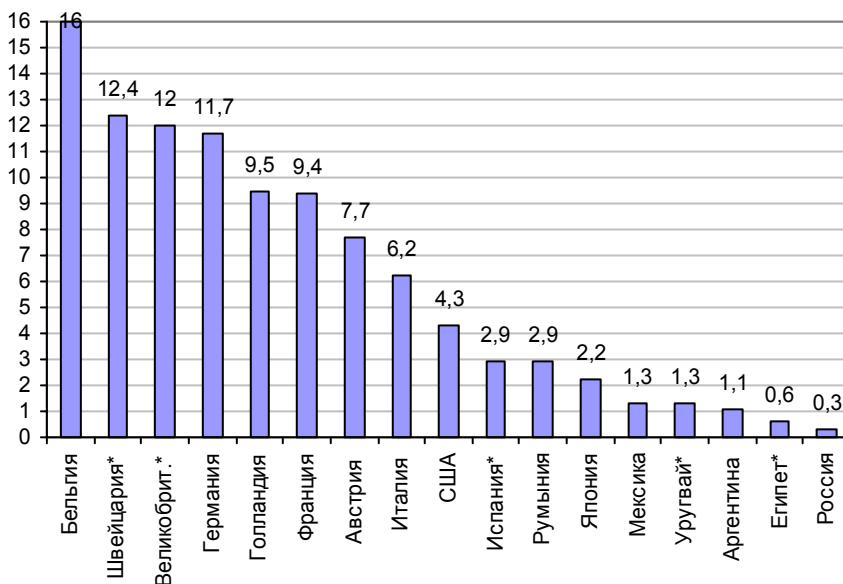
По плотности железнодорожной сети Российская империя значительно отставала от развитых стран.



Длина железных дорог на 1000 кв. км территории в 1913 г. Источник: [10].

Государство	Плотность ж/д, км на 1000 кв. км
Россия	3,3
США	31,9
Франция	76
Австрия	76,7
Германия	117
Великобритания (без колоний)	121

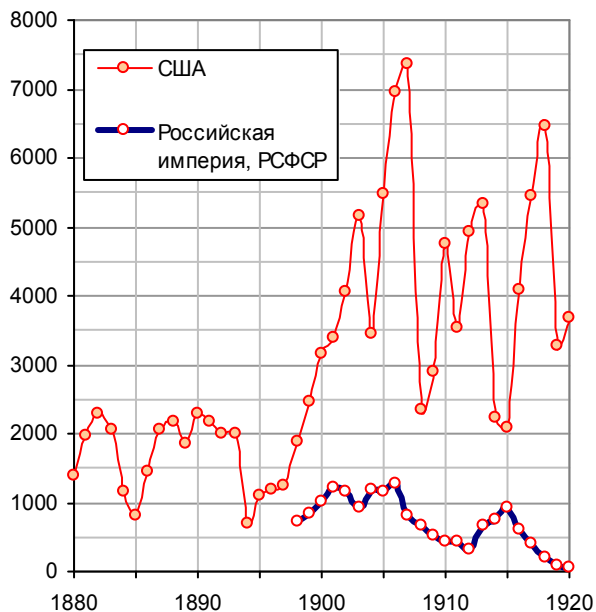
Длина железных дорог, км. Для Российской империи – без Финляндии. Источники: [4, 11, 12, S.10, S.3].



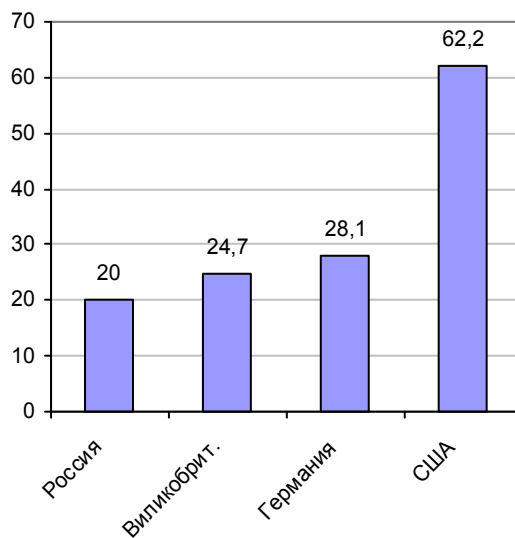
\*данные за 1912 г.

Плотность железнодорожной сети в некоторых странах в 1913 г., км на 100 км<sup>2</sup> территории. Источник: [7].

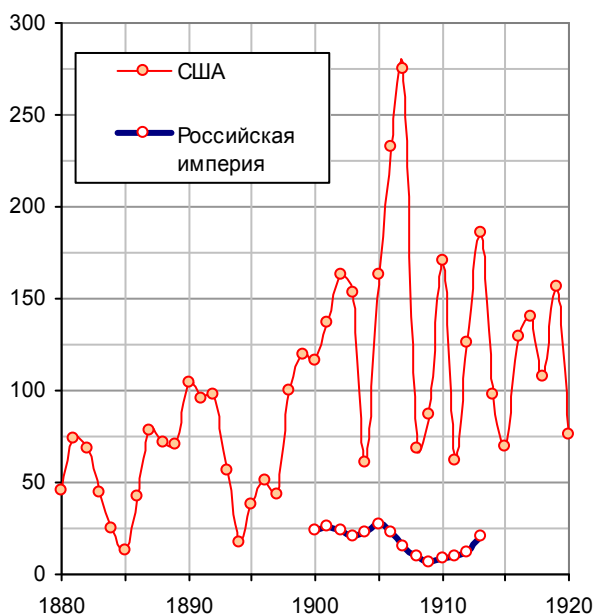
Первый паровоз в России был изготовлен в 1869 г. По объемам производства железнодорожных транспортных средств Российская империя многократно отставала от США. Так, за период 1869 – 1897 гг. в России произведено 5080 паровозов [13], в США только за 1880 – 1897 гг. – 29910 [S.2]. Данные за другие годы приведены на графиках.



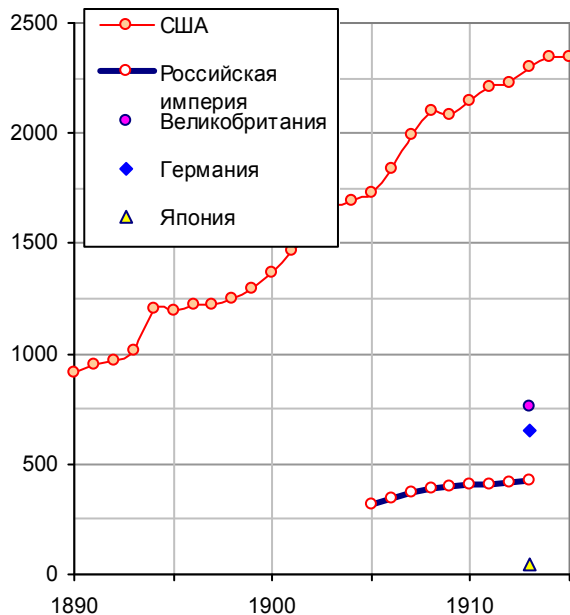
Производство паровозов, единиц. Источники: [S.2, S.10, 5, 13].



Количество паровозов в некоторых странах в 1913 г., тысяч. Для России – включая неисправные. Источник: [14].



Производство товарных вагонов, тысяч. Источники: [S.2, S.10, 5, 15].

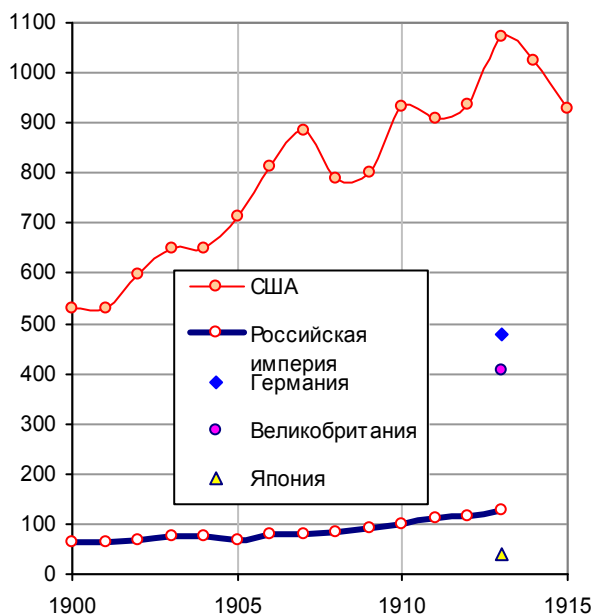


Количество товарных вагонов в некоторых странах, тыс. Для США – без учета служебных вагонов в товарных поездах. Источники: [S.2, 9, 14].

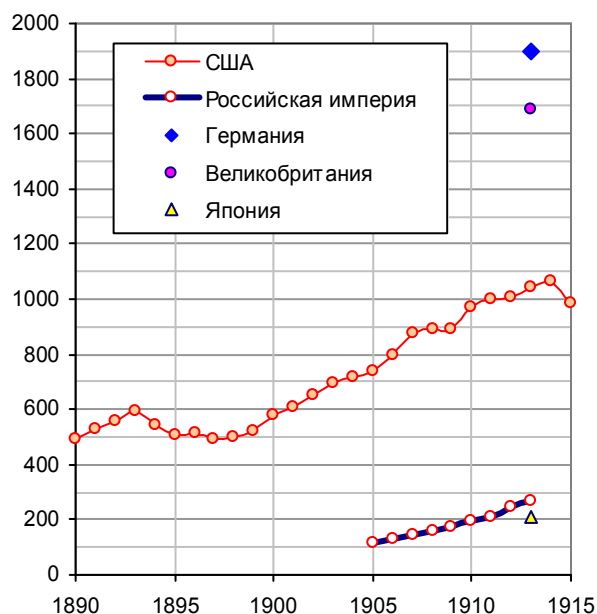
В 1911 г. в Российской империи было 26,3 тыс. пассажирских вагонов [5]. В 1913 г. в США – 51,7 тыс., Великобритании – 54,5 тыс., Германии (без Эльзас-Лотарингии) – 62,2 тыс. [111].

Российская империя значительно отставала от США по объемам перевозки грузов железнодорожным транспортом (в 1913 г. – более чем в 8 раз) и пассажиров.

Основными грузами, перевозимыми по российским железным дорогам, были уголь, хлебные грузы, лес.



Перевозка грузов железнодорожным транспортом, млн. т. Источники: [9, 14, 16, S.2].



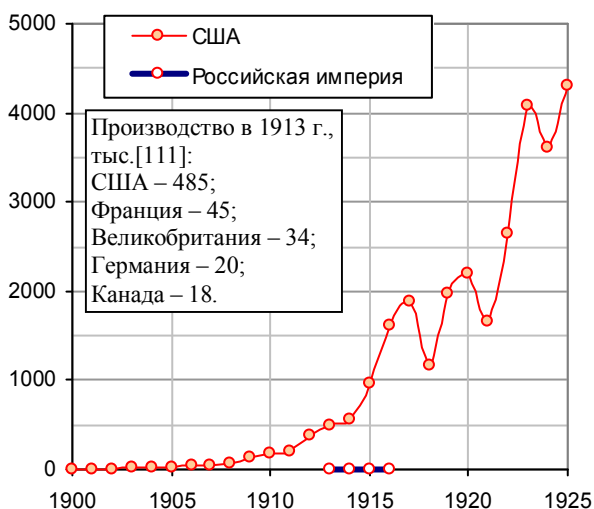
Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом, млн. человек. Источники: [9, 14, S.2].

На 01.01.1914 70% всей российской железнодорожной сети принадлежало государству, 30% - частным лицам. Доход от деятельности железных дорог был весомой частью доходов бюджета государства (в 1913 г. он составил 25,5% от всех обыкновенных доходов, см. раздел «Бюджет»).

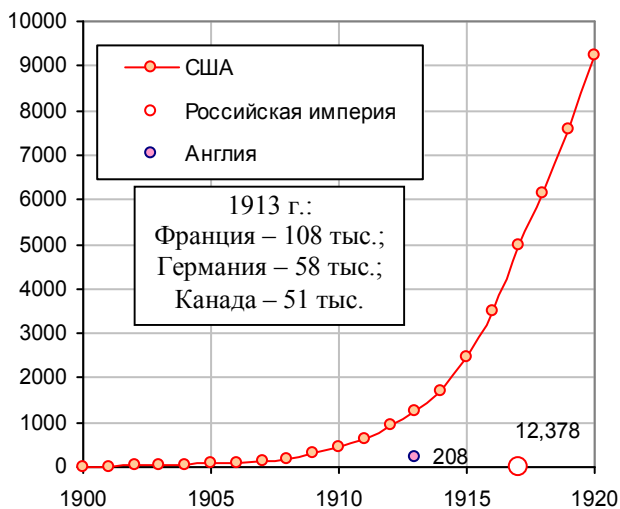
Основным источником энергии для железнодорожного транспорта был уголь. Расход топлива железнодорожным транспортом России в 1913 г.: уголь – 65,2%, нефть – 21,7%, дрова – 13,1% [17].

### Автомобильный транспорт

Автомобильных заводов в стране не было. Автомобили в очень небольших количествах производились на непрофильных предприятиях, в частности - на Русско-Балтийском заводе. Всего, по оценкам специалистов, до войны их было произведено не более 0,4 – 0,5 тысяч. Основным источником поступления автомобилей в страну был импорт. Как видно из графиков – очень незначительный.



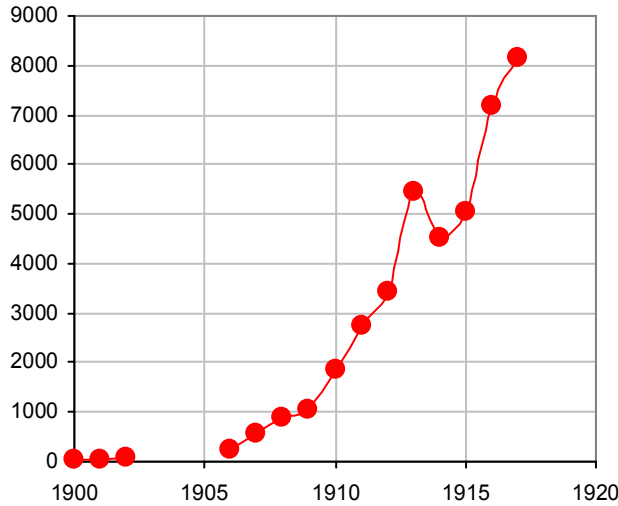
Производство автомобилей (грузовых и легковых), тысяч. Источник: [S.10].



Количество автомобилей (грузовых и легковых), зарегистрированных в США, тысяч. Источник: [S.10].

Количество автомобилей (легковых и грузовых) в Российской империи на 01.07.1917, тысяч. Источник: [18]. Автопарк в других странах, тыс. [112].

Показатель	Россия	Германия	Франция	Великобритания	США
Количество автомобилей на 1000 человек населения в 1913 г. [10]	0,06	1,1	2,3	4,5	13



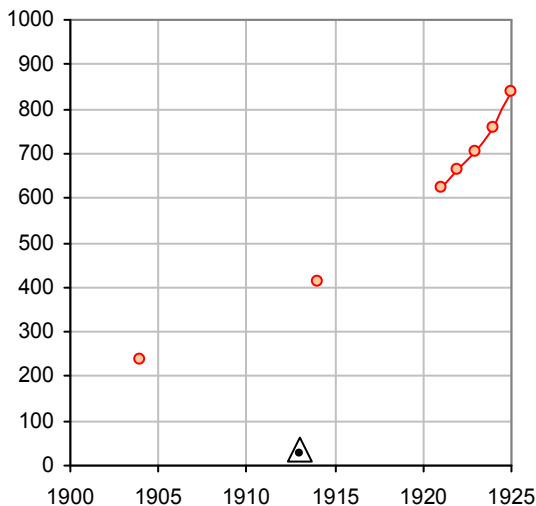
Надежность первых автомобилей была низкой. Статистический учет автомобилей в Российской империи оставлял желать лучшего. За 1906 – 1916 гг. в страну ввезли 33 тысячи автомобилей. В июле 1917 г. их осталось 12,4 тысячи.

Ежегодный ввоз автомобилей в Российскую империю, штук. Источник: [18].

*Дороги* – одна из постоянных проблем России.

В дореволюционной России шоссе – это всесезонная гужевая (позже – автогужевая) дорога с твердым покрытием. Но таких дорог было очень мало, дороги, основном, были грунтовыми.

«Общее протяжение всех дорог Империи (без 8 финляндских губерний), находившихся в ведении Министерства путей сообщения и Внутренних дел, простиралось к 1 января 1913 года до 726193,6 верст, из коих на долю дорог с каменной одеждой приходилось 33708,9 или 4,6%, а вся остальная часть – 692484,7 верст, или 95,4%, состояла из грунтовых дорог, преимущественно – обыкновенных грунтовых и проселочных, а на Кавказе и в Средней Азии отчасти и выючных путей» [11].



△ Российская империя, без Финляндии  
 • Российская империя, без Польши и Финляндии  
 ○ США

Для США в 1904 г. – каменное и гравийное покрытие.  
 Для России – шоссе и «замощенные» дороги. Их общая длина в империи без Финляндии – 35,9 тыс. км, без Польши и Финляндии – 27,2 тыс. км.

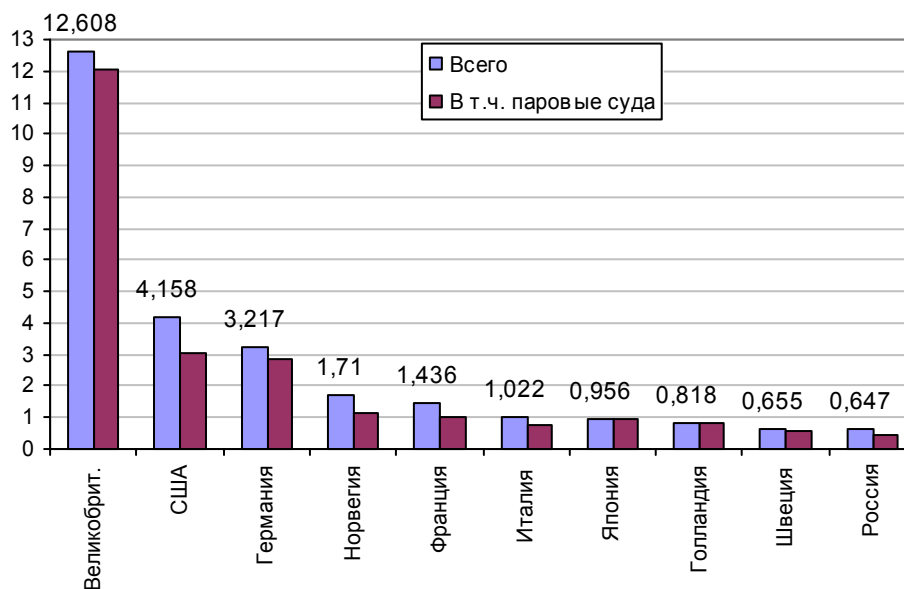
Длина дорог с твердым покрытием, тыс. км. Для России – на 01.01.1913. Источники: [11, S.2].

«Совершенно лишены каменных дорог 19 губерний» [11, 1914 г.]. В таблице приведена длина шоссе и замощенных дорог в некоторых губерниях на 01.01.1913 году [11, 1914 г.].

Губерния	Длина шоссе, км	Длина замощенных дорог, км
Архангельская	0	0
Уфимская	0	366,9
Пензенская	0	125,2
Пермская	0	0
Сибирь, вся (Амурская, Иркутская, Приморская, Тобольская, Томская, Якутская, Сахалин и др.)	0	0
Средняя Азия, вся (Уральская, Самаркандская, Ферганская, Семипалатинская, Закаспийская и др.)	140,1	1,4
Костромская	2,7	0
Астраханская	5,7	0
Донская	6,9	4,3
Тамбовская	11,6	65,1
Оренбургская	20,3	52,8
Саратовская	23,5	129,1
Самарская	25,6	54,9
Ставропольская	49,9	13,2
Нижегородская	58,5	282,2

#### Морской транспорт

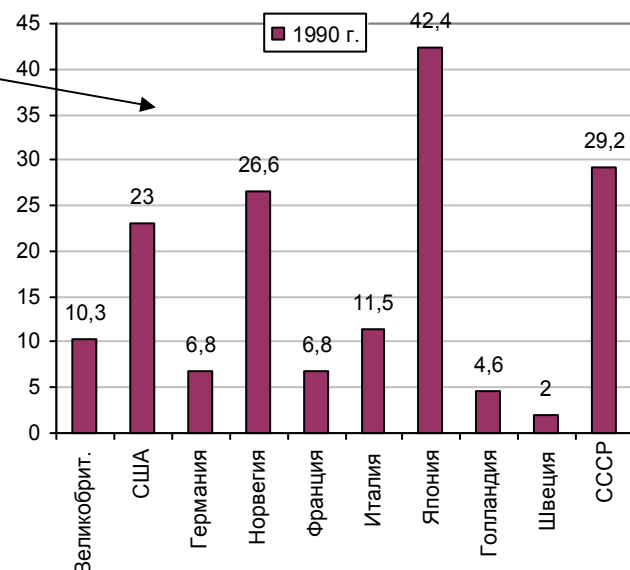
В начале XX века торговый флот России был значительно меньше флотов развитых стран. При этом, если в торговом флоте Великобритании парусные суда составляли (по водоизмещению) 4,6%, Японии – 0%, то в России – 28,4% (данные за 1912 г. по [9]).



Торговый флот развитых стран в 1912 г., чистая вместимость судов, млн. регистровых тонн. Источник: [9].



Торговый флот развитых стран в 1913 г., чистая вместимость судов, млн. регистровых тонн. Без учета парусных судов. Источник: [9].



Дедвейт торговых судов под флагами развитых стран в 1990 г., млн. тонн. Источник: UNCTADstat.

Великобритания владела почти половиной всех торговых паровых судов в мире.

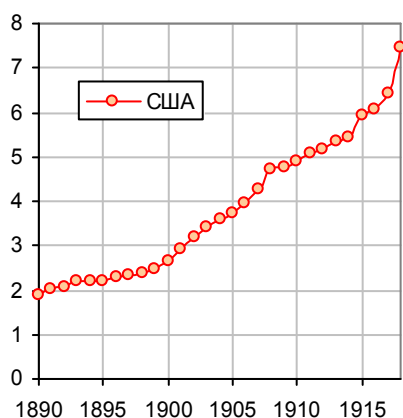
*Валовой тоннаж морских торговых паровых судов (100 тонн и более) основных морских государств мира на июнь 1914 г.*

(Steam tonnage (merchant ships of 100 tons and over) owned by principal maritime countries in June, 1914 (Lloyd's Register of Shipping.))

Место в рейтинге	Страна	Количество судов	Валовой тоннаж (тыс. т)	Доля (%) от мирового тоннажа
1	Великобритания	8587	18892,1	41,6
	Британские владения	1536	1631,6	3,6
2	Германия	2090	5134,7	11,3
3	США, всего	1757	4330,1	9,6
	в т.ч. суда Великих Озер	579	2260,4	5,0
4	Норвегия	1656	1957,4	4,3
5	Франция	1025	1922,3	4,2
6	Япония	1108	1708,4	3,8
7	Голландия	709	1471,7	3,2
8	Италия	637	1430,5	3,1
9	Австро-Венгрия	433	1052,3	2,3
10	Швеция	1088	1015,4	2,2
11	Испания	589	883,9	2,0
12	Россия	747	851,9	1,9

Источник: [S.11].

И по темпам развития российский торговый флот в конце XIX - начала XX вв. значительно отставал от торгового флота США и других развитых стран. На графиках – наглядный пример. (Валовой тоннаж (Gross tonnage) и водоизмещение – разные характеристики судов, поэтому данные нельзя совместить на одном графике)



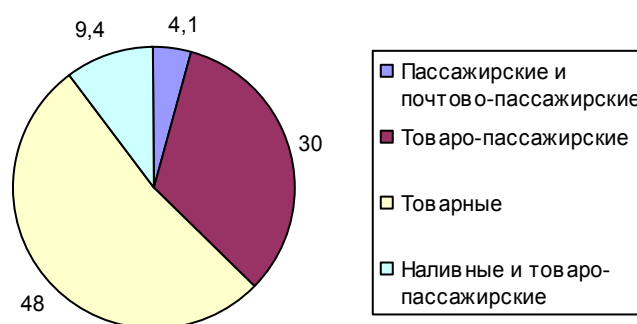
Валовой тоннаж торгового флота США (паровые суда), gross tonnage, 1000000 Источник: [S.2].  
Примечание: 1 американская тонна (ton) = 907 кг.



Водоизмещение российского зарегистрированного торгового флота (паровые суда), млн. т. Источник: [19].

Так, за 1900 – 1913 гг. валовой тоннаж торгового флота США увеличился на 2,7 млн. т, водоизмещение российского флота - на 0,17 млн. т.

В 1912 г. грузоподъемность гражданских паровых и моторных судов России составила 864 тыс. т. Структура флота представлена на диаграмме.



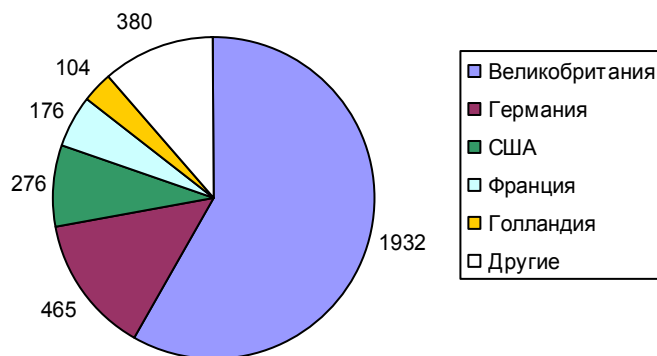
Структура гражданского флота России (паровые и моторные суда) в 1912 г., проценты. Расчет по грузоподъемности. Источник: [9].

Власть, развивая военный флот, строительству морских торговых судов практически не уделяла внимания. В основном, российские морские торговые суда закупались (или строились по заказу) в Великобритании, США и др. странах.

«Столь слабое развитие у нас торгового флота происходит, прежде всего, вследствие отсутствия прочно поставленного у нас морского судостроения и общей недостаточности капиталов в России, а затем также и того обстоятельства, что, вследствие высокой стоимости эксплуатации наших судов по сравнению с таковою же иностранных, занятие мореходным промыслом не дает той выгоды, которую мог бы принести капитал, вложенный в другое какое-либо дело» [9].

«Все же, несмотря на соперничество железных дорог и препятствия на пути развития морской торговли, 3/4 российского внешнеторгового оборота в начале XX в. осуществлялось морским транспортом.... В начале XX века около 92% российских морских грузоперевозок осуществлялось на иностранных судах, ниже этот показатель был только в конце XVIII века» [19]. Причем не известно, сколько из принадлежащих России торговых судов построены в России, а сколько - в других странах.

Перед войной в мировом судостроении уверенно лидировала Великобритания.



Водоизмещение судов, спущенных на воду в 1913 г., тыс. т. Учтены суда водоизмещением 100 т. и более. Источник: [14].

Война внесла свои коррективы. Германский флот ополовинен, российский «разорван в клочья», англосаксы – «впереди планеты всей».

Государство	Тоннаж стальные паровых и моторных судов торгового флота, тыс. тонн (брутто) [21].	
	Конец июня 1914 г.	Конец июня 1914 г.
Великобритания и колонии	20284	21695
США	1837	15684
Япония	1642	3604
Франция	1918	3452
Нидерланды	1471	2607
Италия	1428	2881
Норвегия	1923	2376
Германия	5098	2590

#### Сводные показатели транспорта в России и США

Показатель	Россия*, 1913 г. [1; 4, 1956 г.]	США, 1913 г. [S.2, S.10]	СССР 1990 г. [4, 1990 г.]
Эксплуатационная длина ж/д путей, тыс. км	71,7	420	259, в т.ч. общего пользования - 147,5
Длина дорог с твердым покрытием, тыс. км	24,3	414 (1914)	1376, в т.ч. общего пользования - 883
Протяженность нефте- и нефтепродуктопроводов, газопроводов, тыс. км	1,1	89 (1921)	298 (общего пользования)
Перевозка грузов ж/д транспортом, млрд. т	0,13	1	3,9 (транспортом общего пользования)
Чистая вместимость судов торгового флота, млн. рег. тонн (1912 г.)	0,65	4,16	Вместимость грузовых морских судов в 1988 г. 15 млн. регистровых т брутто, вместимость гражданских судов народного хозяйства в 1988 г. – 25,8 млн. регистр. т брутто

Россия\* - для Российской империи в пределах границ СССР после 1945 г. (т.е. без Польши и Финляндии).



## Связь Почтовая и телеграфная связь

*Показатели почтовой связи в 1913 г. [5, 11, 111]*

Государство	Количество почтовых предприятий	Количество человек населения на одно предприятие, тыс.	Почтовая корреспонденция, млрд.*	
			Всего, млрд.	На душу населения
Великобритания	24589	1,9	6,4	140
Германия	34860	1,9	11,1	166
Франция	14647	2,7	4,2	106
США	58020	1,7	18,7 (без посылок)	194 (без посылок)
Россия (1912 г.)	16213	10,4	2,1	12,5

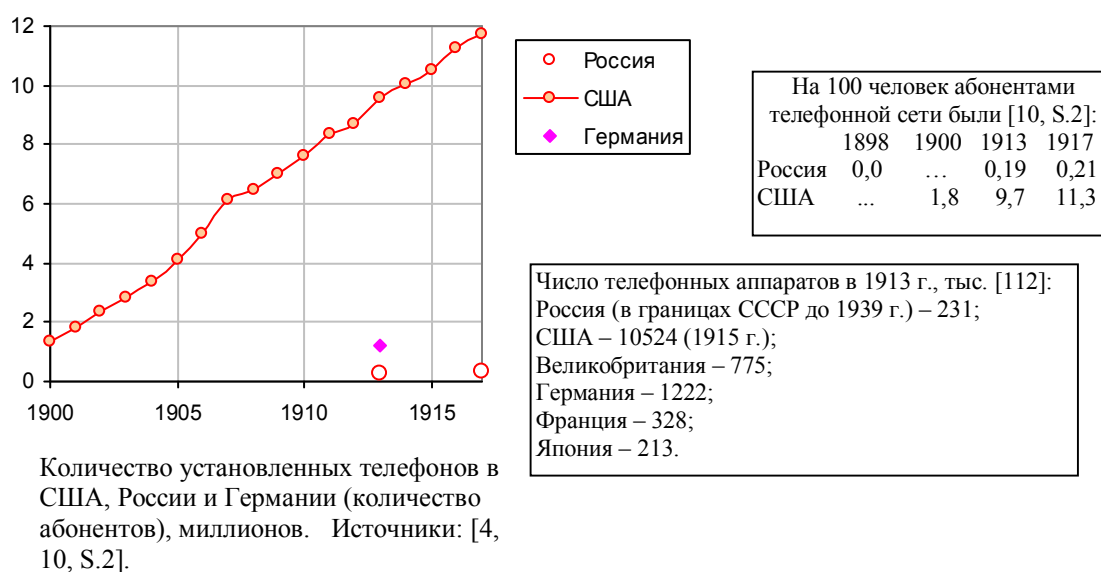
\*письма, почтовые карточки, бандероли, посылки, переводы, газеты и журналы

*Показатели телеграфной связи в 1913 г. [5, 11, 111]*

Государство	Количество телеграфных предприятий	Телеграфная сеть, тыс. км	Отправлено телеграмм, млн.
Великобритания	14237	430	93
Германия	59013	638,8	64,3
Франция	23883	н.д.	72,5
США	Предприятия – 30864; кроме того общих с ж/д компаниями - 26247	2921 (без линий ж/д компаний)	91,7
Россия (1910 г.)	Государственные – 4131, ж/д – 4197, полицейские и военные - 95	258	36,8 (плюс 4,7 на ж/д станциях)

### Развитие телефонной связи

Телефон в царской России был доступен только богатым и чиновникам. Темпы прироста количества абонентов телефонной сети были очень низкими. США лидировали в мире по скорости обеспечения населения страны телефонной связью. В 1912 г. длина линий телефонной связи в США составила 20,2 млн. км, в 1915 – 29,8 млн. км [111]. Для сравнения: в Великобритании – 2,7 млн. км, в Германии 6,7 млн. км, данные для 1913 г. [111].



Дополнительную информацию и список литературы см. на сайте "Российская империя и страны мира в цифрах", <http://ricw.ru>