

Copyright © 2016 by Sochi State University



Published in the Russian Federation
 Bylye Gody
 Has been issued since 2006.
 ISSN: 2073-9745
 E-ISSN: 2310-0028
 Vol. 39, Is. 1, pp. 173-182, 2016

Journal homepage: <http://bg.sutr.ru/>



UDC 94(47).082

Causes of ransom private railways in the Russian Empire during the reign of Alexander III

Pavel A. Gurianov^{a, *}

^a National Mineral Resources University (Mining University), Saint-Petersburg, Russian Federation

Abstract

This article focuses on a number of reasons, redemption of private railways in the Russian Empire during the reign of Alexander III. Preconditions for this step. After the defeat in the Crimean War, the state began to consider two basic ways construction of railways: the expense of the treasury at the expense of private capital, including foreign ones. Attempts to organize joint capital of private foreign and domestic on the example of the main Russian Railway Company ended sadly. Foreign capital is mainly interested in speculation on the Russian stock exchange, as a result the majority of the company's shares went to the Russian capital. To support the private Russian capital the government has gone the way of the guarantee capital, in certain cases, as a joint stock or bond or one of the types of capital. When distribution concessions were not crucial economic factors, and the proximity to the elite or the corruption component. Often concession won by those who offered the lowest price, which affects the quality of railway construction in the country. As a result of the concession is not got the most professionally trained people who are almost entirely the burden shifted to the state, and profits for the most part getting any private owners. As a result, such practice is ruinous for the Treasury forced the government to buy back a significant portion of private railways on acceptable terms. As a result, initially malpractice and corruption safeguards prevent a real manifestation of self-employment initiatives

Keywords: ransom, government concessions railway construction, business risks, Russian railways, private railways, management efficiency

1. Введение

В научной литературе неоднократно писали о неудачной политики строительства частных железных дорог в России; в результате чего государство было вынуждено выкупить их значительную часть при императоре Александре III. В данной работе мы затронем основные причины принятия данного трудного решения и разберем дискуссионную полемику вокруг данной проблематики. Исследование позволяет сформировать целостную картину истории выкупа ряда частных железных дорог в рассматриваемый период.

2. Материалы и методы

2.1. Материалами для подготовки статьи стали статистические сборники министерства путей сообщения Российской Империи и фундаментальные работы И.С. Блюха, П.И. Георгиевского, А.И. Чупрова и А.М. Соловьевой.

2.2. Методологической основой работы стали общенаучные методы: анализа, синтеза, обобщения. Автор опирался на системный подход в работе. Применены принцип социально-экономических структур и принцип историзма, который предполагает анализ широкого массива фактов с учетом их взаимосвязи с общеисторическим процессом. В исследовании использованы

* Corresponding author

E-mail addresses: pavelgurianov19@gmail.com (Pavel A. Gurianov)

проблемно-хронологический и метод институциональной теории, позволившие рассмотреть поставленные научные проблемы в их последовательном развитии.

3. Обсуждение

Данная проблематика активно обсуждалась в конце XIX – начале XX века в многочисленных работах. Здесь необходимо отметить труды: (Георгиевский, 1887; Мертенс, 1919; Мигулин, 1900; Чупров, 1909).

Выкуп в казну частных железных дорог в советской историко-экономической литературе почти не исследовался (Соловьева, 1968: 89). В дальнейшем исследователи, как российские, так и зарубежные лишь мимоходом затрагивали тему выкупа. Или ученые анализировали процедуру выкупа отдельных железных дорог (Недорубов, 2004; Тестов, 2013).

Известно, что железные дороги внесли существенный вклад в экономическое развитие России, тем еще более странным выглядит скромное количество работ посвященных данной тематике, эффективности различных форм хозяйствования (Goldsmith, 1961; Metzger, 1974; Хусаинов, 2012).

Кратко к дискуссиям на эту острую тему вернулись в свете возможной приватизации ОАО РЖД ряд исследователей по историческим и экономическим наукам в конце XX – в начале XXI веков. Например, одни считают, что от выкупа больше выиграли железнодорожные общества (т.е. их учредители), хорошо заработав не только на самом строительстве в период железнодорожного бума, но и на спекулятивной игре на бирже соответствующими ценными бумагами (Алиев, Благих, 2012: 391). Заработали учредители и от откупных операций, так как правительство явно переплатило за них (Кульжинский, 1909; Соловьева, 1975).

А.И. Чупров доказывал, что правительство в результате выкупа частных железных дорог не только не переплатило предпринимателям, а, наоборот, в некоторых случаях, выкупило их дешевле ряда пунктов прописанных в уставе ряда обществ (Чупров, 1909: 147, 150-153).

Другую точку зрения, высказывает О. Мертенс, что выкуп не был обязательным условием того времени (Мертенс, 1919). Ярым сторонником изменения государственной политики в отношении строительства железных дорог был П.И. Георгиевский, который подробно и убедительно отстаивал точку зрения, что большинство частных обществ реально не несут никаких предпринимательских рисков (Георгиевский, 1887). К этим же выводам пришли и другие исследователи (Мигулин, 1900; Соловьева, 1975).

Необходимость выкупа казной железных дорог доказывают в своих работах ряд современных исследователей (Недорубов, 2004; Тестов, 2009, 2013). Им возражают, что частный капитал априори эффективней государственного и вмешательство правительства в частные дела приводит только к провалам рынка (Хусаинов, 2012).

Существует компромиссная точка зрения, что должны существовать обе системы государственного и частного хозяйствования. Государство же должно выкупать только убыточные железные дороги (Гулидова, 2011).

4. Результаты

Основной бум строительства железных дорог начался с 1870 г., за этот год было построено 2565 км., что составляло более 30 % от уже построенных дорог за период с 1838 по 1869 гг. За 1871 г. было введено еще больше – 2910 км. Исследователи связывают данное событие с мировым экономическим подъемом 1868–1872 гг. Еще более существенным фактором железнодорожного бума являлась выдача государством концессий. Если в 1866 г. правительство выдало всего лишь одну, то в 1869 г. уже 139 (Карпенкова, 2014: 151). Выдавались они на разных условиях, в зависимости от близости к элитным слоям Российской Империи (Георгиевский, 1887: 24).

Дороги в подавляющем большинстве относились к частной собственности. К 1 января 1876 г. протяженность русской железнодорожной сети составляла 17749 верст, которые за исключением 57-верстной Ливенской линии, принадлежавшей казне, эксплуатировались 42 частными обществами (Тестов, 2009: 81). К 1 января 1883 г. русская железнодорожная сеть составляла 21593 версты из которых государственных было только 1116 верст (Статистический сборник МПС, 1885: 9).

Частным предпринимателям за короткий промежуток времени удалось достигнуть существенных результатов. Так, в частности, К.В. Чевкин писал, что «частная деятельность, привлечение иностранных капиталов и пособие от правительства – единственно возможное решение задачи устройства у нас железных дорог» (Гулидова, 2011, 70). Зарубежный исследователь, симпатизирующий частному капиталу в железнодорожном строительстве констатировал, что «частное предпринимательство в ожидании значительных барышей, широко использовало представившейся счастливый случай» (Мертенс, 1919: 5-6).

Часть железных дорог была построена государством, а часть – акционерными железнодорожными обществами. Практика показала и доказала, что в силу ограниченности государственных ресурсов, бюрократических проволочек и формализма государственное строительство железных дорог существенно уступало частному (Гулидова, 2011: 72).

Развитие железнодорожной сети в стране представлено в табл. 1 (Хромов, 1950: 462). Более активно оно пошло после болезненного поражения в Крымской войне (Starns, 2012: 34-35).

Во времена царствования Николая I строительство железных дорог происходило за счет государства. Император не доверял ни своим, ни иностранным предпринимателям, считая их неспособными в полной мере соблюдать национальные интересы страны (Гулидова, 2011: 136).

10 октября 1856 г., по приказу императора Александра II, осознававшего необходимость развивать в Российской Империи железнодорожный транспорт, состоялось экстренное заседание Комитета министров для рассмотрения данного вопроса. Из двух вариантов возможного строительства: за счет государства или за счет частного капитала комитет не смог выбрать ни один из вариантов. В дальнейшем пришли к консенсусу и 26 января 1857 г. Александр II подписал Указ о создании в стране сети железных дорог. Для реализации указа была заключена концессия с компанией А.Л. Штигица и создано Главное общество российских железных дорог с участием русского (37,5 %), английского (28,3 %), французского (21 %) и прусского банковского капитала. Правительство сильно рассчитывало на привлечение иностранного капитала. Оно гарантировало учредителям общества ежегодный доход в размере 5 % (Гулидова, 2011: 138; Карпенкова, 2014: 150). К 1859 г. большинство акций принадлежали российским гражданам (Лизунов, 2008: 32). Фактически это был провал операции по привлечению крупного иностранного капитала в строительство железных дорог Российской Империи.

15 июня 1865 г. император Александр II издал Указ об учреждении Министерства путей сообщения (МПС), что способствовало железнодорожному буму, но в это же время продолжились многочисленные дискуссии по поводу за чей счет строить железные дороги. Министр путей сообщения П.П. Мельников был сторонник строительства за счет казны. Его же оппонентом стал министр финансов М.Х. Рейтерн, настойчиво предлагающий осуществлять строительство за счет частного капитала. Министра финансов поддержал император Александр II (Гулидова, 2011: 140-141).

В результате П. Мельников покинул пост министра путей сообщения. К этому времени было изменено законодательство по выдаче концессий на сооружение железных дорог. Прежде всего, была понижена стоимость постройки железных дорог по концессии, что привело к тому, что соискатели концессий стали соревноваться между собой в предложении стоимости постройки, что, практически, всегда, приводило к снижению качества работ (Краткий исторический очерк, 1898: 151). Зачастую к строительству железных дорог допускались совершенно некомпетентные люди (Westwood, 1964: 42).

Железнодорожный бум стимулировал бурный рост во многих отраслях российской промышленности, прежде всего, в металлургии, машиностроении и в горнодобывающем производстве, способствовал общему экономическому развитию страны (Blanchard, 2000; Goldsmith, 1961; Nykänen, 2015: 26). Строительство новых железных дорог придало новый импульс международной зерновой торговле. Российская Империя была тесно интегрирована в международную торговлю зерном и хлебом (Давыдов, 2010; Goodwin, Grennes, 1998).

За годы царствования Александра III (1881–1894 гг.) было построено около 12 тыс. км. железной сети. Скорость строительства железных дорог несколько сократилась, при Александре II только за период с 1870 г. по 1880 г. было построено 14699 км железной сети, после смерти императора Александра III, за период 1894–1900 гг. было введено около 18 тыс. км. Частные предприниматели строили дороги быстрее и сравнительно дешевле, чем государство (это при том, что в накладные расходы входили колоссальные взятки и неофициальная цена концессии, полученной через влиятельных посредников) (Гулидова, 2011: 72).

В годы правления Александра III началась политика огосударствления частных дорог. Исследователь В.Н. Тестов отмечает, что в одном из государственных отчетов приходят к выводу, что вследствие неоправдавшихся надежд, возлагавшихся на ряд акционерных обществ, правительство приняло решение о прекращении выдачи новых концессий и возвращении к практике государственного финансирования железнодорожного строительства. Кроме этого, было принято решение приступить к постепенной ликвидации ряда акционерных железнодорожных обществ посредством досрочного выкупа у них железных дорог в казну на основаниях, предусмотренных в уставах обществ, или по особым соглашениям (Тестов, 2013: 32).

Выкуп железных дорог осуществлялся с небывалой быстротой. Если к 1890 г. в ведении казны было 7386 верст железных дорог, то к концу 1892 г. 10293 версты, а к 1 февраля 1895 г. – 20126 верст (Чупров, 1909: 146). К концу 1895 г. в казенном управлении министерством путей сообщения было 20403 версты, в частной собственности – 12702 версты (Статистический сборник МПС, 1897: I).

В дальнейшем выкуп осуществлялся не в столь значительном масштабе, за период с 1897 по 1901 гг. было передано казне лишь 2937 верст. (Мертенс, 1919: 14). Подавляющее большинство железных дорог России (87,4 %) находились на территории Европейской части России, без учета Княжества Финляндского. (Статистический сборник МПС, 1907: VII) Большая их часть к 1901 г. принадлежала казне, в результате выкупных операций, в то время как все 100 % железных дорог на территории азиатской части Российской империи были казенными (Ежегодник России, 1905).

Таблица 1. Развитие железной сети в России, в км.

Годы	Строительная длина железной сети на конец года	Годы	Строительная длина железной сети на конец года
1838	27	1884	25 007
1845	144	1885	26 024
1850	501	1886	27 345
1851	1 004	1887	28 240
1853	1 049	1888	29 428
1857	1 170	1889	29 933
1860	1 626	1890	30 596
1861	2 238	1891	30 723
1862	3 516	1892	31 202
1866	4 573	1893	32 870
1869	8 166	1894	35 206
1870	10 731	1895	37 058
1874	18 220	1896	39 546
1880	22 865	1897	41 585
1881	23 091	1898	44 622
1882	23 429	1899	49 870
1883	24 145	1900	53 234

Финансовые результаты эксплуатации сети железных дорог представлены в [табл. 2](#) ([Статистический сборник МПС, 1885: 2-3](#); [Статистический сборник МПС, 1897: IX-X](#)). В динамике они выглядят благоприятно, если не знать обо всех тонкостях предоставления концессий.

Таблица 2. Финансовые результаты эксплуатации сети железных дорог, тыс. руб.

Год	Валовой доход	Расход по эксплуатации	Чистый доход по эксплуатации
1873	123 865	71 744	52 121
1874	141 832	88 899	52 933
1875	142 408	93 568	48 840
1876	147 680	100 433	47 247
1877	193 543	121 694	71 849
1878	221 696	145 736	75 960
1879	213 158	152 698	60 460
1880	193 206	151 651	41 555
1881	200 840	145 126	55 714
1882	215 163	144 722	70 391
1884	229 766	143 490	86 286
1885	234 375	141 330	93 045
1886	225 217	141 458	83 859
1887	252 987	144 264	108 723
1888	283 383	160 058	123 325
1889	282 691	168 833	113 858
1890	284 531	171 774	112 757
1891	296 087	177 651	118 436
1892	301 079	194 032	107 677
1893	328 793	199 362	129 431
1894	367 725	214 626	153 099
1895	391 887	226 783	165 104
1896	420 873	244 140	176 733
1897	437 363	258 057	179 306
1898	465 741	277 576	188 165

Какие же причины побудили верховную власть начать данный выкуп? Слишком большие расходы несла казна, из-за «странной» концессионной политики. Виной, которой были, во многом, коррупционные составляющие.

Почти каждый год министерству путей сообщения правительство было вынуждено добавлять денежные средства сверх сметы, часть из которых шла на покрытие гарантий капитала для частных железнодорожных обществ ([Блюх, 1882: 252-253, 296-299](#)). В результате, частные железнодорожные

общества сильно задолжали правительству, см. табл. 3 (Блиох, 1878: 78; Статистический сборник МПС, 1885: 2; Статистический сборник МПС, 1901: XVII).

Таблица 3. Цифры долгов железнодорожных обществ Правительству, руб.

К 1 января 1869	99 350 000
К 1 января 1876	239 580 000
К 1 января 1881	629 096 356
К 1 января 1882	720 982 868
К 1 января 1883	781 888 880
К 1 января 1895	477 455 000
К 1 января 1897	160 404 000
К 1 января 1899	92 294 000

Выдача концессий, обычно, зависела не от министра финансов или министра путей сообщения, а от приближенных императора. А.Н. Куломзин вспоминал, что под воздействием министра двора графа Адлерберга Александр II утверждал передачу концессий на очень невыгодных для казны условиях (Голицын, 2011: 17).

К середине 1870-х гг. сумма долгов железнодорожных обществ правительству по невыплаченным процентам, возмещенным ссудам и авансам достигла приблизительно 174 млн. руб. Государство ежегодно выделяло около 50 млн. руб. на выплату процентов и сумм погашения по займам (Гулидова, 2011).

П.И. Георгиевский верно утверждал, что большинство частных дорог в стране фактически ими не являются (62,4 % длины от всех частных железных дорог). Более подробно расписано в табл. 2. «Никакого риска, никакого намека на частный предпринимательский капитал мы здесь не находим» (Георгиевский, 1887: 7). Точнее в данном случае, надо говорить об аренде дорог у государства на очень выгодных условиях. Казне значительные убытки, а арендатору, обычно, вся прибыль или в худшем варианте ее половина (Георгиевский, 1887).

Об этом же пишет и другой исследователь «все выгоды передавались компаниям, а весь риск и жертвы возлагались на казну» (Чупров, 1909: 147). Ю. Гулидова констатировала, что «частные предприниматели чувствовали себя весьма вольготно. Фактически бесконтрольно ведая железнодорожным делом, они наживались не только на строительстве дорог, но и на их эксплуатации, не проявляя при этом должной заботы об улучшении качества рельсовых путей» (Гулидова, 2011).

В ходе приватизации 1990-х гг. исследователи заговорили об неэффективных частных собственниках, но как мы видим данный феномен уже ярко проявил себя и в Российской Империи, при этом значительная часть вины, что тогда, что сейчас лежит на неэффективной государственной политике; некоторых влиятельных государственных чиновниках, ставящих свои личные интересы, выше государственных, т.е. интересов всего общества в целом.

В данной ситуации, важно осознать, что именно государство, а точнее часть влиятельной бюрократии создала данную порочную систему. Фактически она развращала номинальных частных предпринимателей.

С.Ю. Витте точно заметил, отличие нашей государственной политики от американской: «В Америке, по крайней мере, все железные дороги частные не по названию, а в действительности, поэтому казна в капиталах железных дорог совершенно не заинтересована, а, следовательно, если железные дороги и режутся, то казна дефицит не приплачивает» (Витте, 2014: 187).

Мы видим, что С.Ю. Витте поддерживал тезис о том, что частные дороги в России только по названию, а не по сути своей. Заметим, что в 1880-е гг., когда в России начала реализовываться идея о выкупе частных дорог, в мире подавляющее большинство железных дорог поддерживалось частным капиталом (70 % от всех железных дорог) (Алиев, Благих, 2012: 389).

П.И. Георгиевский также отказывал в праве частной собственности (государство полностью гарантировало акционерный капитал и частично облигационный капитал), таким обществам как Рига-динабургская, Балтийская и Юго-западные; «представляются особо привилегированными арендами, дающими права на получение избытков дохода и не налагающими обязанностей отвечать за убытки» (Георгиевский, 1887: 9-10).

В общем итоге «частные» железные дороги обходились российской казне ежегодно приблизительно в 45 млн. рублей, это не считая процентов, которые казна должна была уплачивать по беспроцентному для железнодорожных обществ долгу (Георгиевский, 1887: 6).

Намек на частную собственность увидел П. Георгиевский (гарантирован облигационный капитал и 60 % акционерного) в ряде железнодорожных обществ, таких как Варшаво-бромбергская, Козлово-воронежско-ростовская, Орлово-грязская и Шуйско-ивановская (Георгиевский, 1887).

Мы видим, что имитационные частные железные дороги России в массе своей накапливали долги (табл. 4). (Георгиевский, 1887). У многих они в разы превышали их акционерный капитал. Эффективное управление было только на Курско-киевской и Рязанско-козловской железных дорогах. В данной ситуации, выкуп частных дорог был разумным шагом, с последующим изменением «правил игры», когда государство уже не выступало полностью гарантом по обязательствам частных обществ.

За 1895–1903 гг. казной было построено 10,6 тыс. верст, а частными обществами – 11,7 тыс. верст, что говорит о том, что ряд частных компаний вполне могли конкурировать с казенными дорогами на равных (Тарасевич и др., 2000).

Важно понимать, что с позиции теории институционализма в Российской Империи не эффективно работали многие «институты», что в итоге приводило к снижению эффективности управления, как частными, так и государственными дорогами.

Таблица 4. Общества частных железных дорог в России с государственными гарантиями

Общества железных дорог	Облигационный капитал, тыс. кредитных рублей	Акционерный капитал, тыс. кредитных рублей	Сумма долговых обязательств, тыс. кредитных рублей	Долг в %, к акционерному капиталу
Варшаво-тереспольская	8 103	8 320	7 554	90,8
Владикавказская	70 619	8 642	29 035	335,9
Главное общество	311 910	120 000	105 034	85,7
Грязе-царпцынская	25 847	33 984	35 381	104,1
Динабург-витебская	-	20 800	20 707	99,5
Донецкая	41 400	9 122	23 245	254,8
Закавказская	122 930	11 296	38 617	341,8
Курско-киевская	30 000	15 000	-	-
Курско-харьковско-азовская	67 213	20 753	53 598	258,2
Лодзинская	-	2 038	926	45,4
Лозово-севастопольская	47 690	13 068	47 397	362,6
Митавская	7 259	2 400	6 736	280,6
Моршанско-сызранская	28 758	8 983	25 184	280,3
Московско-бретская	86 709	18 878	55 013	291,4
Оренбургская	30 834	8 158	18 400	225,5
Орлово-витебская	40 000	15 000	38 527	256,8
Привислинская	29 597	6 588	16 212	261,2
Ряжско-вяземская	35 849	11 211	39 431	351,7
Ряжско-моршанская	9 407	2 972	9 394	316,0
Рязанско-козловская	15 882	7 825	3 196	40,8
Уральская	61 850	10 457	28 593	273,3
Фастовская	17 635	4 665	9 668	207,1

Фактически частных обществ в сфере строительства железных дорог в стране насчитывалось только четыре (см. табл. 5). (Георгиевский, 1887) Обращает внимание тот факт, что половина из них не имела долгов, а остальные имели их в небольшом размере.

Общий долг данных 4 компаний составлял 5,4 % от общего акционерного капитала. Когда государство не является гарантом, собственник (менеджмент) компаний начинает более эффективно работать, так как рассчитывать приходится исключительно только на себя.

Таблица 5. Частные общества железных дорог

Общества железных дорог	Облигационный капитал, тыс. кредитных рублей	Акционерный капитал, тыс. кредитных рублей	Сумма долговых обязательств, тыс. кредитных рублей	Долг в %, к акционерному капиталу
Варшавско-венская	38 110	12 500	-	-
Риго-тукумская	4 245	2 122	556	26,2
Рыбинско-козловская	18 977	20 000	-	-
Тамбово-козловская	3 200	3 596	1514	42,1

Заключение

По результатам данного исследования выявлено, что правительству не удалось привлечь массово крупный иностранный капитал к строительству железных дорог в стране. Правительство было вынуждено опираться на российский капитал, который не обладал столь значительными средствами, что иностранный.

Для поддержки правительство гарантировало многим частным железнодорожным обществам капитал. Иногда облигационный, иногда акционерный, в определенных случаях тот и другой. Многие же предприниматели ухватились за столь привлекательную возможность и стали перераспределять: себе доходы, а государству расходы.

В конце концов, терпение правительства закончилось, и оно было вынуждено выкупить ряд частных железных дорог.

Литература:

- Алиев, Благих 2012 – Алиев Ш.И., Благих И.А. Особенности государственно-частного партнерства в России (на примере строительства и эксплуатации железных дорог) // Проблемы современной экономики. 2012. № 1. С. 388-392.
- Блиох 1878 – Блиох И.С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России СПб., 1878. Т. 1.
- Блиох 1882 – Блиох И.С. Финансы России XIX столетия. История и статистика. СПб., 1882. Т. 4. 337 с.
- Витте 2014 – Витте С.Ю. Воспоминания. М., 2014. Т. 1.
- Георгиевский 1887 – Георгиевский П.И. Финансовые отношения государства и частных ж.-дорожных обществ в России и западно-европейских государств СПб., 1887.
- Голицын 2011 – Голицын Ю. Ценные бумаги и злоупотребления при строительстве железных дорог во второй половине XIX века // Биржевое обозрение. 2011. № 1. С. 16-18.
- Гулидова 2011 – Гулидова Ю.И. Железнодорожная революция в России во второй половине XIX – начале XX в. // Экономический журнал. 2011. № 2. С. 135-142.
- Давыдов 2010 – Давыдов М.А. Всероссийский рынок в конце XIX — начале XX вв. и железнодорожная статистика. СПб., 2010. 830 с.
- Ежегодник России 1905 – Ежегодник России 1904 г. СПб., 1905.
- Карпенкова 2014 – Карпенкова Т.В. Политика Российского государства в железнодорожном строительстве (1860–1914) // Известия Тульского государственного университета. 2014. № 4. С. 149-160.
- Краткий исторический 1898 – Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за 100 лет его существования (1798-1898). СПб., 1898.
- Кульжинский 1909 – Кульжинский С. К вопросу о частных железных дорогах в России // Особая высшая комиссия по всестороннему обследованию железнодорожного дела в России. СПб., 1909. Вып. 18.
- Лизунов 2008 – Лизунов П.В. Главное общество российских железных дорог: надежды и разочарования // Вестник Северного федерального университета. Сер. гуманитарные и социальные науки. 2008. № 4. С. 29-37.
- Мертенс 1919 – Мертенс О. Тридцать лет (1882-1911гг.) русской железнодорожной политики и ее экономическое значение М., 1919.
- Мигулин 1900 – Мигулин П.П. Русский государственный кредит (1769-1899). Харьков, 1900. Т. 2.
- Недорунов 2004 – Недорунов А.Н. Правовые основы и организационное устройство государственных и частных железных дорог России в начале XX века (на примере дорог южного направления). Ростов н/Д., 2004. 166 с.
- Соловьева 1968 – Соловьева А.М. Из истории выкупа частных железных дорог в России в конце XIX века // Исторические записки. 1968. Т. 82. С. 89-119.
- Соловьева 1975 – Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. М., 1975. 315 с.

- Статистический сборник МПС 1885 – Статистический сборник МПС. выпуск 10. СПб., 1885.
 Статистический сборник МПС 1897 – Статистический сборник МПС. выпуск 46. СПб., 1897.
 Статистический сборник МПС 1901 – Статистический сборник МПС. выпуск 65. СПб., 1901.
 Тарасевич и др. 2000 – Тарасевич Л.С., Гальперин В.М., Игнатъев С.М. 50 лекций по микроэкономике. М., 2000. 862 с.
 Тестов 2013 – Тестов В.Н. Из истории выкупа Курско-Харьково-Азовской железной дороги в 90-х г. XIX в. // Вестник московского государственного областного университета, Сер. История и политические науки. 2013. № 2. С. 32-36.
 Тестов 2009 – Тестов В.Н. Преобразования в системе управление российскими железными дорогами в последней четверти XIX века // Научные ведомости Белгородского государственного университета, Сер. История. Политология. Экономика. Информатика. 2009. № 1. С. 80-87.
 Хромов 1950 – Хромов П.А. Экономическое развитие России в XIX-XX веках. М., 1950.
 Хусаинов 2012 – Хусаинов Ф.И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте. М., 2012. 192 с.
 Чупров 1909 – Чупров А.И. Из прошлого русских железных дорог. М., 1909.
 Blanchard 2000 – Blanchard I. Russian railway construction and the Urals charcoal iron and steel industry, 1851-1914 // The Economic History Review. 2000. № 1 (53). pp. 107-126.
 Goldsmith 1961 – Goldsmith R. The Economic Growth of Tsarist Russia 1860-1913 // Economic Development and Cultural Change. 1961. 3 (9). pp. 441-475.
 Goodwin Grennes, 1998 – Goodwin B., Grennes T. Tsarist Russia and the World Wheat Market // Explorations in Economic History. 1998. № 4 (35). pp. 405-430.
 Metzer 1974 – Metzer J. Railroad Development and Market Integration: The Case of Tsarist Russia // The Journal of Economic History. 1974. № 3 (34). pp. 529-550.
 Nykänen 2013 – Nykänen N. Industrial Clusters in the Russian Empire 1860–1913. Jyväskylä, 2015.
 Starns 2012 – Starns K. The Russian Railways and Imperial Intersections in the Russian Empire. Washington, 2012.
 Westwood 1964 – Westwood J. A History of Russian Railways. London, 1964.

References:

- Aliev, Blagikh 2012 – Aliev Sh.I., Blagikh I.A. Osobennosti gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Rossii (na primere stroitel'stva i ekspluatatsii zheleznykh dorog) [Features of public-private partnership in Russia (for example, the construction and operation of railways)] // Problemy sovremennoi ekonomiki, 2012. № 1. pp. 388-392 [in Russian]
 Bliokh 1878 – Bliokh I.S. Vliyanie zheleznykh dorog na ekonomicheskoe sostoyanie Rossii. [Influence of railways on the economic situation in Russia] SPb, 1878. T. 1. [in Russian]
 Bliokh 1882 – Bliokh I.S. Finansy Rossii XIX stoletiya. Istoriya i statistika. [Finance Russia of the XIX century. History and Statistics] SPb., 1882. T. 4. 337 p. [in Russian]
 Vitte 2014 – Vitte S.Yu. Vospominaniya [Memories]. М., 2014. Т. 1 [in Russian]
 Georgievskii 1887 – Georgievskii P.I. Finansovye otnosheniya gosudarstva i chastnykh zh.-dorozhnykh obshchestv v Rossii i zapadno-evropeiskikh gosudarstv [Financial relations between the state and private Jean-road companies in Russia and Western European countries]. SPb., 1887. [in Russian]
 Golitsyn 2011 – Golitsyn Yu. Tsennye bumagi i zloupotrebleniya pri stroitel'stve zheleznykh dorog vo vtoroi polovine XIX veka [Securities and abuse in the construction of railroads in the second half of the XIX century] // Birzhevoe obozrenie, 2011. № 1. pp. 16-18. [in Russian]
 Gulidova 2011 – Gulidova Yu.I. Zheleznodorozhnaya revolyutsiya v Rossii vo vtoroi polovine XIX – nachale XX v. [The railway revolution in Russia in the second half of XIX - early XX century] // Ekonomicheskii zhurnal, 2011. № 2. pp. 135-142 [in Russian]
 Davydov 2010 – Davydov M.A. Vserossiiskii rynek v kontse XIX — nachale XX vv. i zheleznodorozhnaya statistika. SPb., 2010. 830 p. [in Russian]
 Ezhegodnik Rossii 1905 – Ezhegodnik Rossii. 1904g. [Russian Yearbook. 1904]. SPb., 1905 [in Russian]
 Karpenkova 2014 – Karpenkova T.V. Politika Rossiiskogo gosudarstva v zheleznodorozhnom stroitel'stve (1860-1914) [The policy of the Russian state in railway construction (1860-1914)] // Izvestiya Tul'skogo gosudarstvennogo universiteta, 2014. № 4. pp. 149-160 [in Russian]
 Kratkii istoricheskii 1898 – Kratkii istoricheskii ocherk razvitiya i deyatelnosti vedomstva putei soobshcheniya za 100 let ego sushchestvovaniya (1798-1898) [A brief historical sketch of the development and activities of the Ministry of Railways for 100 years of its existence (1798-1898)]. SPb., 1898. [in Russian]
 Kul'zhinskii 1909 – Kul'zhinskii S. K voprosu o chastnykh zheleznykh dorogakh v Rossii // Osobaya vysshaya komissiya po vsestoronnemu obsledovaniyu zheleznodorozhnogo dela v Rossii. SPb., 1909. Vyp. 18. [in Russian]
 Lizunov 2008 – Lizunov P.V. Glavnoe obshchestvo rossiiskikh zheleznykh dorog: nadezhdy i razocharovaniya [Main Company of Russian Railways: hopes and disappointments] // Vestnik Severnogo federal'nogo universiteta. Ser. gumanitarnye i sotsial'nye nauki, 2008. № 4. pp. 29-37. [in Russian]

Mertens 1919 – Mertens O. Tridtsat' let (1882-1911) russkoi zheleznodorozhnoi politiki i ee ekonomicheskoe znachenie [Thirty years (1882-1911 gg.) Russian railway policy and its economic importance]. M., 1919. [in Russian]

Migulin 1900 – Migulin P.P. Russkii gosudarstvennyi kredit (1769-1899) Khar'kov, 1900. T. 2. [in Russian]

Nedorubov 2004 – Nedorubov A.N. Pravovye osnovy i organizatsionnoe ustroistvo gosudarstvennykh i chastnykh zheleznykh dorog Rossii v nachale XX veka (na primere dorog yuzhnogo napravleniya). Rostov n/D., 2004. 166 p. [in Russian]

Solov'eva 1968 – Solov'eva A.M. Iz istorii vykupa chastnykh zheleznykh dorog v Rossii v kontse XIX veka // Istoricheskie zapiski. 1968. T. 82. pp. 89-119. [in Russian]

Solov'eva 1975 – Solov'eva A.M. Zheleznodorozhnyi transport Rossii vo vtoroi polovine XIX veka. M., 1975. 315 p. [in Russian]

Statisticheskii Sbornik MPS 1885 – Statisticheskii sbornik MPS. vypusk 10. [Statistical Yearbook of the Ministry of Railways. release 10]. SPb., 1885 [in Russian]

Statisticheskii Sbornik MPS 1897 – Statisticheskii sbornik MPS. vypusk 46. [Statistical Yearbook of the Ministry of Railways. release 46]. SPb., 1897 [in Russian]

Statisticheskii Sbornik MPS 1901 – Statisticheskii sbornik MPS. vypusk 65. SPb., 1901 [Statistical Yearbook of the Ministry of Railways. release 65] [in Russian]

Tarasevich 2000 – Tarasevich L.S., Gal'perin V.M., Ignat'ev S.M. 50 lektzii po mikroekonomike [50 lectures on microeconomics]. M., 2000. 862 p. [in Russian]

Testov 2013 – Testov V.N. Iz istorii vykupa Kursko-Khar'kovo-Azovskoi zheleznoi dorogi v 90-kh g. XIX v. [From the history of redemption Kursk-Kharkiv-Azov railroad in the 90th of the XIX century] // Vestnik moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta, Ser. Istoriya i politicheskie nauki, 2013. № 2. pp. 32-36 [in Russian]

Testov 2009 – Testov V.N. Preobrazovaniya v sisteme upravleniya rossiiskimi zheleznyimi dorogami v poslednei chetverti XIX veka [Transformations in the management of Russian Railways in the last quarter of the XIX century] // Nauchnye vedomosti Belgorodskogo gosudarstvennogo universiteta, Ser. Istoriya. Politologiya. Ekonomika. Informatika, 2009. № 1. pp. 80-87 [in Russian]

Khromov 1950 – Khromov P.A. Ekonomicheskoe razvitie Rossii v XIX-XX vekakh. [The economic development of Russia in XIX-XX centuries]. M., 1950. [in Russian]

Khusainov 2012 – Khusainov F.I. Ekonomicheskie reformy na zheleznodorozhnom transporte M., 2012. 192 p.

Chuprov 1909 – Chuprov A.I. Iz proshlogo russkikh zheleznykh dorog [From past Russian Railways]. M., 1909. [in Russian]

Blanchard 2000 – Blanchard I. Russian railway construction and the Urals charcoal iron and steel industry, 1851-1914 // The Economic History Review. 2000. № 1 (53). pp. 107-126.

Goldsmith 1961 – Goldsmith R. The Economic Growth of Tsarist Russia 1860-1913 // Economic Development and Cultural Change. 1961. 3 (9). pp. 441-475.

Goodwin, Grennes 1998 – Goodwin B., Grennes T. Tsarist Russia and the World Wheat Market // Explorations in Economic History. 1998. № 4 (35). pp. 405-430.

Metzer 1974 – Metzer J. Railroad Development and Market Integration: The Case of Tsarist Russia // The Journal of Economic History. 1974. № 3 (34). pp. 529-550.

Nykänen 2013 – Nykänen N. Industrial Clusters in the Russian Empire 1860–1913. Jyväskylä, 2015.

Starns 2012 – Starns K. The Russian Railways and Imperial Intersections in the Russian Empire. Washington, 2012.

Westwood 1964 – Westwood J. A History of Russian Railways. London, 1964.

УДК 94(47).082

Причины выкупа частных железных дорог в Российской Империи в период царствования Александра III

Павел Алексеевич Гурьянов^{а,*}

^а Национальный минерально-сырьевой университет «Горный», Санкт-Петербург, Российская Федерация

Аннотация. Данная статья посвящена причинам выкупа ряда частных железных дорог в Российской Империи в период царствования Александра III. Рассматриваются предпосылки к данному шагу. После поражения в Крымской войне государство стало рассматривать два основных

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: pavelgurianov19@gmail.com (П.А. Гурьянов)

пути строительства железных дорог: за счет казны и за счет частных капиталов, в том числе иностранных. Попытки организации совместных капиталов частного иностранного и отечественного на примере Главного Российского общества железных дорог окончились печально. Зарубежный капитал интересовала в основном спекулятивная игра на российской бирже, в итоге большинство акций общества достались российскому капиталу. Для поддержки частного российского капитала правительство пошло по пути гарантии капитала, в определенных случаях как акционерного, так и облигационного или одного из видов капитала. При раздаче концессий огромное значение имели не экономические факторы, а близость к элите или коррупционная составляющая. Не редко выигрывали концессии те, кто предлагал наименьшую цену, что сказывалось на качестве строительства железных дорог в стране. В итоге концессии достались не самым профессионально подготовленным людям, которые практически полностью бремя расходов переложили на государство, а барыши в массе своей доставались частным владельцам. В итоге столь разорительная практика для казны вынудило правительство выкупить значительную часть частных железных дорог на приемлемых для себя условиях. В итоге изначально порочная практика гарантий и коррупции помешало проявлению реальной частной предпринимательской инициативы

Ключевые слова: выкуп, государственные концессии, железнодорожное строительство, предпринимательские риски, русские железные дороги, частные железные дороги, эффективность управления.