

ции / О. А. Нестерчук : автореф. дис. ... д-ра пол-лит. наук. – М., 2009. – С. 70.

18. **Итоги** реформы высшей школы. Тезисы пленарного доклада на Седьмой конферен-

ции разработчиков свободных программ. Переяславль-Залесский Ярославской области. 26 июля 2010 г. <http://forums.vif2.ru/showthread.php?t=1277>.

УДК 378.6: 656.2

В. В. Фортунатов

Петербургский государственный университет путей сообщения

ФИНАНСИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ: ЗНАЧЕНИЕ ИСТОРИЧЕСКОГО ОПЫТА В КОНТЕКСТЕ СОВРЕМЕННЫХ СПОРОВ

Рассматривается сложный процесс перехода от преобладания частно-хозяйственного способа строительства и эксплуатации железных дорог к установлению всеобъемлющего государственного контроля в отношении железнодорожного хозяйства. Делается вывод о том, что в дореволюционный период именно государство сыграло решающую роль в организации и финансировании железнодорожного строительства.

русские железные дороги, частное акционерное общество, государственная политика, частные и государственные инвестиции.

Введение

В 2007 г. была принята «Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года». В этом важном документе намечено построить минимум 14 тыс. км и максимум 23 тыс. км железных дорог за 23 года. В среднем в год должны вводиться от 600 до 1000 км. В Стратегии предполагалось, что наряду с ОАО «РЖД» крупные средства в развитие сети стальных магистралей вложат частные инвесторы и местные региональные власти. Однако говорить об успешном выполнении намеченного пока не приходится.

Из отчёта ОАО РЖД за 2012 год следует, что за счет инвестиций были введены в эксплуатацию более 100 км вторых, около 100 км станционных путей, а порядка 130 км было электрифицировано [1, с. 10, 14]. Данные по частным инвестициям не приводятся.

Можно ли вообще рассчитывать на крупные частные инвестиции в строительство магистральных железных дорог? Чему нас может научить собственный опыт дореволюционного периода? Кто должен быть хозяином на железных дорогах? Попыткой ответа на эти вопросы является данная статья.

1 На какие деньги строились железные дороги в 60–70-х гг. XIX в.

Необходимость быстрее развертывания сети железных дорог показала Крымская война 1853–1856 гг., в которой Россия потерпела унижающее поражение. «Государственное управление жило в самообольщении относительно экономических ресурсов страны до тех пор, пока крымская война не доказала всю несостоятельность нашего

государственного строя», – констатировал строитель одной из крупных железных дорог и автор фундаментального труда И. С. Блюх [2, с. 11].

После Крымской войны Александр II и некоторые авторитетные государственные деятели считали, что денег на осуществление железнодорожных проектов нет. В 1857 г. было создано Главное общество российских железных дорог, которое взялось построить четыре железнодорожные линии. В первом составе этого акционерного общества были исключительно иностранцы, не вложившие в строительство ни копейки. Деньги, вырученные от продажи акций, в основном ушли за границу. Обновленное руководство ГОРЖД последующие десятилетия держалось лишь за счёт государственной поддержки.

«Главное же общество российских железных дорог зарекомендовало себя такими хищениями, таким неумелым образом действий, такую убыточностью для государственного казначейства, таким подрывом государственного кредита, такой беспомощностью частной инициативы вне государственного содействия, что могло бы надолго, а может быть, и навсегда уничтожить в глазах правительства все кажущиеся преимущества частного ж.-д. хозяйства перед казенным. Довольно сказать, что верста Петербурго-Варшавской дороги и Московско-Нижегородской линии обошлась Главному Обществу более чем в 100 000 р., тогда как гатчинский участок Петербурго-Варшавской линий, построенной казною, стоил только по 43 тыс. р. верста (в две колеи) при одинаковых приблизительно условиях местности, в 60 тыс. р. В первые пять лет существования Главного Общества (1857–1861 гг.), правительство переплатило по его обязательствам свыше 25 млн р., не считая выданных ему ссуд. Мало того: правительство при отдаче концессии Главному Обществу имело ввиду привлечение в Россию иностранных капиталов (ввиду необходимости приобретать железнодорожные принадлежности за границей), но цель эта достигнута не была, и деньги целиком были добыты в России и целиком же ушли немедленно за грани-

цу, – едва ли не главная причина нарушения нашего расчетного баланса, вызвавшая прекращение у нас размена кредитных рублей» [3, с. 3–4]. За 1855–1864 гг. в России было построено всего около 2750 км железных дорог (в США за тот же период – почти в десять раз больше).

Под эгидой ГОРЖД железнодорожное строительство, двигаясь ни шатко ни валко, вскоре зашло в тупик. Поверстная стоимость прокладки путей доходила до 100 тыс. рублей, при этом только на содержание аппарата общество умудрилось истратить 32 млн рублей (в такую сумму, кстати, обошлась впоследствии постройка линии Москва – Курск). Мало кто из предпринимателей соглашался вкладывать деньги в железные дороги, из-за чего ряд концессий не состоялся.

Другой компетентный специалист писал: «С самого образования общества (в начале 1857 г.) акции его на нарицательную сумму 75 млн руб. были расписаны между учредителями – но это еще не значило, что они ими же были оплачены: учредители предпочли не вносить за акции денег, а приступили к перепродаже их в третьи руки. Минута была выбрана весьма благоприятная: ввиду отмеченного выше понижения процента, платимого по вкладам в государственные кредитные учреждения, и вследствие вызванного этой мерою отлива вкладов из казенных банков, на покупку акций, обещавших по крайней мере 5 % дивиденда, нашлось много охотников. Вскоре на акции Главного Общества образовалась премия, от 12 до 14 руб. на штуку, что повело к усиленной биржевой игре на них, поощрявшейся учредителями общества, которые доходили даже до раздачи акций близким людям только для того, чтобы дать последним возможность воспользоваться премией... Чевкин не мог не признать, что он ошибся в своем основном расчете – привлечь в Россию значительные иностранные капиталы (в металлической валюте) путем размещения бумаг Главного Общества на заграничных денежных рынках. На деле оказалось, что как акции, так и облигации первого выпуска по большей части остались в России и в уплату за них поступили русские

кредитные рубли. Таким образом, надежда на прилив золота не оправдалась; между тем за железнодорожные принадлежности, заказывавшиеся исключительно за границу, необходимо было платить звонкою монетою» [4, с. 100–101].

Общество-монополист не оправдало надежд. Но государственные верхи по-прежнему делали ставку на частных предпринимателей. За 1866–1880 гг. правительство выдало частным лицам и земствам 53 концессии на постройку и эксплуатацию 16 тыс. км частных железных дорог. Было образовано 43 акционерных железнодорожных общества, возглавляемых П.Г. фон Дервизом, К.Ф. фон Мекком, С. С. Поляковым, П. И. Губониным, М. А. Варшавским и др. При этом земства передавали свои концессионные права уже перечисленным «железнодорожным королям». В 1866–1875 гг. на строительство было затрачено свыше 1,3 млрд рублей. К 1880 г. появилась железнодорожная сеть протяженностью 23 тыс. км, охватившая 45 % территории Европейской России.

«Первою причиною введения у нас системы *частного* (курсив автора) железнодорожного хозяйства за счет *гарантированных* казною займов было признание финансовым ведомством своего собственного бессилия и крайнего неискусства даже в таком простом деле, как заключение обыкновенного займа: заем должны были заключать частные лица *за счет государства* (и при этом даже без контроля со стороны государства). Другою причиною было наивное желание замаскировать рост государственной задолженности путем исключения из счета государственных долгов – *гарантированных железнодорожных займов частных обществ*», – объяснял ситуацию известный дореволюционный экономист [3, с. 6–7].

«Приходится краснеть перед моими детьми при мысли, что я принадлежу к той сфере, в которой ныне они видят вертеп разбойников», – писал один из пионеров железнодорожного строительства в России фон Дервиз. Он делал неутешительный вывод: «Я пришел к убеждению, что в России не может быть того честного и способного человека, кото-

рый бы не соблазнился легкой возможностью поживиться за счет казны» [5]. Это признание заинтересованного лица является показательным.

По мнению квалифицированных инженеров путей сообщения, большинство дорог частным способом было построено быстро, но были они весьма низкого качества и обошлись очень дорого. Укладывались рельсы, но станции, подъездные пути, складские помещения и другие элементы необходимой железнодорожной инфраструктуры не выдерживали критики. А часть линий впоследствии пришлось перешивать.

Дело в том, что особенностью «первой железнодорожной горячки» была личная заинтересованность императора Александра II. Он лично предоставлял концессии без всякого конкурса, так как его любовница, княжна Екатерина Долгорукая принимала взятки по 4–5 тыс. рублей с версты. Вокруг железнодорожного строительства возникли коррупционные схемы, системы «откатов», выражаясь современным языком. Своим единоличным решением Александр II передал Николаевскую казенную прибыльную железную дорогу ГОРЖД. Выпускник и впоследствии профессор Института Корпуса инженеров путей сообщения Павел Петрович Мельников (1804–1880), являвшийся министром путей сообщения с 1865 г., возражал против этого и был отправлен в отставку [6, с. 94–101].

В России очень часто только война является «моментом истины» в ходе затягивающихся споров. Большая Русско-турецкая война 1877–1878 гг. показала, что частные железные дороги, их владельцы очень далеки от государственных интересов и что на патриотическое поведение «железнодорожных королей» в экстремальных условиях рассчитывать не приходится.

2 На какие деньги строились железные дороги в 1881–1916 гг.

1 марта 1881 г. Александр II скончался от ран после покушения народовольцев. К этому времени закончила свою работу комиссия,

которая под руководством Э. Т. Баранова, доверенного человека императора, проанализировала работу железнодорожного хозяйства, почти полностью находившегося в частных руках.

Авторы официального издания по истории министерства путей сообщения позже написали о сложившейся ситуации: «В начале восьмидесятых годов правительством было обращено внимание на крайне неудовлетворительное хозяйство большинства железнодорожных обществ, из числа которых не более пяти-шести находились в то время в таком состоянии, что давали акционерам, сверх гарантированного дохода, дивиденд; большинство же обременяло государственное казначейство требованием гарантии почти в полном размере, а некоторые не имели даже достаточно средств для покрытия эксплуатационных расходов.

Таким образом, железнодорожные общества, существуя исключительно за счет казны, представляли собою ненормальное явление, с одной стороны – бесконтрольного расходования казенных денег, а с другой – частного управления, не побуждаемого к улучшению личным интересом. Ввиду сего признано было необходимым, с одной стороны, возвратиться снова к системе казенной постройки железных дорог, а с другой – приступить к постепенному принятию в казенное заведывание некоторых открытых уже для движения линий, переход которых в руки правительства, по их финансовому состоянию, не был сопряжен с большими денежными затратами. Первою была принята в заведывание казны Харьковско-Николаевская железная дорога, согласно последовавшему по положению Комитета Министров Высочайшему повелению 27 марта 1881 года» [7, с. 6–8].

Функционирование частных железных дорог обошлось государственной казне «в копейчку». К середине 80-х гг. размер государственных приплат железнодорожным обществам по гарантии акций и облигаций достигал более 50 млн рублей в год. Кроме того, государство несло потери из-за невыполнения убыточными железными дорогами обязательств, связанных с возмещением

в казну платежей по оставленным ею акциям и облигациям. Дело в том, что часть ценных бумаг частных железнодорожных обществ правительство оставляло за собой. На общества при этом возлагалась обязанность из своих доходов уплачивать причитающиеся казне проценты и погашать стоимость ценных бумаг. Вся сумма долгов по гарантии частных железнодорожных обществ составляла на 1 января 1884 г. 245 млн металлических и 329 млн кредитных рублей. К 1 января 1890 г. она возросла до 365 млн металлических и 471 млн кредитных рублей [8].

Государство стало последовательно выкупать частные железные дороги в казну, само строить железные дороги, установило всеобъемлющий контроль в отношении железнодорожного комплекса [9, с. 37–61]. *Переход от рыночной модели развития железнодорожного транспорта к государственно-частному партнерству*, в котором руководящую роль играло правительство, занял около 20 лет. Решающую роль в переходе на новую модель управления железнодорожным транспортом сыграла личная позиция императора Александра III. Развитие железнодорожного хозяйства оказалось «на контроле» у императора, который руководствовался общегосударственными соображениями. *Это был качественно новый подход к управлению важнейшей отрасли народного хозяйства.*

«Сумма затрат, сделанных на устройство общей сети железных дорог в том виде, в каком она находилась к концу 1896 г., составляла 3807 миллионов рублей; из них затраты правительства составляли 3610 миллиона рублей, или 95 %, затраты частных предпринимателей (в негарантированных правительством акциях и облигациях и средствах частных железнодорожных обществ) – всего 197 миллионов рублей, или 5 %. Всего долгов правительству на 1 января 1897 г. за железнодорожными обществами составляло 160 404 тыс. рублей» [10, с. 360], – констатировал известный дореволюционный справочник. Деятельность ГОРЖД, обремененного огромными долгами, была прекращена в 1894 г.

С 90-х гг. XIX в. и до 1916 г. включительно железнодорожное строительство осуществлялось министерством путей сообщения главным образом за счёт казны. Достаточно назвать Великий Сибирский путь, Китайскую-Восточную железную дорогу, Амурскую дорогу и др. Великий Северный путь (Мурманская дорога) сооружался от ст. Званка (Волхов) до г. Петрозаводска Олонецким акционерным обществом, а от Петрозаводска до Николаева-на-Мурмане – за счёт казны. Это был пример эффективного государственно-частного партнёрства.

Где же российское государство, расставшееся с иллюзиями относительно частного хозяйственного способа железнодорожного строительства, брало деньги?

Главным источником являлись иностранные инвестиции банкиров Лондона, Амстердама и особенно Парижа. К началу XX в. 50 тыс. верст путей (70 % их общей протяжённости) были построены за счёт иностранных займов, общая сумма которых оценивается в 3 млрд золотых рублей. В 1893–1900 гг. на железнодорожное строительство казна, располагая зарубежными деньгами, выделяла по 278 млн рублей [11, с. 10–12]. В деле строительства Мурманской железной дороги в 1915–1916 гг. решающую роль сыграли кредиты Англии, заинтересованной в том, чтобы союзник мог получать военное снабжение по более безопасному пути.

Важным источником являлись доходы самих казенных железных дорог. Прибыль

от них выросла с 361,7 млн рублей в 1900 г. до 813,6 млн рублей в 1913 г. Для сравнения можно сказать, что доходы от казенной винной монополии (назывались «правительственные регалии») за тот же период выросли со 117,9 до 899 млн рублей. Для сравнения: все доходы бюджета России в 1913 г. составили 3417,4 млн рублей. В 1913 г. МПС на эксплуатацию и строительство железных дорог потратило 534,1 млн рублей [12, с. 154–156].

Частные общества и в период «второй железнодорожной горячки» (80–90-е гг. XIX в.) активно участвовали в строительстве железных дорог.

Информация об открытии железных дорог (в верстах) в России представлена в таблице [12, с. 109].

Но по-прежнему главную роль играли средства, полученные всеми возможными способами из государственной казны.

Нельзя забывать и о том, что в финансировании строительства железных дорог принимали участие все, кто покупал акции, на которые, как правило, выплачивался гарантированный ежегодный доход в 4–5 %. Именно выпуск и выгодная продажа акций позволяли немногим инициаторам создания частных акционерных обществ обогащаться, не вкладывая не единого рубля собственных денег.

Во всяком случае, к концу 1913 г. 26 государственных (казенных) железных дороги эксплуатировали 46 284 версты, у 17 частных

ТАБЛИЦА. Строительство железных дорог в России

Годы	Казной	Частными обществами	Всего
1881–1890	5023	2349	7372
1891–1900	7750	11 272	19 022
1901–1909	7542	3678	11 220
1910	1177	468	1645
1911	193	1386	1579
1912	164	586	1579
1913	733	248	981

железных дорог общего назначения имелось 19 592 версты и 15 частных железных дорог местного значения эксплуатировали 2494 версты. Итого по всей сети железных дорог России было 68 370 верст [12, с. 110–112], построенных преимущественно на государственных деньгах.

Заключение

Опыт строительства железных дорог в дореволюционной России в 1857–1916 гг. свидетельствует о том, что важнейшая инфраструктурная отрасль российской экономики создавалась за счёт государственного бюджета. Частные предприниматели той эпохи, конкретные физические лица рассматривали железнодорожное строительство 60–70-х гг. как способ быстрого и лёгкого обогащения. Без последовательной государственной железнодорожной политики в России не удалось бы провести индустриализацию, обеспечить высокие темпы экономического развития страны и относительную самостоятельность на международной арене. В дореволюционный период был накоплен значительный опыт государственно-частного партнерства в сфере строительства и эксплуатации железных дорог, не потерявший своего значения до настоящего времени.

Библиографический список

1. Доклад президента ОАО РЖД В. И. Якунина // Железнодорожный транспорт. – 2013. – № 1.
2. **Влияние** железных дорог на экономическое состояние России. Т. V. Финансовые результаты / И. С. Блюх. – СПб. : Типография М. О. Вольфа, 1878.
3. **Наша железнодорожная политика** и железнодорожные займы (1893–1902) / П. П. Мигулина. – Харьков, 1903. – С. 3–4.
4. **Наша железнодорожная политика.** По документам архива Комитета министров: исторический очерк, составленный начальником отделения Канцелярии Комитета министров Н. А. Кислинским ; под главной редакцией статс-секретаря Куломзина. Т. 1. – СПб. : Издание Канцелярии Комитета министров, 1902.
5. **Золотой дождь** железнодорожного бума / В. Бовыкин, В. Решетников // Частная собственность. – 1993. – 14 апр.
6. **Кто** и куда ведет Россию? От харизмы до маэрзма / В. В. Фортунатов. – СПб. : Питер, 2009. – 272 с.
7. **Исторический очерк** развития организации ведомства путей сообщения / В. В. Фортунатов. – СПб., 1910.
8. **Российский** государственный исторический архив. Ф. 1683, оп. 1, д. 58, л. 54.
9. **Прорывные** управленческие технологии на железнодорожном транспорте : монография / А. Е. Красковский, В. В. Фортунатов. – СПб. : Петербургский гос. ун-т путей сообщения ; М. : Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2012. – 340 с.
10. **Россия.** Энциклопедический словарь. – Л. : Лениздат, 1991. – 922 с.
11. **Иностранный** капитал в России и СССР / А. Г. Донгаров. – М. : Международные отношения, 1990. – 154 с.
12. **Россия.** 1913 год. Статистико-документальный справочник. – СПб. : Блиц, 1995. – 415 с.