

С. Б. Жихарев Гомельский государственный университет имени Ф. Скорины

ФИКТИВНЫЕ АКЦИОНЕРНЫЕ ОБЩЕСТВА И ИХ РЕОРГАНИЗАЦИЯ В РОССИИ В 1880-Е ГОДЫ (НА ПРИМЕРЕ ЛИБАВО-РОМЕНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ)

В статье выделены два типа фиктивных акционерных обществ, возникших в западноевропейских странах и России на разных этапах их экономической эволюции. На примере Либаво-Роменской железной дороги показан результат реорганизации фиктивного акционерного общества в России. Неудачная попытка что-либо кардинально изменить в организации и функционировании подобного акционерного общества, а также фактическая реставрация фиктивного характера деятельности данной компании свидетельствует о естественном характере возникновения этих структур. Они создавались и функционировали как своеобразный адаптационный механизм, выработанный предпринимателями к сложным экономическим и политическим условиям, в которых функционировал железнодорожный бизнес России в 1860–1880-е годы. Говоря о фиктивных акционерных обществах, необходимо выделить значения, в которых применено данное понятие. В первом смысле фиктивное акционерное общество – это сложный финансовый механизм, специально создаваемый учредителями с целью выкачивания денежных средств у акционеров и их последующего присвоения. В Западной Европе компании подобного типа массово возникали в Новое время и становились одним из каналов первоначального накопления капитала (фиктивные акционерные общества первого типа). В Российской империи на раннем этапе реализации т.н. буржуазно-либеральной модели раннеиндустриальной модернизации стали массово возникать акционерные компании и в первую очередь в сфере железнодорожного строительства. Отсутствие возможности выплачивать дивиденды на акции в первые бесприбыльные годы эксплуатации железных дорог вынуждало учредителей скупать бездоходные акции и строить железные дороги на средства, полученные в результате «раздувания» облигационной составляющей основного 38 капитала. Подобная схема не приносила финансовых убытков сторонним физическим лицам, поскольку акции оставались у владельца компании или распределялись среди его доверенных лиц (фиктивные акционерные общества второго типа). Однако российские дореволюционные экономисты и юристы, выступавшие с позиций критики доктрины свободы предпринимательства, и доказывавшие необходимость перехода к жесткой регулирующей роли государства в железнодорожном деле квалифицировали такие единоличные акционерные компании как фиктивные. Подобная организационная структура компании, избавленная от контроля со стороны акционеров, открывала, по их мнению, широкие возможности для злоупотреблений и нарушений со стороны ее руководства, особенно на этапе эксплуатации частной железной дороги. Таким образом, фиктивные акционерные общества второго типа преобладали в железнодорожном сегменте российской экономики, но в отличие от первого типа (см. выше) создавались не с преступным умыслом, а являлись вынужденным отступлением от норм и принципов классического корпоративного акционерного предпринимательства вследствие деформации этих принципов как способа своеобразной адаптации к условиям догоняющей модели экономической модернизации в России. В 1860–1880-е гг. государство, форсируя темпы и динамику экономического роста страны, инициировало массовое железнодорожное строительство, где предпринимателям отводилась роль генеральных подрядчиков и субподрядчиков правительства (Минфин и МПС), передавшего частным лицам в форме «аутсорсинга» постройку и эксплуатацию железных дорог. В большинстве случаев эта мера была вызвана к жизни не естественным спросом на грузоперевозки, предъявляемым стихийно развивающимся сельским хозяйством и промышленностью, как это было в странах раннеиндустриальной модернизации (Англия, Бельгия, Швейцария), а собственными целями и задачами государственной власти в России (экспорт сельскохозяйственного сырья и военные потребности). Поэтому неудивительно, что тот вариант

корпоративного предпринимательства, который возник в железнодорожном строительстве западноевропейских стран во второй четверти XIX века, а затем был искусственно перенесен в 60–70-е гг. XIX века в Россию в своей сути оказался столь мало похож на зрелые европейские образцы. В данной статье речь будет идти в первую очередь об акционерном обществе ЛибавоРоменской железной дороги, которую можно отнести к фиктивным акционерным компаниям второго типа. Выявление истинной природы подобных компаний, определение финансовых и экономических условий их породивших, неудачи, связанные с попытками их реорганизации, все это имеет значение для объективной оценки вклада частного предпринимательства в создание железнодорожного транспорта России, а также при выяснении экономической целесообразности массового огосударствления частных железных дорог в «эпоху Витте». Представляется также значимым решение двуединой задачи, находящейся в плоскости научной проблематики, непосредственно связанной с модернизационными трансформациями в России. С одной стороны, важно понять какое влияние оказала политика форсированной модернизации на становление железнодорожного транспорта, чем обуславливалась специфика России в его развитии по сравнению с европейскими странами (срабатывал «проклятый» принцип: «русские начинают делать как европейцы, а результат получается совершенно иной»). С другой стороны, целесообразно наполнить конкретным историко-экономическим содержанием рассуждения, а нередко даже скорректировать умозрительные выводы исследователей об исключительном влиянии железнодорожного транспорта на возникновение модернизационных процессов и их динамику в отдельных районах страны (наверняка здесь действовала сумма разных факторов, находившихся в сложной системе функциональных взаимосвязей). В период раннекапиталистической модернизации в странах Западной Европы выделилась целая группа стран и городов, ставших средоточием лотерейных игр, тюльпановой мании и всевозможных финансовых махинаций. В XVII – начале XVIII вв. в Голландии, Англии и городах Северной Италии широкое распространение получила 39 учредительная деятельность по созданию сомнительных компаний («финансовых пирамид»), обещавших своим жаждающим немедленного обогащения вкладчикам огромные доходы. Проявления «социального сумасшествия» вызывали живую реакцию европейских интеллектуалов. Если Уильям Хогарт в знаменитой гравюре образно и сатирически подытожил последствия обрушения компании Южных морей, то Бернард Барух в назидание современникам переиздал выпущенную еще в девятнадцатом веке историю Нидерландской тюльпаномании. Опираясь на терминологический и понятийный аппарат нарождавшейся на рубеже XIX–XX веков научной психологии, Вернер Зомбарт разразился «клиническим» описанием массовой истерии: «В подобных процессах мы имеем дело с явным массовым психозом: люди внезапно охватываются лихорадкой, опьянением, страстью, исключающей всякое разумное размышление. Путем взаимного внушения любой какой-нибудь предмет облачается преувеличенными представлениями о ценности и делается таким образом способным к непрерывному повышению цены. Этот рост и есть затем то возбуждающее средство, которое пробуждает игорную страсть. Эта последняя становится потом такой мощной, что она в конце концов превосходит по своей силе первоначальное побуждение к образованию всего этого явления, именно страсть к наживе, и одна она только движет психикой» [1, с. 43]. Выводы из всех этих историй были сделаны, но как пессимистично подытожил американский исследователь истории бизнеса Говард Минз «люди все равно предпочитают оставаться твердолобыми» [2, с. 86]. Истории свойственно повторяться в другие эпохи и в других странах. В России, например, начальный этап раннеиндустриальной модернизации сопровождался резкой активизацией акционерного учредительства, биржевой игрой и небывалым железнодорожным бумом. Следствием учредительной деятельности в сфере железнодорожного строительства стало накопление богатств и свободных денег у основателей частных железнодорожных обществ и связанных с ними подрядчиков и государственных чиновников с одной стороны, и разорение неискушенных в финансовых операциях людей, инвестировавших свой капитал в финансовые инструменты высокой степени риска с другой стороны. О том, какие широкие возможности для

обогащения открылись в России в связи с деятельностью Главного общества российских железных дорог, кто были учредители, каковы были механизмы вовлечения в биржевую игру населения и чем все это закончилось уже рассматривалось в ряде публикаций [3, 4]. Нейтрализовав пагубные для финансовой системы России последствия краха этой крупнейшей акционерной компании и реформировав ее устав, Министерство финансов со второй половины 60-х годов XIX века вырабатывало все новые и новые «правила игры», позволявшие поставить под государственный контроль учреждение и функционирование частных железнодорожных акционерных обществ. Характерным феноменом, иллюстрирующим сложности рыночно-капиталистического транзита России в сфере железнодорожного хозяйства, служит Либаво-Роменская железная дорога, – детище инженерной мысли известного в России «железнодорожного короля» К.Ф. фон Мекка. Принадлежит к категории лучших в техническом отношении российских железных дорог – бесспорная заслуга ее строителя и владельца – она выгодно отличалась от других российских железных дорог низкой стоимостью постройки. Одна верста Либаво-Роменской железной дороги обошлась в 60 тысяч рублей, что на 32% ниже средней стоимости по России и на 44% меньше таковой среди 20 лучших железнодорожных линий [5, лл. 8–8 об.]. Благодаря опыту и управленческим способностям фон Мекка железная дорога приносила 1,5–1,9 миллионов рублей чистого дохода в год или 13–15% сбора на вложенный в ее постройку капитал [5, лл. 8 об.]. Однако после смерти в 1875 году владельца финансовое положение железнодорожной магистрали в руках наследников стало угрожающим: произошло резкое снижение чистого дохода, а 1880 год закончился дефицитом в 1 млн. рублей [5, л. 9]. Следствием финансовых проблем компании стала активизация инспирированных правительственными кругами и официальной прессой нападок и обвинений в фиктивном характере акционерного общества Либаво-Роменской железной дороги. «Фиктивные 40 акционерные общества или точнее единоличные хозяева железных дорог, извлекающие из них незаконные выгоды, – подчеркивалось в официальных кругах, – составляют то зло железнодорожного дела в России, с которым столь трудно бороться нашему правительству. Замена фиктивных акционерных обществ действительными представляется крайне благоприятным для правительства и для железных дорог» [5, л. 2]. Приоритетным направлением государственной политики в железнодорожном деле провозглашалась замена фиктивных акционерных обществ действительными компаниями. Механизм образования фиктивных железнодорожных акционерных компаний в России основывался, как это не покажется странным, на законах и правилах, прописанных самим Министерством финансов для учредителей во второй половине 1860-х – первой половине 1870-х годов. Невозможность размещения на бирже негарантированных правительством бездоходных акций строящейся железной дороги (первые годы эксплуатации не приносила дивиденд) толкала концессионеров или строителей оставлять ценные бумаги за собой. И только спустя годы, когда появлялся доход от эксплуатации, становилась возможной реализация этих акций. До этого момента концессионер, являющийся одновременно и владельцем этой большой бездоходной собственности, вынужден извлекать косвенные доходы от эксплуатации железной дороги, вступая в сомнительные подряды и осуществляя поставки, наносящие в перспективе существенный вред технико-эксплуатационным характеристикам и экономическим интересам транспортного предприятия. Хрестоматийной историей, свидетельствующей о неправомерности таких действий, стала преждевременная замена на Либаво-Роменской железной дороге пригодных железных рельсов стальными. В официальных кругах в действиях хозяина Либаво-Роменской железной дороги К.Ф. фон Мекка усматривали корыстные поползновения, наносящие ущерб как железной дороге, так и казне. После смерти предпринимателя воспользовавшееся неурядицами в менеджменте компании Министерство финансов назначило в состав правления своего директора, наделенного правом опротестовать любое решение его членов. Дальнейшее наступление государства на «фиктивные» акционерные компании базировалось на двух относительно новых принципах, поэтапно внедряемых в частное железнодорожное хозяйство России. Во-первых, предусматривалась « реорганизация на рациональных началах состава акционерных компаний,

при которых невозможны были бы те грубые злоупотребления, которые обычны сейчас на железных дорогах, принадлежащих единоличным владельцам акций» и, во-вторых, «покупка казной железных дорог и управление ими посредством органов государственной власти» [5, л. 4 об.]. В поддержку реорганизации акционерного общества Либаво-Роменской железной дороги в 1881 году выступила пресса. Ратуя за переход акций этой магистрали в руки новых владельцев, журналисты с пафосом провозглашали о начале нового этапа в железнодорожном деле России: «покупка акций бездоходной Либаво-Роменской железной дороги есть предприятие смелое и выходящее из рутинных приемов нашего железнодорожного обихода» [5, л. 2 об.]. Ряд изданий подкрепляли своевременность этой меры аргументом в виде эпиграфа к статьям, в котором проводилась смысловая аналогия с высказыванием одного английского публициста, предназначенного убедить читателя своей, как может показаться, железной логикой: «каждое крупное новое дело неизбежно проходит в общественном сознании три последовательных фазиса: с начало оно – нелепая, глупая затея, невыгодная афера; затем – опасная, антиобщественная махинация, вредное новшество и, наконец, давно весьма хорошо известная, самая простая и обычная вещь, в которой могли сомневаться или которой могли бояться лишь только невежды и глупцы» [5, л. 2]. В результате состоявшейся в 1881 году сделки 56300 акций Либаво-Роменской железной дороги были выкуплены у наследников К.Ф. фон Мекка группой российских биржевых спекулянтов во главе с А. Заком за 4000000 кредитных рублей. Новые владельцы провели разверстку 26 тысяч акций между французскими, голландскими и немецкими банкирами, рассчитывая на их реализацию в Западной Европе в течение 4–5 лет. Остальные 30 тысяч акций Либаво-Роменской железной дороги Зак и К^о оставили себе. 41 Предприниматели надеялись, что за 5 лет они смогут провести санацию железной дороги и, увеличив ее доходность, а, следовательно и капитализацию компании, разместят ее акции с большой выгодой в России [5, л. 5 об.]. В действительном акционерном обществе главный голос будет принадлежать российским акционерам. Бизнес стратегия Зака и его компаньонов была чрезвычайно авантюрной, поскольку ее успешная реализация находилась в зависимости не от решений руководства Либаво-Роменской компании, а от действий сторонних лиц (правительства) или благоприятного стечения обстоятельств (укрепление курса кредитного рубля). А. Зак рассчитывал, что после модернизации за государственный счет Либавского порта произойдет увеличение грузопотока по Либаво-Роменской магистрали в направлении порта, следовательно, возрастут доходы железной дороги. Стабилизация курса российского кредитного рубля привела бы к снижению размеров ежегодных выплат по процентам иностранным владельцам облигаций Либаво-Роменской железной дороги. Размещенные еще накануне строительства железной дороги на западноевропейских финансовых рынках эти облигации заняли ведущее положение в структуре строительного капитала и требовали крупных затрат в иностранной валюте по их обслуживанию. Таким образом, надеясь в конечном итоге на увеличение дивидендов на акции Либаво-Роменской железной дороги, а значит и собственного благосостояния, Зак и К^о, не разбивавшиеся в тонкостях эксплуатационной и коммерческой составляющей железнодорожного дела, но подбадриваемые журналистским пиаром и подстегиваемые жадной наживы, потерпели полный провал. Вплоть до выкупа Либаво-Роменской железной дороги государством в 1891 г. А. Зак требовал компенсацию от правительства за понесенные убытки, которое якобы ввело его в заблуждение. Мотивировал он это тем, что «приобрел акции в надежде на возрастание доходов Либавской линии вследствие устройства Либавского порта, на который было предположено в 1877 г. израсходовать в течение 5 лет из средств казны до 6 миллионов рублей. На самом деле на порт было израсходовано только 3 миллиона рублей в течение 12 лет, что отразилось крайне неблагоприятно на оборотах Либавской линии» [6, с. 391]. В правительственных сферах финансовые претензии владельцев Либаво-Роменской железной дороги были отвергнуты как необоснованные. В положении Комитета министров подчеркивалось, что «капиталистами при приобретении акций руководил чисто коммерческий расчет. Никто из них вовсе не думал об обогащении государственного казначейства или о какой-либо другой благотворительной

деятельности. Расчеты их оказались ошибочными, но из этого нисколько не следовало, что за ошибки людей денежных, более чем опытных, должен был расплачиваться русский платательщик податей [6, с. 392]. Таким образом, реорганизация акционерного общества Либаво-Роменской железной дороги закончилась неудачей. Попытка устранить фиктивный характер акционерной компании ее новым владельцем А. Заком вскоре привела к ее фактической реставрации, что свидетельствует о естественном характере возникновения подобных структур как своеобразном адаптационном механизме к тем экономическим условиям, в которых функционировал железнодорожный бизнес России в 1860–1870-е годы. Список источников и литературы 1. Зомбарт, В. Буржуа / В. Зомбарт. – М.: Изд-во экономич. лит-ры, 1994. – 321 с. 2. Минз, Г. Деньги и власть / Г. Минз. – М.: ИК Аналитика, 2002. – 256 с. 3. Жихарев, С.Б. Из истории создания финансовых пирамид в России: Главное общество российских железных дорог (1857–1861 гг.) / С.Б. Жихарев // Славянскі свет: мінулае і сучаснае: Матэрыялы Рэсп. навук. канф., 26 сакавіка 2004 г. – Мн.: БДПУ, 2004. – С. 49–53. 4. Жихарев, С.Б. Железнодорожное строительство в России в XIX в.: государственная политика и частная инициатива / С.Б. Жихарев // Вісник Чернігівського національного педагогічного університету [Текст]. – Вип. 87. – №8. – Чернігів: ЧДПУ, 2011. – С. 82–87. 42 5. Российский государственный военно-исторический архив. Ф. 400 (Главный штаб военного министерства). – Оп. 24. – Д. 504. По поводу реализации акционерного капитала Либаво-Роменской железной дороги. – 39 лл. 6. Мигулин, П.П. Русский государственный кредит (1769–1899 гг.) / П.П. Мигулин. – Харьков: Типо-литография «Печатное дело», 1900. – Т. 2. – 578 с. Sergey Zhikharev. Fictitious joint-stock companies and their reorganization in Russia in the 1880s. (on the example of the Libava-Roma railway). In article two types of the fictitious jointstock companies which have arisen in the Western European countries and Russia at different stages of their economic evolution are allocated. On the example of the Libavo-Romensky railroad the result of reorganization of fictitious joint-stock company in Russia is shown. Unsuccessful attempt it is cardinal to change something in the organization and functioning of similar joint-stock company, and also the actual restoration of fictitious character of activity of this company testifies to natural essence of emergence of these structures. They were created and functioned as the peculiar adaptable mechanism developed by businessmen to difficult economic and political conditions in which railway business of Russia in the 1860- 1880th years functioned.