

Олексій Кривопішин
(Переяслав-Хмельницький)

РОЛЬ ДЕРЖАВНИХ ОРГАНІВ ВЛАДИ ПРИ ФОРМУВАННІ АКЦІОНЕРНИХ ТОВАРИСТВ З ЗАЛІЗНИЧНОГО БУДІВНИЦТВА У КІНЦІ 60-х рр. ХІХ ст.

У статті висвітлено одну зі сторінок історії будівництва вітчизняної залізниці в Україні у кінці 1860-х рр., зокрема, показано значення держави і приватної ініціативи щодо спорудження і облаштування залізничних колій у державі.

Ключові слова: будівництво залізниці, концесія, іноземний капітал, приватне залізничне будівництво, акціонерне товариство.

Історія залізничного будівництва на сьогоднішній день залишається малодослідженою тематикою, а роль держави та приватної ініціативи, в першу чергу іноземного капіталу, узагалі – не розглядалися в історичній літературі. Тому актуальність порушеної у публікації проблеми беззаперечна.

Початковому періоду активного будівництва залізниць на теренах Російської імперії (середина – друга половина ХІХ ст.) передувала тривала боротьба у вищих бюрократичних сферах.

Будівництво перших залізниць у Російській імперії офіційно не було закріплене за відомством шляхів сполучень. Головноуправляючий шляхів сполучень і публічних будівель брав участь у розробці питань відносно залізничного будівництва як представник окремого відомства та член комітету міністрів. З призначенням на посаду головноуправляючого шляхів сполучень і публічних будівель графа П.А. Клейнмихеля 11 серпня 1842 р. імператором було видано указ наступного змісту: «Признать полезным и предназначенное указом Нашим 1 февраля сего года устройство С.-Петербурго – Московской железной дороги присоединить к главному управлению путей сообщений и публичных зданий в том уважении, что непосредственно к кругу обязанностей сего управления принадлежит предпринятое сооружение, как в настоящее время, при совершении оно, так и в последствии, при дальнейшем его в империи распространении, – Повелеваем: для распоряжения по сооружению означенной дороги и вообще для управления и исполнения всего, до железных дорог относящегося, образовать в главном управлении путей сообщений и публичных зданий особый Департамент, которому именоваться Департаментом Железных Дорог».

Директором Департаменту залізниць при Головному управлінні шляхів сполучень і публічних будівель був призначений дійсний таємний радник Фішер.

З метою залучення іноземних капіталів для будівництва залізниць, враховуючи негативний досвід діяльності Головного товариства російських залізниць, було прийнято рішення видавати концесію не на всю мережу залізниць, а лише на окремі її лінії.

У грудні 1868 р. на залізничне будівництво були височайше затверджені нові правила видачі концесій. Кожен, бажаючий отримати концесію, подавав свої умови у запечатаному конверті до Ради Міністра фінансів. У присутності заявників конверти відкривались, отримані умови направлялися до Комітету Міністрів для обговорення і прийняття рішення, яке затверджувалось Імператором.

Таким шляхом планувалось усунути існуючий порядок, при якому залізничними підприємствами управляли відомі у суспільстві особи, які, зазвичай, призначались із засновників товариств, не підлягали урядовому призначенню, що мінімізувало вплив уряду на ці підприємства. Для виконання задуманого – будувати й експлуатувати залізниці за допомогою лише дрібних акціонерів, з усуненням великих учасників ринку, були організовані акціонерні

товариства для будівництва Оренбурзької, Фастівської, Привислінської та Уральської залізниць. Капітали цих товариств були утворені на $\frac{1}{4}$ із акцій, що склалися з 5% урядовою гарантією, і на $\frac{3}{4}$ із облігацій, які уряд залишив за собою по 88 руб. за 100 штук.

Отже, в галузі будівництва нових залізничних ліній держава брала під свій контроль проведення усіх вишукувальних робіт, контролювала правильність інженерних розрахунків і калькуляцій витрат, наявність кошторисів на кожен етап будівництва та спорудження інфраструктурних об'єктів. Держава затверджувала головного будівельника, а по закінченню будівництва – управляючого приватною залізницею. Весь технічний персонал на збудовану залізницю запрошувався з казенних залізниць. Підготовка інженерного складу здійснювалася тільки в державних навчальних закладах. У веденні правління приватної залізниці зосереджували лише питання комерційної експлуатації, договірні стосунки й інші госпрозрахункові проблеми.

Фінансова криза кінця 1850-х рр., реформи 1860-х – 1870-х рр., важке становище державної фінансової системи, пов'язане з початком російсько-турецької війни (1877-1878 рр.) привело до припинення видачі нових залізничних концесій, адже залізничне будівництво вимагало величезних коштів від державної казни. Тому у наступні, після Кримської війни двадцять п'ять років, уряд заохочував приватну ініціативу залізничного будівництва, видаючи приватним залізничним товариствам і компаніям значні позички, гарантуючи їм отримання визначених відсотків. Отже, на початковому етапі залізничного будівництва уряд притримувався дозвільної політики, а починаючи з 1850-х рр. до кінця 1870 р. уряд перейшов до політики заохочення приватного залізничного будівництва [1].

Приватне залізничне будівництво та експлуатація створили особливого роду володарів у державі, – писав С.Ю. Вітте, – так званих залізничних королів з їхніми супутниками і світою. З'явилися свого роду залізничні династії. Величезні залізничні капітали, добуті майже у всій своїй сукупності завдяки гарантії держави підсилювалися банківським капіталом, що знаходився під патронатом цих королів. Упродовж тривалого часу майже всі наші залізниці будувалися на комерційних підставах, інакше кажучи концесійних, коли багато будівельників при спорудженні залізниці, не зважаючи на умови майбутньої експлуатації, користувалися в широкій мірі граничними ухилами та граничними радіусами, з метою скорочення кількості земляних робіт на свою користь, не зупинялися перед шкідливим для експлуатації подовженням ліній. При казенному будівництві таку ж мету переслідували підрядники за рахунок слабого (по різних причинах) контролю з боку керуючих осіб. По закінченні будівництва залізниці та прийняття її в експлуатацію з недопрацюваннями, експлуатаційникам тільки що побудованої лінії неминуче доводилося затратити нові кошти, часом на повну капітальну перебудову. Як результат, основний капітал, вкладений у будівництво залізниці, значно збільшувався, а разом з ним збільшувалася кількість відсотків, щорічно належних на витрачений капітал. Це, у свою чергу, жалюгідно відображалось на прибутковості залізниць [2].

Наведення необхідних порядків у залізничному будівництві планувалося досягти введенням Загального статуту російських залізниць, що був затверджений Олександром II 12 червня 1885 р. Згідно статуту, Рада із залізничних справ за участю представників правлень приватних залізниць і державних чиновників, мала право встановлювати залізничні тарифи прямого, транзитного та закордонного сполучення. Крім того, статутом заборонялося приймати на державну казну «гарантію процентів и погашения, убытки частных железнодорожных обществ». Іншими словами, уряд намагався усунути нав'язані йому Головним товариством російських залізниць кабальні умови, при яких приватні особи провадили свій бізнес за державний рахунок [3].

З метою активізації будівництва залізниць у 1857 р. під урядові гарантії було створено Головне товариство російських залізниць, що взяло на себе зобов'язання щодо будівництва мережі залізниць довжиною 3 900 верст протягом 10 років. Однак засновники товариства, великі німецькі та французькі банкіри (Мендельсон, Штігліц, брати Перейра) не стільки піклувалися про господарський устрій залізниць для вигідної їхньої експлуатації, гарантованої урядом, скільки розраховували на прибутки при продажі акцій і облігацій.

Така ситуація спонукала генерал-лейтенанта П.П. Мельникова вперше зайнятися теоретичним обґрунтуванням питання про порівняльні переваги казенного та приватного залізничного будівництва. Проведені дослідження переконали П.П. Мельникова в пріоритетності державного будівництва перед акціонерним.

Підходи до принципів залізничного будівництва П.П. Мельникова докорінно розходилося з поглядами Міністра фінансів М.Х. Рейтерна, який був активним прихильником заохочення приватного залізничного будівництва і висловлював рішучу недовіру до казенного будівництва залізниць. Його позиція обґрунтовувалася відсутністю відповідних коштів у державному бюджеті. На будівництво залізниць уряд міг направити настільки незначні суми, що навіть для будівництва 4 500 верст залізниць, запропонованих П.П. Мельниковим, виходячи з можливостей казни, треба було б витратити 25 років.

Розбіжності П.П. Мельникова з М.Х. Рейтерном наглядно виявилися при роздержавленні залізниць, побудованих коштом казни. П'ять перших державних залізниць були реалізовані акціонерним приватним товариствам: у 1868 р. Миколаївська залізниця – Головному товариству російських залізниць; у 1870 р. Києво-Балтська з відгалуженнями від Козятина до Бердичева (всього 278 верст) – товариству Києво-Брестської залізниці; Одесько-Балтська з відгалуженнями (всього 903 версти) – РОПіТу; у 1871 р. дільниця Елісаветград-Кременчуг (всього 144 версти) – товариству Харківсько-Кременчугської залізниці, Московська-Курська залізниця – акціонерному товариству Московсько-Курської залізниці у 1871 р.

Олександр II був затятим противником використання зовнішніх позик, внаслідок чого він прийняв сторону М.Х. Рейтерна, наказавши знайти рішення щодо відшукування способів для будівництва залізниць, не застосовуючи ресурси державного казначейства. В результаті тривалої боротьби серед найближчого оточення царя, в остаточному підсумку, до кінця 1860-х рр. перемогли прихильники приватного підходу до будівництва залізниць. До цього кола також входив керуючий Держбанком Є.І. Ламанський, який вважав, що «частная деятельность и пособия от правительства – единственно возможное решение задачи устройства у нас железных дорог». Тобто, починаючи з кінця 60-х рр. XIX ст. уряд став на шлях будівництва залізниць за рахунок коштів приватних товариств, однак під урядові гарантії прибутковості [4].

Таким чином, на початковому етапі залізничного будівництва в Російській імперії (середина XIX ст.) держава заохочувала приватну ініціативу, адже спорудження залізничних колій і облаштування первинних шляхів сполучення вимагало значних капіталовкладень, яких у державній скарбниці, по суті, не було. Акціонерним товариствам гарантувалися пільги та надавалися позики, що привело до появи в державі великих залізничних династій, які володіли значним відсотком акцій залізниці.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Мигулин П.П. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893 – 1902 гг.) / П.П. Мигулин. – Харьков, 1903. – С. 3-8.
2. Витте С.Ю. Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети / С.Ю. Витте // Железнодорожное дело. – 1910. – № 17-18. – С. 127-128.
3. Высоцкий А.Е. Развитие государственно-частного партнерства в железнодорожном хозяйстве России: автореф. дис. ... канд. ист. наук / А.Е. Высоцкий; Санкт-Петербургский государственный университет. – СПб., 2010. – С. 22.
4. Гершевский П.И. Исторический очерк развития путей сообщения в XIX веке / П.И. Гершевский. – СПб., 1893. – С. 70-83.

Кривописин А. Роль государственных органов власти при формировании акционерных обществ с железнодорожного строительства в конце 60-х гг. XIX ст.

В статье освещена одна из страниц истории строительства отечественной железной дороги в Украине в конце 1860-х гг., в частности, показано значение государства и частной инициативы в сооружении и устройстве железнодорожных путей в государстве.

Ключевые слова: строительство железной дороги, концессия, иностранный капитал, частное железнодорожное строительство, акционерное общество.

Krivopishin O. Role of public authorities in the formation of joint stock companies in railway construction in the late 60's of the XXth century.

The article highlights one of the history pages of national railway construction in Ukraine in the late 1860s; in particular, the importance of the state and private initiatives for the construction and rehabilitation of railway tracks in the state was shown.

Key-words: railroad construction, concession, foreign capital, private railroad construction, a joint stock company.

Одержано 24.09.2013.