

## ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

---

УДК 656.2:902

© Петров Юрий Иванович

— кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры  
«Таможенное право и организация таможенного дела»  
Юридического института Российского университета транспорта(МИИТ)  
petrov52@ro.ru

### **Железнодорожные концессии в 1860—1870 годы в России**

**Аннотация.** В статье рассматривается новый курс правительства на развитие частного предпринимательства в железнодорожном деле, взятый в 1860-е гг., посредством предоставления концессий железнодорожным обществам. Показано, что способствовало быстрому обогащению и появлению олигархов в России в XIX в. и что вызвало «железнодорожную лихорадку». Рассматривается роль правительственного железнодорожного фонда: цели его создания, источники формирования и направления использования. Показаны роль первого министра путей сообщения П. П. Мельникова в борьбе с злоупотреблениями в железнодорожном деле, осознание правительством основных промахов в концессионной политике и выход его на конкретные решения этой проблемы.

**Ключевые слова:** история; концессии; железнодорожное законодательство; «железнодорожные короли»; железнодорожные общества; П. П. Мельников.

© Yury Iv. Petrov

— Candidate of Historical Sciences, docent, associate professor  
of the department 'Customs Law and Organization of the Customs  
Affairs' of the Law Institute of the Russian University of Transport

### **Railway concessions of 1860—1870 in Russia**

**Abstract.** The current paper has considered the government's new intention in the 1860s towards to develop private railway entrepreneurship issuing concessions to the railway companies. There has been shown that this fact contributed to the rapid enrichment and the emergence of oligarchs in Russia in the 19th century, and that this caused the 'railroad fever'. There has been considered the role of the government railway fund, the goals of its

establishment, sources of formation and directions of use. There has been shown the role of the first Minister of Railways P. P. Melnikov in the fight against abuses in the railway, the government's awareness of the main mistakes in the concession policy and its concrete solutions of this problem.

**Keywords:** history; concessions; railway legislation; 'Railway kings'; railway societies; P. P. Melnikov.

---

В 1867 г. российское правительство еще с большей, чем прежде энергией взялось за развитие системы рельсовых путей. Получившее широкую огласку строительство Рязанско-Козловской железной дороги, которую удалось выстроить исключительно на облигационный капитал, так что почти весь акционерный капитал остался чистым барышом от этого дела учредителям железнодорожного общества, вызвало массу предложений со стороны разных предпринимателей о постройке дорог по всем направлениям [1, стр. 52].

К этому примеру добавилось строительство Курско-Киевской дороги, акционерное общество которой правительство полностью избавило от поиска финансовых средств, взяв на себя реализацию всех выпущенных облигаций и большей части акций, сделав тем самым очевидным, что при высокой расчетной стоимости линии учредители общества получают хорошие прибыли. Аналогично поступили и с другими линиями, которым правительство также утвердило высокие поверстные цены, назначенные самими обществами, на основании ими же и проведенных изысканий. Такими действиями правительство пыталось повысить интерес к железным дорогам и противодействовать неблагоприятным биржевым тенденциям, при которых предприниматели не решались рисковать свободными капиталами без надежды на верные и крупные прибыли. И как следствие правительственных мер в конце 1860-х гг. в обществе укоренилось представление, что всякий, кому удастся получить железнодорожную концессию, может и должен нажить себе большое состояние. Поэтому у многих представителей не только финансового мира, но и других сфер деятельности, ранее мало интересовавшихся коммерческими делами, появилось стремление тем или иным способом приблизиться к железнодорожному строительству [2, стр. 210].

В 1867 г. российское правительство взяло курс на частное железнодорожное строительство, и в стране началась настоящая «железнодорожная горячка», длившаяся до середины 1870-х гг. Этому явлению способствовал еще и промышленный подъем в Европе, который пришелся на 1868—1872 гг. увеличив поток иностранного капитала в железнодорожное дело России. Значительное развитие получила «концессионная система» — частнохозяйственная железнодорожная система с широкой государственной финансовой помощью. Появились

сотни предпринимателей, желавшие получить железнодорожные концессии.

Барон А. И. Дельвиг отмечал, что фантастическое богатство, приобретенное фон Дервизом и фон Меккам при постройке Рязанско-Козловской железной дороги протяженностью в 200 верст, доставшееся им с правительственной гарантией в 5% на весь капитал, который составил свыше 75 тыс. руб. за версту, подвигло многих добиваться прав на строительство разных линий. В своих воспоминаниях он писал: «В это дело вмешались банкиры и разные аристократы, или лучше сказать люди, близкие к высочайшему двору и потому считающие себя аристократами, и вообще лица влиятельные при дворе, одни участвовали явно, другие тайно» [3, стр. 394]. Слово «концессионер» стало на многих производить сильное действие, сравнимое с тем, как когда-то такое же одуряющее воздействие производило слово «откупщик». Железнодорожное дело в России с этого времени приняло иной характер. На отечественном рынке появилась целая масса предпринимателей, которых раньше правительство искало, теперь же частное предпринимательство расцвело, и компании на этой волне выговорили для себя очень выгодные условия.

Министерство финансов разработало систему гарантийного страхования железнодорожных капиталов. Государство взяло обязательства по гарантии железнодорожных дивидендов, по реализации облигационных капиталов, а затем железнодорожные компании добились еще и выгодных условий выкупа построенных уже железных дорог. Помощь частным железнодорожным обществам стало оказываться в таких масштабах, в каких она не осуществлялась ни в одном другом государстве.

Министр финансов М. Х. Рейтерн быстро отреагировал на упрек, который был высказан в его адрес на заседании Особой комиссии, о том, что не надо дожидаться создания железнодорожных компаний, а следует через непосредственные частные сношения с капиталистами, как русскими, так и иностранными, привлекать их к участию в деле, с которым тесно связано будущее империи [4, стр. 35]. В 1867 г. по его инициативе для финансирования частного железнодорожного строительства был создан специальный внебюджетный железнодорожный фонд, формально обособленный от государственного бюджета. Средства этого фонда должны были формироваться от двух источников. Одним, постоянным, должны были стать взносы железнодорожных обществ, поступающие от них в счет возврата ссуд и субсидий, выдаваемых им из средств фонда. Другим, временным, — суммы государственного казначейства, вырученные от продажи Аляски и казенных железных дорог, а также внутренних кредитных займов. Продажа Аляски и Николаевской железной дороги принесли в фонд соответственно 9 и 106 млн металлических рублей. Главным источником, за счет которого должен был пополняться временный фонд, стали систематические выпуски внешних займов,

размещаемые на Лондонском и Парижском денежных рынках. В течение 1870—1880 гг. шесть выпусков внешних займов в железнодорожный фонд принесли около 600 млн руб. [5, стр. 41]

Из железнодорожного фонда, выдавались краткосрочные ссуды на ведение строительных работ, покупку рельсов и платежи по казенным заказам подвижного состава и долгосрочные ссуды, которые должны были обеспечивать улучшение и развитие частных железных дорог. Однако на самом деле в постоянную часть фонда средства почти не поступали. Предположение Мельникова о том, что идея о финансировании строительства посредством железнодорожного фонда окажется фикцией, оправдалось. Большинство частных железнодорожных обществ имели крайне неудовлетворительное финансовое состояние и путем всяческих махинаций снижали размер своих взносов в счет долга казне, а некоторые вообще ничего не платили в железнодорожный фонд. Но несмотря на это вплоть до 1880-х гг. железные дороги продолжали строить в основном частными акционерными обществами. Казне оставались линии, которые не находили частных предпринимателей или от постройки которых концессионеры отказывались. Поэтому в этот период было сдано в эксплуатацию казенных железных дорог протяженностью чуть более 1200 верст, а частным капиталом построено 18 540 верст, при этом доход, полученный частными обществами, в основном за счет государства, был огромен [6, стр. 39].

Постепенно железнодорожное дело перешло в руки небольшой группы лиц, ставших по существу монополистами, железнодорожными магнатами, своеобразными «олигархами» той поры, возвращение которых произошло, как и в наше время, на казенные деньги. Безуспешными оказались попытки российских промышленников добиться большей свободы в предпринимательской деятельности в железнодорожном деле, им не удалось оттеснить от «казенного пирога» сановников-взяточников, монополистов и подрядчиков. Правительство и окружение императора сделали другой выбор. Возник негласный союз между высшей бюрократией и зависимыми от нее концессионерами и оптовыми подрядчиками. Все это не могло способствовать развитию рыночной конкуренции и экономической свободе в России. Внутренний денежный рынок практически не участвовал в формировании капиталов железнодорожных обществ [7, стр. 9].

Возникшая группа новых предпринимателей-нуборишей, концессионеров и подрядчиков выдвинула из своей среды ряд крупных организаторов железнодорожного строительства, которые затем стали владельцами построенных ими железных дорог и получили прозвище «железнодорожных королей». Громадные состояния сделали из них влиятельных людей, пользовавшихся огромным авторитетом. С. Ю. Витте на первый план выдвигал бывших откупщиков Полякова, Губонина и Кокорева, далее Блиоха и Кроненберга, а затем бывшего чиновником

Сената фон Дервиза и инженера фон Мекка. Они стали самыми крупными фигурами в отрасли, быстро обогатившись и приобретя соответствующее положение в обществе. С. Ю. Витте, многие годы непосредственно работавший в железнодорожной отрасли, отмечал, что поскольку железные дороги имели значительную часть своих капиталов, гарантированную государством, а некоторые и весь капитал, гарантированный государством, то положение, которое заняли «железнодорожные короли», в значительной степени стало результатом случайностей, благодаря их уму, хитрости и в известной степени пройдошеству [8, стр. 116—117].

Один из немногих, кто боролся с злоупотреблениями в железнодорожном деле, был П. П. Мельников, с 1862 г. главноуправляющий путями сообщения, а с 1865 г. министр путей сообщения. Но и ему не удалось пресечь огромное зло, которое творилось с выдачей концессий на строительство дорог и в процессе их сооружения. Он пытался установить контроль за качеством изыскательских работ и проектированием новых линий, однако и это сделать было крайне нелегко — частные железнодорожные предприниматели всячески противились любому вмешательству. В процессе строительства они изменяли проекты отдельных сооружений, допускали брак в возведении верхнего полотна железных дорог, мостов и т.д. [9, стр. 61]. Мельников выступал против того, чтобы концессионеры сами устанавливали строительные расценки и проводили предварительные изыскания трассы будущей железной дороги. Такая организация работ позволяла им безмерно увеличивать сметы строительства и получать большие деньги от процента государственных гарантий. Возмущало министра путей сообщений и то, что учредители владели правом размещать облигационные займы на зарубежных денежных рынках. Это создавало нездоровую конкуренцию, вело к спекуляциям и резкому падению курса железнодорожных бумаг, играя на руку темным дельцам. Наконец неоднократные протесты Мельникова против разорительных для казны манипуляций с ценными бумагами дошли до сознания правительства, и в 1870 г., когда он уже был отстранен от должности министра путей сообщения, отдельным обществам было запрещено выпускать облигации, и само правительство стало производить так называемые консолидированные выпуски облигаций русских железных дорог. Всего за период 1870—1875 гг. было произведено пять подобных выпусков, принесших 427 млн руб. для строительства железнодорожных линий, сооружаемых до 1875 г. [10, стр. 75].

Но еще раньше к правительству пришло понимание наиболее важного недостатка, который бросался в глаза при оценке результатов железнодорожного строительства первой половины 1860-х гг. Учредителями акционерных обществ устанавливалась очень высокая, по

большей части преувеличенная, нарицательная поверстная стоимость всех сооружений, несмотря на весьма скромные требования, которые предъявлялись железнодорожным компаниям в отношении технических условий сооружения рельсовых путей и количества подвижного состава [2, стр. 300]. На то, что действительная стоимость дорог была несравненно ниже, указывают цены, которые устанавливались казной на сооружаемых государством железных дорогах. Так, в течение 1864—1868 гг. были построены казенные дороги Московско-Курская с поверстной стоимостью 62 тыс. кредитных рублей и Балто-Елизаветградская — немногим более 42 тыс. кредитных рублей. В это же время Общества Севастопольской и Рязано-Козловской железных дорог устанавливали для строительства соответственно 97 000 и 75 965 металлических рублей за версту [в 1872 г. 1 кредитный рубль стоил 87,57 копеек металлического рубля].

Вокруг железнодорожного дела все больше сгущалась атмосфера взяточничества и интриг. Уж слишком сильны были поражающие воображение примеры быстрого и фантастического обогащения. Головачев писал: «Несообразность цен в различных концессиях стала обращать на себя внимание. Баснословные состояния, создававшиеся почти моментально из ничего, возмущали невольно совесть честных людей, а погоня за концессиями и желание какими бы то не было путями пристроиться к железнодорожным деятелям стали чуть ли не всеобщими. Жажда наживы, и притом быстрой, охватила общество, и окунуться в это море золотой грязи не считалось постыдным ни для кого. Если вместе с этой грязью все эти железнодорожные деятели успевали выносить и золото, то успех оправдывали и вполне обеляли их» [1, стр. 238].

Но не эти люди вызывали самый большой гнев. Для капиталистов, бравшихся за дело и наживших миллионы, это были всего лишь только выгодные подряды и ничего более. Самый большой гнев, по мнению Головачева, вызывали другие деятели, которые никогда явно не занимались железнодорожным делом, «но были ходатаями, посредниками и заступниками за деятелей явных», они пользовались своими связями во влиятельных кругах и торговали своим положением. Причем зачастую они обещали свое содействие нескольким конкурентам, играя, таким образом наверняка, поскольку кто-нибудь из них да получал концессию [1, стр. 238].

К сожалению, попадали в среду железнодорожных деятелей и случайные люди, которые не понимали, куда они идут, бросили свои прежние занятия и тратили напрасно время и деньги. Очевидно, что такому порядку вещей должен был наступить конец, и чтобы сбить образовавшуюся волну железнодорожной горячки, необходимо было снижать цену на строительство дорог. Единственным средством для понижения цены представлялось создание конкуренции. Министерство финансов разработало новые условия предоставления концессий и Император своим указом от 18 октября 1868 г. «О порядке испрошения

концессий на железные дороги и конкуренции между соискателями» утвердил новые правила, содержащие элементы конкуренции при определении компаний для строительства железных дорог. Новые правила действительно стали охлаждать пыл многих желавших быстро разбогатеть на строительстве железных дорог или же получать огромные прибыли. Железнодорожная лихорадка постепенно пошла на спад и к середине 1870-х гг. практически завершилась.

### Литература

1. Головачов, А. А. История железнодорожного дела в России. — Санкт-Петербург, 1881.
2. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Исторический очерк, составленный начальником отделения канцелярии Комитета Министров Н. А. Кислинским. Том первый. — Санкт-Петербург, 1902.
3. Дельвиг, А. И. Мои воспоминания. Том 2. — Издание Императорского Московского и Румянцовского музея. — 1913.
4. Мартынов, С. Д. Государство и экономика: система Витте. — Санкт-Петербург, 2002.
5. Министры и наркомы путей сообщения. — Москва, 1995.
6. Гиндин, И. Государственный банк и экономическая политика царского правительства. — Москва : Госфиниздат, 1960.
7. Гавлин, М. Л. Династия фон Мекк. «Железнодорожные короли» и меценаты. — Москва, 2016.
8. Витте, С. Ю. Воспоминания. — Москва, 1960. — Т. 1.
9. Воронин, И. И. П. П. Мельников. 1804-1880 / М. И. Воронин, М. М. Воронин. — Ленинград : Наука, 1977.
10. Финансовое положение русских обществ железных дорог к 1 января 1880 г. — Санкт-Петербург, 1882.

### References

1. Golovachov, A. A. Istoriya zheleznodorozhnogo dela v Rossii [History of railway business in Russia]. — Sankt-Peterburg, 1881.
2. Nasha zheleznodorozhnaya politika po dokumentam arkhiva Komiteta Ministrov. Istoricheskiy ocherk, sostavlennyy nachal'nikom otdeleniya kantselyarii Komiteta Ministrov N. A. Kislinskim [Our railway policy according to the documents of the archive of the Committee of Ministers. Historical sketch compiled by the head of the office of the Committee of Ministers N. A. Kislinsky]. Tom pervyy. — Sankt-Peterburg, 1902.
3. Del'vig, A. I. Moi vospominaniya [My memoirs]. Tom 2. — Izdaniye Imperatorskogo Moskovskogo i Rummyantsovskogo muzeya. — 1913.
4. Martynov, S. D. Gosudarstvo i ekonomika: sistema Vitte [State and economy: Witte's system]. — Sankt-Peterburg, 2002.
5. Ministry i narkomy putey soobshcheniya [Ministers and People's Commissars of Railways]. — Moskva, 1995.
6. Gindin, I. Gosudarstvennyy bank i ekonomicheskaya politika tsarskogo pravitel'stva [State Bank and the economic policy of the tsarist government]. — Moskva : Gosfinizdat, 1960.
7. Gavlin, M. L. Dinastiya fon Mekk. «Zheleznodorozhnyye koroli» i metsenaty [Dynasty von Meck. "Railway kings" and patrons]. — Moskva, 2016.

8. Vitte, S. YU. Vospominaniya [The Memories]. — Moskva, 1960. — T. 1.
9. Voronin, I. I. About P. P. Mel'nikov. 1804-1880 / M. I Voronin., M. M. Voronin. — Leningrad : Nauka, 1977.
10. Finansovoye polozheniye russkikh obshchestv zheleznykh dorog k 1 yanvarya 1880 g [The financial position of the Russian railway companies by January 1, 1880]. — Sankt-Peterburg, 1882.