

Т.И. Андреева

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА И ЧАСТНАЯ
ИНИЦИАТИВА В ИНВЕСТИЦИОННО-СТРОИТЕЛЬНЫХ
ПРОЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ОСВОЕНИЯ
АЗИАТСКОЙ РОССИИ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА**

T. I. Andreeva

**STATE POLICY AND PRIVATE INITIATIVE IN INVESTMENT
AND CONSTRUCTION PROJECTS OF RAILWAY
DEVELOPMENT IN ASIAN RUSSIA IN THE LATE
NINETEENTH AND EARLY TWENTIETH CENTURIES**

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению одного из аспектов истории транспортного освоения Азиатской России на примере взаимодействия государства и частного сектора экономики в сфере железнодорожного строительства на рубеже XIX–XX вв. Актуальность проблемы становления и развития государственно-частного партнерства определялась влиянием изменений в структуре народного хозяйства. Государство инициировало, финансировало и руководило магистральным сообщением при возведении и эксплуатации Транссибирской, Среднеазиатской (Закаспийской и Самарканд-Андижанской) и Оренбург-Ташкентской магистралей, а также поддерживало и контролировало частное железнодорожное строительство общей колеи нормального пользования Сибири и Туркестана.

Ключевые слова: Азиатская Россия, железнодорожный транспорт, государственно-частное партнерство, предпринимательство.

В конце XIX – начале XX в. правительство Российской империи в области железнодорожной политики придерживалось смешанной системы, направленной на одновременное развитие казенного и частного проектирования, строительства и эксплуатации линий. Железные дороги оказали определяющее воздействие на экономическое, социальное и культурное развитие обширных территорий. Была преодолена замкнутость регионов, видоизменился традиционный уклад жизни, ускорился процесс урбанизации. Железнодоро-

рожный транспорт имел и сегодня сохраняет большое значение для государства и общества, являясь постоянно развивающейся инфраструктурой, которая имеет собственную историческую, пространственную и технологическую оформленность и является важнейшим ресурсом страны в экономике, жизни общества, политико-управленческом процессе и отстаивании национальных интересов.

Транспорт всегда был и остается фактором единства и безопасности, особенно в таком государстве, как Российская империя конца XIX – начала XX в., и особое значение приобретало развитие путей сообщения с относительно изолированными восточными окраинами. Проблема проектирования и строительства сети железных дорог Сибири, Дальнего Востока и Туркестана независимо от казенного или частного способа строительства возникла еще в дореформенный период. Различными лицами и учреждениями было предложено несколько десятков проектов, но наибольшее количество их было связано с объективной необходимостью установления всепогодного бесперебойного сообщения центра страны с отдаленными территориями. Являясь одним из важнейших средств укрепления могущества в контексте проблем военной безопасности Российского государства, железнодорожный транспорт играл исключительно важную роль в проведении потенциальных боевых операций и охране государственной целостности.

Первым примером военно-стратегической доминанты в транспортном освоении Азиатской России являлось возведение казенной Закаспийской железной дороги, построенной в 1880–1890-х гг. российскими железнодорожными батальонами от порта Узун-Ада на побережье Каспийского моря до располагавшегося в небольшом отдалении Красноводска, а затем трасса шла на Самарканд с боковыми ветвями на Мерв – Кушку – Торгунди. Как известно, первая Ахалтекинская экспедиция, предпринятая в 1879 г., закончилась неудачей. Задержка с проведением второй экспедиции могла ослабить позиции России не только в Закаспии, но и в Бухарском, Хивинском ханствах, и в военно-стратегических целях началось проведение Закаспийской железной дороги. В 1899 г. линия была отстроена до Ташкента и передана из ведения Военного министерства в Министерство путей сообщения Российской империи. С постройкой военно-стратегической Закаспийской железной дороги, ставшей основой сети, позиции России были упрочены, и факт возведения этой линии стал первым мас-

штабным опытом железнодорожного освоения Туркестана. Дорога оказала большое влияние и на местное население. Именно русские железнодорожники заслужили высокую оценку Е.Л. Маркова – писателя, путешественника, этнографа, очевидца событий строительства Закаспийской железной дороги: «Что после этого оставалось невозможным для русского? Народ, который на своем огненном шайтане переносится как на крыльях птицы через необозримую вековую пустыню, через непроходимые безводные пески, не нуждаясь ни в колодцах Аллаха, ни в молитвах дервишей – чего не победит он, перед чем остановится?» [Марков, 1901. С. 312].

В этот же период на средства государства строилась Самарканд-Андижанская линия с ветвями на Ташкент и Маргилан. Эту дорогу в 1898 г. переименовали в Среднеазиатскую и в 1899 г. ее передали Управлению Закаспийской железной дороги с присвоением объединенным линиям названия Среднеазиатской. С 1900 г., также на средства казны, началось строительство дороги Оренбург – Ташкент, одновременно начатое с двух конечных станций. Постройка завершилась в 1906 г., когда была проведена стыковка Оренбург-Ташкентской и Среднеазиатской (Закаспийской и Самарканд-Андижанской) линий у станции Ташкент. Включение этих железнодорожных трасс магистрального типа во всероссийскую сеть позволило расширить и укрепить активную сферу влияния на территории Туркестана.

Вторым грандиозным примером железнодорожного строительства в Азиатской России является возведение Великой Сибирской железной дороги на средства государства. Россия на переломе XIX–XX вв. – мощная евразийская держава. В ее истории и ранее наблюдались сдвиги на Восток. В конце XIX в. возникли новые причины этого явления. В мировых взаимоотношениях и связях проявились тенденции силового противостояния не отдельных стран, а целых союзов, соперничество между которыми вело к опасным напряжениям и войнам. В этой связи стали проявляться экономико-географические и геополитические интересы стран, стремившихся к приоритетному положению на мировой арене. В условиях обострения внешнеполитической ситуации на Дальнем Востоке задача возведения магистрали все более актуализировалась, и главные доводы, положенные в обоснование идеи строительства Транссиба, формировались вне связи с объективными задачами экономического развития Сибири.

Основной причиной реализации этого проекта была военно-стратегическая необходимость, а задачи развития рыночных связей, роста товарности народного хозяйства, экономического освоения территорий в условиях переселенческой революции считались второстепенными. Великая Сибирская железная дорога была отстроена в 1891–1916 гг. от Челябинска до Владивостока на средства казны, и в принципе железнодорожное строительство в Сибири появилось не раньше, чем этого потребовали военно-стратегические интересы страны на Дальнем Востоке [Зиновьев, 2003. С. 191; Тимошенко, 2007. С. 226–227]. После возведения главной дороги большой страны – Транссибирской магистрали – государственное железнодорожное строительство в Сибири практически не прекращалось. Оно было неразрывно связано с дальнейшим социально-экономическим развитием края и включало в себя строительство путей, дополнявших уже существовавшую и активно работавшую магистраль. Были проложены ответвления Тайга – Томск, Китайский разъезд – Маньчжурия, Бочкарёво – Благовещенск, Рухлово – Рейново, Уссурийск – Пограничный (Гродеково) и др.

Бесспорное доминирование государства, которое инициировало, финансировало и руководило проектированием, железнодорожным строительством и эксплуатацией, обусловило конфигурацию магистралей Азиатской России, призванных решать в первую очередь военно-стратегические задачи. В конце XIX – начале XX в. Транссибирская, Среднеазиатская и Оренбург-Ташкентская магистрали составляли транспортную инфраструктуру, обладавшую определенными возможностями. И в контексте проблем военной безопасности страны государственная железнодорожная сеть Азиатской России не имела альтернативы в осуществлении перевозок в ее пространственных и климатических условиях. С окончанием периода магистрального строительства, открывшего возможности приобщения громадных территорий к капиталистическому рынку и широкий доступ к их освоению, активизируется деятельность столичной Комиссии о новых железных дорогах, порайонных комитетов и особых совещаний при генерал-губернаторах. Судьбы проектов новых железных дорог Азиатской России зависели от изменений правительственной политики в военной, аграрной, торговой, тарифной областях.

Концепция, т.е. в данном процессе конструктивный принцип формирования экономико-географической структуры становления и развития железнодорожной сети по производственно-экономическому принципу, была сформирована в 80–90-х гг. XIX в., по определению С.Ю. Витте, считавшего, что наиболее рациональной мерой для урегулирования конкуренции в транспортном освоении российских пространств является путь подразделения сети на самостоятельные в экономическом отношении группы. Совместно с министром финансов И.А. Вышнеградским им был разработан план по укрупнению дорог и созданию больших железнодорожных объединений с совместным капиталом государства и частных компаний. В год начала строительства Транссибирской магистрали И.А. Вышнеградский писал министру путей сообщения А.Я. Гюбенетту: «...опыт эксплуатации русской рельсовой сети доказал, что дороги могут быть эксплуатируемы с выгодой лишь по объединению их в большие удачно выбранные группы или сеть»¹. Широкий размах железнодорожного строительства и его высокая капиталоемкость требовали привлечения частных капиталов на длительное время. Это создавало объективные условия для совершенствования материально-организационных контактов между правительством и частными предпринимателями.

Рыночные отношения, которые как система активно формировались с 60-х гг. XIX в., носили печать государственного повеления в сфере железнодорожного предпринимательства, появление и генезис которого свидетельствовали о степени продвижения государства и общества по пути модернизации. Россия по определению протяженности стальных магистралей в 1890 г. занимала 5-е место в мире, а в 1900 г. – 2-е [Хромов, 1960. С. 211]. Практика железнодорожного строительства показала, что по состоянию государственных финансов и в особенности государственного кредита в ресурсах казны невозможно найти достаточных средств для обеспечения путем одного лишь казенного строительства развития рельсовой сети страны. Быстрый рост потребностей в связи со значительными увеличениями ассигнований на военные нужды, народное образование, переселенческое дело и т.д. не позволял надеяться на оборудо-

¹ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 268. Оп. 3. Д. 300. Л. 19.

вание страны новыми дорогами с помощью текущих государственных доходов.

В России в начале XX в. акционерные общества являлись наиболее развитой формой организации капиталистических предприятий, вступавших в союз для совместного предпринимательства. В железнодорожном транспорте, помимо акционерных обществ железных дорог, было создано акционерное общество для содействия как строящимся, так и эксплуатируемым линиям в производстве строительных и ремонтных работ, а также для снабжения их подвижным составом, источниками энергии и эксплуатационным оборудованием. В качестве учредителей общества выступили барон В.В. Меллер-Закомельский и инженер путей сообщения В.А. Нагордский². Сложившиеся в промышленности и на железнодорожном транспорте развитые капиталистические отношения создали в начале XX в. условия по формированию акционерных обществ для строительства железных дорог. В результате к ноябрю 1917 г. в России уже насчитывалось 58 акционерных обществ, ведавших делами эксплуатируемых и разрешенных к постройке линий [Журавлев, 1980. С. 62].

В Азиатской России в десятые годы XX столетия развернулась деятельность частных акционерных обществ Алтайской (Новониколаевск – Семипалатинск с веткой Алтайская – Бийск), Ачинско-Минусинской (Ачинск – Минусинск), Кольчугинской (Юрга – Кольчугино с веткой Топки – Кемерово), Кулундинской (Татарская – Славгород), Троицкой (Троицк – Кустанай), Семиреченской (Арьсь – Пишпек с ветками на Токмак и Верный), Ферганской (Коканд – Наманган), Бухарской (Каган – Карши – Термез с веткой Карши – Китаб) железных дорог и Южно-Сибирской магистрали, грандиозный проект которой был окончательно утвержден 24 февраля 1917 г. по направлению Акмолинск – Павлодар – Барнаул с ветками на Семипалатинск и Экибастуз [Андреева, 2017. С. 16; Андреева, 2021. С. 76, 194]. Все девять частных железных дорог Азиатской России находились в орбите влияния государственных магистралей, что создавало объективные условия для складывания и развития материально-организационных отношений между правительством и частными предпринимателями.

По апробированной общероссийской практике акционерные общества, созданные для строительства частных железных дорог в

² РГИА. Ф. 80. Оп. 1. Д. 63. Л. 11, 12; РГИА. Ф. 616. Оп. 1. Д. 422. Л. 292.

Азиатской России, изыскивали средства прежде всего через гарантированные правительством облигационные займы, которые размещались в основном во Франции и Великобритании. По сути, займы государства, заключавшиеся непосредственно от имени государства и за его счет, и займы, которые заключались частными обществами с ручательством государства за исправность платежей, были тождественны. Правительство маскировало государственные долги за счет облигационных займов, гарантированных казной, ввиду острой необходимости притока иностранного капитала. Расчетный баланс России был неизменно пассивен ввиду огромной внешней задолженности. И при остановке притока иностранного капитала образовывалась утечка за границу российского золота, что не могло не привести к ослаблению рубля. Уход денег из России неизбежно вел к замедлению темпов экономического развития, к падению государственных доходов. Это заставляло привлекать иностранный капитал. А гарантированные железнодорожные займы — это абсолютно верное и надежное помещение капитала. И за границей к российским железнодорожным займам относились с большим доверием. Правительство, идя по пути расширения железнодорожного строительства за счет иностранных займов, стремилось упорядочить их получение и жестко контролировать финансовую ситуацию на рынке ценных бумаг.

В частном железнодорожном бизнесе Азиатской России деятельность государства и предпринимателей укладывалась в рамки делового партнерства. Акционерные общества находились под компетентным надзором министерств путей сообщения (МПС), военного, финансов, государственного контроля. Принятие решений по организации железнодорожного сообщения в пределах Российской империи происходило в МПС, которое являлось крупным государственным учреждением. МПС ко времени Февральской революции 1917 г. состояло из Совета министра, Совета по железнодорожным делам, Инженерного совета, Управлений: железных дорог, по сооружению железных дорог, внутренних водных путей, шоссейных дорог, Инспекции императорских поездов, Отдела по испытанию и освидетельствованию заказов министерства и паровых котлов на судах, Отдела статистики и картографии, Учебного отдела, Комитета заготовлений, Временного распорядительного комитета по железнодорожным перевозкам, Временного распорядительного комитета

по водным перевозкам, Главного комитета по охране железных дорог, Центрального комитета по регулированию массовых перевозок по железным дорогам, канцелярии. Как видно из названий подразделений МПС России, приоритетное положение занимали железнодорожники по причине всевозрастающего значения стальных магистралей в транспортном обеспечении страны. Незадолго до Февральской революции, в ноябре 1916 г., при МПС была образована Комиссия о новых железных дорогах, а в составе Управления по сооружению железных дорог – особый отдел, предназначенный для рассмотрения вопросов, связанных с разработкой планов нового строительства. Председателем Комиссии являлся министр путей сообщения [Сенин, 1993. С. 9, 11, 12, 17].

Государственный контроль Российской империи – орган Кабинета министров осуществлял контрольно-счетные и наблюдательные функции в области прихода, расхода и хранения капиталов. При одном из самых компетентных и уважаемых министров Думского времени Государственном контролере П.А. Харитонове ведомство превратилось в практически всеохватный орган финансового контроля. Министры путей сообщения С.В. Рухлов, А.Ф. Трепов, А.Б. Кригер-Войновский, Н.В. Некрасов, Г.С. Тахтамышев и другие были обязаны работать с представителями Госконтроля в тесном контакте. Среди центральных ревизионных учреждений Госконтроля был сформирован Департамент железнодорожной отчетности, возглавляемый Генерал-контролером. В делопроизводственной документации Алтайской и Кулундинской железных дорог отражен процесс предоставления этим акционерным обществам права свободно распоряжаться облигационным строительным капиталом, гарантированным казной, но при обязательном участии в рассмотрении расценок ведомостей представителей Госконтроля. На Алтайской дороге функции Госконтроля осуществлял инженер-путеец Н.А. Лобарев, на Кулундинской – инженер-путеец А.С. Мирошников³. Строительство Ферганской железной дороги было под государственным надзором, который осуществляли высококвалифицированные инженеры-путейцы из органов Правительственной инспекции и Госконтроля В.В. Парский, И.И. Крамфус, И.И. Смугге⁴.

³ РГИА. Ф. 391. Оп. 4. Д. 2080. Л.85; РГИА. Ф. 616. Оп. 1, Д. 472. Л. 114; Жизнь Алтая. 1913. 28 апр.

⁴ Отчет по сооружению линии Коканд – Наманган. СПб., 1913. С. 1.

Государственная политика и частная инициатива в инвестиционно-строительных проектах железнодорожного освоения Азиатской России складывались и развивались в период формирования конструктивного принципа создания экономико-географической структуры нового технологического типа. Государство инициировало, финансировало и руководило магистральным сообщением, а также поддерживало и вместе с тем компетентно и жестко контролировало частное железнодорожное предпринимательство. Решение задачи перспективного транспортного освоения Азиатской России в условиях государственно-частного партнерства имело положительное значение для общего социально-экономического прогресса страны в ходе индустриализации, являющейся стержнем модернизационных перемен в России в конце XIX – начале XX в.

Литература

Андреева Т.И. Формирование и деятельность акционерного общества Троицкой железной дороги на территории Северного Казахстана и Южного Урала // Известия Алтайского государственного университета. Исторические науки и археология. 2017. № 2 (94). С. 15–20.

Андреева Т.И. Частный железнодорожный транспорт Сибири. Барнаул: АлтГПУ, 2021. 276 с.

Зиновьев В.П. Особенности перехода Сибири от аграрного общества к индустриальному // Сибирское общество в контексте модернизации XVIII–XX вв.: сборник материалов конференции. Новосибирск: РИЦ НГУ, 2003. С. 185–193.

Журавлев В.В. Национализация частных железных дорог в СССР // Исторические записки. М.: Наука, 1980. Т. 86. С. 57–132.

Марков Е.Л. Россия в Средней Азии: Очерки путешествий по Закавказью, Туркмении, Бухаре, Самаркандской, Ташкентской и Ферганской областям, Каспийскому морю и Волге: в 2 т. СПб.: Тип. М.М. Стасюлевича, 1901. Т. 1. 544 с.

Сенин А.С. Министерство путей сообщения в 1917 году: Краткий исторический очерк. М.: ГосНИТИ, 1993. 170 с.

Тимошенко А.И. Урало-Сибирский регион – проекты индустриализации в конце XIX – начале XX вв. // Урал индустриальный. Бакунинские чтения: материалы VIII Всерос. науч. конф.: в 2 т. Екатеринбург, 2007. Т. 1. С. 226–229.

Хромов П.А. Очерки экономики России периода монополистического капитализма. М.: Изд-во ВПШ и АОН, 1960. 240 с.