

УДК 656:338

Ф.И. Хусаинов,
кандидат экономических наук
E-mail: f-husainov@mail.ru

Формирование и развитие железных дорог в России в XIX веке: стимулы и институты¹

В статье рассмотрены проблемные вопросы экономической истории железнодорожного транспорта России в период формирования и развития сети железных дорог в 19 веке (с 1830-х по 1880-е годы). Рассмотрено влияние стимулов, создаваемых правительством на формирование институтов в отрасли и в экономике страны.

железнодорожный транспорт, история железных дорог, государственное стимулирование, институты

F.I. Khusainov,
PhD (Econ.)

Formation and development of railways in Russia in the XIX century: incentives and institutions

The article deals with the problematic issues of the economic history of Russia's railway transport during the formation and development of the railway network in the 19th century (from the 1830s to the 1880s). The influence of the incentives created by the government on the formation of institutions in the industry in the country's economy is examined.

railway transport, history of railways, government incentives, institutions

¹ В настоящей статье развиваются тезисы, сформулированные автором ранее в публикациях в «РБК» [1] и «Ведомостях» [2]. Статья является журнальной версией доклада, сделанного автором на межрегиональном научно-практическом семинаре «Великие реформы и развитие Российской империи во второй половине XIX века...» в Государственном историческом музее 16.05.2018 г.

История зарождения, формирования и развития железнодорожного транспорта в России в XIX веке ставит перед исследователями ряд вопросов, ответы на которые выходят за пределы только отраслевых знаний. Это связано с тем, что железные дороги были важнейшим элементом более широкого исторического процесса, чем только технический прогресс. Они были важнейшим элементом модернизации российской экономики в широком смысле слова и, – с одной стороны, – развивались в ответ на определённые стимулы, а с другой, – само их развитие становилось стимулом для дальнейшей модернизации экономики. При этом, модернизация порождала набор специфических институтов, оказывающих влияние на многие аспекты экономической и социальной жизни – от особенностей организации промышленности и экономики отраслевых рынков до формирования специфической правовой культуры.

Первая железная дорога в России появилась при императоре Николае I и этот факт зачастую порождает у историков соблазн воспринимать его экономическую политику – чуть ли не символом прогресса и модернизации (подобный подход был популярен в отечественной историографии конца 1980-х и первой половине 1990-х годов). Но подобная трактовка не отвечает на вопрос – почему к середине XIX века Россия оказалась крайне отсталой страной практически во всех отношениях – от промышленности и социального развития до судопроизводства и железных дорог. С другой стороны, существует трактовка политики Николая I, как исключительно реакционной и противоречащей всякому прогрессу (эта трактовка существовала и в дореволюционной историографии, но особенное развитие получила в советской историографии, а также в работах французских и американских историков). Но в рамках этой трактовки тот факт, что

Николай поддержал строительство первых дорог вопреки мнению окружения, на первый взгляд, ставит под сомнение все концептуальные основы подобного взгляда. Неужели страна и общество действительно были настолько отсталыми, что царь был, используя формулу А.С. Пушкина, «единственным европейцем»?

Таким образом, исследование процесса зарождения железнодорожного транспорта позволяет пролить свет на некоторые важные проблемы исторической науки, выходящие за пределы только истории железнодорожного транспорта.

Вместе с тем, многие работы, посвящённые истории железных дорог в узком смысле слова, игнорируют этот контекст, который, на мой взгляд, является чрезвычайно важным. Ситуация с зарождением железных дорог и, говоря более широко, с общей экономической, социальной и технической модернизацией была сложной. И царь, и окружавшая его элита долго не хотели развития железных дорог. И если на Западе научно-техническую революцию обеспечил сплав науки и предпринимательства (см. об этом, например, книгу экономического историка Джека Голдстоуна «Почему Европа?» [3]), то в России государственные чиновники говорили об опасности тех перемен, которые может принести модернизация, а «официальная» придворная наука долго доказывала либо невозможность, либо ненужность, либо несвоевременность нового вида транспорта. Если бы мы всегда слушали только царя, министров и придворную науку, то до сих пор перевозили бы грузы гужевым транспортом.

Поэтому, в настоящей статье сделана попытка проследить процесс создания и развития железнодорожного транспорта в России во времена Николая I и Александра II не сам по себе, а в более широком экономическом контексте и показать роль, которую сыграли, –

с одной стороны, – *стимулы*, создаваемые особенностями государственного регулирования отрасли, а с другой стороны, – *институты*, сформированные в результате этого регулирования².

Идите и остановите прогресс!

Первое обсуждение предложения о строительстве железных дорог в России состоялось в главном управлении водяными и сухопутными путями сообщения 8 июля 1826 г.³ Начиная с 1830 года тема строительства железных дорог периодически поднималась сторонниками нового вида транспорта.

Предложения о начале строительства железных дорог были отклонены. Николай I в это время был противником строительства железных дорог, и, как это обычно бывает при авторитарных режимах, тогдашняя элита, тоже была против. Элита в авторитарных режимах старается показать, что она полностью разделяет взгляды и убеждения первого лица. Поняв настроение царя (который, заметим, не любил новшеств, а ценил стабильность), его окружение стало активно высказываться против нового вида транспорта.

Против железных дорог был Главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями граф К.Ф. Толь, военный министр светлейший князь А.Н. Чернышёв, министр императорского двора светлейший князь П.М. Волконский и практически весь тогдашний Комитет министров⁴. Советник главноуправляющего путями сообщения, генерал-лейтенант корпуса инженеров путей сообщения М.Г. Дестрём так же выступил против возможности строительства железных дорог, и так как его точка зрения стала, в некотором роде, официальной точкой зрения ведомства путей сообщения, то, как отмечает в своей монографии А.М. Соловьёва «после выступления Дестрёма инженерам и специалистам, работающим в ведомстве

² Согласно классическому определению Дугласа Норта «институты – это «правила игры» в обществе, или, выражаясь более формально, созданные человеком ограничительные рамки, которые организуют взаимоотношения между людьми» [4]. Принято различать формальные институты (конституции, законы) и неформальные (договоры и добровольно принятые кодексы поведения).

³ Главное управление водяными и сухопутными путями сообщения было образовано 20 ноября 1809 г. на базе Департамента водяных коммуникаций (учреждённого 28 февраля 1789 г.).

⁴ Комитет министров – орган государственного управления в Российской империи с 1802 г.; после 1906 г. преобразован в Совет министров.

путей сообщения, было категорически запрещено писать и выступать в защиту развития железных дорог в России» [5].

Чего же опасались тогдашние «элиты»? Как было сказано в вердикте Кабинета министров, железная дорога **«занесёт в Россию вредный дух иностранный»** [6, 7].

Граф Толь говорил, что железные дороги «могут поколебать сами вековые устои России» поскольку «железные дороги есть самое демократическое учреждение, какое только можно было придумать для преобразования государства» (цит. по [8, 9]). Министр финансов граф Е.Ф. Канкрин писал, что железные дороги приведут к уничтожению «столь необходимой общественной иерархии», поскольку новый вид транспорта приведёт «к равенству сословий, так как и сановник и простак, барин и мужик поедут, сидя рядом в одном посаде» [6].

Петербургский управляющий конторой уральских промышленников Демидовых Ф. Вейер вспоминал, что «каждый раз, когда ставится вопрос о железных дорогах, император проявляет своего рода неприязнь» (цит. по [5]).

Николаевский консерватизм и консерватизм его окружения здесь не были исключением. В странах, где экономическая жизнь сильно зависела от власти, от государства, наблюдалась такая же картина. Дарон Аджемоглу⁵ и Джеймс Робинсон в своей знаменитой книге «Why nations fail» (в России она издана под названием «Почему одни страны богатые, а другие бедные») анализируют, помимо прочего, как и почему Австрийский император Франц I боялся модернизации и старался сохранить элементы средневекового, феодального уклада добуржуазного периода: ограничивал свободу торговли, сохранял лицензирование множе-

ства видов деятельности, таможенные пошлины (в том числе – внутренние), ограничивал мобильность рынка труда и, наряду с этим, был категорически противником строительства железных дорог. Когда императору Францу I предложили проект постройки Северной железной дороги, он ответил: «Нет-нет, я не буду этого делать, ведь по этой дороге в страну может приехать революция!» [10]. Российский авторитаризм был очень похож на австрийский. «Как и Франц I, Николай I опасался, что созидательное разрушение, следствие развития современной промышленной экономики, подорвёт патриархальный политический уклад России, – пишут Аджемоглу и Робинсон, – по указанию Николая I, Канкрин предпринял ряд шагов, призванных ещё более замедлить рост промышленности» [10]. В частности, были приняты решения, ограничивающие появление новых фабричных производств, и введены довольно сложные процедуры по их открытию (требовалось специальное разрешение генерал-губернатора, а в некоторых случаях – лично царя).

Впрочем, наряду с политическими аргументами, выдвигались (уже не чиновниками, а инженерами) аргументы технического характера, и часть этих аргументов, действительно была серьёзной – как обогреть вагоны с пассажирами, как избежать пожаров от искры паровоза, как очищать снег с путей⁶. Но технические аргументы, как это часто бывает там, где решения носят «политический» характер – были не главными.

Пока в России обсуждали, в мире делали.

Пионером железнодорожного строительства стала Великобритания. Первая линия Стоктон-Дарлингтон была открыта в 1825 г., затем в 1928-1935 гг. были пущены в

эксплуатацию железные дороги в Австрии, Франции, США, Чехии, Шотландии⁷, Ирландии, Бельгии, Германии⁸ (см. табл. 1).

Россия в это время оставалась без железных дорог.

Но в 1834 году в Россию приехал австрийский инженер (чех – по национальности, что любил подчёркивать все дореволюционные авторы), профессор Венского политехнического института Франц Антон фон Герстнер.

Франц Антон (Франтишек) фон Герстнер родился 19 апреля 1796 года в Праге, в семье профессора Пражской политехнической школы, астронома и механика Франца Иосифа фон Герстнера. Герстнер-старший, кстати, был автором проекта первой конной железной дороги из Ческих Будейовиц до Линца. Герстнер-младший пошёл по стопам своего отца – закончил Пражский университет, где изучал философию и инженерное дело; в 24 года возглавил кафедру Венского политехнического института. Заинтересовавшись только-только зародившейся новой отраслью – железными дорогами, он ездил в Англию, чтобы изучить опыт первых железных дорог, которые строил Джордж Стефенсон⁹.

Достучаться до монарха

Герстнер приехал в Россию в 1834 г. Он много поездил по России и проводил – выражаясь современным языком – технико-экономические исследования. Он изучал потенциальные грузо- и пассажиропотоки, делал наброски будущих железнодорожных линий, расчёты стоимости строительства и потенциальной доходности.

Герстнером была подготовлена и передана царю Записка (датированная 6 января 1835 г.), в которой он обосновывал необходимость строительства в России железных дорог и даже намечал основные

⁵ В разных изданиях на русском языке фамилию Asetoğlu переводят по-разному – и как Аджемоглу, и как Асемоглу.

⁶ Любопытно, что идею снегоочистителя, закреплённого на паровозе, предложил поэт А.С. Пушкин.

⁷ В источнике, откуда взята табл. 2, Шотландия показана отдельно от Великобритании, которая, как известно, в XIX веке включала, в том числе, в своем составе и Шотландию (Прим. Ред.)

⁸ В цитируемой работе З. Крейниса, так же, как и в других книгах, где приводится настоящая таблица, не уточняется какая именно территория понимается в данной таблице под Германией, – территория германских государств, за исключением Австрии или территория соответствующая современной Германии, но в контексте настоящей статьи это не имеет значения.

⁹ Датой рождения железных дорог принято считать 27 сентября 1825 год, когда между Стоктоном и Дарлингтоном была открыта для движения первая железная дорога общего пользования, построенная Джорджем Стефенсоном. Но, строго говоря, эксплуатация первых паровозов, перемещавших груз по рельсам началась раньше. Например, в 1811 г. на угольной шахте в Мидлтоне возле Лидса (Англия) на участке в 5 км. эксплуатировались поезда на локомотивной тяге, построенные Д.Бленкинсопом и М.Мурреем на основе работ Р.Тревитика и приобретённой у последнего лицензии. [13]

Таблица 1

Даты ввода в эксплуатацию первых железных дорог в различных регионах мира

№ п/п	Страна (Регион)	Год ввода первой железной дороги в эксплуатацию	Линия	Протяжённость, км.
1	Великобритания	1825	Стоктон – Дарлингтон	41
2	Австрия	1828	Будеёвице – Кершбаум	64
3	Франция	1828	Сент-Этьен – Андрецикс	18
4	США	1830	Балтимор – Эликотт-Милз	24
5	Чехия	1830	Прага – Лана	57
6	Шотландия	1832	Эдинбург – Далкайт	19
7	Ирландия	1834	Дублин – Кингстоун	10
8	Бельгия	1835	Брюссель – Мехелен	20
9	Германия	1835	Нюрнберг – Фюрт	6
10	Россия	1837	Петербург – Царское село	27
11	Италия	1839	Неаполь – Портези	8
12	Голландия	1839	Амстердам – Харлем	16
13	Куба	1840	Гавана – Гуйнай	50
14	Польша	1846	Варшава – Ченстохов	251
15	Швейцария	1847	Цюрих – Баден	24

Источник: [11]

направления: Петербург-Москва – Нижний Новгород-Казань, Петербург-Одесса и др [12]. Любопытно, что впоследствии, уже после отъезда Герстнера из России, сеть железных дорог развивалась по предсказанным (и предложенным) им направлениям. Так же в Записке Герстнер предлагал, прежде чем строить полноценную железную дорогу «обкатать» новые технологии на небольшом участке в экспериментальном режиме.

В январе 1835 г. состоялась и личная встреча Герстнера с Николаем I, во время которой предприниматель произвёл положительное впечатление на монарха. Наряду с аргументами инженерно-технического характера, Герстнер, понимая характер Николая I, использовал дополнительный аргумент. Понимая, что Николай, который был «контужен» восстанием Декабристов, всю жизнь боялся революции, Герстнер в своей записке писал: «Я позволю себе сослаться на Англию. Тамешнее правительство во время беспорядков в Ирландии в 2 часа перебросило войска из Ман-

честера в Ливерпуль для следования в Дублин» (цит. по [9], см. так же [8]). Записка эта была передана царём графу Толю с поручением создать комиссию по её рассмотрению.

Уже 14 января 1835 г. при Главном управлении путей сообщения была создана комиссия под председательством выходца из Франции генерала Потье [9] по рассмотрению предложений Герстнера. Членами комиссии, в частности, были генерал-лейтенант Корпуса инженеров путей сообщения А.Д. Готман (один из первых выпускников и в последующем директор Института корпуса инженеров путей сообщения в С-Петербурге) и П.П. Мельников (будущий первый российский Министр путей сообщения).

Курировавший работу Комиссии граф Толь в тот же день направил на имя царя докладную записку, в которой отрицательно высказался о необходимости строительства железных дорог. Все члены комиссии, кроме двух (Готмана и Мельникова) признали строитель-

ство железных дорог делом несвоевременным.

Тут, возможно, даже Николай I понял, что его запуганная «элита» никогда не посмеет выступить против его точки зрения, даже если того будут требовать интересы экономического развития страны. Соответственно, нужно было «подать сигнал», что железные дороги – это не просто игрушка, которую наигравшись царь выбросит, а нечто нужное и важное в долгосрочной перспективе. Но беда была в том, что сам царь в этой нужности до конца не был уверен. Ну да, можно перебросить гарнизон из Павловска или Царского села в Петербург, но в остальной-то России – зачем они нужны, эти железные дороги?

В итоге, было принято решение созвать специальный Особый Комитет по обустройству железных дорог в России, который возглавил тот же граф Толь. 28 февраля 1835 г. состоялось заседание этого комитета в присутствии Николая I. Граф М.А. Корф в своих воспоминаниях пишет, что в самом начале совещания Николай «изобразил

все выгоды, какие, по его мнению, приняло бы устройство у нас железных дорог (...) особенно для внезапных, когда понадобится, передвижений войск» (цит. по [9]).

Как отмечают анонимные авторы изданного Министерством путей сообщения в 1898 г. «исторического очерка» (а фактически огромного труда объёмом более 600 страниц) о зарождении железных дорог, – после того, как точка зрения монарха стала известна, «полезность постройки железных дорог в России и исполнимость их в техническом отношении всеми членами Комитета были признаны единогласно» [12].

Все те же лица, которые вчера почти единогласно голосовали против, мгновенно изменили свою точку зрения и стали голосовать «за». Причём на этот раз единогласно!

Герстнер разработал проект строительства железной дороги Петербург – Царское село с последующим продолжением до Павловска. В очередной Записке на имя царя, от 31 января 1836 г. Герстнер изложил проект Царскосельской железной дороги, а 21 февраля 1836 г. был утверждён окончательный проект [14]. В марте 1836 г., в рамках PR-сопровождения проекта Герстнер издал брошюру «О выгодах построения железной дороги из С-Петербурга в Царское село и Павловск» (в современной орфографии переиздана в 2012 г. в «переводе» экономиста Николая Кульбаки) [15]. 15 апреля 1836 г. был опубликован указ Николая I о сооружении Царскосельской железной дороги.

Строить дорогу было решено не средствами казны, а средствами частного акционерного общества, которое было учреждено одновременно с указом – 15 апреля (этим днём датированы Устав акционерного общества и Положение об обществе).

Было создано акционерное общество, учредителями которого стали сам Герстнер, отвечавший за разработку всего проекта, и организацию всех строительных и технических работ, граф А.А. Бобринский, который занимался финансовыми вопросами и непросьтыми взаимоотношениями с государ-

ственными чиновниками, а так же иностранные подданные – директор Русско-американской компании Бенедикт Крамер и консул вольного города Франкфурта-на-Майне Иоганн Плитт.

Бобринский, как сказали бы сегодня, занимался GR и весьма успешно: он, в частности выхлопотал разрешение на беспошлинный ввоз всей железнодорожной техники (понятно, что и рельсы и паровозы и даже машинисты были выписаны из-за границы; собственное производство железнодорожной техники в России появилось чуть позже).

Любопытно (и этот факт любили подчёркивать советские историки железных дорог, например, В.С. Виргинский) что Николай I не доверял отечественным инженерам, и поручил Герстнеру привлечь «знающих и опытных иностранцев» [9]. Разумеется, при условии согласования каждой кандидатуры с шефом жандармов. Впрочем, французских инженеров так же было запрещено привлекать к проекту. Николай I не мог им простить июльской революции 1830 года [9].

Дорога строилась однопутной с шириной колеи в 6 футов (1829 мм.). Для дороги были закуплены в Англии паровозы фирмы Гакворда (они были мощнее, чем паровозы Стефенсона [5]) и вагоны (1 класса – «кареты», 2-го – «дилижансы», 3-го – «шарабаны», 4-го – «линейки» [16]).

1 мая 1836 г. начались земляные работы, а уже 27 сентября на небольшом построенном участке, протяжённостью 3,5 версты проводились пробные поездки на конной тяге. В пятницу 6 ноября 1836 г. на небольшом участке был опробован первый паровоз, о чём, в частности сообщала газета «Северная пчела» (в номере от 17.11.1836 г.); пробная поездка проходила в присутствии Николая I с семьёй. Машинистом, кстати, был сын владельца паровозостроительной компании Т. Гакворда, – Джон.

Наконец, 30 октября по старому стилю (или 11 ноября – по-новому) 1837 года, официально было открыто движение Петербург-Царское село и эту дату принято считать датой рождения железнодорожной отрасли в России.

Машинистом первого поезда проехавшего по первой дороге, который состоял из паровоза и восьми вагонов стал сам фон Герстнер. Пассажиры заняли свои места, и в 2 часа 30 минут пополудни поезд, плавно отошёл от перрона. Через 35 минут под громкие аплодисменты встречавших и крики «Ура!» первый поезд прибыл на станцию Царское село. Поездка от Петербурга до Царского села заняла 35 минут, а обратная поездка – 27 минут; максимальная скорость достигала 64 км/ч, а средняя составила 51 км/ч.

Здесь необходимо отметить один момент, который в прошлом вызывал путаницу среди историков: некоторые авторы первой половины XX века иногда ошибочно писали, что Николай I присутствовал на открытии железной дороги Петербург-Царское село 30 октября (по старому стилю) 1837 г., но, как позднее было установлено по графику перемещений царской семьи, в этот день царь с наследником находились в другом месте. Причиной путаницы было смешение двух разных событий – опробования первого паровоза и открытия движения по первой железной дороге.

В 1839 г. Герстнер уехал из России, и руководство Царскосельской железной дорогой было передано шефу жандармов А.Х. Бенкендорфу (и это не последний приход представителя «спецслужб» на должность руководителя железных дорог). После прихода «патриотического силовика» Бенкендорфа развитие железных дорог в России приостановилось.

Вроде не бездельники – как могли бы жить!

Первая железная дорога в России была частной и работала с прибылью. Это заставило многих других предпринимателей так же предложить свои проекты.

Например, Полтавский предводитель дворянства Павловский предложил проект от Москвы до Чёрного моря. Но главноуправляющий путями сообщения П.А. Клейнмихель (один из самых близких к царю сановников), видя, что личной поддержки царя остальным проектам нет, не разрешил это строительство.

Компания во главе с Д. Кочубеем намеревалась построить частную железную дорогу от Харькова до Феодосии, и чтобы получить разрешение, предложила высокопоставленному чиновнику «удостоить компанию принять на себя звание главного учредителя». Клейнмихель согласился и попытался, будучи теперь лицом заинтересованным, организовать разрешение на строительство, но это ему не удалось. В итоге, как отмечают современники, разозлённый этим фактом, он с ещё большим упорством продолжал запрещать новые проекты.

Авторы фундаментальной 3-томной «Истории железнодорожного транспорта...», изданной в 1994 г. пишут: «отрицательное отношение правительства Николая I к частному предпринимательству проявилось и при обсуждении предложения о сооружении магистрали Москва-Одесса, последовавшего в конце 1852 г. от группы французских банкиров под предводительством Фульда» [14]. И таких примеров – множество.

В итоге, отставание России от других стран, эксплуатировавших железные дороги, было огромным (см. табл. 2).

Какой вывод мы можем сделать из этого сюжета? Модернизация, которую проводят «сверху», может

породить отдельные прогрессивные решения, но, так как она стала результатом не движения глубинных потребностей экономики, масштабных рыночных сил, а сконструирована просто как игрушка для забавы, она не будет устойчивой.

Но если власть вдруг захочет настоящего экономического развития, то необходимо будет высвободить энергию свободных рыночных сил; необходимо будет снять множество видов контроля. И в какой-то момент власть окажется перед развилкой: либо экономическое развитие страны и риск потери власти либо политическая стабильность, сопровождающаяся экономическим застоём.

Какой выбор сделал Николай I, известно.

«Николай, приняв практически единоличное решение о начале сооружения дороги наперекор мнению других правящих сил страны, твёрдо заявил, что целесообразности иных железных дорог в России он пока не видит» – пишет известный летописец истории железных дорог А.Б. Вульф [6].

И действительно, на заседании Комитета министров 1 февраля 1842 г., по свидетельству А. Штукенберга, Николай I говорил, что «насколько он убеждён в пользе и необходимости сооружения железной дороги между столицами,

настолько же он считает ненужным пролагать теперь железные дороги в других местностях России» (цитата из труда А. Штукенберга «Из истории железнодорожного дела в России» приводится по [5]).

Но после смерти Николая I положение со строительством железных дорог изменилось (в России так часто бывает – только после смерти первого лица появляются шансы на развитие и позитивные реформы).

Стимулы: гарантированная прибыль и «железнодорожная горячка»

В 1855 г., после смерти Николая I, на престол взошёл его сын Александр II. Сначала новый царь хотел развивать железные дороги за счёт казны, но оказалось, что его отец оставил страну в долгах. Денег в казне не было. Специально организованная комиссия во главе с Константином Чевкиным при поддержке министра финансов Михаила Рейтерна пришла к выводу о необходимости сооружения железных дорог не на государственные, а на частные средства. Но была одна проблема: капитал не хотел притекать в неизвестную, северную страну и нужно было придумать какой-то механизм для привлечения капиталов. Правительство предложило гарантировать всем, кто готов прий-

Таблица 2

Протяжённость железных дорог Европы и Америки в 30-40 годы XIX века

километры

Страна	1830 г.	1835 г.	1840 г.	1845 г.	1850 г.
Великобритания	138	251	1 349	4 081	10 656
США	40	1043	3630	7 968	12779
Франция	37	176	497	956	3 083
Германия	-	-	462	2 226	5 939
Австрия	-	255	443	747	1 754
Бельгия	-	44	380	641	820
Россия	-	-	27	27	381

Источник: [1]¹⁰

10 Пояснение. В таблице 2, приведённой в монографии А.М. Соловьёвой, протяжённость железных дорог в России в 1850 г. составляет 381 км, а в большинстве других источников приводятся цифры в диапазоне от примерно 520 км (например, монография под ред. В.В. Фортунатова, книги Е.А. Сотникова) до 601 км (данные, которые приводит А.Б. Вульф). Связано это с тем, что у А.М. Соловьёвой приводится протяжённость уже сданных в эксплуатацию дорог, а их на 1850 год было две: Петербург-Царское село, потом продолженная до Павловска, и Варшаво-Венская (Польша в то время входила в состав Российской империи). Дорога Петербург-Москва сдана годом позже – в 1851 году. У остальных же авторов приводятся данные о построенных дорогах. А так как в 1850 часть участков ещё не сданной Петербург-Московской дороги уже были построены, то они и дают эту разницу.

ти на этот рынок 5 %-ную прибыль на вложенный капитал. То есть, если прибыль инвестора вдруг окажется меньше 5 % от вложенных средств, то правительство России из бюджета доплатит недостающую сумму. Историки спорят, кто был автором идеи механизма гарантий. Некоторые считают, что М.Х. Рейтерн, другие – называют К.В. Чевкина, третьи – главу государственного банка Е.И. Ламанского. Но независимо от авторства, Александр II идею поддержал.

Этот механизм сработал. Капиталы устремились в железнодорожную отрасль. Принятый курс на частное железнодорожное строительство вызвал настоящий бум. Авторы фундаментальной трёхтомной «Истории железнодорожного транспорта России», отмечают, что «за пятилетие с 1868 по 1872 гг. было построено почти в два раза больше железнодорожных линий, чем за предыдущие 30 лет» [14].

Представление о масштабах «бума» даёт такой факт: с 1861 по 1873 гг. в стране возникло 53 железнодорожных общества с акционерным капиталом 698,5 млн. руб. Б.В. Ананьич в работе «Банкирские дома в России» утверждает, что более 60% акционерного капитала, образованного в 1860-е годы в России приходилось на долю железнодорожного транспорта [17]. В.И. Бовыкин пишет, что в начале 1860-х годов на долю восьми железнодорожных обществ приходилось более половины всего акционерного капитала в России, и даже к 1893 г., когда общее число акционерных обществ выросло, на долю железнодорожных компаний приходилось 35,9% всего акционерного капитала в стране [18].

За пятилетие с 1868 по 1872 гг. среднегодовой показатель строительства новых линий составил 1913,8 км/год, за пятилетие 1873-1877 г.г. аналогичный показатель составил 1305,6 км/год. Таким образом, за десятилетие с 1868 по 1877 гг. среднегодовой показатель строительства новых линий составил 1609,7 км/год.

Многими историками отмечалось, что за советский период (1918-1991 гг.) не был достигнут уровень темпов строительства новых линий, который обеспечивали

Таблица 1

Строительство железных дорог в Российской империи и СССР

Период	Продолжительность периода	Построено железных дорог за период, км.	Построено железных дорог в среднем за год, км.
1838-1867	29	5 009,0	172,7
1868-1877	10	16 097,0	1 609,7
1878-1887	10	7 167,0	716,7
1888-1897	10	12 826,0	1 282,6
1898-1907	10	21 005,0	2 100,5
1908-1917	10	14 136,0	1 413,6
За период 1868-1917	50	71 231,0	1 424,6
1918-1927	10	5 740,0	574,0
1928-1937	10	7 477,0	747,7
1938-1947	10	12 382,0	1 238,2
1948-1957	10	4 062,0	406,2
1958-1967	10	7 489,0	748,9
1968-1977	10	5 849,0	584,9
1978-1987	10	6 234,0	623,4
1988-1991	4	1 361,0	340,25
За период 1918-1991	74	50 594,0	683,7

Источник: [19]

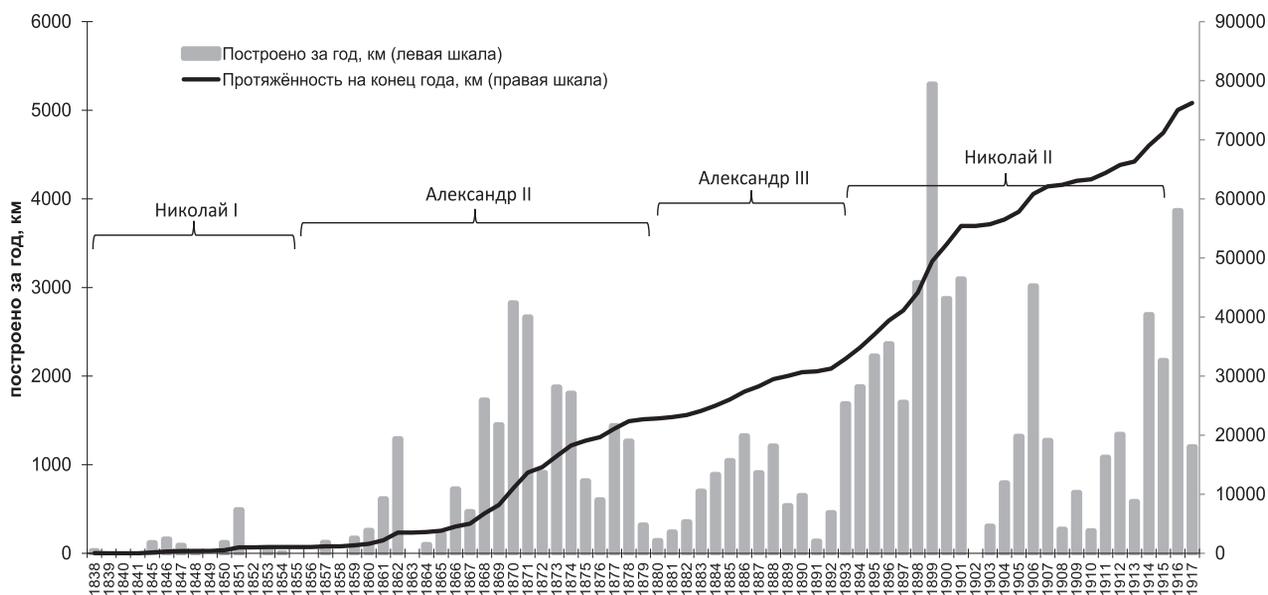
частные капиталы в 1868-1877 гг. (см. табл. 1).

В 1877 г., подводя предварительные итоги «великих реформ», Рейтерн писал Александру II: «Последнее десятилетие ознаменовано сильным и небывалым у нас развитием частной предприимчивости... Всё это принесло обильные финансовые и экономические плоды: огромное возвышение доходов, возрастание торговли, увеличение цен на недвижимую собственность и проч. Можно указать на 1866 г., как на поворотный пункт в понятиях Европы о финансовой и экономической будущности России. Следующее затем десятилетие до второй половины 1875 г. стало периодом обильного притока к нам европейских капиталов, чем только и может объясняться поразительный успех сооружения железных дорог, разных других предприятий и самой промышленности, и торговли» (цит. по [20]).

Коррупция, Александр II и «железнодорожные короли»

Но у такого механизма, как гарантированный доход, была и оборотная сторона. Как известно, железнодорожные тарифы в России вплоть до 1889 года не регулировались государством. Дороги конкурировали между собой, снижали тарифы, что приводило иногда к убыточности перевозок. Железнодорожные компании не слишком беспокоились об этом, поскольку их доходность была гарантирована государством. Это, в конечном счёте, приводило к тому, что дефицит бюджета железных дорог покрывался за счёт государственных средств.

Железные дороги США, похожие по своей структуре на российские дороги XIX в. работали примерно в тех же условиях: конкурирующие частные дороги и нерегулируемые тарифы. С.Ю. Витте, в первом томе своих «Воспоминаний» так описывал конкуренцию между североа-



Источник: построено по данным: [19]

Рис. 1. Темпы строительства и протяжённость (эксплуатационная длина) железных дорог России в 1838-1917 г.г.

американскими дорогами: «режутся тарифами, конкурируя между собой, они страшно понижают тарифы и приводят друг друга в истощённое состояние» [21]. Но в России, с её сильной статистической традицией всё происходило немного иначе. Вот как описывает эти различия крупнейший отечественный исследователь железнодорожных тарифов А.В. Крейнин: «Железные дороги США в дальнейшем стали заключать между собой соглашения, образуя картель, повышая тарифы и покрывая все убытки за счёт грузоотправителей. В России же все убытки частных железных дорог покрывались казной. ... Важно подчеркнуть, что в США все железные дороги, по существу, являлись частными, и поэтому государство в капиталах железных дорог совершенно не было заинтересовано и не участвовало» [22].

А что происходило в России?

Уродливые институты

Когда за компенсацией из казны обращается одна убыточная дорога — это, может быть и не так страшно. Но когда их становится много, то денег на всех не хватает, и нужно каким-то образом найти доступ к бюджету. В условиях монархии это значит — доступ к первому лицу.

Крупные компании сразу смекнули, что делать в этой ситуации.

Они стали приглашать в члены советов директоров своих компаний родственников императора и высоких правительственных сановников, а так же их родственников, которые, будучи вхожи тем или иным образом к царю, периодически получали для патронируемых ими обществ не только выгодные подряды, кредиты, но и решения об уплате долгов за счёт казны и иные способы «приватизации прибылей и национализации убытков».

Заместитель министра путей сообщения Андрей Иванович Дельвиг (брат Антона Дельвига, друга А.С. Пушкина) в своих мемуарах «Полвека русской жизни» писал: «Доходили до меня смутные об этом слухи, но я большею частью им не верил, и вдруг в начале 1871 года передо мною разоблачается картина этих злоупотреблений, в которых принимает участие сам государь».

Что же произошло? Вот что пишет А.И. Дельвиг:

«Во время болезни и отсутствия Бобринского, я каждый четверг, или, по крайней мере, через четверг, представлял лично доклады Государю по делам министерства путей сообщения и постоянно был благосклонно принимаем.»

В марте 1871 года при одном из этих докладов, государь, говоря о предстоящих к устройству в этом году железных дорогах, сказал мне:

– Ты отдашь дорогу к Ромнам Ефимовичу и Викерсгейму, а Севастопольскую – Губонину; Кавказскую же впоследствии можно будет отдать Полякову».

И, описав ситуацию, Дельвиг подытоживает: «До настоящего года я полагал, что в России есть, по крайней мере, одна личность, которая, по своему положению, не может быть взяточником и грустно разочаровался» [23].

Заметим, что первое издание мемуаров Дельвига вышло в 1912–1914 гг., в четырёх томах, тиражом в 500 экз. и было довольно сильно сокращено цензурой. В предисловии к 4 тому издатели писали: «Буквальное напечатание записок барона А.И. Дельвига представило непреодолимые затруднения. Его откровенное и резкое перо иногда позволяло себе выражения недопустимые по отношению к лицам высокопоставленным и, особенно ныне здравствующим. Иногда барон сообщал сокровенные пружины событий и разоблачал совсем интимные подробности жизни своих соплеменников. (...) при печатании приходилось выкидывать иногда слова, иногда выражения, а иногда и страницы записок». Издатели также отмечали, что полное, бесцензурное издание «едва ли увидит свет и через 100 лет». В результате такой правки, мемуары

Дельвига «похудели» примерно на одну пятую часть. Второе издание – в виде двух томов уменьшенного формата вышло уже в советские времена – в издательстве «Academia» в 1930 году [24] (в 2015 г. эта краткая версия мемуаров была переиздана издательством «Книговек»). Часть купюр, сделанных в первом издании, была восстановлена, так как теперь «уже можно» было критиковать царскую власть. В частности, были опубликованы фрагменты, касающиеся коррупции в МПС, включая приведённую выше цитату. Но в целом мемуары были сокращены ещё в два раза. И лишь в 2014 г. – ровно через сто лет после первого издания – по инициативе саратовского историка И.В. Соловьёва, была подготовлена к изданию третья – самая полная на сегодня – версия этих мемуаров с предисловием и научными комментариями И.В. Соловьёва и Р.В. Малкова – огромный 1200-страничный том энциклопедического формата [23].

Забавный пример приводит в одной из своих книг проф. Б.М. Лapidус: «акционерами, например, Общества Саратовской [Впоследствии – Тамбовско-Саратовская железная дорога, затем, в 1891 г. вошла в состав Рязано-Уральской железной дороги – Ф.Х.] железной дороги стали наследник-цесаревич Николай Александрович, великие князья Александр, Владимир и Алексей, а также многие придворные лица» [7].

Причины, по которым убытки частных железных дорог субсидировались казной (помимо официальных государственных гарантий на вложенный капитал), были просты и традиционны для Российской империи XIX века: там, где велика роль государственного регулирования, роль чиновников, – появляется коррупция.

Много позднее Янош Корнай введёт для описания подобных явлений термин «мягкие бюджетные ограничения» [25]. Если в экономике велика роль государства, то есть чиновников, то ресурсы компаний тратятся не на повышение эффективности работы, а на завоевание расположения чиновников, которые и покрывают убытки таких, формально частных, но фактически

тесно сросшихся с государством компаний.

Самое важное здесь то, что происходит изменение системы стимулов. Стимулы понравиться потребителям исчезают; вместо них появляются стимулы «понравиться» государству. Как принято говорить в современной экономической науке, в России XIX века были «плохие институты».

Поняв, что бороться с этим в одиночку невозможно (а Александр II, как, впрочем, и все последующие цари, – лояльно относились к коррупции в своём окружении), Сергей Витте, возглавивший в феврале 1892 года министерство путей сообщения, а затем – в августе – министерство финансов, придёт к выводу, что раз уж всё равно убытки плохо управляемых обществ покрываются казной, а отделить присосавшихся к бюджету великих князей и прочих родственников императора или высоких чиновников – невозможно без радикальных политических реформ, то проще выкупить эти дороги и сделать их государственными.

Динамику соотношения частных и казённых дорог можно проиллюстрировать цитатой из книги Эдмон Терри «Экономическое преобразование России», опубликованной в 1914 г. Опираясь на статистические материалы Министерства путей сообщения и Министерства финансов, он приводит следующие данные: «К началу [1881] года 93 % железнодорожной сети находилось в частном владении и лишь 7 % в казённом ведении. В 1890 г. благодаря казённой постройке железных дорог и выкупу частных (...) доля государства составляла уже 29 %, а частных – 71 %. (...) с 1891 по 1901 г. российское государство выкупило 21 794 версты у 35 компаний. (...) впоследствии в результате многочисленных выкупов, осуществлённых в 1891-1901 гг., и активного строительства государством новых линий, особенно в Азии, доля государства к 1900 г. достигла 69,6 % общей сети железных дорог государственного значения. Эта пропорция сохранялась и в дальнейшем» [26].

В принципе, при определённом развитии событий, этого поворота к государственности можно было

избежать. Например, если бы в России, по образцу большинства европейских стран, произошла бы «буржуазная революция», то есть, превращение монархии в республику с сохранением и дальнейшим развитием капиталистического рыночного уклада экономики. В такой модели парламент контролирует расходы бюджета (и монарха, если вдруг его решили оставить в живых). Подобная модель хороша тем, что в условиях политической конкуренции различных партий, снижается вероятность злоупотреблений со стороны власти, поскольку общество в той или иной форме, через парламент, контролирует важнейшие политические и экономические решения. Но этот вариант в России конца XIX века не состоялся.

Реализовался другой вариант: национализация дорог путём выкупа из частного владения в казну в надежде, что масштабы субсидий уменьшатся вследствие уменьшения роли «просителей» государственных субсидий; ведь чиновники министерства путей сообщения обладали меньшим административным весом, чем родственники царей или генералов и не имели возможности так же активно выкачивать деньги из бюджета. Слабый административный вес руководителей казённых железных дорог, исключал для них возможность обращения к царю за помощью и создавал некоторые стимулы заняться сокращением расходов. Впрочем, такая система могла работать только, пока министр путей сообщения требовал с дорог повышения доходов и снижения расходов. Нужно понимать, что такая система с неизбежностью превращала дороги из коммерческих предприятий в полувоенную структуру.

Парадоксально, что именно С.Ю. Витте, самому яркому стороннику частных, а не государственных железных дорог, пришлось (когда он перешёл из бизнеса во власть) проводить политику выкупа частных железных дорог в казну. В августе 1889 г. Витте, обращаясь к С.А. Петровскому примерно так описывал произошедшую с ним метаморфозу: «Кто бы мог подумать лет пять тому назад, что Ивану Алексеевичу Вышнеградскому и

мне придётся вести линию, на усиление государственного вмешательства в дела железнодорожных обществ» (цит. по [27]).

Коррупция как предпосылка социализма

Таким образом, как это часто бывает, основной причиной государственного вмешательства стало исправление негативных последствий предыдущего государственного вмешательства.

Какие уроки можно извлечь из этого сюжета?

Во-первых, слишком высокая степень участия государства в экономике при слабых институтах контроля за государством со стороны общества, привели к сращиванию чиновников и бизнеса, порождая в итоге коррупцию.

Во-вторых, коррупция изменила всю систему стимулов в отрасли: вам не нужно стараться понравиться потребителю, вам нужно «понравиться» чиновнику. **Именно близость к чиновнику, близость к «вертикали власти» становится в подобной экономике главным конкурентным преимуществом.** И да, плохая новость для любителей старины: наш капитализм был *crony capitalism*.

В-третьих, реакцией на «разгул» коррупции стали не возврат к нормальным бизнес-практикам, характерным, например для британского или американского пути развития железных дорог, а популярность идеи национализации. Коррупция, помимо снижения экономической эффективности, создаёт в экономике ещё один риск: начинает расти популярность левых идей, которые воспринимаются частью общества как источник справедливости. Безраздельная коррупция, ставшая следствием слишком большой роли государства в экономике, при которой предпринимателю проще обратиться к властям за поддержкой, чем конкурировать на рынке, стала могильщиком зарождающегося русского капитализма и прямоком привела страну к 1917 году.

Именно поэтому люди, которые сегодня борются с коррупцией, даже если это иногда выглядит левым популизмом, на самом деле спасают капитализм, спасают рыночную экономику.

Литература

1. Хусаинов Ф.И. Имперская колея: помогает ли авторитарная власть строить железные дороги // РБК.08.08.2017 г. [<https://www.rbc.ru/opinions/economics/08/08/2017/59845bf39a794727960b8075>]
2. Хусаинов Ф.И. Как коррупция погубила частные железные дороги в России // Ведомости, 17.11.2017 г. [<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2017/11/17/742071-chastnie-zheleznie-dorogi>]
3. Голдстоун Д. Почему Европа? Возвышение Запада в мировой истории. 1500-1850 – М.: Издательство института Гайдара, – 302 с.
4. Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики / Пер. с англ. А.Н. Нестеренко – М.: Начала, 1997. – 180 с.
5. Соловьёва А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в.- М.: Наука, 1975. – 315 с.
6. Вульф А.Б. История железных дорог Российской империи – М.: Рипол-Классик, 2016. – 744 с.
7. Лапидус Б.М. Железнодорожный бизнес: как встать на главный путь. Изд. 3-е, доп. и перераб.- М.: Интекст, 2012. – 384 с.
8. Вольфсон Л., Корнеев А., Шильников Н. Развитие железных дорог СССР – М.: Трансжелдориздат, 1939. – 180 с.
9. Виргинский В.С. Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX века – М.: Трансжелдориздат, 1949. – 272 с.
10. Аджмоглу Д., Робинсон Д. Почему одни страны богатые, а другие бедные. Происхождение власти, процветания и нищеты – М.: Издательство АСТ, 2015. – 693 с.
11. Крейнис З.Л. Очерки истории железных дорог. Два столетия. М.: УМЦ РЖД, 2007. – 335 с.
12. Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 год включительно – СПб.: Типография министерства путей сообщения, 1898. – 591 с. (с приложениями на 59 с.)
13. Левин Д.Ю. История железнодорожного транспорта – Ростов н/Д: Феникс, 2018. – 414 с.
14. История железнодорожного транспорта России. т.1: 1836-1917 гг./ Под общей ред. Е.Я. Краковского и М.М. Уздина – СПб.: АО «Иван Федоров», 1994. – 336 с.
15. Герстнер Франц Антон фон О выгодах построения железной дороги из Санкт-Петербурга в Царское Село и Павловск – М.: Русагротранс, 2012 – 128 с.
16. История железнодорожного транспорта России XIX-XXI вв./ Под ред. Е.И. Пивовара – М.: Издательский Дом Мещерякова, 2012. – 736 с.
17. Ананьич Б.В. Банкирские дома в России 1860-1914 гг. – Л.: Наука, 1991.- 285 с.
18. Бовыкин В.И. Формирование финансового капитала в России – М.: Наука, 1984. – 288 с.
19. Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое развитие России. Монография / В.А. Агафонов и др. Под ред. В.В. Фортунатова – М.: ГОУ Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2007. – 292 с.
20. Коломиец А.Г. Финансовые реформы русских царей. От Ивана Грозного до Александра Освободителя – М.: Редакция журнала «Вопросы экономики», 2001. – 400 с.
21. Витте С.Ю. Воспоминания. Том 1.- М.: Издательство социально-экономической литературы, 1960. – 556 с.
22. Крейнин А.В. Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837-2007 гг.) – М.: Издательский дом Международного университета в Москве, 2010 – 268 с.
23. Дельвиг А.И. Полвека русской жизни – М.: ООО ИПК «Виадук», 2014. – 1216 с.
24. Дельвиг А.И. Полвека русской жизни. – М., Л.: Академия, 1930, т.1 – 592 с., т.2 – 600 с.
25. Корнаи Я. Дефицит- М.: Наука, 1990. – 608 с.
26. Тери Э. Экономическое преобразование России – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2008. – 183 с.
27. Слепнёв И.Н. С.Ю. Витте и железнодорожная тарифная реформа 8 марта 1889 года // Отечественная история. 1998. № 5. – с.20-32.