

УДК 947.0"186":625.1

Государственная политика в сфере железнодорожного строительства в России в конце XIX – начале XX вв.

С. Б. ЖИХАРЕВ

В статье исследуется еще недостаточно изученная в научной литературе проблема – железнодорожное строительство в России в конце XIX – начале XX вв. как направление правительственной политики. Рассматривается также процесс национализации и укрупнения частных железных дорог государством. В статье ставится общая проблема усиления государственного вмешательства в железнодорожное хозяйство как одна из основных тенденций экономической политики российского правительства в конце XIX – начале XX вв.

Ключевые слова: железные дороги, правительственная политика, предпринимательство, частный капитал, акционерная компания, концессия, прибыль, конкуренция, выкуп частных железных дорог государством.

The article devoted to the scantily explored in the scientific literature subject – the railway building in the end of the XIX – beginning XX century as direction of Russian government's policy. Redeeming and enlargement of private railways by the state is analyzed. The article raises a general problem of the strengthening of state intervention into railway transport as one of main tendencies in the economic policy of the government in the end of the XIX – beginning XX century.

Keywords: railways, government's policy, undertakings, private capital, share-stock company, concession, profit, competition, redeeming private railways by the state.

В своё время П. Валери заметил: «Сильное государство нас подавляет, а при слабом мы погибнем». Как, впрочем, и во всех сферах жизни, во взаимоотношениях общества и государства особенно важно чувство меры, поиск некой «золотой середины». Как нельзя кстати, поиск баланса государственных и частных интересов был актуален при разработке основ железнодорожной политики в эпоху раннеиндустриальной модернизации России конца XIX – начала XX вв. Именно в это время правительство пыталось создать эффективный «modus operandi», который бы позволил сохранить государственный контроль над железнодорожным строительством и вместе с тем не спровоцировать утечку частных инвестиций из этой чрезвычайно капиталоемкой сферы деятельности. Решение этой сверхзадачи удалось найти министру финансов С.Ю. Витте в создании «гибридной» государственно-частной системы железнодорожного строительства, сочетавшей в себе достоинства каждого из названных элементов. Целью данной статьи является исследование процесса зарождения и складывания основ обозначенной политики в конце XIX – начале XX вв. (до Первой мировой войны), а также оценка степени её эффективности.

90-е годы XIX столетия ознаменовали качественно новый период в железнодорожной политике российского правительства. Его отличительной особенностью можно считать, во-первых, беспрецедентное по своему масштабу железнодорожное строительство, сопоставимое лишь с концессионным периодом второй половины 1860–70-х годов, во-вторых, выкуп частных железных дорог в казну и, в-третьих, завершающую стадию процесса укрупнения частных железнодорожных компаний.

Усиление строительства железных дорог в 90-х годах XIX в. было тесно связано с улучшением общеэкономической конъюнктуры. Исключительный подъем экономики страны в 1890–1900 гг. повлиял на темпы строительства железных дорог. За 1890–1899 годы было сдано в эксплуатацию более 19 тыс. верст новых железнодорожных путей. Причем максимальный годовой прирост пришелся на 1899 год и составил 5,25 тыс. верст (см. табл. 1). В результате в России наблюдалась конкуренция между крупными частными акционерными обществами в постройке максимально возможного количества новых железнодорожных магистралей и ветвей.

Таблица 1

Динамика развития железнодорожной сети России в 90-е гг XIX в.

Построено железных дорог (верст)	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899
Государством	299	—	261	176	77	195	2250	535	620	1150
Частными акционерными обществами	385	123	192	1404	1748	1691	449	1402	2583	4100

Источник: [1].

Расширение железнодорожной сети в конце XIX ст. носило преимущественно экстенсивный характер: новые линии сооружались в основном только в тех районах, которые до этого еще не были затронуты железнодорожным строительством. Постройка их вызывалась стратегическими потребностями или нуждами вновь возникавших промышленных районов. Главным направлением для «железнодорожной экспансии» были окраинные районы Сибири, Дальнего Востока и Средней Азии. С 1890-ми годами связана постройка самой отдаленной железной дороги – Уссурийской. С 1896 года начинают открываться для движения отдельные участки Сибирской железнодорожной магистрали, а с 1899 года также по частям сдается в эксплуатацию Забайкальская линия, как естественное продолжение Сибирской железной дороги. Завоевание Туркестана сопровождалось постройкой Закаспийской железной дороги с доведением ее в 1899 году до Ташкента и Андижана. В 1900 году была открыта стратегическая линия Мерв – Кушка (на границе с Афганистаном). Одновременно осуществляется расширение Закавказской сети, постройка линии Тифлис – Карс и Боржомской ветви [2, с. 21].

Несмотря на крайне высокие темпы железнодорожного строительства в 1890-е гг., Россия заметно отставала от других стран и, в первую очередь, от таких наиболее экономически развитых, как США и Германия, по протяженности железнодорожной сети (см. табл. 2). Занимая территорию около 17% континентальной поверхности земного шара, Россия имела в 1900 г. протяжённость железнодорожной сети 7,1% по отношению к мировой. Только в самом конце XIX в. по длине эксплуатируемой сети Россия догнала Францию и Великобританию. Соединённые штаты Америки так и останутся для России вне досягаемости.

Таблица 2

Прирост железнодорожной сети европейских государств и США в верстах

Год	Россия	Австро-Венгрия	Германия	Франция	Великобритания и Ирландия	США
1892	27759	25487	39859	32952	30670	245057
1893	29339	25957	40360	33546	31155	256198
1894	31122	26699	40845	33980	31550	265118
1895	32916	27532	41472	34062	31952	268219
1896	33711	28669	42370	—	32107	274612

Источник: [3].

Вследствие непропорционального развития различных регионов Российской империи и военно-стратегического назначения многих железнодорожных линий железные дороги были крайне неравномерно размещены на территории страны. Даже в начале XX в., когда сеть железных дорог России вырастет до 53268 в.¹ (1902 год) [4, с. 38], для полной реализации экономических и военно-стратегических задач государства потребуется её увеличение не

¹ К середине 1902 г. общая протяжённость эксплуатируемых железных дорог в России составляла 53268 в., из них 9484 в. с двойной колеёй и строящихся – 8402 в., а всего – 61700 в.

менее чем в два раза [5, с. 38]. По таким важным показателям, как плотность железных дорог на 1000 в² территории, их длина в расчете на 1 млн. жителей, Россия существенно уступала всем обозначенным странам (см. табл. 3).

Таблица 3

Обеспеченность европейских государств и США железнодорожными путями сообщений

Год	Территория (верст)	Население (человек)	Железных дорог приходится на	
			1000 в ² территории	1000000 жителей
Россия Евро- пейская	4855029	112920053	7.3	313.6
	14536220	(1897 год) 13464861	0.2	203.4
Россия Азиат- ская				
Австро-Венгрия	602294	42926978 (1890 год)	47.9	672.1
Германия	475.506	52279915 (1893 год)	90.4	821.6
Франция	464.717	38517975 (1896 год)	85.1	1027.6
Великобритания и Ирландия	275.469	38104975 (1891 год)	116.5	842.7
США	7971777	62979763 (1890 год)	34.6	4379.3

Источник: [3].

Анализируя динамику роста российской железнодорожной сети во второй половине XIX в., необходимо признать, что ее развитие шло рывками. Массовое железнодорожное строительство в России началось с середины 60-х гг. XIX в. и в целом высокими темпами велось вплоть до Первой мировой войны. Вместе с тем, на протяжении этого продолжительного периода политика правительства по отношению к строительству и эксплуатации железных дорог в России существенно менялась в соответствии с ее финансовым, экономическим состоянием, внешней политикой.

Железнодорожное строительство служило ведущим звеном индустриальной модернизации России и главным рычагом государственного воздействия на экономику. По мнению советского историка И.Ф. Гиндина, «<...> российское правительство на протяжении второй половины XIX века – 1905 года при помощи железных дорог взращивало металлургическую промышленность и транспортное машиностроение. Резкое сокращение строительства в 1904–1910 гг. и крайне низкий уровень сооружения железных дорог в годы нового экономического подъема 1910–1913 гг. вместе с проводившейся экономией в оснащении действующих дорог подвижным составом означали, что правительство прекратило государственно-капиталистическую политику индустриализации страны. В решающем, железнодорожном звене эта политика после 1907 г. исчерпала свои возможности выполнять в сфере экономики общеполитические задачи» [6, с. 118; 122].

Создание железнодорожной сети в полном смысле слова началось в России с 1868 г. и в дальнейшем носило выраженный циклический характер. Именно в 1868 г. частные компании совместно с государством соорудили 1763 в. рельсовых путей. Причем наиболее активно железнодорожное строительство велось в течение последовавшего пятилетия. В январе 1873 г. длина российской железнодорожной сети насчитывала уже 13526 в. Новые пути сообщения пролегали от Москвы, черноморских и балтийских портов далеко вглубь страны. Во второй половине 70-х гг. рост железнодорожной сети по сравнению с предыдущим пятилетием несколько замедлился, но темпы железнодорожного строительства оставались все еще высокими. К концу 1878 г. общая протяженность построенных железнодорожных линий насчи-

тывала 21099 в. Только с 1879 г. наблюдалось резкое снижение объемов строительства, что было вызвано войной 1877–78 гг., которая привела к значительному снижению импорта капиталов в Россию. К середине 1880-х гг. снова стал просматриваться некоторый рост железнодорожного строительства, достигший своей кульминации в 1886 г. (открыто 1254 в. новых железных дорог). Затем постройка железных дорог снова пошла на убыль, но с 1891 г. возродилась с новой силой и частично продолжалась еще в начале экономического кризиса 1900–1903 гг. Последовавший в период депрессии 1903–1909 гг. спад в сооружении железных дорог еще более усилился в начале промышленного подъема. Строительство железных дорог в России стало вновь усиливаться лишь с 1912 г. [6, с. 120]. Графическое развитие железнодорожной сети в довоенный период может быть изображено в виде гигантских волн, высшие точки которых приходятся на 1870–1871 и 1899 гг.

В начале 1880-х годов правительство России отказалось от концессионной частнохозяйственной системы и перешло к железнодорожному строительству за счет казны, а также приступило к формированию государственного сектора железных дорог путем национализации на основе компенсации бывшим владельцам. Ведущим звеном в цепи кардинальных преобразований на железнодорожном транспорте России было принято огосударствление частных железных дорог. Главными причинами таких радикальных мер были финансовые банкротства и дестабилизация железнодорожного хозяйства, а также военно-стратегические и политические цели государства.

Значительная активизация усилий правительства по огосударствлению частных железных дорог была связана с именем главы финансового ведомства России И.А. Вышнеградского (1887–1892 гг.): у частных обществ было выкуплено 10 линий (5,5 тыс. верст). В конце 80 – начале 90-х гг. XIX в. приобретение государством частных железных дорог становится неотъемлемым компонентом экономической политики российского правительства. Однако пик национализации частной железнодорожной сети в России начался в середине 1890-х гг. И она стала одним из самых значимых направлений деятельности на посту министра финансов С.Ю. Витте (1892–1902 гг.). Если в 80-х гг. XIX в. основной причиной выкупа были финансовые банкротства и вопиющие нарушения в эксплуатации отдельных железнодорожных линий, то в 90-х гг. XIX в. определяющим мотивом стала централизация сети. С 1893 по 1900 г. в результате ликвидации 21 акционерного общества в собственность государства перешло свыше 14 тыс. верст железных дорог [7, с. 181]. Приобретение железных дорог казной продолжалось в течение 20 лет – с 1881 по 1900 г. В целом, за обозначенный период было выкуплено 37 из 52 частных дорог общей протяженностью около 22 тыс. верст.

Поворот политики в 1880 – начале 1890-х гг. в сторону усиления государственного вмешательства в дела частных железнодорожных компаний воспринимался многими современниками как стремление государства ликвидировать частный сектор железнодорожного хозяйства в России. С предложением концентрации всей железнодорожной сети в руках государства в начале 1890-х годов выступил министр путей сообщения А.Я. Гюббенет [7, с. 236]. С министром солидаризировался государственный контролер Т.И. Филиппов. Тем не менее, прагматично мыслящие государственные деятели понимали, что дальнейшее железнодорожное строительство лишь на средства казны неосуществимо. Активным сторонником смешанной (государственно-частной) системы сооружения железных дорог выступил министр финансов С.Ю. Витте. По этому поводу он писал: «Мудрую политику в железнодорожном деле нужно признать ту, которая соединяет казенное управление с частным, но то и другое в меру необходимости и полезности в данное время. Угадать эту меру, может быть, нелегко, но зато такое сочетание дает наилучшие плоды» [8, с. 349]. Он четко осознавал, что частный железнодорожный сектор, свободный от формальностей казенного хозяйства, способен быстрее адаптироваться к меняющимся условиям. Расчет также делался на то, что крупные частные железнодорожные компании, обладающие значительными оборотными капиталами, смогут быстрее проводить техническое перевооружение собственных линий, а также расширять сеть эксплуатируемых ими железных дорог [9, с. 12]. Таким образом, в 90-е годы XIX века частное железнодорожное строительство снова приобрело равноправный статус с казенным. На его долю приходилось до 55% прироста железнодорожной сети [10, с. 51].

В отличие от первых пореформенных десятилетий железнодорожное строительство теперь опиралось на качественно новую организационно-правовую базу. Постепенно выделялась группа жизнеспособных предприятий, которые не подлежали огосударствлению. По инициативе правительства они были укрупнены за счет поглощения мелких частных дорог и передачи им в аренду отдельных казенных линий. Подобная тенденция наблюдалась и во второй половине 1870-х годов, но наиболее широкий размах она приобрела лишь в 90-х годах XIX в. Слияние железнодорожных обществ сопровождалось концентрацией производства и централизацией капиталов. Политику концентрации на железнодорожном транспорте активно поддерживало правительство. В частности, укрупненным обществам взамен на обязательства построить новые магистрали правительство предоставляло значительные льготы, главной из которых была отсрочка выкупа государством железнодорожных линий, принадлежавших частной компании. Государство выкупало в казну прежде всего железные дороги, примыкающие к западной границе государства (примерно на запад от меридиана, проведенного через Петербург и Одессу), восточная же часть Европейской России была предоставлена в распоряжение частных компаний [2, с. 21].

Строительство новых линий происходило за счет выпуска дополнительных облигационных займов, гарантированных правительством, без увеличения акционерного капитала. Возврат к подобной практике выпуска гарантированных правительством железнодорожных облигационных займов был обусловлен, в первую очередь, позицией по данному вопросу министра финансов С.Ю. Витте. Возглавляемое им в конце XIX в. ведомство фактически держало в своих руках нити управления всем железнодорожным хозяйством России, направляя тем самым экономическую деятельность страны в фарватер общей стратегии национального развития. В частности, Витте был уверен, что даже одновременная выплата всей суммы правительственной гарантии по новым облигационным займам будет несравнимо меньше бюджетных затрат при государственном железнодорожном строительстве.

Энергичное преобразование частных железнодорожных компаний правительством на рубеже 1880–1890-х годов завершилось созданием 6 крупнейших железнодорожных акционерных обществ (Владикавказской железной дороги, Рязанско-Уральской железной дороги, Московско-Казанской железной дороги, Московско-Киево-Воронежской железной дороги, Юго-Восточных железных дорог, Московско-Виндаво-Рыбинской дороги). За последнее десятилетие XIX ст. железнодорожная сеть, находившаяся в эксплуатации обозначенных компаний, увеличилась с 3,6 до 16 тыс. верст, а общая сумма основных капиталов достигла к 1904 году 1,3 млрд. руб. [11, с. 79]. В самом конце XIX в. они превратились в мощные предпринимательские организации, основанные на широком привлечении государственных средств в расширение частной железнодорожной сети.

После выполнения этими шестью акционерными обществами правительственной программы строительства новых железных дорог² частное железнодорожное строительство в России с 1904 г. фактически свернулось. Вызвано это было тремя основными причинами. Во-первых, все вышеназванные акционерные общества резко замедлили темпы дальнейшего расширения своих транспортных сетей, так как спрос на железнодорожные перевозки в обслуживаемых ими экономических районах был удовлетворён. Во-вторых, эксплуатация новых рельсовых сетей, особенно в первые годы, отличалась низкой доходностью, что приносило существенные убытки шести акционерным компаниям, которые их строили и эксплуатировали. В-третьих, эксплуатация железнодорожных линий, построенных на негарантированные государством капиталы, первое время не приносила вложившим в них свои средства акционерам ожидаемой прибыли. Кроме того, все акционерные общества испытывали затруднения в выполнении своих обязательств перед правительством: правления этих обществ прекратили выплату процентов по принадлежавшим казне железнодорожным облигациям. В точности повторялась ситуация 1860–1870-х гг., когда государство мирилось с финансовой недисциплинированностью частных компаний и не объявляло железнодорожные общества

² Из 15000 верст частных железных дорог, сооружённых за 1893–1903 гг., указанные общества построили 12000 вёрст.

банкротами, опасаясь, что подобная мера закроет путь к привлечению частных инвестиций в железнодорожное строительство в России. Более того, как и в частноконцессионный период постройки железных дорог, правительство предоставляло финансовую помощь оказавшимся в критическом положении железнодорожным обществам.

Важно подчеркнуть, что сам принцип, на котором основывалось формирование структуры основного капитала железнодорожных обществ в конце XIX – начала XX вв. не претерпел кардинальных изменений по сравнению с частноконцессионным периодом постройки железнодорожных дорог в 1860–1870-е гг. Капиталы железнодорожных обществ образовывались, главным образом, путем выпуска акций и гарантированных правительством облигаций. Облигационные капиталы формировались за счет железнодорожных облигационных займов, заключенных преимущественно за границей и входивших в структуру государственного долга. Специфической чертой дореволюционного российского государственного долга следует считать исключительно высокую долю, связанную с обеспечением потребностей железнодорожного транспорта. Если на покрытие общегосударственных потребностей приходилось 65% долга, то на железнодорожные нужды – 35%.

Крупные потери сопровождали размещение железнодорожных капиталов на иностранных фондовых рынках. Весьма значительны были также и суммы, уплачиваемые по займам во время сооружения дороги, так как этого рода платежи входили в капитал сооружения дороги.

Как и прежде, в структуре основного капитала железнодорожных обществ преобладал облигационный капитал. Изменилось только соотношение между акциями и облигациями в пользу последних. Например, в частноконцессионный период 1860–1870-х годов учредитель акционерного общества выпускал акции лишь на 1/3 основного капитала, а остальные 2/3 подлежали реализации в облигациях на иностранных фондовых рынках. Как правило, акции оставались у учредителя, что приводило к образованию фиктивных акционерных обществ. Реальная власть здесь принадлежала одному или группе учредителей, которые от имени «виртуального» общего собрания акционеров определяли всю административную и финансовую стратегию компании. В начале XX в. значение дивидендных бумаг в структуре основного капитала железнодорожных акционерных обществ стало еще более мизерным. С одной стороны, такая ситуация сводила на нет возможность создания и деятельности фиктивных акционерных компаний, а с другой стороны, резко возрастала финансовая зависимость частных железнодорожных обществ от государства, превратившего их в инструмент собственной экономической политики. Так, к 1 января 1914 г. на строительство частных железных дорог было затрачено 1973017 тыс. руб. Из этой суммы только 123360 тыс. руб. или 6,3% составлял акционерный капитал, остальной же капитал был получен путём выпуска облигаций или за счёт ассигнований из госбюджета [12, с. 7].

Государственная политика в области железнодорожного строительства, выработанная С.Ю. Витте в 90-е годы XIX в. и направленная на широкое развитие частного железнодорожного транспорта, была продолжена министром финансов В.Н. Коковцовым³. Частному железнодорожному строительству он отводил важное место в своей экономической политике. Однако, как полагает исследователь И.Н. Палтусова, «после русско-японской войны правительство уже не могло ассигновать значительные средства на дальнейшее расширение казенной железнодорожной сети, как в 90-е годы XIX в., и поэтому было вынуждено вновь обращаться к частному капиталу» [12, с. 10]. Подобное утверждение носит далеко небесспорный характер, поскольку еще до русско-японского вооруженного конфликта в правительственных «верхах» вплотную подошли к необходимости снижения размеров государственного финансирования, выделяемого на нужды железнодорожного строительства. Ещё в августе 1903 года на специальном совещании под председательством Николая II состоялось об-

³ В 1904 г. назначен министром финансов, а с 1911 г. одновременно и председателем Совета министров. В 1914 г. уволен Николаем II со всех своих должностей, до февральской революции сохранял звание члена Государственного совета [13]

суждение вопроса о дальнейшем строительстве железных дорог за счет средств бюджета. На совещании выяснилось, что продолжение строительства уже начатых железных дорог в 1904 году государством увеличит нагрузку на бюджет на 120 млн. рублей. В предыдущие годы на эти цели выделялись довольно значительные суммы: в 1902 г. – 162 млн. рублей, в 1903 г. – 165 млн. рублей [14, с. 29]. Участники совещания пришли к неутешительному выводу, что продолжать такие ассигнования в дальнейшем нереально. В итоге Николай II потребовал постепенного снижения расходов на эти цели.

Таблица 4

Ассигнования средств государственного казначейства
на казённое железнодорожное строительство в России

№	Годы	Ассигновано по смете чрезвычайных расходов МПС на строительные работы (тысяч рублей)
1	1904	120437
2	1905	72582
3	1906	42365
4	1907	48355
5	1908	58857
6	1909	59473
7	1910	62237
8	1911	94592
9	1912	109520
10	1913	109859
Итого:		778271

Источник: [14, с. 32].

Из таблицы 4 видно, что снижение размеров государственного финансирования, выделяемого на нужды железнодорожного строительства, носило плавный характер и продолжалось до 1907 года. Затем с 1908 г. суммы ассигнований постепенно возрастали. Однако из-за стремления властей к сбалансированности госбюджета расходы на строительство железных дорог распоряжением правительства даже в период экономического подъема 1909–1913 гг. так и не достигли уровня 1902–1904 гг.

В правительственных сферах становилось очевидным, что сворачивание к 1904 году частного железнодорожного строительства, а также резкое сокращение объемов сооружения железных дорог за счёт бюджетного финансирования затормозит расширение сети железных дорог. Негативные последствия подобной ситуации – замедление темпов экономического развития. Несмотря на интенсивное железнодорожное строительство на протяжении последнего десятилетия XIX века, протяженность усовершенствованных путей сообщения в России была все еще неадекватна потребностям растущей экономики.

В 1903 году на заседаниях «Особого совещания о нуждах сельскохозяйственной промышленности» улучшение организации хлебной торговли в России тесно увязывалось с необходимостью совершенствования железнодорожного хозяйства. В частности отмечалось, что железнодорожная сеть в России с точки зрения ее оборудования, протяженности и конфигурации не соответствует потребностям промышленности и торговли, которые развиваются значительно быстрее, чем российские железные дороги. Если интенсивность работы железнодорожной сети России составляла 54 млн. пудо-верст грузов на 1 версту, то в Германии и США этот показатель составлял 46 млн., в Австро-Венгрии и Франции – лишь 20 млн. пудо-верст на 1 версту [14, с. 30]. Таким образом, напряженность работы российских железных дорог возрастала гораздо быстрее, чем увеличивалась длина самих дорог. Например, в 1880 г. при длине сети 21 тыс. верст количество перевезенных грузов составляло 454 млрд. пудо-верст, к 1903 г., когда длина сети достигла 51 тыс. верст, то есть возросла в 2,5 раза, объем перевозок по ней увеличился до 2300 млрд. пудо-верст [14, с. 31]. Поэтому Особое совеща-

ние признало, что недостаточное развитие рельсовой сети представляет угрозу для развития как сельского хозяйства, так и промышленности. Среди мер, способных вывести сельское хозяйство и хлебную торговлю из кризиса, предлагалось усилить железнодорожную сеть за счет развития ее провозоспособности, а также благодаря сооружению новых линий. 16 мая 1903 года Николай II утвердил это заключение.

После русско-японской войны правительство взяло курс на сокращение казенного железнодорожного строительства. Вместе с тем, стремясь привлечь частный капитал для финансирования строительства железных дорог, государство с 1905 г. стало на путь прямого покровительства частным обществам, гарантируя платежи процентов по облигационному капиталу и др. [15, с. 578]. Политика, направленная на стимулирование создания частных акционерных обществ, обрела своё реальное юридическое закрепление в специальном законе от 10 июня 1905 г. [16]. В соответствии с этим нормативно-правовым актом, учреждаемым акционерным обществам для успешного железнодорожного строительства, оказывалась финансовая помощь со стороны государства. Правительство гарантировало платежи и погашение по облигациям, в строительный капитал вновь сооружаемых частных железных дорог были включены 3% дохода на акции, выплачиваемые в течение всего периода строительства, устанавливалось пропорциональное деление чистого дохода между акционерным и гарантированным облигационным капиталами, ограничивалась доля участия правительства в прибылях, вновь возникающих частных железнодорожных предприятий, срок их выкупа дорог в казну увеличивался до 25 лет. Предоставляя эти льготы частным железнодорожным обществам, правительство по сути брало на себя значительную долю расходов. Однако только такой ценой можно было быстро привлечь частный капитал в железнодорожное строительство.

Подобная особенность финансового обеспечения частного железнодорожного строительства ещё в концессионный период 1860–1870-х гг. дала основание П.П. Мигулину выдвинуть предположение, согласно которому между частным и казенным железнодорожным строительством в России отсутствовала разница, так как эмиссия облигационных капиталов, гарантированных правительством, – это те же государственные займы [17, с. 47]. Подобное утверждение не корректно, потому что биржевая котировка гарантированных правительством облигаций частных железных дорог не только не совпадала с курсом государственных фондов, но даже котировки облигаций разных обществ отличались в зависимости от успехов или неудач компаний, условий устава и других факторов. С 1904 по 1913 гг. было выпущено железнодорожных облигаций с гарантированным правительством минимальным доходом на сумму в 1 млрд. рублей [14, с. 37], что не оказало негативного воздействия ни на курс российских государственных бумаг, ни на облигации железнодорожных обществ уже котирувавшихся на бирже.

В предвоенный период резко возросла роль банков в создании и становлении частных железнодорожных обществ. Интерес их к частному железнодорожному строительству был вызван прежде всего возможностью получения значительных прибылей при проведении эмиссионно-учредительских операций. Российские и иностранные банки принимали активное участие в финансировании акционерных железнодорожных обществ, в эмиссии и реализации облигационных железнодорожных займов и др. В предвоенные годы более 80% всех частных облигационных железнодорожных займов было реализовано французскими банками. Среди французских банковских структур наибольший интерес к российским железнодорожным ценностям проявляли Banque de Paris et Pays-Bas, Societe Generale, Credit Français. Вместе с тем доля участия французских банков в акционерном капитале русских железнодорожных обществ была невелика и составляла приблизительно 22% [15, с. 578]. Таким образом, контрольные пакеты акций железнодорожных обществ были сосредоточены в руках русских банков. Накануне Первой мировой войны лидерство в осуществлении финансовых операций акционерных железнодорожных обществ принадлежало Русско-Азиатскому и Петербургскому Международному банкам. С Русско-Азиатским банком в учреждении и финансировании ряда железнодорожных обществ сотрудничали Сибирский торговый и Петербургский Частный банки, а с Петербургским Международным – Петербургский Учетный и ссудный.

В период нового экономического подъема 1909–1913 гг. правительство впервые не стало целенаправленно форсировать железнодорожное строительство. Стремление к бюджетному равновесию и созданию денежных и золотовалютных резервов – приоритетное направление в правительственной политике. В связи с этим оно стимулирует дальнейшее развитие железнодорожной сети в форме частного строительства. В итоге возникло до трех десятков новых обществ, которые с 1908 по 1914 г. построили 1460 верст железных дорог. Длина железнодорожной сети на январь 1914 г. составляла 63758 верст (68017 км), не считая 2346 верст Китайско-Восточной дороги и узкоколейных дорог местного значения (частных обществ подъездных путей) общей протяженностью в 2252 версты. Из этих 63758 верст на государственные линии приходилось 44712, на частные – 19046 верст [6, с. 121].

Таким образом, политика государственно-частного железнодорожного строительства могла дать оптимальный результат только при условии неукоснительного и последовательного соблюдения лежащих в её основе принципов, а также при благоприятной макроэкономической ситуации и политической стабильности в стране. К сожалению, ни одно из вышеперечисленных условий в силу причин как субъективного, так и объективного характера не соблюдалось. XX век был ознаменован для России экономическим кризисом и затяжной депрессией, русско-японской войной и общественно-политическим взрывом 1905–1907 гг. Все эти неблагоприятные факторы не позволили добиться максимальной эффективности правительственной политики в сфере государственно-частного железнодорожного строительства в обозначенный период, а значит построить железнодорожную сеть, способную полностью удовлетворить народнохозяйственные нужды страны. Не стоит забывать и о том, что вскоре после отставки С.Ю. Витте с поста министра финансов, железнодорожное строительство постепенно утратило статус ведущего элемента в цепи мероприятий, направленных на форсированную индустриализацию страны. Вызвано это было, по-видимому, еще и тем, что приоритетным направлением в ходе возобновившейся после русско-японской войны и событий революции 1905 года модернизации экономики страны премьер-министр П.А. Столыпин избрал сельское хозяйство. Индустриальный и транспортный сектор народного хозяйства оказались на какое-то время в «периферийной зоне» государственных интересов. По причине того, что аграрные преобразования вышли на первый план в правительственной политике, именно в сельское хозяйство и направлялась львиная доля государственных инвестиций.

Литература

- 1 Верховский, В.М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно / В.М. Верховский. – СПб.: Тип. тов-ва И.Н. Кушнерева и К°, 1899. – 591 с.
- 2 Труды научно-технического комитета народного комиссариата путей сообщения. – Вып. 20. – М.: Транспечать, 1925. – 261 с.
- 3 Статистический сборник Министерства путей сообщения. – Вып. 53. – Сведения о железных дорогах за 1896 г. – СПб.: Типография МПС, 1898.
- 4 Министерство финансов (1802–1902): В 2 ч. – СПб.: Экспедиция заготовления гос. бумаг, 1902. – Ч. 2. – 581 с.
- 5 Чмутов, С.А. Очерк нашего железнодорожного хозяйства / С.А. Чмутов. – СПб.: Типография товарищества «Народная польза», 1907. – 38 с.
- 6 Гиндин, И.Ф. Государство и экономика в годы управления С.Ю. Витте / И.Ф. Гиндин // Вопросы истории. – 2007. – № 1. – С. 100–123.
- 7 Соловьева, А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. / А.М. Соловьева. – М.: Наука, 1975. – 314 с.
- 8 Витте, С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве / С.Ю. Витте. – СПб.: Типография акционерного общества Брокгауз-Ефрон, 1912. – 568 с.
- 9 Кислинский Н.А., Чегодаев П.В. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: В 4 т. / Н.А. Кислинский, П.В. Чегодаев. – СПб.: Типография Ком-та министров, 1902. – Т. 4. – 419 с.

10 Мигулин, П.П. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893–1902 гг.): В 2 Ч. / П.П. Мигулин. – Харьков: Типо-литография «Печатное дело», 1903. – Ч. 2. – 348 с.

11 Справочная книжка для держателей русских государственных и гарантированных правительством ценных бумаг. – СПб.: Тип. редакции период. изд. М-ва финансов, 1911. – 258 с.

12 Палтусова, И.Н. Частные железные дороги России в годы предвоенного промышленного подъема (1909–1913): Автореф. дис. ... канд. исторических наук: 07.00.02 / И.Н. Палтусова; Моск. гос. ун-т. – Москва, 1986. – 16 с.

13 Коковцов, В.Н. Из моего прошлого. Воспоминания / В.Н. Коковцов – М.: Современник, 1991. – 591 с.

14 Краткий очерк развития нашей железнодорожной сети за десятилетие 1904–1913 гг. – СПб.: Тип. редакции период. изд. М-ва финансов, 1914. – 91 с.

15 Материалы по истории СССР. – Т. 6 (документы по истории монополистического капитализма в России). – М.: Издательство АН СССР, 1959. – 709 с.

16 О мерах к привлечению частных капиталов к делу железнодорожного строительства в России // Полное собрание законов Российской империи. – Собрание 3. – Т. 25. – СПб., 1905. – № 26385.

17 Мигулин, П.П. Русский государственный кредит 1769–1899 гг.: В 2 т. / П.П. Мигулин. – Харьков, 1900. – Т. 2. – 578 с.

Гомельский государственный
университет им. Ф. Скорины

Поступило 11.01.10

РЕПОЗИТОРИЙ ГГУ ИМЕНИ Ф. СКОРИНЫ