

**Юрий Голицын**

Руководитель Историко-информационного центра ЗАО ММББ

## ЦЕННЫЕ БУМАГИ И ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЯ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА

Разбирая причины поражения в Крымской войне, российское правительство признало, что одной из главных является отсутствие в стране современной транспортной системы. В результате было принято решение о строительстве сети железных дорог. При этом, чтобы помочь новым акционерным обществам собрать необходимый для строительства капитал, правительство решило выступить гарантом по их акциям и облигациям. Фактически в стране появился новый вид ценных бумаг — гарантированные. Очень быстро подобные бумаги стали популярны не только на российских, но и на многих зарубежных биржах.

Интенсивное учредительство железнодорожных компаний 1860–70-х годов, быстрая и неожиданная карьера многих предпринимателей — строителей дорог, самое беззастенчивое взяточничество и вымогательство, царившие в железнодорожном деле, во многом объяснялись выгодными условиями, созданными для частных обществ. Очень часто концессионеры, организуя акционерные общества по строительству дорог, практически не вкладывали в это дело собственных средств.

Капитал строительных обществ чаще всего составляли облигации и акции. Так как реальная стоимость строительства обычно была значительно выше объявленной, то облигационного капитала вполне хватало для постройки железной дороги. Акции же оставались в руках учредителей, что позволяло получать гарантированный казной доход. Как отмечало Министерство путей сообщения, в 1880 г. учредители обществ вели строительство дорог на казенные средства, по-

тому что «большая часть номинального строительного капитала приобреталась гарантированными от правительства облигациями и этой части бывало достаточно для постройки всей железной дороги».

Выкачивание денег из казны производилось и при помощи высших чиновников. Часто в роли тайных, а иногда и явных участников концессий выступали виднейшие представители правящей бюрократии, родственники и приближенные царя. Превышением служеб-



ного положения и взяточничеством занимались даже те высшие сановники, которые выступали в печати с осуждением казнокрадства. Так, крупный чиновник Комитета министров Куломзин, в частности, разоблачал управляющего Государственным банком Е. И. Ламанского как тайного участника многих железнодорожных компаний. «Очевидно, — писал Куломзин, — что у Ламанского денег нет, и в особенности миллионов, потребных на железную дорогу, зачем же его приглашают во все компании: очевидно, по положению его как управляющего Государственным банком. По этому случаю было недавно в комитете прекурьезное дело: представлен был устав одной компании, который я докладывал. Князь Гагарин, с разрешения государя, поднял вопрос, не следует ли отклонить эту компанию, так как в ней принимают участие 5 высших чиновников министерства финансов, в том числе Ламанский. Но в комитете рука руку моет и все были противного мнения». Куломзин подробно описал злоупотребления, существовавшие в области железнодорожных концессий. Он отметил, что под влиянием министра двора графа Адлерберга Александр II утверждал передачу концессий на самых невыгодных для казны условиях.

По данным специальной комиссии по изучению железнодорожного дела в России, на 1 января 1878 г. соотношение казенных и частных капиталов, вложенных в железные дороги, было следующим. Общая стоимость дорог, находящихся в распоряжении частных обществ, составляла 1 619 млн руб. Из них в руках частных акционеров были акции и облигации лишь на сумму в 436 млн. Остальные акции и облигации оставались за правительством. Кроме того, долг акционерных обществ правительству по гарантированному доходу составлял 260 млн руб., а большинство акций и облигаций частных обществ было заложено в государственном банке. Доля частного капитала в железнодорожном деле была крайне незначительна.

Таким образом, все обязательства возлагались на казну, а все выгоды предоставлялись частным строителям. Так, в 1865 г. известный концессионер, разбогатевший на строительстве Москов-

ско-Рязанской дороги, фон Дервиз, получил концессию на продление линии от Рязани до Козлова. Строительство Рязано-Козловской дороги было утверждено правительством на следующих условиях. Стоимость строительства была установлена в 91 тыс. руб. за версту (общая протяженность дороги составляла 197 верст), что было почти на 30 тыс. больше, чем при строительстве казенной Курской дороги. Кроме того, правительство гарантировало 5% дохода на вложенный капитал. Разумеется, такие условия были исключительно выгодны акционерам. Облигации, гарантированные правительством на сумму в 10 800 тыс. прусских талеров, фон Дервиз легко разместил в Германии, и этого капитала оказалось вполне достаточно для постройки дороги. Акции же дороги на сумму в 782 тыс. ф. ст. целиком остались в руках фон Дервиза, составив чистую прибыль предприятия им строительства.

Большинство созданных частными компаниями железных дорог оказались не только бездоходными, но и убыточными. Это объяснялось, во-первых, тем, что стоимость железнодорожного строительства была значительно завышена. С другой стороны, владельцы дорог не имели никаких стимулов на повышение рентабельности эксплуатации. В ряде случаев убыточность дорог приносила прибыль акционерам потому, что все убытки ложились на казну, а владельцы акций получали от правительства гарантию по облигационному доходу.

Частные дороги устанавливали огромные оклады и тантьемы<sup>1</sup> членам правления и высшему административному персоналу. Все это приводило к растущей убыточности и задолженности частных обществ. Так, на Балтийской железной дороге, во главе которой стоял уже упоминавшийся управляющий Государственным банком Е. И. Ламанский, к 1878 г. накопилось около 9 млн руб. долга правительству по гарантийным суммам. Как писал председатель комиссии по изучению железнодорожного дела в России граф Э. Баранов, «за все время своего существования Балтийская дорога не только не уплатила ни одного рубля в счет долга правительству, но при настоящем ходе ее дел и в будущем нельзя предвидеть, чтобы она платила долги».

Освобожденные от необходимости заботиться о рентабельности своих дорог, руководители частных обществ закупали на правительственные субсидии различные материалы для железнодорожного строительства по явно повышенным ценам, получая за это огромное комиссионное вознаграждение от поставщиков. Закулисная сторона деятельности частных обществ иногда выяснялась при изменении состава правлений в связи с конкурентной борьбой, которая велась между различными группами. Например, когда в начале 80-х годов Либаво-Роменская железная дорога, принадлежавшая ранее фон Мекку, была выкуплена у него группой финансистов во главе с банкирами Утиным и Заком, то новое правление поспешило написать разоблачительный отчет о прошлой деятельности дороги. Из этого документа видно, что фон Мекк закупал шпалы, рельсы и прочие материалы на 30–40% выше существовавшей цены. Такие переплаты ежегодно складывались в миллионные суммы. Не удивительно, что с каждым годом ухудшались финансовые результаты деятельности Либаво-Роменской дороги. В 1880 г. она получила чистый убыток в 976 тыс. руб. Вместе с тем задолженность этой дороги правительству достигла в 1885 г. огромной суммы в 31,5 млн металлических рублей.

Хронической, все растущей задолженности дорог правительству способствовали и условия концессионных договоров. Так, в договоре на строительство Рязано-Козловской дороги, заключенном правительством с фон Дервизом, отмечалось, что «если бы к сроку окончания концессии долг этот (т. е. долг общества казне. — Ю. Г.) не был погашен, то непогашенный остаток долга погашается из запасного капитала общества, а при недостатке сего капитала слагается». Из чего видно, что правлениям дорог незачем было спешить с покрытием своей задолженности. Чем больше они оттягивали эту уплату, тем быстрее приближались к моменту полного аннулирования долга.

Встав на путь поддержки частных железнодорожных обществ, правительство решило передать в их руки и те железные дороги, которые были выстроены казной и находились в ее не-

<sup>1</sup> Тантьема — вознаграждение управляющих, членов правления и служащих акционерных обществ определенной частью прибыли.



посредственном ведении. В 1868 г. казна продала Главному обществу железных дорог Николаевскую дорогу. Общество Киево-Брестской железной дороги купило у казны Киево-Жмеринский железнодорожный участок. В 1871 г. казенная железнодорожная линия Елизаветград-Кременчуг была продана обществу Харьковско-Кременчугской дороги. В том же году правительство, несмотря на возражения министра путей сообщения Мельникова, продало за 52 млн руб. весьма важную и доходную Московско-Курскую железную дорогу. Продажа Московско-Курской дороги отнюдь не означала возвращения казне всей суммы, затраченной ею на строительство данной линии. В значительной степени эта продажа была номинальной, так как выкупались лишь акции дороги на 15 млн руб. Что касается облигационного капитала, то он оставался у правительства. Следовательно, затратив менее 1/3 продажной цены, московское товарищество превратилось в хозяина наиболее важной и доходной магистрали.

К началу 1880-х годов все железнодорожное дело было сосредоточено в руках частных компаний. К этому времени в России насчитывалось уже 22 299 верст железнодорожных путей, но только 57 верст железных дорог осталось в непосредственном ведении казны.

Правительство вынуждено было внести в железнодорожную политику некоторые коррективы. Прежде всего, возобновили казенное строительство новых линий. В течение 80-х годов было построено 6 800 верст новых

дорог, из которых 4 700 верст приходилось на долю казны. Кроме того, правительство стало также на путь выкупа частных железных дорог. За десятилетие были выкуплены Рязско-Моршанская, Харьковско-Николаевская, Балтийская, Тамбово-Саратовская, Уральская и ряд других магистралей, общим протяжением свыше 10 тыс. верст. Операция выкупа частных дорог была тем более возможной и легко осуществимой, что весь облигационный капитал (и небольшая часть акционерного) находился к этому времени в руках казны. Дело свелось к выкупу акций владельцев этих линий. Владельцы железнодорожных обществ использовали переход ряда частных дорог к правительству как средство для нового ограбления казны. Правительство вынуждено было, прежде всего, аннулировать долги выкупленных дорог по своей гарантии. Большинство этих линий было убыточным и ежегодно получало приплату от казны. Общая задолженность частных обществ по правительственной гарантии к началу 1880-х годов достигла суммы в 1,1 млрд руб.

Насколько выгоден был предпринимателям переход частных дорог к казне, видно из того, что нередко вопрос о выкупе ставился самими акционерами. Характерна в этом отношении история выкупа казной Ливаво-Роменской линии, которая была убыточной и задолжала казне огромную сумму — свыше 30 млн руб. В начале 80-х годов большинство ее акций находилось в руках крупных банкиров Утина и Зака, которые стали добиваться передачи дороги казне на условиях, явно не-

выгодных государству. Они представили от имени правления проект выкупа, в котором требовали, чтобы вся задолженность дороги казне аннулировалась, чтобы казна приняла на себя оплату долгов общества частным лицам. Выкупная цена акций устанавливалась значительно выше биржевого курса.

В заключении государственного контролера отмечалось, что предложенные условия явно невыгодны для казны. Тем не менее, Александр III выкуп утвердил.

Несмотря на огромные затраты казны на операцию выкупа частных железных дорог и строительство новых линий, общие результаты правительственных мероприятий 1880-х годов были крайне незначительными. К концу этого десятилетия у казны оказалось не более 1/4 всех железнодорожных магистралей, а 3/4 по-прежнему оставались в руках акционерных обществ.

В больших масштабах царское правительство приобретало частные дороги в 90-х годах. В течение этого десятилетия было выкуплено около 15 тыс. верст железнодорожных путей. В собственности казны перешли юго-западные дороги, Московско-Ярославско-Архангельская линия и ряд других.

Условия, на которых казна выкупила дороги у частных обществ, и в 1890-х годах оставались для нее такими же невыгодными, как в предыдущее десятилетие. Акции железнодорожных компаний приобретались правительством по биржевому курсу, который в большинстве случаев превышал номинальную цену. Особенно крупную сумму уплатили акционерам при выкупе Московско-Курской железной дороги. Правительству пришлось заплатить за каждую сторурублевую акцию 265 руб. Правда, акционеры получили 54 млн руб. не деньгами, а 4%-ными государственными облигациями.

Какую сумму получили акционеры при выкупе правительством железнодорожных линий, видно из того, что в течение 90-х годов разница между выкупной и нарицательной ценой акций составила около 150 млн руб. Наряду с этим при выкупе было списано свыше 780 млн руб. долгов частных обществ казне. Таким образом, общая сумма списанных казной долгов частных компаний в течение 80–90-х годов XIX века составила около 1,5 млрд руб. ■