

**ИНВЕСТИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ  
НАЦИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ  
СИСТЕМЫ: ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ  
И ИХ РЕШЕНИЕ В ПОРЕФОРМЕННОЙ  
РОССИИ (1861–1905 гг.)**

**INVESTMENTS IN DEVELOPMENT  
OF NATIONAL TRANSPORT SYSTEM:  
PROBLEMS AND THEIR  
SOLUTION IN POST-REFORM RUSSIA  
(1861–1905)**

*В статье рассматривается исторический опыт решения проблемы привлечения инвестиций в создание и развитие такого вида российской транспортной системы, как железнодорожный транспорт. Проанализирована политика правительства, направленная на приток капиталовложений в данную сферу, показаны основные инструменты активизации инвестиционного процесса. Особое место уделяется роли банковской системы в становлении сети железных дорог России. В статье также выделены основные этапы и особенности политики правительства в отношении инвестирования транспортной инфраструктуры национальной хозяйственной системы.*

**Ключевые слова:** транспортная система, пореформенный период, капиталовложения, железнодорожный транспорт, банковская система, инвестиционный процесс, правительство.

*The article examines the historical experience of solving the problem of investment attracting in the creation and development of this form of the Russian transport system as rail transport. The government policy aimed at investments in this area are analysed, and the main instruments enhancing the investment process are pointed. A special place is given to the role of the banking system in the formation of a network of railways of Russia. The article also highlights the main steps and features of the government's policy in respect of investment in the transport infrastructure of national economic system.*

**Keywords:** transport system, post-reform period, investments, rail transport, banking, investment process, government.

Анализ современных проблем инвестирования развития российской транспортной системы заставляет исследователей обратиться к исторической ретроспективе, и, в частности, к методам и способам привлечения капиталовложений в данную сферу в пореформенный период.

Следует отметить, что в дореформенный период ключевым видом транспортной сети являлся водный. Кроме существовавших шести судоходных речных бассейнов, в России к началу XIX в. были построены и искусственные водные системы – Мариинская и Тихвинская. Однако удовлетворить полностью возросшие запросы

национальной хозяйственной системы водно-транспортная система не могла в связи с непродолжительными сроками навигации, малой пропускной способностью многих российских рек, отсутствием регулярности движения и проблемой сохранности грузов.

Важным видом сообщения между губерниями Российской империи были грунтовые дороги, которые подразделялись на пять классов. К числу государственных дорог (1-й класс) были отнесены шесть генеральных трактов, первенство среди которых занимала дорога Москва – Петербург. Одним из основных путей улучшения грунтовых дорог в России стало шоссирование главнейших трактов. Шоссе приняли на себя часть грузов с речного транспорта и облегчили транспортную связь, но решить новые хозяйственные

<sup>1</sup> Кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры экономической теории и менеджмента Московского государственного университета путей сообщения (МГУПС).

задачи они не могли: путь этот был ненадежен, зависел от погодных условий, медленен и дорог.

Дальнейшее развитие экономики стало невозможным без создания принципиально новой транспортной системы, предполагающей приоритетное развитие железнодорожного транспорта. А так как одной из важнейших особенностей трансформации национальной хозяйственной системы России явилось еще большее усиление роли государства, то именно государство выступило инициатором его создания, уделив особое внимание финансированию железнодорожного строительства.

Необходимо подчеркнуть, что развитие путей сообщения в России всегда требовало масштабных государственных вложений. Так, если во второй половине 1820 гг. по смете Главного управления путей сообщения расходовалось 2-3% всех бюджетных ассигнований, то во второй половине 1840 гг. эта доля расходов уже увеличилась до 8-9% бюджетных ассигнований. Создание же в России сети железных дорог, начавшееся в конце 1850-х гг., потребовало расходов еще более значительных. В 1860–1870-е гг. на эту цель ежегодно уходило от 13 до 15% бюджетных ассигнований.

Рассматривая использование варианта смешанного инвестирования в создание российской транспортной инфраструктуры, следует отметить, что акционерные железнодорожные общества, образованные в 1890-е гг., представляли собой предприятия, основанные на привлечении как государственных, так и частных средств. К концу 1890-х гг. из общей суммы затрат на железнодорожную сеть в размере 2024 млн руб. на долю государства в виде правительственных ссуд и пособий, оставленных за государством (консолидированных) облигаций и гарантированных правительством акций, приходилось 1864 млн руб. и 160 млн руб. было вложено частными обществами.

Важную роль в финансировании железнодорожного строительства сыграла банковская система, и, в частности, привлечение сбережений населения, депонированных в сберегательных кассах. Так, в 1888 г. Государственный банк получил разрешение провести за счет свободных сумм сберегательных касс подписку на гарантированные правительством 4% облигации Общества юго-западных железных дорог, которые выпускались на нарицательный капитал в 20,3 млн руб. Однако в 1880-е гг. приобретенные железнодорожные облигации еще имели незначительный вес в портфеле касс. Первое крупное помещение своих капиталов в железнодорожное

строительство кассы произвели в 1890 г., когда подписались на 27,9 млн руб. 4,5%-ного внутреннего консолидированного железнодорожного займа 1-го выпуска. В 1892 г. в портфель сберегательных учреждений почти полностью был помещен 4,5%-й внутренний консолидированный железнодорожный заем 2-го выпуска, а именно на сумму 75 млн руб. номиналом. В 1893 г. за счет касс были приобретены облигации Киево-Воронежской и Юго-Восточной железных дорог соответственно на 5 и 10,25 млн руб., а в 1894 г. руководство Государственного банка на свободные капиталы касс приобрело бумаги Юго-Восточной, Рязанско-Уральской и Московско-Казанской железных дорог на 72 млн руб. Таким образом, капитализация сбережений населения в сберкассах сыграла важную роль в становлении транспортной системы России.

С самого начала строительства железных дорог в России правительство выделяло из своих средств значительные суммы, направлявшиеся на финансирование сооружения рельсовых путей. В качестве примера можно привести финансовую поддержку Главного общества русских железных дорог – крупные суммы, выделявшиеся казной в виде дотаций на гарантии чистого дохода частным железнодорожным компаниям и ряд других [8, с. 160].

Государственные и иностранные капиталовложения направлялись также на создание крупных отраслевых предприятий. В этот период были построены Тверской вагоностроительный завод, Луганский и Харьковский паровозостроительные заводы и др. А иностранные фирмы в Тверской губернии принимали участие не только в постройке, но и в эксплуатации городской железной дороги.

В исследуемый период хронологически можно выделить два этапа различных подходов в государственной политике к развитию железнодорожного транспорта: 1860–1870-е гг. и 1880–1900-е гг.

На первом этапе упор делался на внутренние капиталовложения с преобладанием использования частного, а не государственного капитала. Это выразилось в исключительном господстве частного концессионного строительства железных дорог, в развитии частного коммерческого кредита. Александром II было издано Высочайшее повеление об изыскании способов для строительства железных дорог, не прибегая к ресурсам государственного казначейства. К концу 1860-х гг. победили сторонники частного подхода к строительству железных дорог, а правительство стало на путь покровительства част-

ным обществам, и даже сооруженные ранее казной дороги передавались частным обществам. Так, за указанный период было изъято у казны и передано частным обществам около 3 тыс. верст железных дорог.

Важную роль в деле привлечения частного капитала сыграл положительный опыт постройки Московско-Рязанской, Московско-Киево-Воронежской, Московско-Виндаво-Рыбинской и ряда других железных дорог. Путь создания обществ был в основном концессионный, т.е. обеспечиваемый правительственными гарантиями. Предпринятые правительством меры позволили значительно ускорить темпы железнодорожного строительства.

На втором этапе произошел отказ от исключительно частного железнодорожного строительства, началось казенное железнодорожное строительство и выкуп частных железных дорог, усиленно проводилась политика привлечения иностранного капитала. Так, были построены такие казенные дороги, как Баскунчакская, Екатеринбургская, Самаро-Уфимская, Златоустовская и др. Особенно важное значение в 90-х гг. XIX в. приобретает казенное железнодорожное строительство на окраинах – в Сибири, по отдельным частям Сибирской магистрали и Уссурийской, Забайкальской и др., в Средней Азии – Закаспийской железной дороги от Красноводска до Ташкента, Андижана и далее до границ Афганистана и др.

В этот период были выкуплены в казну линии Тамбов – Саратов, Харьков – Николаев, Курск – Харьков, Либав – Ромны, Закавказские железные дороги и др. Всего же на протяжении 20 лет (1880–1900 гг.) государство выкупило 37 железных дорог протяженностью 21 тыс. верст. Темпы выкупа были различными, но в результате, если в начале 80-х гг. XIX в. только 4% железных дорог принадлежало государству, то в начале 90-х гг. XIX в. – уже 33% [7, с. 210].

Промышленная политика правительства в этот период носила явно выраженный протекционистский характер, что при создании сети железнодорожных дорог страны нашло отражение в поощрении развития транспортного машиностроения и рельсового производства.

Следует отметить, что на первом этапе строительства железных дорог всё необходимое для них оборудование, рельсы и подвижной состав ввозились из-за границы. Однако с конца 1860-х – начала 1870-х гг. правительство начало привлекать к производству этого оборудования отечественную промышленность, и средством поощрения явились государственные заказы. Они

были адресованы целой группе машиностроительных заводов – Путиловскому и Невскому механическому в Петербурге, Сормовскому в Нижегородской губернии, Коломенскому в Подмоскowie, Новороссийскому металлургическому обществу и некоторым другим.

Цены на рельсы и подвижной состав от российских заводчиков были выше цен на импортное оборудование. Кроме того, устанавливались премии за всю продукцию, изготовленную сверх переданного заказа. Выплату тех или иных субсидий (скрытых – в завышенной цене казенных заказов и явных – в виде премии) правительство брало на себя, и поэтому железнодорожным компаниям отечественное оборудование обходилось дешевле импортного. Только за 1893–1897 гг. крупные южные металлургические заводы получили от казны переплату против цен свободной конкуренции примерно 20,6 млн руб. только по производству рельсов. Кроме того, металлургические рельсопрокатные заводы России за 1887–1893 гг. получили от правительства премий за производство рельсов на сумму 23,2 млн руб. [6, с. 164].

Рассматривая примеры государственного влияния, следует особо выделить период бурного строительства железных дорог в 1870-х гг., когда ежегодная потребность в рельсах составляла 16 млн пудов. В 1876 г. правительство обнародовало ряд мер, которые должны были стимулировать отечественного товаропроизводителя: была введена попутная премия за производство рельсов, запрещался беспошлинный ввоз из-за границы рельсов, заводы обеспечивались правительственными заказами. Кроме того, в утвержденных уставах железных дорог правительство обязывало строителей треть необходимых рельсов приобретать внутри страны.

Правительственные заказы на рельсы и другие предметы из металла размещались на исключительно выгодных условиях. Они выдавались вперед на несколько лет, иногда даже несуществующим заводам. Как писал в 1897 г. А. Матвеев: «Характерным примером... является строящийся Волынцевский завод, рассчитанный на 2 млн пудов ежегодного приготовления рельсов. Несмотря на то что этот завод еще только организуется, но он уже обеспечен на 6 лет правительственными заказами на 12 млн пудов» [4, с. 4]. Следует отметить, что практика казенных заказов получила еще большее распространение в 1880–1890 гг., когда произошло огосударствление большей части железных дорог и главным их строителем стало государство.

Использовались и другие виды финансовой

поддержки. Так, государство приобретало целыми выпусками облигации заводов транспортного машиностроения, причем не по биржевой цене, а по номинальной, предоставляя к тому же предприятиям-эмитентам постоянные отсрочки по платежам в казну процентов и по погашению облигаций. Таким образом государство принимало непосредственное участие в образовании капиталов новых предприятий и пополнении его у старых – принадлежавшие казначейству средства надолго оставались в обороте предприятия и становились дополнительным источником его финансирования.

В процессе становления новой российской транспортной системы правительство выступало в качестве регулирующей силы, крупного кредитора и акционера, получавшего свою долю прибыли. В общей сумме затрат на строительство сети железных дорог в конце 1896 г. правительственных (т.е. сделанных посредством государственных и гарантированных правительством займов) было 95%. Продуманная политика правительства привела к тому, что одной из крупнейших статей доходов бюджета стали доходы казенных железных дорог. Так, в 1899 г. доходы казны от эксплуатации железных дорог составили 360,3 млн руб. [2, с. 65].

Исторический опыт свидетельствует о том, что в современных условиях для дальнейшего развития российской транспортной системы приоритетными направлениями политики госу-

дарства должны стать: формирование института государственных гарантий под финансирование инвестиционных проектов, стимулирование притока внутренних частных инвестиций и инвестиций финансовых посредников, активное привлечение иностранного капитала.

### Литература

1. Витте С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве. – СПб. : Типография Акционерного общества Брокгауз – Ефрон, 1912.
2. Государственные финансы России / под ред. И.В. Караваевой. – М. : ЮНИТИ, 2003.
3. Золотарева В.П. Особенности инвестиционной деятельности в России (1861–1900 гг.) : дис. ... канд. экон. наук. – М., 2005.
4. Матвеев А. Очерки южнорусской металлургической промышленности. – СПб., 1897.
5. Очерк развития и деятельности государственных сберегательных касс. – СПб., 1912.
6. Погребинский А.П. Строительство железных дорог в пореформенной России // Исторические записки. – М. : Изд-во АН СССР, 1954. – Т. 47.
7. Соловьева А.М. Промышленная революция в России в XIX веке. – М. : Наука, 1990.
8. Хадонов Е.Е. Очерки истории финансово-экономической политики пореформенной России (1861–1904). – М. : ЮПАПС, 1997.