

Глебов А.П., к.и.н, доц.

**Российский государственный открытый
технический университет путей сообщения
(РГОТУПС)**

**Финансовый аспект слияния Юго-Западных
железных дорог России в конце XIX века**

Окончательное вступление стран Западной Европы в капитализм в XIX веке, промышленный подъём и бурное развитие конкуренции дали мощный толчок развитию старых и созданию новых транспортных коммуникаций. Основное внимание обращалось на развитие водных путей и сухопутного транспорта.

Ввиду серьёзных географических и хозяйственных различий между Россией и Западной Европой, развитие коммуникаций в нашей стране и на Западе шло в разных направлениях. Западноевропейские державы, в первую очередь Англия, имели многочисленные колонии по всему миру, поэтому на первый план страны Запада ставили развитие морского судоходства. Россия же акцентировала внимание на совершенствовании судоходства по внутренним водным путям и на развитии железнодорожного транспорта.

Суровый климат, удалённость нашей страны от основных транспортных коммуникаций мира предопределили особое значение водных путей внутри страны. Огромные малоосвоенные и малонаселённые пространства основной части России зачастую делали бессмысленным создание хороших шоссейных дорог, поскольку по ним просто некому было ездить¹. В то же время Россия нуждалась в упрочении связей между частями страны. Это можно было осуществить только интенсивным развитием железнодорожного транспорта.

В 1870-е годы железнодорожными магистралями в России владели казённые и акционерные предприятия. Частные железнодорожные общества в финансовом смысле всецело зависели от государства: акционерные и облигационные капиталы этих обществ пользовались казённой поддержкой в виде правительственной гарантии их 5-% доходности. Иными словами, государство гарантировало, что владельцы ценных бумаг этих обществ будут получать доходы независимо от успешности функционирования железнодорожных предприятий.

Помимо этого, государству приходилось за счёт казённых средств покрывать различные долги и недоимки. Такие выплаты росли год от года и для государственного казначейства стали настоящим бедствием. Общая сумма таких долгов к 1 января 1876 г. составила 396.717.135 руб., а к 1 января 1877 г. она достигла 422.673.899 руб., т.е. увеличилась на 25.956.763 руб. (6,5%). Почти 2/3 общей суммы долгов приходилось на железнодорожные общества². Долг железнодорожных обществ правительству на 1 января 1876 г. составлял 62.007.515,01 руб. металлических, и сверх того 233.343.519,5 руб. кредитных (при общей протяжённости дорог 19.840 вёрст)³. Ввиду этого государство было кровно заинтересовано в наведении порядка на частных железных дорогах. Наибольшую протяжённость имели железные дороги Юга России. Они играли ключевую роль в подвозе товаров к черноморским портам, поэтому на эти дороги обращалось больше внимания, чем на другие.

Апрель 1876 г. ознаменовался планами масштабного преобразования железнодорожной сети России: вместо 53 существовавших обществ предполагалось создать 10. Решение было своевременным, поскольку в 1877 г. началась война России с Турцией. Война ещё раз подтвердила необходимость превращения железнодорожных магистралей в единую транспортную систему страны. Достичь этого можно было двумя путями: передачей железных дорог в руки государства, как это было в Германии, или, наоборот, при усилении государственного контроля передать все дороги частным лицам, как это было сделано в США и Англии⁴. Россия выбрала германский путь. Выкуп дорог в казну начался в 1880-е годы.

В 1878 г. произошло слияние Одесской, Киево-Брестской и Брестско-Граевской железных дорог. Новое предприятие стало называться «Общество русских Юго-Западных железных дорог». Современники высоко оценили это событие, полагая, что оно, «быть может, явится поворотным пунктом» в развитии русского железнодорожного транспорта⁵. Финансовой основой общества стал гарантированный правительством акционерный капитал в сумме около 50 млн. кредитных рублей. Государство гарантировало 5%-й чистый доход акционерам из собственных средств и 1% на погашение акций. Таким образом, сумма ежегодной гарантии со стороны государства составляла 2.560.808 руб.⁶ Первым председателем правления Общества стал И.С. Блюх.

Подобные объединения происходили и в большинстве стран Западной Европы. Распространённая в экономических кругах Запада идея универсальности

свободной конкуренции для всех отраслей народного хозяйства выразилась в предложении применить конкуренцию к железнодорожным предприятиям. Целью такой конкуренции было стремление удешевить и ускорить провоз товаров и пассажиров и вообще навести порядок с доставкой грузов. Для этого в Европе стали возводиться соперничающие линии, а частным компаниям передавалось право самостоятельного управления перевозочным процессом без государственного контроля. Однако, вместо упорной борьбы, вопреки ожиданию, правления железных дорог предпочитали договариваться между собой, достигая соглашений об общих тарифах или вообще сливаясь в одно предприятие. Так в Англии возникло всего 7 железнодорожных обществ, захвативших монополию на перевозки. Во Франции таких компаний было шесть.

Итак, идея введения свободной конкуренции на железнодорожном транспорте доказала свою несостоятельность. В европейских странах (Англии, Австрии, Франции, Германии и Италии) одновременно было принято решение об усилении государственного влияния в этой сфере. В России же бурное железнодорожное строительство вело к жёсткой конкуренции железных дорог между собой. Противостояние проявлялось, в частности, в понижении тарифов приволжских магистралей, чтобы заполучить грузы для перевозки; железные дороги, обслуживавшие доставку грузов к портам европейской части России боролись за грузы, доставляемые из глубины страны. Но конкуренция пока что не приводила к объединению железнодорожных обществ. Первым случаем такого объединения по западноевропейской модели и стало создание «Общества русских Юго-Западных железных дорог».

Россия – страна большого размаха. Как правило, проекты, осуществляемые в нашей стране имеют больший масштаб по сравнению с проектами в других государствах. Так случилось и при создании общества Юго-Западных железных дорог. Предполагалось, что предприятие будет владеть магистральями протяжённостью в 2.031 версту. После присоединения Бендеро-Галацкой дороги протяжённость должна была возрасти почти до 2.300 вёрст, в то время как Главное Общество российских железных дорог владело лишь 2.221 верстой пути (Петербург-Варшавская, Николаевская и Московско-Нижегородская дороги). При создании Главного Общества российских железных дорог имелись ввиду исключительно финансовые выгоды, не влиявшие, однако, на эксплуатацию этих магистралей. Помимо этого, дороги, не входившие в состав Главного Общества,

не являлись друг для друга конкурентами и проходили через разные регионы России.

На Юге же грузы, поступавшие с Киевской, Подольской и Волынской губерний, становились яблоком раздора между Одесской и Киево-Брестской дорогами. Отсюда грузы отправлялись в разных направлениях: на север (к Кенигсбергу), юг (к Одессе), запад (к Волочисску) и на северо-запад (к Радзивилу). Конкурентная борьба между Киево-Брестской и Одесской дорогами велась главным образом путём понижения тарифов. В итоге Одесская дорога, перевезя в 1873 г. 43 млн. пудов хлебных грузов, в 1875 г. смогла получить только 19 млн. пудов. Киево-Брестская дорога одержала эту сомнительную победу, снизив провозной тариф с 1/28 коп. в 1874 г. за пудоверсту до 1/30 коп. в 1875 г. В 1870-е годы почти половина хлебных грузов доставлялось в Одессу гужевым или водным транспортом. На долю железных дорог оставалось 52-54%.

Опасность возникновения крупного железнодорожного предприятия на Юге России состояла в том, что, подобно английским компаниям, оно могло бы установить монопольные тарифы на перевозки грузов и отправлять товары более длинным путём, зарабатывая, таким образом, за счёт отправителей грузов. В то же время сосредоточение южных перевозок в одних руках позволило бы лучше координировать грузоперевозки в случае военных действий. В таких обстоятельствах обеспечение интересов государства было бы важнее финансовой выгоды от объединения⁷.

Сумма, выплачиваемая железными дорогами России в виде процентов на затраченный на сооружение дорог капитал, не перекрывалась эксплуатационными доходами. Централизация управления общества Юго-Западных железных дорог позволяла не только сократить издержки управления, но, главное, сократить расходы эксплуатации.

Сверхсметные ассигнования МПС росли год от года. Лишь изредка они не превышали прошлогодних расходов казны. Основная часть этих средств приходилась на приплату железнодорожным обществам⁸. Долги и недоимки железнодорожных обществ России правительству продолжали расти, и в течение 1878 г. увеличились почти на 10,5% (с 315.292.079 руб. до 348.082.583 руб.)⁹.

В 1880 г., протяжённость Юго-Западных дорог составила 2297 вёрст (при общей протяжённости частных железных дорог, открытых для общего пользования, 21015 вёрст). В 1880 г. максимум ежегодной уплаты правительства

по гарантии (по акциям и облигациям, реализованным обществом Юго-Западных дорог) составил 2.560.808,75 руб. кред.

Как видно из статистических данных, доля расходов Юго-Западных железных дорог по эксплуатации в процентном отношении более чем на четверть превышала долю Юго-Западных дорог в валовом доходе частных магистралей:

Итоги эксплуатации Юго-Западных железных дорог в 1880 г. (в кред. руб.)¹⁰

	Протяжённость дорог, открытых для общего пользования (в верстах)	Общая сумма расходов по эксплуатации	Валовой доход		
			по перевозке грузов	по перевозке пассажиров	Всего
Частные железные дороги России	21015	151.485.885,1	141.844.835,27	64.487.441,92	206.332.277,2
Юго-Западные дороги	2297	18.544.122,53	13.844.872,36	4.233.638,22	18.078.510,58
Доля Юго-Западных дорог	10,93%	12,24%	9,76%	6,56%	8,76%

16 февраля 1880 г. начальником службы эксплуатации общества Юго-Западных железных дорог был назначен С.Ю. Витте. Главную задачу своей деятельности он видел в устранении эксплуатационного дефицита. Огромные пространства нашей страны диктовали необходимость другого, на первый взгляд парадоксального, подхода к созданию железнодорожных тарифов, чем на Западе. Поэтому при проведении тарифной реформы С.Ю. Витте руководствовался русской спецификой. Имея опыт работы в качестве начальника службы движения Одесской железной дороги, он был убеждён, что прибыль железнодорожному обществу принесут не повышенные, а пониженные тарифы на дальние перевозки.

С 1881 по 1885 гг. С.Ю. Витте удалось увеличить доходы по эксплуатации общества Юго-Западных железных дорог в 3 раза с 4,3 млн. руб. до 13,6 млн.

руб¹¹. Усилиями С.Ю. Витте был наведён порядок в обширном железнодорожном хозяйстве Юга России.

Первый опыт слияния железнодорожных магистралей в России оказался успешным. После создания «Общества русских Юго-Западных железных дорог» такое слияние стало применяться и на других железных дорогах страны ещё и потому, что в феврале 1892 г. С.Ю. Витте был назначен управляющим Министерством путей сообщения.

¹ См.: Могилевкин И.М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее и будущее. – М.: Наука, 2005. С. 128.

² Блюх И.С. Финансы России XIX столетия. История – статистика. В 4-х тт. Т. III. СПб.: тип. М.М. Стасюлевича, 1882. С. 228 – 229.

³ Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 8. Сведения о железных, шоссейных и внутренних водяных путях сообщения за 1880, 1881 и 1882 гг. СПб.: тип. Министерства путей сообщения, 1883. Таблица I. С. 2 – 13.

⁴ Яцунский В.К. Транспорт СССР. История его развития и современное состояние. – М.: тип. Транспечати НКПС имени тов. Лоханкова, 1926. С. 21, 44 – 45.

⁵ Чупров А.И. Из прошлого русских жел. дорог. Статьи 1874-1895 годов. – М.: Изд. М. и С. Сабашниковых, 1909. С. 36.

⁶ Там же. С. 40.

⁷ Там же. С. 37 – 38.

⁸ См.: Блюх И.С. Указ. соч. Т. IV. СПб., 1882. С. 92.

⁹ Блюх И.С. Указ. соч. Т. III. СПб., 1882. С. 230.

¹⁰ Таблица составлена по данным: Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 8. Таблица VII.

¹¹ Ильин С.В. Витте. – М.: Молодая гвардия, 2006. С. 73, 77, 64.