

УДК 681.5.015.23:655.3

DOI: 10.34670/AR.2020.95.53.042

**Финансирование новых казенных и частных
железных дорог в России в 1917 году****Руднева Светлана Евгеньевна**

Доктор исторических наук, профессор,
Российский университет транспорта,
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9/9;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Аннотация

Статья посвящена рассмотрению вопроса о финансировании новых казенных и частных железных дорог после Февральской революции и крушения монархии в России в 1917 г. Образованное 2 марта 1917 г. Временное правительство, пришедшее к власти в результате Февральской революции, с начала своей деятельности выделило значительные средства на ремонт и строительство новых дорог. Было введено в эксплуатацию 2488 верст железных дорог, такие важные участки, как Кандалакша – Мурманск, Псков – Полоцк, Мга – Рыбинск, Буй – Данилов. Постройка этих объектов значительно разгружала существовавшие магистрали, ускоряла работу путейского хозяйства, что было чрезвычайно важно в условиях продолжавшейся Первой мировой войны. Частные железные дороги имели более сложную систему управления. Их было сложнее контролировать, подчинять государственным и стратегическим целям, в том числе созданию единой железнодорожной сети. Приказы и распоряжения Министерства путей сообщения для частных дорог имели, как правило, не обязательный, а рекомендательный характер.

Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. Финансирование новых казенных и частных железных дорог в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Том 10. № 5А. С. 365-371. DOI: 10.34670/AR.2020.95.53.042

Ключевые слова

Казенные железные дороги, частные железные дороги, транспорт, Первая мировая война, революция, финансирование железных дорог, Министерство путей сообщения, железнодорожное строительство, формы финансирования.

Введение

21 апреля 1917 г. под председательством члена Государственной думы А.А. Бубликова состоялось, при участии представителей некоторых ведомств, банков, частных железных дорог и профессоров, совещание о порядке финансирования как казенных, так и частных железных дорог. При обсуждении общего вопроса о финансировании железных дорог, в смысле получения денежных средств на сооружение новых линий и усиление их, выяснилось, что, согласно выработанного Комиссией И.Н. Борисова общего плана постройки новых железнодорожных линий [Руднева, 2020], большая часть намеченных новых железных дорог падала бы на частное железнодорожное строительство и что казной планировалось сооружать только те линии, которые входили в район существовавшей казенной сети.

В вопросе о финансировании казенных железных дорог совещание остановилось на выяснении самой формы финансирования. При этом совещание пришло к заключению, что из двух форм финансирования – путем бюджетных ассигнований и путем займов – первая форма невыполнима ввиду обширности программы нового казенного железнодорожного строительства несмотря на то, что из общей программы меньшая часть падала на казенное строительство. Касаясь второй формы финансирования, путем займов, совещание признало, что включение железнодорожных займов в общегосударственные не могло дать желательного результата ввиду наличия неотложных нужд государства и что для будущего железнодорожного строительства наиболее целесообразными являлись специальные железнодорожные займы, выпускавшиеся с указанием целей займа. Выпуск таких займов, по мнению совещания, можно было считать обеспеченным в смысле успеха.

В связи с выпуском упомянутых специальных займов возник вопрос о необходимости выделения счетов железнодорожного хозяйства из общего государственного бюджета. Мнения совещания по указанному вопросу разделились. Некоторые члены совещания полагали необходимым совершенно выделить бюджет казенных железных дорог из общегосударственного бюджета, причем в последний вносилось бы лишь сальдо. Также указывалось, что такое выделение бюджета в отдельный счет в значительной мере облегчило бы и упорядочило бы как само казенное железнодорожное хозяйство, так и составление отчетности железных дорог и выяснение их доходности. Однако большинство членов совещания, признавая желательным высказанное пожелание о выделении железнодорожного бюджета и находя, что такое выделение могло бы дать более полную картину казенного железнодорожного хозяйства, высказалось за нежелательность выделения указанного бюджета в особый счет и указало на то, что, хотя займы для нужд железных дорог должны были иметь специальное назначение и особые титулы, они должны быть включены в общий государственный счет.

Министерство путей сообщения вошло во Временное правительство с законодательством об изъятии из ведома второго департамента Государственного совета дел о разрешении построек частных железных дорог и подъездных путей, если на сооружение их не требовалось ассигнования из средств казны, дел об избрании способа удовлетворения Правительства по его претензиям к частным дорогам, а также жалоб частных обществ на распоряжения Министерства путей сообщения и финансов, всех дел о принудительном отчуждении недвижимого имущества и вознаграждения их владельцев.

Принципы финансирования сооружения новых казенных и частных железных дорог

На одном из заседаний Комиссии о новых дорогах в марте 1917 г. обсуждался поднятый членом Государственной думы А.А. Бубликовым вопрос о необходимости установления определенных и точных принципов при распределении проектируемой к постройке железнодорожной сети между казной и частными предпринимателями [Известия..., 1917, № 4, 96]. А.А. Бубликов предлагал, чтобы при обсуждении плана железнодорожного строительства были приняты в расчет районы действия существовавших дорог, чтобы частные дороги не допускались в район казенных. По отношению к пионерным дорогам следовало принять принцип казенного строительства, так как только казна могла вынести тяжесть бездоходности на протяжении лет. Создание бездоходных частных предприятий было вредно с государственной точки зрения. Если бы признали необходимым передать постройку той или иной дороги в местности, где еще не имелось рельсовых путей, частному обществу необходимо было бы предоставить особые льготы для создания здоровых условий применения частного капитала. По словам А.А. Бубликова, бояться вертикальных и горизонтальных трестов не приходилось, нужно было предоставлять таким дорогам возможность объединения с другими предприятиями.

Предложение А.А. Бубликова было поддержано представителями Министерства торговли и промышленности. Однако большинство членов Комиссии не признало возможным входить в обсуждение общей принципиальной стороны вопроса и признало, что проще обсуждать вопрос о каждой отдельной дороге. По вопросу о линии Умань – Николаев, которую решено было строить казной, Министерство финансов осталось при особом мнении ввиду того, что Комиссия о новых дорогах еще в то время, когда она была при Министерстве финансов, высказалась за предоставление концессии на эту дорогу обществу Черноморской железной дороги, которое взамен обязали построить линию Херсон – Джанкой [Там же].

Вопрос о выборе предпринимателя для Ленской дороги остался нерешенным ввиду выдвинутых А.А. Бубликовым требований о создании особых условий для постройки этой линии. А.А. Бубликов предлагал установить отношение акционерного капитала к облигационному как 1 к 19. Также предлагалось установить особые тарифы для Ленского товарищества, которые должно было оплачивать создаваемую для него дорогу.

Общим собранием Совета частных железных дорог было утверждено Положение о Совете частных железных дорог, который утверждался для выяснения и обсуждения вопросов, касавшихся общих нужд частных железных дорог, и для разработки мер, направленных на преуспевание железнодорожного дела. В совете могли участвовать как эксплуатируемые, так и строившиеся железные дороги. Совет решал вопросы финансового, экономического, социального, технического, тарифного, эксплуатационного характера, связанные с постройкой и эксплуатацией железных дорог, собирал статистические и другие сведения, устраивал выставки, учреждал конкурсы, решал вопросы, касавшиеся улучшения быта служащих и рабочих на железных дорогах, и представлял перед правительством, касавшимся интересов частных дорог. Совет мог от своего имени приобретать права по имуществу, принимать на себя обязательства, выступать в суде в качестве истца и ответчика [Известия..., 1917, № 5, 135].

Членами совета могли быть только председатели правлений обществ частных дорог. Для дорог, правление которых находилось вне Петрограда, в члены совета допускались специально

уполномоченные лица. Каждое участвовавшее в совете железнодорожное общество имело при решении вопроса на каждые 100 верст протяжения эксплуатируемых и строившихся линий один голос, причем протяжение дороги определялось длиной одиночного главного пути с добавлением 50% протяжения главного пути.

Ни одно железнодорожное общество не могло иметь более 20 голосов и свыше одной десятой общего числа голосов, участвовавших в баллотировке. Делами совета ведал председатель совета, избиравшийся сроком на три года. Он же председательствовал на заседаниях совета. В помощь председателю избирались (также на три года) два заместителя председателя. Ближайшее заведывание делами совета могло быть возложено на приглашенное для этой цели лицо – управляющего делами. Последний избирался председателем совета, утверждался и увольнялся советом. Остальные служащие управления делами избирались и увольнялись распоряжением председателя совета.

Совет имел постоянное местопребывание в Петрограде. Средства совета составлялись из взносов входивших в его состав обществ частных железных дорог. Общая сумма расходов совета распределялась между дорогами пропорционально числу голосов каждой дороги [Там же, 136].

Министерством путей сообщения Временного правительства решено было усилить надзор за деятельностью частных железных дорог. С этой целью предполагалось на всех частных железных дорогах учредить должности комиссаров, предоставив им полномочия, одинаковые с комиссарами казенных железных дорог. Кроме того, сообщалось, что за частными железными дорогами будет усилен надзор и со стороны самого министерства [Известия..., 1917, № 7, 162].

На одном из следующих заседаний Особого совещания при Министерстве путей сообщения, под председательством члена Государственной думы А.А. Бубликова, при обсуждении вопроса о финансировании казенных железных дорог возникло предположение о возможности финансирования постройки новых казенных железнодорожных линий путем привлечения к этому делу частных железных дорог. Это привлечение могло бы, по мнению совещания, выразиться в предоставлении частным железнодорожным обществам постройки намечавшихся линий и передачи их по сооружению казне. В конечном результате совещание признало такой способ финансирования сооружений новых казенных линий приемлемым, поскольку в некоторых случаях для частных железных дорог постройка таким путем новых линий, хотя бы и казенных, была бы желательной и выгодной [Известия..., 1917, № 8, 188].

Затем на совещании указывалось на желательность того, чтобы частные железнодорожные общества финансировали также своими средствами и те казенные линии, которые находились всецело в районе казенных железных дорог. Финансирование это могло бы выразиться, с одной стороны, в предоставлении свободных средств в распоряжение казны, а с другой – в постройке таких линий, а затем передаче их в распоряжение казны. Все перечисленные способы финансирования сооружения казенных железных дорог, по мнению совещания, в значительной степени могли бы содействовать оживлению железнодорожного строительства в России. К созданию особых компаний по сооружению железных дорог, по примеру имевшихся за границей, совещание отнеслось отрицательно.

Министерство путей сообщения циркулярно оповестило Управление казенных железных дорог, что исключенный в 1914 г. из списков казенных поставщиков завод «Невъ Вильде и Ко» Комитетом заготовления Министерства путей сообщения вновь включался в число поставщиков казенных железных дорог, так как было установлено, что завод этот все еще продолжал постройку мостов для частных железных дорог без нареканий с их стороны на

исполнение поставки и употреблявшийся металл был заведомо хорошего качества [Там же].

Министр финансов М.И. Терещенко вошел с представлением во Временное правительство о предоставлении ему права, по соглашению с министром путей сообщения и государственным контролером, разрешать впредь, без внесения на рассмотрение Временного правительства, возбуждаемые правлениями железнодорожных обществ ходатайства о временных заимствованиях из строительных капиталов, предназначенных для одних линий, на надобности постройки или эксплуатации других линий того же общества. Необходимость этой меры объяснялась затруднительностью, а иногда и невозможностью реализовать во время продолжавшейся войны облигационные займы, разрешенные железнодорожным обществом для расширения или усиления сети. Кредитование этих обществ в частных банках, с погашением долгов только по реализации соответственных облигационных капиталов, представляло серьезное неудобство из-за высоты учетного процента и невозможности в некоторых случаях достигнуть соглашения с банками. Ввиду этого железнодорожные общества стали возбуждать перед министерством финансов ходатайства о разрешении вместо кредитования в банках заимствовать средства, необходимые для работ, в счет имевшихся уже, но еще неиспользованных разрешений на увеличение облигационных капиталов, из сумм ранее реализованных тем же обществом на производство других строительных работ. Такое кредитование общества у самого себя являлось как для него, так и для дела более выгодным, чем кредитование в банках, поскольку обуславливалось уплатой на заимствованные суммы только того процента, из которого они лежали на текущем в банке счете общества [Вестник..., 1917, № 17, 81].

При междудементальных сношениях по возбужденным ходатайствам государственный контролер указал, что, ввиду возможности возбуждения и другими обществами однородных ходатайств об аналогичных временных заимствованиях, представлялось бы целесообразным внести на рассмотрение Временного правительства принципиальный вопрос о временном использовании железнодорожными обществами свободных сумм строительных капиталов одних линий на надобности постройки или эксплуатации других линий того же общества в тех случаях, когда такие заимствования признавались бы целесообразными. Представляя этот принципиальный вопрос на рассмотрение Временного правительства, министр финансов со своей стороны признавал, что при финансовых затруднениях военного времени представлялось бы нежелательным не предоставлять железнодорожным обществам возможность пользоваться для других надобностей временно свободными их средствами, не прибегая к более дорогому банковому кредиту, тем более что кредит этот всегда нашел бы себе применение в других областях [Там же].

Министром финансов было удовлетворено ходатайство частных железных дорог о кредитовании их в частных банках. Ходатайство это мотивировалось тем, что тогда внутренний денежный рынок был занят Займом Свободы, поэтому выпуск железнодорожного займа представлялся невозможным, между тем как частные железнодорожные общества находились в чрезвычайно тяжелом финансовом положении. Банки выразили согласие кредитовать железные дороги только при условии, если государственный банк расширит размер кредитования частным банкам. Министр финансов удовлетворил это желание банков. На новых условиях дополнительные кредиты планировалось выдать обществам Московско-Казанской, Северо-Донецкой и других железных дорог [Вестник..., 1917, № 22, 112].

Заключение

Временное правительство понимало важнейшую роль железных дорог в жизни страны. После начала своей деятельности оно выделило значительные средства на ремонт и строительство новых дорог – как казенных, так и частных. Частные железные дороги имели более сложную систему управления. Их было сложнее контролировать, подчинять государственным и стратегическим целям, в том числе созданию единой железнодорожной сети. Приказы и распоряжения Министерства путей сообщения для частных дорог имели, как правило, не обязательный, а рекомендательный характер. Частные железные дороги всегда отстаивали свои интересы, пренебрегая интересами соседних железных дорог и экономики в целом. Экономическим, политическим условиям России соответствовала государственная форма собственности на железные дороги, хотя государственные дороги нередко обвиняли в низкой эффективности. После захвата власти большевиками в октябре 1917 г. казенные железные дороги перешли в ведение государства, 4 сентября 1918 г. были национализированы частные дороги.

Библиография

1. Вестник путей сообщения. 1917. № 17.
2. Вестник путей сообщения. 1917. № 22.
3. Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 4.
4. Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 5.
5. Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 7.
6. Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 8.
7. Руднева С.Е. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 г. // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 5А.

The financing of new state-owned and private railways in Russia in 1917

Svetlana E. Rudneva

Doctor of History, Professor,
Russian University of Transport,
127994, 9/9 Obraztsova st., Moscow, Russian Federation;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Abstract

The article deals with the financing of new state-owned and private railways after the February Revolution and the collapse of the monarchy in Russia in 1917. It points out that the Provisional Government, which was formed on March 2, 1917 and came to power as a result of the February Revolution, allocated significant funds for the repair and construction of new roads since the beginning of its activities. The article pays attention to the fact that 2,488 versts of railways were put into operation, including such important sections as Kandalaksha – Murmansk, Pskov – Polotsk, Mga – Rybinsk, Buy – Danilov. The construction of these facilities significantly unloaded the existing highways, accelerated the work of railways in Russia, which was extremely important in the conditions of the First World War. Having carried out an analysis of the financing of new state-

owned and private railways in Russia in 1917, the author of the article comes to the conclusion that private railways had a more complex management system. They were more difficult to control and subordinate to state and strategic goals, including the creation of a unified railway network. Most of the orders of the Ministry of Railways for private railways were not mandatory, but advisory.

For citation

Rudneva S.E. (2020) Finansirovanie novykh kazennykh i chastnykh zheleznnykh dorog v Rossii v 1917 godu [The financing of new state-owned and private railways in Russia in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 10 (5A), pp. 365-371. DOI: 10.34670/AR.2020.95.53.042

Keywords

State-owned railways, private railways, transport, World War I, revolution, financing of railways, Ministry of Railways, railway construction, forms of financing.

References

1. *Izvestiya Sobraniya inzhenerov putei soobshcheniya* [News of the Assembly of Railway Engineers] (1917), 4.
2. *Izvestiya Sobraniya inzhenerov putei soobshcheniya* [News of the Assembly of Railway Engineers] (1917), 5.
3. *Izvestiya Sobraniya inzhenerov putei soobshcheniya* [News of the Assembly of Railway Engineers] (1917), 7.
4. *Izvestiya Sobraniya inzhenerov putei soobshcheniya* [News of the Assembly of Railway Engineers] (1917), 8.
5. Rudneva S.E. (2020) Komissiya o novykh zheleznnykh dorogakh v 1917 g. [The Commission on new railways in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 10 (5A).
6. *Vestnik putei soobshcheniya* [Bulletin of railways] (1917), 17.
7. *Vestnik putei soobshcheniya* [Bulletin of railways] (1917), 22.