

УДК 338(476)

Частный капитал в железнодорожном строительстве на территории Беларуси в 50 – 70 гг. XIX в.

С.Б.ЖИХАРЕВ

В условиях отсутствия массового инвестора, а также широкого доступа к дешевым международным кредитным ресурсам привлечение иностранного капитала становится приоритетной задачей властей тех государственных систем, которые образовались после дезинтеграции СССР. Недостаток инвестиций для отечественной промышленности является главным препятствием на пути интенсивного рыночного развития. Стоит заметить, что подобная ситуация уже возникала в прошлом – в период нахождения белорусских земель в составе Российской империи. В рамках экономической модернизации второй половины XIX – начала XX века российские власти, допустив многочисленные просчеты и ошибки, сумели все-таки привлечь значительные капиталы в железнодорожный транспорт и промышленность. Чтобы дважды не наступать на грабли, имеет смысл изучить и проанализировать весь позитивный опыт прошлых реформ. Тогда может появиться возможность его адаптировать и преломить к современному развитию.

Спорадическое размещение Россией внешних займов на западных фондовых рынках началось еще в последней четверти XVIII века. Однако непроизводительное использование полученных средств (финансирование войн, погашение ассигнаций, покрытие бюджетного дефицита) обусловило низкий курс правительственных ценных бумаг в Европе. И только с введением в действие программы широкомасштабного железнодорожного строительства во второй половине XIX века Россия становится активным субъектом международных фондовых рынков. Затраты на железнодорожное строительство являлись в пореформенной России важнейшей статьёй бюджетных расходов. С созданием железнодорожной сети было тесно связано увеличение российского государственного долга в начале XX века. В 1914 году из общей суммы публичного долга России (8824 млн. руб.) железнодорожные займы составляли примерно 3097 млн. руб. (35%). Реально же железнодорожное строительство поглощало еще и часть займов для общих нужд государства в те годы, когда это было невозможно сделать за счет бюджетных средств [14, с.164]. Таким образом, увеличение внешнего долга, усиление бюджетных расходов в значительной степени было вызвано широко развернувшимся после Крымской войны строительством железных дорог.

Острый финансовый кризис и небывалый дефицит государственного бюджета в послевоенные годы вынудили российское правительство сделать попытку привлечения в промышленность частного капитала. Первостепенное значение при этом придавалось железнодорожному строительству. Однако предпринятые меры оказались безуспешными. Масштабный международный проект, сориентированный на участие крупнейших западноевропейских банков, провалился. Главное общество российских железных дорог, учрежденное указом от 28 января 1857 года для строительства 4 тыс. верст железных магистралей, не выполнило и половины взятых на себя обязательств. Не помогла и 5-процентная правительственная гарантия дохода на затраченный капитал [4]. В условиях разразившегося глобального финансового кризиса руководство общества в 1860 году обратилось к властям с просьбой об увеличении гарантии до 7 % [18, с.144]. Крах монополии Главного общества означал фактический провал правительственного курса на привлечение прямых иностранных инвестиций в российскую промышленность.

Тем не менее, как справедливо заметил И.Ф. Гиндин, власти не собирались безучастно выжидать, пока частной инициативой русского и иностранного капитала будет построена железнодорожная сеть, разовьются кредитная система и «механическая промышленность»

[10, с.68]. В осуществлении неотложной задачи обеспечения экономического роста страны государственное регулирование и непосредственная помощь оказались остро необходимы. Постепенно Министерство финансов под руководством М.Х. Рейтерна разработало программу «макроэкономической стабилизации» через санацию финансов и кредитной системы. Рейтерн указывал, что решить поставленную проблему можно только создавая условия для привлечения иностранных капиталов, прежде всего в строительство железных дорог [17, с.13].

Попытка правительства по осуществлению финансовой реформы завершилась в 1864 году неудачей: ввести в России свободный обмен кредитных билетов на серебро так и не удалось. В результате в стране надолго установилось инфляционное бумажно-денежное обращение. Существование неразменных бумажных денег усиливало недоверие к кредитоспособности государства и повышало степень риска для частных иностранных инвестиций в российскую промышленность и железнодорожный транспорт. В связи с этим частное железнодорожное строительство во второй половине 60-х годов осуществлялось исключительно на средства, полученные от облигационных займов, размещенных акционерными компаниями на западных фондовых рынках под правительственную гарантию 5 % дохода в конвертируемой валюте. К 1880 году из 2 млрд. рублей всей заграничной задолженности России около 1,6 млрд. рублей приходилось на иностранные железнодорожные займы [12, 50].

Активизации частной инициативы во второй половине 60-х гг. способствовало сооружение в 1865-1866 гг. Рязанско-Козловской железной дороги. Хозяином строительства, а затем и полным владельцем дороги стал П.Г. фон Дервиз – небогатый чиновник из дворян, сумевший на железнодорожном строительстве «законными способами» сколотить огромный капитал. Это дало повод современникам назвать его «русским Монте-Кристо».

Реализация общенациональных интересов потребовала внесения элементов государственного планирования в железнодорожное строительство. Еще в 1862 г. глава Управления путей сообщения и публичных зданий генерал-лейтенант П.П. Мельников составил проект создания железнодорожной сети длиной 4,5 тыс. верст. Наряду с другими важными направлениями в этом документе предполагалось строительство западной линии железной дороги от Орла через Смоленск и Витебск до Динабурга. При этом автор проекта руководствовался экономическими, военными и политическими интересами страны [16, с.124-125].

В итоге было принято решение продлить уже отстроенную Рижско-Динабургскую железную дорогу через Витебск до Орла. Эта линия могла также решить проблему прямой доставки хлебных грузов в Рижский порт из губерний российского Черноземья. Для реализации этого проекта была выдана концессия английским банкирам Фрюлингу и Гешену. Согласно принятым на себя обязательствам, они должны были основать в Великобритании Акционерное общество (АО) с ограниченной ответственностью. Правление нового предприятия находилось в Лондоне. Основные финансовые условия концессии прослеживаются по данным составленной нами таблицы. 19 марта 1863 года вышеуказанные положения были утверждены Александром II, который неофициально стал акционером компании.

Следует отметить, что на территории Беларуси в течение 60 – 70-х годов XIX века свою деятельность осуществляли 4 крупных общества с суммарным капиталом в 107 млн. 757 тыс. руб. Основные параметры концессий этих компаний определяются следующими данными (см. табл. [5-8]).

Финансовые условия учреждения акционерных компаний для строительства железных дорог в Беларуси в 60-70-х годах XIX в.

Название железной дороги	Длина линии (верст)	Основной капитал млн. руб.	Стоимость версты тыс. руб.	Гарантия на капитал (%)	
				облигации 3/4	акции 1/4
1	2	3	4	5	6
1	2	3	4	5	6

Динабургско-Витебская	242	16250	67	6,25	5,12
Орловско-Витебская	485	37000	77	5,12	5,12
Смоленско-Брестская	631	26040	42	5,1	—
Ландварово-Роменская	711	28467	40	5,1	—

Ближайшей задачей правительства в сфере железнодорожного строительства в северо-западном регионе было признано проведение в глубь России Риго-Динабургской железной дороги. Первый шаг на этом пути уже был сделан постройкой Динабургско-Витебской железной дороги. Теперь осталось обеспечить продолжение этой линии от Витебска до Орла.

После рассмотрения всех ходатайств на строительство железных дорог в указанном направлении П.П. Мельников и М.Х. Рейтерн остановились на предложении британского подданного баронета М. Пито. 17 декабря 1865 года была утверждена концессия на Орловско-Витебскую железную дорогу. Однако, несмотря на высокую правительственную гарантию на строительный капитал, Пито не сумел привлечь установленные средства для образования АО, и концессию пришлось аннулировать. Причиной неудачи, по-видимому, было скептическое отношение на западных фондовых рынках к кредитоспособности российского государства.

Подобным обстоятельством воспользовалось орловское земство. Местный губернский предводитель дворянства А.В. Шереметев, используя свои связи, добился, чтобы концессию на Орловско-Витебскую железную дорогу отдали местному земству. Сделано это было отнюдь не из альтруистских побуждений. За такую услугу Шереметев и другие представители земства получили вознаграждение от подрядчиков [12,с.422]. Итоговый вариант концессии на Орловско-Витебскую железную дорогу был утвержден 21 марта 1867 года Принципиальные условия документа можно проследить по данным таблицы.

Не владея технологией эмиссионных операций, представители орловского земства передоверили формирование основного капитала банкирскому синдикату. Наиболее активное участие в реализации ценных бумаг Орловско-Витебской железной дороги принимал международный банковский консорциум в составе: петербургского банкира Е.Е. Брандта, лондонского банкирского дома Томсон, Бонар и К^о (главный владелец К.Ф. Бель) [12,с.423].

Как уже отмечалось, во второй половине 60-х годов XIX века российское правительство предоставило возможность самим железнодорожным обществам размещать ценные бумаги за рубежом. Министерство финансов брало в расчет, что в условиях неблагоприятной для России внешнеполитической обстановки правительственные займы практически неосуществимы. Помещение же ценных бумаг от имени частных железнодорожных компаний, хотя и затруднительно, но все же возможно. Вместе с тем привлечение инвестиций из-за границы было сопряжено с высокой комиссионной платой за услуги посредников по поиску свободных средств. А это, в свою очередь, вело к значительным потерям в курсовой котировке ценных бумаг, что в конечном итоге значительно повышало стоимость постройки той или иной железной дороги. Так, если акции Динабургско-Витебской железной дороги были эмитированы в Англии по курсу на 20 % ниже номинальной стоимости, то ценные бумаги Орловско-Витебского общества реализованы в Великобритании по беспрецедентно низкому курсу с потерей до 32 % от номинала [9, с.315]. В целом многочисленные фонды отдельных железных дорог способствовали «перегреву» денежного рынка, его «засорению», а также усложняли структуру внешнего государственного долга. Некомпетентностью железнодорожных предпринимателей объясняется также и завышение доходности облигационных займов (см таблицу).

Ввиду подобных обстоятельств правительство приняло решение с 1870 года взять под свой контроль размещение ценных бумаг частных железных дорог. Теперь власти по анало-

гии с Англией выпускали так называемые «консолидированные облигационные железнодорожные займы», или «консоли», капиталы от реализации которых выдавались частным компаниям. Причем эти суммы записывались долгом за акционерными обществами, проценты по которому шли в бюджет страны. Всего с 1870 по 1875 год было выпущено пять таких займов на общую сумму свыше 200 млн. руб. Посреднические функции по их размещению осуществляли Парижские и Лондонские Ротшильды – давние агенты российского правительства за границей [2, с.29].

На наш взгляд, консолидированные облигационные займы были первым шагом к прямому вмешательству правительства в дела железнодорожных компаний. Во-первых, объединенные займы впоследствии упростили процесс национализации государством частных акционерных обществ, так как их капиталы теперь находились в распоряжении Министерства финансов. Во-вторых, данная мера способствовала унификации весьма разнородного русского внешнего долга, что позволило позже провести конверсию обязательств по зарубежным займам.

С середины 60-х годов в высших слоях российского общества неоднократно обсуждался вопрос о строительстве прямой железнодорожной магистрали от Москвы до Варшавы и далее на Запад. Она была необходима для расширения внешней торговли и реализации стратегических интересов государства. 15 декабря 1868 года была утверждена концессия на общества Московско-Смоленской железной дороги. А уже в сентябре 1870 года состоялось открытие движения на данном участке (390 верст). Напрашивалось решение о продлении дороги от Смоленска до Бреста через белорусские губернии. Новый участок от Смоленска до Бреста должен был представлять среднее звено магистрали Москва - Варшава.

Более десяти соискателей претендовали на концессию по сооружению магистрали Смоленск-Брест. Однако, невзирая на все их ухищрения, 4 марта 1870 года концессия была выдана товариществу Московско-Смоленской железной дороги во главе с А.М. Варшавским [20, л.37]. Новый министр путей сообщения В.А. Бобринский мотивировал это решение приемлемостью строительной цены, заявленной обществом, и рациональностью соединения в одних руках двух смежных дорог. Основные положения концессии указаны в таблице. Капитал для сооружения Смоленско-Брестской железной дороги был обеспечен первым выпуском консолидированных облигаций российских железных дорог. Оптовым строителем Смоленско-Брестской железной дороги, а затем собственником контрольного пакета акций всей Московско-Брестской магистрали стали отец и сын Варшавские [14, л. 37].

28 ноября 1871 года постройка линии Москва - Брест была завершена, и дорога вступила в число действующих. Соединив позже в узлы другие линии северо-западной России данная дорога сыграла определяющую роль в формировании железнодорожной сети Беларуси. Именно эта дата принята за начало летоисчисления истории белорусской железной дороги.

В 1870 году Комитет министров включил в «сеть важнейших железных дорог России» Ландварово-Роменскую железную дорогу. С ее помощью предполагалось связать Украину с Либавским портом и тем самым увеличить доходность убыточной Либавской дороги. Впоследствии правительство инициировало объединение этих двух дорог в единую Либаво-Роменскую магистраль.

Небезынтересны перипетии борьбы, развернувшейся вокруг концессии на сооружение Ландварово-Роменской железной дороги. Практически каждый из претендентов имел небескорыстную протекцию со стороны высокопоставленных лиц [13, с.277-278]. «Фаворитами» являлись крупные железнодорожные «короли» – И.С. Блюх и К.Ф. фон Мекк. Последний заявил более выгодные условия концессии, чем другие конкуренты (см. таблицу). Кроме того, фон Мекк заручился поддержкой министра путей сообщения А.П. Бобринского, приближенных к императору Е. и М. Долгоруких, оплатив их услуги щедрыми взятками. Например, Долгорукие получили 3 млн. руб. [19, с.109]. Догадывавшиеся об этом конкуренты Мекка пытались апеллировать с жалобой к царю, но безрезультатно.

Финансирование строительства Ландварово-Роменской железной дороги осуществлялось за счет средств от второго выпуска консолидированных облигаций. Несмотря на то, что

устанавливалась открытая подписка на акции Ландварово-Роменской железной дороги, практически все ценные бумаги через подставных лиц и перекупщиков оказались сконцентрированы в руках К. фон Мекка. В нарушение § 39 концессии Ландварово-Роменской железной дороги Мекк стал владельцем 52033 из 54933 акций [1, л.3]. Таким образом, создав фиктивное общество, он стал практически единственным хозяином Ландварово-Роменской магистрали. Однако деловая интуиция подвела старого проходимца. Не гарантированные правительством акции Ландварово-Роменской железной дороги впоследствии так и не принесли прибыли их владельцу из-за перманентной убыточности дороги, в силу чего фон Мекк понес большие убытки [3, с.82].

Догоняющий тип российской модернизации обусловил крайне высокие показатели инвестиционных издержек в железнодорожном строительстве. Созданные почти полностью на иностранные валютные займы в 50-70-х годах XIX века отечественные железнодорожные линии в большинстве оказались убыточными, доходы от их эксплуатации исчислялись в постоянно обесценивавшихся кредитных рублях. В то же время отсутствие внутри страны массового инвестора обусловило преобладание в основном капитале железных дорог зарубежного ссудного (займы), а не отечественного акционерного капитала в противоположность развитым европейским государствам, где соотношение было в пользу акционерной собственности.

Железнодорожное строительство в России, равно как в США и Латинской Америке, стало важным источником первоначального накопления капитала. Появилась группа влиятельных железнодорожных олигархов, тесно связанных с коррумпированными государственными чиновниками. П.Г. фон Дервиз, А.М. Варшавский, К.Ф. фон Мекк – далеко не полный список лиц, ставших в одночасье владельцами сказочных по российским меркам состояний. Однако их эпоха оказалась недолгой.

С 70-х годов власти взяли под свой контроль распределение финансовых потоков в железнодорожном строительстве (выпуск консолидированных облигационных займов российских железных дорог), попутно нанеся мощный удар по благосостоянию железнодорожных «королей». Так, фон Дервиз опасности стать банкротом предпочел отъезд из страны и провел старость в Ницце в своем замке Valle-rose. Мекк из-за государственного вмешательства в дела Ландварово-Роменской железной дороги (в 1877 году объединена с еще более убыточной Либавской железной дорогой) чуть не потерял все свое состояние. Варшавский в конце своей предпринимательской карьеры полностью разорился и покончил счеты с жизнью.

Тем не менее, период относительно свободного развития акционерного железнодорожного предпринимательства 50-70-х годов XIX века дал поразительные результаты: частные железнодорожные компании создали обширную железнодорожную сеть, которая заложила основы всей будущей транспортной инфраструктуры России и Беларуси.

Abstract

The article analyses the problems of foreign investments attraction to Belarusian and Russian economics by means of floating stocks of private companies abroad during the financial crisis of the late 19 century. The author analyses the problem in historical and economic prospective. The attention is centered on financial sources of the railway construction. The role of the railway construction in accumulation of primary capital has been illustrated in the article.

Литература

1. Архивный фонд Минского музея истории Белорусской железной дороги, ф. о/в, инв. № 58.
2. Бовыкин В.И. Французские банки в России конца XIX – нач. XX в. – М.: РОС-СПЭН, 1999. – 256с.

3. Витте С.Ю. Избранные воспоминания. – М.: Мысль, 1991. – 718с.
4. Высочайше утвержденный устав Главного общества российских железных дорог // Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ). Собрание второе. – СПб, 1857. Т.32. № 31448.
5. Высочайше утвержденное положение об основных условиях для устройства Динабург – Витебской железной дороги // ПСЗРИ. Собрание второе. - СПб, 1866. Т.38. № 39393.
6. Высочайше утвержденная концессия на земскую Орловско–Витебскую железную дорогу // ПСЗРИ. Собрание второе. - СПб, 1871. Т.42. № 44378.
7. Высочайше утвержденная концессия на Смоленско–Брестскую железную дорогу // ПСЗРИ. Собрание второе. - СПб, 1870. Т.45. № 48083.
8. Высочайше утвержденная концессия на Ландварово–Роменскую железную дорогу // ПСЗРИ. Собрание второе. - СПб, 1871. Т.46. № 49570.
9. Геллер И.К. Сборник сведений о процентных бумагах, фондах, акциях, облигациях. Руководство для помещения капиталов. – СПб.: Типография В. Безобразова, 1871. – 488с.
10. Гиндин И.Ф. К вопросу об экономической политике царского правительства в 60-80-е гг. XIX в. // Вопросы истории. – 1959. №5. – С. 67-75.
11. Гиндин И.Ф. Госбанк и экономическая политика царского правительства . – М.: Госфиниздат, 1960. – 414с.
12. Дельвиг А.И. Мои воспоминания. Т.3. – М.: Издание Московского публичного и Румянцевского музеев, 1912. – 476с.
13. Дельвиг А.И. Мои воспоминания. Т.4. – М.: Издание Московского публичного и Румянцевского музеев, 1912. – 587с.
14. Дьяконова И. Довоенный публичный долг Российской империи (по швейцарским архивам) // Россия XXI век (общественно-политический и экономический журнал). – 1996. № 11-12. – С.161-185.
15. Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. — СПб., 1902. Т.1. – 340с.
16. Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. — СПб., 1902. Т.2. – 324с.
17. Куломзин А.Н. М.Х. Рейтерн: биографический очерк с приложением посмертных записок М.Х. Рейтерна. – СПб., 1910. – 194с.
18. Отчет совета управления Главного общества российских железных дорог за 1860 год. – СПб.: Типография К. Вульфа, 1861. – 165с.
19. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. - М.: Наука, 1975. – 314с.
20. Центральный государственный исторический архив города Санкт-Петербурга, ф.338, оп.1, д.40.