

НАЦИОНАЛИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА ТЕРРИТОРИИ БЕЛАРУСИ В КОНЦЕ XIX ВЕКА

С.Б. Жихарев,

кандидат исторических наук, преподаватель кафедры истории славян и специальных исторических дисциплин Гомельского государственного университета им. Ф. Скорины

Современный этап развития, переживаемый Республикой Беларусь, характеризуется особой динамикой в изменении политических, экономических и правовых отношений, происходящих в условиях перехода к новой модели общественного устройства. Для экономического прогнозирования, позволяющего обеспечить переход не столь болезненно, принципиальное значение имеет выявление ретроспективных процессов в прошлом, связанных с решением вопроса об эффективности использования средств производства, в том числе с проблемой национализации. Поэтому определенный научный интерес представляет изучение опыта огосударствления одной из важнейших отраслей народного хозяйства – железнодорожного транспорта России в конце XIX в., от политики которой на протяжении многих лет зависело экономическое развитие Беларуси.

Переход к доминирующей роли государства в сфере железнодорожного хозяйства, наметившийся в последнее двадцатилетие XIX в., являлся важным компонентом экономической политики российского правительства обозначенного периода. Однако усиление государственного вмешательства в дела частных железнодорожных компаний воспринималось многими современниками как стремление государства ликвидировать частный сектор железнодорожного хозяйства. В свою очередь, характерной чертой советской историографии являлось превалирование классового подхода к определению сущности экономической политики российского правительства до Октябрьской революции 1917 г. Так, широкомасштабный выкуп железных дорог в казну в 80 – 90-х годах XIX в. рассматривался как «важное экономическое мероприятие царизма, дополнившее систему политических контрреформ в стране и направленное на укрепление социально-экономических позиций дворянско-

го класса и его государственной надстройки» [1. С. 61]. Подобный искусственный разрыв в изучении роли и значения государства в развитии промышленности и транспортной инфраструктуры приводил к односторонности выводов и пристрастности в оценках.

Господствовавшая при императоре Николае I система регламентации государством всех сторон экономической и политической жизни общества к середине XIX в. обозначила свои пределы роста. Власти, не имея достаточных средств для железнодорожного строительства за счет бюджетного финансирования, искусственно сдерживали проникновение сюда частного капитала. Это рассматривалось как подрыв основ феодально-крепостнической системы. Поэтому за тридцатилетнее правление Николая I в России были построены всего 4 железнодорожные линии (979 верст*), которые составили лишь 1,5% длины общемировой железнодорожной сети. Вместе с тем Крымская война 1853–1856 гг. убедила всех без исключения, что создание современной транспортной базы в экономико-географических условиях России должно стать приоритетным направлением в развитии экономики. В качестве оптимального способа сооружения железных дорог было признано создание новых линий за счет зарубежных и российских капиталов. Однако Главное общество российских железных дорог, учрежденное указом от 26 января 1857 г. для монопольного строительства 4 тыс. верст железнодорожных магистралей, не смогло выполнить и половины взятых на себя обязательств [2].

В условиях рецессии мировой экономики и финансового кризиса в России правительство в первой половине 60-х годов XIX в. снова вернулось к железнодорожному строи-

* 1 верста – 1066 м.

тельству, используя ограниченные средства государственного бюджета и внутренних займов. Низкая эффективность сооружения линий за счет государства привела к изменению со второй половины 60-х годов курса железнодорожной политики в целях оказания всемерной правительственной поддержки частного железнодорожного строительства. Направленность железнодорожной политики в сторону поощрения российского частного и иностранного капитала путем обеспечения минимальной гарантии на вложенный в железнодорожное строительство капитал, а также льготного кредитования предпринимателей обеспечила быстрый рост железнодорожной сети в пореформенной России. Если в 1864 г. ее протяженность составляла 1500 верст, то в 1881 г. – уже более 22 000 верст [3. С. 86]. Железнодорожные магистрали соединили хлебопроизводящие районы страны с судоходными реками и портами Черного и Балтийского морей.

Не остались в стороне от активного железнодорожного строительства и белорусские губернии. В это время на территории Беларуси свою деятельность осуществляли 4 крупных железнодорожных акционерных общества с суммарным капиталом в 107 млн 757 тыс. руб. Основные параметры концессий этих компаний определяются данными, представленными в табл. 1.

Однако экономическая либерализация породила серьезные злоупотребления со стороны учредителей частных железнодорожных обществ. Поэтому с 70-х годов власти взяли в свои руки распределение финансовых потоков в железнодорожном строительстве, что выразилось в выпуске так называемых консо-

лидированных облигационных займов российских железных дорог. Одновременно был усилен контроль над учреждением частных железнодорожных обществ и усовершенствована внутренняя организация акционерных компаний.

Трудности в финансировании железнодорожного строительства, снижение доходности новых дорог и рост их задолженности государству привели к постепенному сокращению с середины 70-х годов XIX в. масштабов сооружения новых линий. Так, если в первой половине 70-х годов ежегодный прирост российской железнодорожной сети составлял в среднем 2 тыс. верст, то с середины 70-х годов и вплоть до начала 90-х годов XIX в. этот показатель редко превышал отметку в 1 тыс. верст. За период 1871–1878 гг. долги частных железных дорог казне выросли в 5 раз (со 100 до 515 млн руб.). Кроме того, государство ежегодно выделяло по 50 млн руб. на выплату процентов и сумм погашения по железнодорожным займам [8. С. 34]. Неудовлетворительное финансовое положение подавляющего большинства частных железных дорог требовало приостановления дальнейшего расширения железнодорожной сети и сосредоточения внимания на улучшении состояния существующих линий и, вместе с тем, выявлении причин бедственного положения многих железнодорожных обществ.

В 70-х годах XIX в. правительства всех западноевропейских государств пришли к осознанию назревшей необходимости провести реорганизацию железнодорожного хозяйства. При этом степень правительственного вмешательства в данный процесс изначально опреде-

Таблица 1

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.	Правительственная гарантия на капитал, %	
				Облигации	Акции
Динабург-Витебская	242	16 250	67	6,25	5,12
Орловско-Витебская	485	37 000	77	5,12	5,12
Смоленско-Брестская	631	26 040	42	5,1	-
Ландварово-Роменская	711	28 467	40	5,1	-

Источник. [4; 5; 6; 7].

лялась сформировавшейся экономической моделью в той или иной стране. Например, власти государств с устойчивыми либеральными традициями, такие как Англия и США, ограничивались мерами косвенного воздействия на развитие железнодорожного транспорта (введение единых тарифов, поощрение концентрации мелких железнодорожных обществ в более крупные и др.). В свою очередь, в Германии, Австро-Венгрии – странах запоздалой модернизации – роль государства в развитии железнодорожного транспорта была во многом определяющей. Классической страной государственного железнодорожного хозяйства стала Германия, где в 1879 г. был даже принят закон о национализации всех частных железных дорог. Все это давало России возможность воспользоваться опытом других стран.

Поворот правительственной политики к внедрению государственной системы хозяйства на железных дорогах символизировала деятельность возглавляемой председателем Департамента государственной экономики Государственного совета графом Э.Т. Барановым межведомственной комиссии для исследования железнодорожного дела в России (1876–1884 гг.). В состав комиссии вошли представители ключевых министерств. Формальным поводом для ее учреждения послужил специальный доклад военного министра Д.А. Милютина, представленный в апреле 1876 г. царю Александру II. Здесь давалась в целом негативная оценка состояния железнодорожного транспорта России в отношении его соответствия как экономическим потребностям страны, так и военным нуждам.

До этого руководство Министерства путей сообщения, опасавшееся критики в свой адрес, всячески замалчивало наличие серьезных проблем в железнодорожном хозяйстве страны. Поэтому неудовлетворительное состояние российских железных дорог не находило подтверждения в официальных данных путейского ведомства. В частности, министр путей сообщения А.П. Бобринский в 1872 г. официально уведомил Военное министерство, что Московско-Брестская магистраль способна ежедневно пропускать до 15 поездов. При составлении военного расписания оказалось, что железная дорога не в состоянии отправить более 5 составов. Не вызвали адекватной реакции со стороны Министерства путей сооб-

щения жалобы пассажиров и грузоотправителей на задержку составов, порчу товаров, а также крушения поездов [9. Л.4 об.]. В преддверии русско-турецкой войны 1877–1878 гг. неудовлетворительная работа железных дорог могла привести к срыву мобилизационных мероприятий. Поэтому наибольшую заинтересованность во всестороннем и объективном исследовании состояния железнодорожного транспорта проявляло прежде всего Военное министерство. В итоге 22 октября 1876 г. Александр II одобрил предложенные его руководством меры.

Для сбора максимально репрезентативной статистической информации во все районы, где существовали железные дороги, направлялись подкомиссии: Рижская, Московская, Варшавская, Юго-Восточная, Харьковская и Киевская. Однако деятельность этих комиссий была приостановлена русско-турецкой военной кампанией, и лишь спустя два года они смогли возобновить свои исследования. В компетенцию подкомиссий входили накопление и систематизация сведений, позволяющих пролить свет на причины неудовлетворительного состояния железнодорожного хозяйства в России. Каждая местная подкомиссия публиковала результаты своих исследований, которые стали основой для издания обобщающего шеститомного труда межведомственной комиссии. Так, Рижская комиссия издала отдельный труд под названием «Статистическое описание Рижского района», в который вошла, помимо иных сведений, подробнейшая информация о железнодорожном хозяйстве и экономическом положении Витебской губернии [10. Л. 1–39].

Работа комиссии Э.Т. Баранова разрушила устойчивый стереотип о том, что сущность проблемы скрывается в некомпетентности управляющих частных железных дорог, а также в их незаинтересованности в результатах своего труда. Основными причинами всех выявленных негативных моментов в железнодорожном хозяйстве признавались, во-первых, отсутствие единого железнодорожного законодательства и, во-вторых, недостаток эффективного контроля за железнодорожным делом со стороны правительства [11. Л.5 об.].

В апреле 1880 г. на общем съезде председателей подкомиссий было предложено издать Общий устав российских железных дорог,

который определил бы обязанности и ответственность железных дорог по отношению к правительству, друг к другу и населению (грузоотправителям и пассажирам), а также общие условия для установления тарифов на железных дорогах. Новый устав допускал возможность частной инициативы в железнодорожном хозяйстве, но только при условии установления контроля над частными компаниями и при определенной регламентации их отношений с лицами, которые пользовались железнодорожными услугами [12. С.123]. Ст. 142 устава впервые содержала норму, согласно которой признание железнодорожного акционерного общества несостоятельным влекло немедленный переход частной компании в государственное управление. Таким образом, устав отражал возрастающую степень государственного влияния в сфере железнодорожного транспорта.

Учреждение акционерных обществ регламентировалось более строгими требованиями. До этого в структуре основного капитала железнодорожных компаний наблюдалось многократное преобладание облигаций над акциями, что создавало условия для учредителя скупать негарантированные государством акции предприятия. Возможность единоличного управления обществом при сохранении видимости легально функционирующей акционерной компании достигалась через распределение пакета акций среди доверенных лиц учредителя железнодорожного предприятия. С момента введения в действие в 1885 г. Общего устава российских железных дорог учредитель обязывался после утверждения устава в Министерстве финансов в определенный законом срок внести в соответствующие кредитные учреждения 50% акционерного капитала (раньше требовалось 10%). Реализация же облигационного капитала допускалась лишь после того, как обществом производилась полная оплата акций наличными деньгами. Таким способом практически полностью ликвидировалась возможность создания фиктивных акционерных обществ.

Война 1877–1878 гг. привела к значительному снижению импорта капиталов в Россию и замедлению темпов железнодорожного строительства. В итоге в первой половине 80-х гг. было возобновлено государственное строительство. Из числа разрешенных в 1881–1886 гг. к

постройке дорог общей длиной 4731 верста за казной были закреплены 3810 верст.

После отставки М.Х. Рейтерна – главного апологета частного железнодорожного строительства в России – пост министра финансов в октябре 1880 г. занял А.А. Абаза. Уход с должности Рейтерна оказался крайне выгоден сторонникам корректировки железнодорожной политики правительства в сторону усиления государственного регулирования, так как перевес теперь был на их стороне. 22 января и 3 февраля 1881 г. на соответствующих заседаниях Комитета министров А.А. Абаза выступил с программными по своим последствиям заявлениями, в которых указал на крайне неудовлетворительное состояние хозяйства большинства железнодорожных компаний. Новый министр финансов высказался за необходимость вернуться к казенному способу сооружения железных дорог. Кроме того, Абаза считал полезным приступить к постепенному выкупу некоторых линий, переход которых в руки правительства не был бы сопряжен с большими расходами. Официальное заявление главы Министерства финансов о необходимости выкупа частных железных дорог можно трактовать как смену государственных приоритетов в сторону усиления правительственного вмешательства в частный сектор железнодорожного хозяйства.

Мысль об огосударствлении частных железных дорог в России была не нова. Еще в середине 70-х годов XIX в. авторитетный экономист, эксперт в области железнодорожного транспорта А.И. Чупров (профессор кафедры политэкономии Московского университета и глава статистического комитета местного юридического общества) выдвинул предложение о выкупе дорог государством за сумму, затраченную на их сооружение. В данном случае идея национализации частного железнодорожного сектора исходила из концепции о государстве как главном источнике общественного прогресса, которой придерживался и сам специалист [13. С. 104].

Следует заметить, что в условиях первой половины 80-х годов XIX в. предложения о тотальном выкупе частных железных дорог в казну считались еще в достаточной степени «радикальными». Дело в том, что вопрос о целесообразности огосударствления всех частных железных дорог в финансовом отношении считался

пока еще до конца не выясненным. В пользу проведения столь масштабной и дорогой акции свидетельствовал лишь опыт Германии. Выбор германским руководством государственной системы хозяйствования в сфере железнодорожного транспорта опирался не на четкое осознание властями ее преимуществ (в плане наилучшего удовлетворения потребностей населения, промышленности и торговли), а на интересы политического свойства: государственная монополия на эксплуатацию железных дорог обеспечивала доминирующее положение среди государств, входивших в состав Германской империи, Пруссии, которая стояла во главе интеграционного процесса [14. С. 155].

В 1882 г. Комитет министров России признал решение об экономической выгодности национализации частных железных дорог преждевременным. В начале 1884 г. в записке, содержащей анализ финансового состояния железнодорожного дела в стране, министр путей сообщения К.Н. Посьет писал, что «сам выкуп частных линий еще не обуславливает их непременною эксплуатацию правительством. Передаваемые в казну железные дороги могут быть отданы в арендное содержание частным лицам или товариществам на продолжительный срок, если последующая эксплуатация предприятия окажется рентабельной» [15. Л. 2]. Посьет апеллировал к опыту Италии, где правительство, начав массивный выкуп частных дорог, сразу же сдавало их в аренду акционерным обществам.

В это же время темой особого обсуждения в правительственных кругах стало приобретение казной Либаво-Роменской железной дороги с последующей ее передачей сроком на 12 лет в арендное содержание. Еще в 1881 г. все акции наследников К. Ф. фон Мекка были приобретены группой предпринимателей. Новые акционеры юридически вступили в управление Либаво-Роменской железной дорогой 5 октября 1881 г. Правительство, осведомленное о фиктивном характере действовавшего акционерного общества Либаво-Роменской дороги (в нарушение § 39 концессии Ландварово-Роменской железной дороги, К. Ф. фон Мекк являлся практически единоличным собственником всех ценных бумаг компании), проявило заинтересованность в действительной реализации акционерного капитала. Как оказалось, новые хозяева компании планировали примерно половину акций сразу

реализовать на западных фондовых рынках, а остальные ценные бумаги через 5 лет, после того как финансовое положение дороги улучшится, разместить в России. В состав правления Либаво-Роменской железной дороги был введен правительственный директор, который мог наложить запрет на любое решение акционеров, вступающее в противоречие с государственными интересами [15. Л. 7]. По мнению специалистов Министерства финансов, эксплуатация железной дороги государством обошлась бы значительно дороже, чем частными лицами. Вместе с тем Посьет скептически отнесся к предложению финансового ведомства, поскольку «частная компания, рассчитывающая распоряжаться Либаво-Роменской компанией лишь 12 лет, не будет иметь стимулов делать затраты на ее улучшение, а наоборот, будет стараться извлечь из железной дороги все, что возможно, даже в ущерб ее исправности» [15. Л.6 об.].

Окончательная переоценка основополагающих принципов правительственной политики в сфере железнодорожного строительства и эксплуатации наметилась при министре финансов Н.Х. Бунге, деятельность которого приходилась на первый этап приобретения российскими властями частных железных дорог (1881–1885 гг.) [17. С. 96]. 13 марта 1884 г. Комитет министров санкционировал предложение главы финансового ведомства ограничиться выкупом только тех частных линий, переход которых может состояться на необременительных для казны условиях. Всего в первой половине 80-х годов в собственность государства перешли лишь 4 линии. Главным мотивом огосударствления являлось финансовое банкротство этих железнодорожных предприятий.

Мероприятия правительства по наведению порядка в железнодорожном хозяйстве страны вызвали значительный общественный резонанс. Появились первые научные исследования закономерностей эволюции железнодорожного транспорта. В официальных по своей направленности «Московских ведомостях» и «Гражданине» вышли десятки статей и памфлетов, призывавших к замене частного железнодорожного хозяйства государственным по немецкому образцу. В свою очередь, такие либеральные издания, как «Вестник Европы», «Русская мысль», ратовали за возвращение железных дорог в казенное управление, но предостерегали от «поспешности и не-

расчетливости в этом деле» [18. С. 204]. Сходную позицию занимал и министр финансов Н.Х. Бунге.

Необходимо подчеркнуть, что в 80-х годах взгляды многих либеральных экономистов (например, И.И. Янжула, А.А. Головачева) под влиянием деградации частного железнодорожного хозяйства претерпели заметную эволюцию. Так, если в 70-х годов Янжул свято верил в практически безграничные возможности частной инициативы в условиях свободной конкуренции, то в 80-х годах ученый стал видеть в регулирующей роли государства необходимый ограничитель спонтанного взаимодействия предпринимательских интересов. Сходную трансформацию своей мировоззренческой позиции пережил и Головачев.

Значительная активизация усилий правительства по дальнейшему огосударствлению частных железных дорог была связана с именем очередного 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 годов приобретение государством частных железных дорог становится неотъемлемым компонентом экономической политики российского правительства. Однако пик национализации частной железнодорожной сети в России начался в середине 90-х годов. И она стала одним из самых значимых направлений деятельности на посту министра финансов С.Ю. Витте (1892–1902 гг.). Если в 80-х годах основной причиной выкупа были финансовые банкротства и вопиющие нарушения в эксплуатации отдельных железнодорожных линий, то в 90-х годах 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 [19. 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.

Для понимания мотивов, которыми государство руководствовалось при огосударствлении железных дорог, необходимо выявление причин убыточности российского частного железнодорожного хозяйства. Данная проблема напрямую связана с финансовыми услови-

ями, на которых велось частное железнодорожное строительство в России во второй половине 60–70-х годах XIX в. Дело в том, что созданные почти полностью на иностранные валютные займы железнодорожные линии России и Беларуси в большинстве оказывались убыточными: полученные доходы от их эксплуатации исчислялись в постоянно обесценивавшихся кредитных рублях. Вплоть до введения золотого стандарта в 1897 г. периодическая девальвация бумажных денег вела к значительному снижению реальных доходов железнодорожных компаний. Кроме того, отсутствие внутри страны массового инвестора стало главной причиной преобладания в основном капитале железных дорог зарубежного ссудного (облигационные займы), а не российского акционерного капитала в противоположность развитым европейским государствам, где соотношение было в пользу акционерного отечественного капитала. Поэтому даже линии, имевшие значительный доход, часто оставались с дефицитом, так как чистого дохода не хватало на уплату процентов по иностранным займам. По данным П.И. Георгиевского, частным железнодорожным обществам в 1884 г. для погашения долгов государству и выплаты процентов по облигациям требовалось увеличить свой чистый доход более чем в 1,5 раза [20. С. 1]. Таким образом, частные железнодорожные общества превращались в неоплатных должников казны.

В отличие от экономически развитых западноевропейских государств железнодорожное строительство в России в 60–70-х годах XIX в. предшествовало интенсивному развитию тяжелой и добывающей промышленности, металлургии. В связи с этим железные дороги постоянно ощущали недостаток массовых грузов, что неминуемо вело к отсутствию устойчивого дохода, низкой загруженности линий, а значит, постоянной дефицитности и, как следствие, росту задолженности по правительственной гарантии. Сезонная перевозка больших объемов хлебных грузов в экспортные порты также не обеспечивала коммерческие железные дороги устойчивым источником дохода. Например, работу Либаво-Роменской магистрали определял односторонний характер грузопотока в направлении Либавского порта. В направлении же от Вилейки к Ромнам подавляющее большинство вагонов шли

порожними, что значительно снижало прибыль от экспортных перевозок [21. С. 18]. Низкая доходность усугублялась высокими накладными расходами. Каждая железная дорога имела собственное правление, управление, ревизионную комиссию. И только в 90-е годы XIX в. в связи с резко ускорившимся индустриальным развитием России грузооборот на железных дорогах вырос в 2,5 раза, что положительно сказалось на финансовом состоянии большинства линий [22. С. 157].

В борьбе за привлечение экспортируемого хлеба железнодорожные магистрали вели напряженные «тарифные войны». Так, по перевозке хлебных грузов Либаво-Роменская железная дорога конкурировала с Курско-Киевской линией. Железные дороги, ведущие из Витебска в Ригу, соревновались за привлечение грузов с Московско-Брестской железной дорогой [23. С. 17]. С этой целью их руководство было вынуждено устанавливать заниженные тарифы, что приводило к разорению магистрали с негарантированным правительством акционерным капиталом (Московско-Брестская, Либаво-Роменская железные дороги). В более выгодном положении находились общества Динабурго-Витебской и Орловско-Витебской железных дорог, которые пользовались государственной гарантией доходов. В конкурентной борьбе они могли снижать грузовые тарифы, не опасаясь прямых убытков.

Юридическим основанием для огосударствления частных железных дорог служили соответствующие положения в уставах акционерных компаний, которые закрепляли право правительства выкупить железнодорожную линию в любое время, как правило по истечении 20-летнего срока со дня завершения постройки. Прецедент такого рода впервые был создан в § 9 устава Главного общества российских железных дорог [2]. Исключение из общего правила представляли Динабурго-Витебская и Орловско-Витебская железные дороги, в отношении которых устанавливались соответственно 35-ти и 40-летний сроки. Выкупная сумма определялась по капитализированной наивысшей доходности за последние 5–7 лет эксплуатации железной дороги. Чтобы не спровоцировать отток частных инвестиций из железнодорожного строительства, правительство при выкупе частных железных дорог применяло исключительно экономические методы. Передача частных линий государству происходила на условиях выплаты компенсации бывшим владельцам и поэтому не вызвала особого недовольства с их стороны [24. С. 53].

Более полное представление о выкупной стоимости железных дорог дает составленная нами табл. 2. В ней содержится сопоставление нарицательной суммы реализованных капиталов, выпущенных для замены акций бывших четырех железнодорожных компаний, проходивших

Таблица 2

Финансовая операция по выкупу российских железных дорог государством в 90-х годах XIX в.

Дорога	Длина железнодорожной линии на момент перехода в казну верст	Сумма реализованных капиталов взамен акций бывших обществ железных дорог (4%-е облигации)		Невозмещенные долги по гарантии государству при окончательном расчете с обществами руб. кред.	Итоговая выкупная стоимость руб. кред.	Год выкупа
		руб. метал.	руб. кред.			
Либаво-Роменская	1191	-	4 554 700	58 784 074	63 338 774	1891
Динабурго-Витебская	244	19 080 443	-	31 738 051	60 358 715	1894
Орловско-Витебская	528	11 420 000	-	56 795 917	73 925 917	1894
Московско-Брестская	1032	-	11 347 395	89 684 179	101 031 574	1896

Источник. Составлена автором на основе [25; 26; 27].

по большей части территории современной Беларуси, и суммы долгов по гарантии, оставшихся невозмещенными казне.

Мы видим, что правительство приобрело в свою собственность акции выкупаемой компании и таким образом отстраняло от управления делами прежних хозяев. Выкупленные акции бывших компаний обменивались на 4%-е правительственные облигации. В дальнейшем государству переходили все долги и финансовые обязательства упраздненных обществ, в том числе уплата процентов и погашения по их облигационным капиталам. В ходе выкупа железных дорог Министерству финансов пришлось списать безнадежные долги бывших частных компаний на астрономическую сумму в 1150 млн руб. [20. С. 79]. Вместе с тем с бюджетной точки зрения данная выкупная операция принесла государству ощутимую выгоду. Выплата выкупной компенсации правительственными 4%-ми облигациями, выпущенными взамен 5% бумаг ликвидированных акционерных обществ, требовала от государства значительно меньших расходов на оплату процентов.

Представленные в табл. 2 железные дороги можно отнести к двум группам. К первой относятся те компании (Либаво-Роменская, Московско-Брестская), на выкуп которых правительство уже имело формальное право. Их переход в ведение государства главным образом был обусловлен неудовлетворительным финансовым положением. Не были довольны работой Московско-Брестской магистрали (в первую очередь тарифной политикой компании) и торгово-промышленные слои г. Минска, направившие в июле 1893 г. в соответствующие государственные инстанции свои пожелания о необходимости выкупа железной дороги правительством [28. Л. 4 об.].

Переход в государственную собственность Либаво-Роменской магистрали создал новый прецедент в соответствующей практике. Особенностью процесса национализации данной железной дороги стало то, что Министерство финансов высчитало из причитающейся акционерам компенсации сумму оставшихся долговых обязательств бывшего акционерного общества [29. Л. 4]. Во вторую группу входили частные общества (Орловско-Витебской и Динабург-Витебской дорог), в досрочном выкупе которых было заинтересовано прави-

тельство еще и по причине большого экономического или военного значения этих железных дорог. Согласно уставам, правительство получало право на выкуп этих двух железнодорожных линий только в 1906 и 1909 гг. соответственно. Поэтому власти вступили в переговоры с акционерами общества Орловско-Витебской дороги на предмет ее перехода в руки казны. В конце 1893 г. общее собрание акционеров одобрило предложение правительства [30. С. 636].

Значительно сложнее было договориться с акционерами Динабург-Витебской компании. Переговоры о досрочном выкупе велись Министерством финансов еще в 1885 и 1887 гг., но безрезультатно. Такая настойчивость была связана со стремлением правительства ликвидировать единственный иностранный «анклав» в железнодорожном хозяйстве России. Дело в том, что правление учрежденного в Англии общества Динабург-Витебской железной дороги находилось в Лондоне, а в России (Риге) размещались только его исполнительные структуры. Содержание двух правлений в Лондоне и Риге дорогом обходилось российскому бюджету (в 1891 г. – 141 262 руб.). Кроме того, акционерное общество данной дороги было единственным в стране, которое не подлежало юрисдикции российских законов и функционировало на основе британских законодательных актов. Поэтому власти не теряли надежды национализировать принадлежавшую англичанам дорогу. Результатом многократных переговоров явилось добровольное согласие в 1894 г. акционеров на переход линии в собственность российского правительства [31. С. 1522]. Главным условием достижения компромисса при выкупе двух вышеназванных железных дорог было их освобождение от начатов по контрольным ревизиям в прежнее время.

Нередко в качестве дополнительного аргумента в пользу безотлагательного выкупа частной железнодорожной линии выступал наметившийся рост чистого дохода (сумма, получаемая после вычета из валового дохода эксплуатационных расходов). В Министерстве финансов хорошо осознавали, что улучшение финансового положения железной дороги может привести к увеличению компенсации при ее огосударствлении. Поэтому правительство стремилось не затягивать с приобретением

таких железнодорожных линий [32. С. 122]. Политика массированного выкупа правительством значительного числа частных железных дорог превращала государство в самого мощного монополиста в области железнодорожного транспорта. Создание обширной государственной сети рельсовых путей давало правительству уникальную возможность подавлять экономическими методами своих частных конкурентов, тем самым побуждая их к уступке своих предприятий государству.

Таким образом, в конце XIX в. все железные дороги Беларуси перешли в ведение государства. Исключение составила построенная в 1895–1897 гг. узкоколейная линия Свенцяны – Постава – Березвечь (Глубокое) (см. подробнее [33]). Правительство выкупало в казну в первую очередь железные дороги, примыкающие к западной границе государства, руководствуясь важным военно-стратегическим положением Беларуси, а также интересами экспортной торговли. Восточная же часть Европейской России была предоставлена в распоряжение частных компаний. В целом, преобразования на транспорте в 80–90-х годах XIX в. ликвидировали наиболее вопиющие недостатки в деятельности железных дорог. Вместе с тем столь решительное вмешательство правительства в дела железнодорожных обществ серьезно ущемляло их законодательно установленные права, блокируя частную инициативу.

Несмотря на то, что минуло уже более 100 лет, мы снова вынуждены обращаться к проблеме роли государства в экономике. С позиции сегодняшнего дня заслуживает внимания практика огосударствления железнодорожного транспорта России и входившей в ее состав Беларуси. Именно этот опыт, заключенный в строительстве, экономике и управлении железными дорогами, целесообразно использовать в процессе реформирования железнодорожного транспорта.

ЛИТЕРАТУРА

1. Журавлев В.В. Национализация частных железных дорог в СССР // Исторические записки. М., 1970. Т. 86.
2. Полное собрание законов Российской империи (далее – ПСЗРИ). СПб.: Тип. II отд. с. е. и. в. канцелярии, 1830–1881. Собрание II. Т. 33. № 33292.

3. Михайловский В.Г. Развитие железнодорожной сети // Труды императорского вольного экономического общества. СПб., 1898. Т. 1. Кн. 2. С. 117–147.

4. ПСЗРИ. Т. 38. № 39393.

5. ПСЗРИ. Т. 42. № 44378.

6. ПСЗРИ. Т. 45. № 48083.

7. ПСЗРИ. Т. 46. № 49570.

8. Мизулин П.П. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893–1902 гг.). Харьков: Типо-литография «Печатное дело», 1903.

9. Государственный архив Российской Федерации (далее – ГАРФ). Ф. 678 (Александр II). Оп. 1, д. 646.

10. Национальный исторический архив Беларуси (далее – НИАБ). Ф. 2502 (Витебский губернский статистический комитет). Оп. 1, д. 266.

11. Российский государственный военно-исторический архив (далее – РГВИА). Ф. 422 (Описание и карты путей сообщения Российской империи). Оп. 1, д. 1359.

12. Краткий отчет о деятельности тарифных учреждений и департамента железнодорожных дел за 1889–1913 гг. СПб.: Тип. Мин-ва путей сообщ., 1914.

13. Мозойро А. Частное предпринимательство и общественное служение в русской экономической мысли второй половины XIX в. // Вопросы экономики. 1994. № 7.

14. Хадонов Е.Е. Очерки из истории финансово-экономической политики России. М.: Юпакс, 1997.

15. ГАРФ. Ф. 677 (Александр III). Оп. 1, д. 561.

16. РГВИА. Ф. 400 (Главный штаб). Оп. 24, д. 504.

17. Соловьева А.М. Из истории выкупа частных железных дорог в России в конце XIX в. // Исторические записки. М., 1962. Т. 82.

18. Степанов В.Л. Н.Х. Бунге. Судьба реформатора. М.: Росспэн, 1998.

19. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М.: Наука, 1975.

20. Георгиевский П.И. Финансовые отношения государства и частных железнодорожных обществ в России и в Западно-Европейских государствах. СПб.: Тип. Мин-ва путей сообщ., 1887.

21. Либаво-Роменская железная дорога. СПб.: Тип. Р. Голике, 1881.

22. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1896 г. СПб.: Гос. тип., 1897.

23. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. Киев: Типография товарищества И.Н. Кушнерев и К°, 1883.

24. Малов В.А. Железнодорожное дело в России: экономика, управление, право // Железнодорожный транспорт. 1990. № 7.
25. Головин К. Наша финансовая политика и задачи будущего (1887–1898 гг.) СПб.: Тип. Д.В. Чичинадзе, 1899.
26. Справочная книжка для держателей русских государственных и гарантированных правительством ценных бумаг. СПб.: Тип. редакции период. изд. М-ва финансов, 1911.
27. Национальный музей истории культуры и искусства Беларуси. Ф. «научно-вспомогательный».
28. НИАБ. Ф.1 (Минская городская управа). Оп.1, д. 2516.
29. Музей истории Белорусской железной дороги. Ф. «основной».
30. Выкуп Орловско-Витебской железной дороги // Вестник финансов, промышленности и торговли. 1894. № 11.
31. Выкуп Двинско-Витебской железной дороги // Вестник финансов, промышленности и торговли. 1894. № 24.
32. Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: В 4 т. СПб.: Типография Ком-та министров, 1902. Т. 3.
33. Киштымев А. Этапы железнодорожного строительства на Беларуси // Гістарычны альманах. 2002. Т. 7. С.126–129.

