



Key stages of development of transport projects in the Russian Empire and their features

V. A. Terentyev¹

¹Academy of Basic Training of the Russian University of Transport, Moscow, Russian Federation

DOI: 10.18255/2412-6519-2026-2-198-211

Research article
Full text in Russian

The presented article examines the problem of the origin of railways in the Russian Empire and the activities of the Main Society of Russian Railways.

At the beginning of the article, the author analyzes various historical sources, including the works of researchers involved in railway construction in the Russian Empire.

Special attention is paid in the article to F.A. Gerstner himself, regarding whom a fairly large number of both positive and highly controversial reviews and opinions have been collected. We have substantiated the opinion that the construction of the first railways is reflected in some detail in pre-revolutionary historiography, where the special role of Emperor Nicholas I is highlighted as a characteristic feature.

The main part of the study is devoted to the analysis of the creation and activities of the Society. The author examines the main studies affecting the initial stage of its functioning. An analysis is being made of how successfully the created organization coped with the tasks assigned to it by the Government of the Russian Empire. At the same time, the author of the article pays close attention to the political and financial privileges and powers granted by the authorities of this organization at various historical stages, as well as the difficulties it has faced during its existence.

Along with this, the study provides a retrospective analysis of the problems that have arisen in the activities of the Main Society and the state in the construction of new and maintenance of existing railways.

In the final part of the article, a conclusion is drawn about the work of the Main Railway Society, summarizing the effectiveness of the created organization in the process of forming the transport infrastructure of the Russian Empire.

Keywords: Railways; Main Society of Railways; Russian Empire; F.A. Gerstner; railway construction; Tsarskoye Selo Railway; infrastructure projects; Nikolaevskaya road

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Terentyev, Vitaly A. | E-mail: abp-rut@yandex.ru
Cand. Sc. degree seeking applicant

For citation: Terentyev V. A. Key stages of development of transport projects in the Russian Empire and their features // Social'nye i gumanitarnye znaniya. 2026. Vol. 12, No. 2. P. 198-211. (in Russ.)



Инфраструктурные проекты в Российской империи на примере деятельности Главного общества российских железных дорог

В. А. Терентьев¹

¹Академия базовой подготовки Российского университета транспорта, Москва, Российская Федерация

DOI: 10.18255/2412-6519-2026-2-198-211
УДК 353.9; 323.2

Научная статья
Полный текст на русском языке

Представленная статья рассматривает проблему зарождения железных дорог в Российской империи и деятельности Главного общества российских железных дорог.

В начале статьи автором анализируются различные исторические источники, в том числе труды исследователей, занимавшихся вопросами железнодорожного строительства в Российской империи.

Отдельное внимание уделяется в статье и самому Ф. А. Герстнеру, относительно которого собралось достаточное большое количество как положительных, так и весьма спорных отзывов и мнений. Нами было обосновано мнение, что в дореволюционной историографии довольно подробно отражена постройка первых железных дорог, где в качестве характерной черты является выделение особой роли императора Николая I. Основная часть исследования посвящена анализу создания и деятельности Общества. Автором рассматриваются основные исследования, затрагивающие первоначальный этап его функционирования. Производится анализ того, насколько успешно созданная организация справилась с возложенными на нее Правительством Российской империи задачами. Вместе с тем автором статьи уделяется самое пристальное внимание политическим и финансовым привилегиям и полномочиям, предоставленным властями данной организации в различные исторические этапы, а также трудностям, с которыми она успела столкнуться за время своего существования.

Наряду с этим, в рамках исследования проводится ретроспективный анализ проблем, возникших в деятельности Главного общества и государства в вопросах строительства новых и поддержании уже существующих железных дорог.

В заключительной части статьи делается вывод о работе Главного общества железных дорог, подводящий итог о вопросах эффективности созданной организации в процессе формирования транспортной инфраструктуры Российской империи.

Ключевые слова: железные дороги; Главное общество железных дорог; Российская империя; Ф. А. Герстнер; строительство железных дорог; Царскосельская железная дорога; инфраструктурные проекты; Николаевская дорога

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Терентьев, Виталий Андреевич | E-mail: abp-rut@yandex.ru
Соискатель Академии Базовой Подготовки

Для цитирования: Терентьев В. А. Инфраструктурные проекты в Российской империи на примере деятельности Главного общества российских железных дорог // Социальные и гуманитарные знания. 2026. Том 12, № 2. С. 198-211.

© ЯРГУ, 2026

Статья открытого доступа под лицензией CC BY (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

Введение

Строительство первых железных дорог является важнейшим событием в истории российского государства, нашедшим отражение в работах большинства дореволюционных исследователей. Вопрос о деятельности Главного общества российских железных дорог (далее – ГОРЖД) является одним из ключевых в историографии железнодорожного строительства в Российской империи, поскольку деятельность этого общества оказала значительное влияние на правительственную политику и общественное мнение в отношении частного железнодорожного строительства. В историографии существуют противоречивые оценки деятельности ГОРЖД: прогосударственные исследователи (В. М. Верховский, Н. А. Кислинский) склонны оправдывать действия правительства и объяснять неудачи объективными обстоятельствами, тогда как независимые авторы (А. А. Головачев, А. И. Штукенберг) критически оценивают как саму организацию, так и условия, на которых она была создана. Исследовательская проблема состоит в том, что при наличии обширного массива историографических источников до сих пор не проведён комплексный анализ эффективности деятельности ГОРЖД с привлечением архивных данных о финансовых результатах строительства и эксплуатации построенных линий.

Цель настоящего исследования – на основе анализа историографических и архивных источников оценить эффективность деятельности Главного общества российских железных дорог в контексте инфраструктурной политики Российской империи. Для достижения поставленной цели определены следующие задачи: 1) систематизировать историографические оценки деятельности ГОРЖД, выявив ключевые противоречия между ними; 2) проанализировать финансовые и организационные условия функционирования Общества на основе архивных материалов; 3) оценить результаты строительной деятельности ГОРЖД в сопоставлении с первоначальными планами и финансовыми показателями. Гипотеза исследования заключается в том, что неэффективность деятельности ГОРЖД была обусловлена не столько субъективными факторами (злоупотребления, некомпетентность), сколько системными противоречиями между коммерческими интересами акционеров и стратегическими задачами государственной инфраструктурной политики.

Методы

Источниковедческая база статьи сформирована на основании ранее не введённых в научный оборот материалов Государственного архива Российской Федерации¹ и фондов Российской государственной библиотеки². Указанные архивные документы включают делопроизводственную переписку, финансовые отчёты Главного общества, докладные записки Министерства путей сообщения, а также неопубликованные статьи, труды и монографии XIX века. Большинство из них представлено в рукописном виде и не было опубликовано в каких-либо изданиях.

В качестве основных методов исследования применялись: сравнительно-исторический метод, позволивший сопоставить оценки деятельности ГОРЖД у различ-

¹ ГАРФ. Ф. 678. Оп. 1. Д. 714; Ф. 1263. Оп. 2. Д. 5198

² отдел рукописей, Ф. 169

ных авторов и выявить ключевые противоречия в историографии; историко-генетический метод, использованный для реконструкции процесса принятия решений о создании и функционировании Общества; а также количественный анализ финансовых показателей (стоимость строительства одной версты, объем государственных гарантий, динамика доходов от эксплуатации), основанный на данных архивных источников и опубликованных статистических материалах И. С. Блюха и П. И. Георгиевского. При помощи типологизации разнообразных точек зрения удалось выработать представление о роли железнодорожной инфраструктуры как фактора экономических, социальных и политических изменений в государстве. В своем большинстве рассматриваемые материалы относятся ко второй половине XIX века. Современники, заставшие развитие железнодорожной отрасли, по-разному описывали и давали личностную характеристики ключевым фигурам. Во многом найденные описания противоречат друг другу, представляя совершенно разные взгляды.

Результаты

Интересно, что для большинства дореволюционных исследователей, за исключением В. В. Салова, железнодорожный вопрос в России начинается с подачи австрийским инженером Ф. А. Герстнером записки Николаю I о пользе введения рельсовых путей сообщений в январе 1835 года. Информация, касающаяся деятельности как тех сторонников железных дорог, кто просто агитировал за их развитие, так и тех, кто предпринимал какие-нибудь попытки по их непосредственному строительству, отсутствует. Более того, комментируя слова министра финансов Е. Ф. Канкрин, который упоминает о существовании железных дорог в России к 1835 году, исследователь В. М. Верховский пишет, что «какие в то время существовали дороги – неизвестно» [1]. Принимая во внимание тот факт, что В. М. Верховский обладал доступом к наиболее широкому кругу источников, и то, что он также принимал самое деятельное участие в написании «Краткого исторического очерка развития и деятельности Ведомства путей сообщений с 1798 по 1898 годы» можно заключить, что данного рода информация находилась вне доступа дореволюционных исследователей по каким-то причинам.

Важными источниками для нашего исследования стали работы В. В. Салова и И. П. Боричевского, которые выделяются из общего ряда исследователей своего периода и направленности. Так, в работе В. В. Салова упоминается статья Н. П. Щеглова «О железных дорогах и преимуществах их над обыкновенными дорогами и каналами» [2] в газете «Северный муравей» от 1830 года, и реакция на эту статью со стороны председателя совета путей сообщений М. Г. Дестрема, изложенная в его публичной лекции «О причинах неприменимости железных дорог к средствам и потребностям России». Данные факты позволяют Салову сделать заключение о том, что вопрос о выгодах железных дорог был предметом обсуждения еще до появления Ф. А. Герстнера. В работе И. П. Боричевского же указано единственное предложение о постройке железной дороги в России до Ф. А. Герстнера: предложение А. Бестужева об устройстве железной дороги между Волгой и Доном [3]. «О предложении этом, как не основанном ни на каких предварительных исследованиях и вычисле-

ниях, хотя бы приблизительных, нельзя было сделать никакого заключения, о чем и было объявлено сочинителю записки» [3], – подводит итог автор.

По-другому обстоит дело с освещением борьбы внутренних сил за железнодорожный вопрос после 1835 года. С этого периода начинается достаточно подробное освещение общественной дискуссии и аргументов сторон.

Многие ученые-исследователи, например, такие как И. С. Блиох и А. А. Радциг, не уделяют особого внимания строительству первой железной дороги. Для них ее строительство имеет всего лишь символическое значение. Они больше концентрируются на строительстве дороги Петербург–Москва, так как это была первая по-настоящему крупная магистраль, значение которой в экономическом плане превышало значение Царскосельской железной дороги.

Строительство Царскосельской дороги впервые подробно отражено в статье А. И. Чупрова «Первая железная дорога в России». У предшествующих исследователей, таких как И. П. Боричевский и А. П. Штукенберг, её строительству и деятельности Ф. А. Герстнера уделяется второстепенное значение. И. П. Боричевский после перечисления условий предоставления австрийскому инженеру концессии указывает лишь: «Дорога компанией устроена в назначенный срок и тогда же открыта» [3], а А. П. Штукенберг, опираясь на работу И. П. Боричевского, из новых сведений упоминает лишь то, что Ф. А. Герстнер прибыл в Россию по приглашению начальника штаба корпуса горных инженеров К. В. Чевкина, и для обсуждения его предложения был создан особый комитет [4].

А. И. Чупров же, в свою очередь, дает положительную характеристику Ф. А. Герстнеру и старается объяснить его мотивы, в частности указывается, что выбор направления был рассчитан с такой целью, чтобы длина линий была небольшой и маршруты были прибыльными. Он также является единственным исследователем, который приводит содержание брошюры Ф. А. Герстнера «О выгодах построения железной дороги из Санкт-Петербурга в Царское Село и Павловск» [5]. Касательно условий первой концессии отмечается, что, хотя она и была бессрочной и компания австрийского инженера могла устанавливать любую плату за проезд, вместе с тем были соблюдены права русских промышленников, которым давался приоритет в поставке железа перед иностранными поставщиками, а также права собственников земли, по которым должна была пройти дорога: земли выкупались по определенной независимыми оценщиками цене [5].

Срыв сроков строительства и превышение сметы А. И. Чупров оправдывает дороговизной отчуждений и отсутствием опыта у рядовых строителей и инженеров. Подводя итог, он заключает, что «успехи, достигнутые Царскосельскою дорогою, имели решающее значение для последующей судьбе русской сети рельсовых путей» [5].

Новые подробности описаны в «Историческом очерке развития железных дорог в России» В. М. Верховского, где упоминается создание особого Комитета об устройстве железных дорог в России под председательством графа Новосильцева и кратко объясняется процесс обсуждения предложения Ф. А. Герстнера [1]. Имея доступ к источникам самого высокого уровня, он подробно описал взаимодействие австрийского инженера с правящими кругами того исторического периода.

Интересно, что, подводя итог деятельности австрийского инженера, он пишет: несмотря на некоторые недостатки в расчетах и чрезмерные требования, заслуга Ф. А. Герстнера состоит в том, что он не побоялся поднять железнодорожный вопрос на государственный уровень, сумел добиться внимания царя и собрать необходимое количество денежных средств. «Не меньшую добрую память заслуживает он в России, как человек, не только создавший первую русскую паровозную железную дорогу, но и возбудивший своими энергией и настойчивостью самый вопрос о пользе и необходимости железных дорог в России» [1], – заключает автор.

А. А. Головачев расходится во мнении с остальными исследователями. Говоря о стоимости Царскосельской железной дороги, он включает в нее стоимость строительства второго пути в 1850-х годах [6]. Данное дополнение опровергает аргумент А. И. Чупрова о рентабельности данной дороги. Из всех исследователей он наиболее критически подходит к деятельности Ф. А. Герстнера на территории Российской империи.

Строительство Николаевской железной дороги нашло более полное отражение в работах дореволюционных исследователей, однако в большей степени это касается экономической стороны вопроса, описанной у И. С. Блюха. Исследователь обратил свое внимание не на процесс организационно-технического строительства дороги, а на финансовые результаты ее постройки и эксплуатации, которые при казенном управлении признаны неудовлетворительными и «не поощряли к дальнейшему строительству железных дорог» [7]. А. А. Радциг, опираясь на сведения И. С. Блюха, также не дает положительной оценки ее постройке [8].

Первым автором, на наш взгляд, наиболее объективно раскрывшим весь процесс ее строительства, был А. И. Штукенберг, который, сам являясь инженером строителем и непосредственным участником работ, смог описать подробности, недоступные тем, кто работал, основываясь на данных из открытых источников.

Превзойти описание, данное А. И. Штукенбергом, не смогли даже те, кто обладал доступом к правительственным источникам. Таковыми стали работы Н. А. Кислинского и В. М. Верховского. Главной особенностью их описания является то, что оно ведется с позиций государственных чиновников, в то время как повествование Штукенберга имеет более личный характер, что, в частности, проявляется в его оценочных суждениях» [4].

Так, В. М. Верховский подробно расписывает процесс принятия решения о строительстве дороги Санкт-Петербург–Москва и приводит описание заседаний Особого Комитета по железным дорогам и Строительного комитета. Он также выделяет при этом роль Николая I как движущей силы всего процесса: «... в этом отечество наше обязано, как видно из всего хода дела, прозорливости Императора Николая Павловича, уже с первого шага предугадавшего важную будущность железных дорог вообще, особенно же этой [Николаевской] дороги...» [1], – справедливо утверждает исследователь.

Однако он не приводит подробного описания строительства дороги, ограничиваясь упоминанием дат открытия движения по участкам.

Н. А. Кислинский также отмечает важную роль императора в дискуссиях о железных дорогах, а принятие решения о строительстве дороги Санкт-Петербург–Москва он называет «решительным переворотом в нашей железнодорожной полити-

ке» [9]. Автор достаточно подробно описывает процесс подготовки к строительству, в частности вопрос о выборе колеи для дороги и поставке металла. Также освещена деятельность американского инженера Уистлера. Между тем непосредственно вопросам постройки уделено мало внимания, упомянута только дата окончания работ.

А. А. Головачев расходится в оценке значения постройки дороги Санкт-Петербург–Москва с другими исследователями. Хотя он и признает тот факт, что «... постройка этой дороги самая капитальная, таких сооружений нет ни на одной из наших дорог...» [10], автор тем не менее указывает на то, что стоимость дороги является чрезмерной, и этот факт послужил основанием для убеждения общества в невозможности эффективной постройки дорог за казенный счет [10].

Таким образом, можно заключить, что постройка первых железных дорог достаточно подробно отражена в дореволюционной историографии. Характерной чертой является выделение роли императора Николая I как движущей силы, стоящей за железнодорожным строительством. Исследователи стараются не подходить критически к описываемым событиям и склонны к простому перечислению фактов. Из этого следует некоторая обособленность повествования о первых железных дорогах от общей истории железнодорожного дела в России.

Обсуждение

Говоря о деятельности Главного общества российских железных дорог, нельзя не сказать, что те исследователи, что работали в прогосударственном ключе, старались оправдать действия правительства, которому пришлось прибегнуть к помощи зарубежных банкиров. Деятельность же Главного общества подвергается некоторой критике. К числу таких работ относится «Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 год включительно» В. М. Верховского [1]. Так как автор работал под покровительством Министерства путей сообщений, он имел доступ к протоколам заседаний Комитета министров, и его работа направлена на раскрытие механизмов принятия решений на высшем уровне. В связи с этим исследователь обращает особое внимание на тот факт, что правительство было уверено в необходимости строительства полноценной железнодорожной сети, однако проблема заключалась в том, что среди огромного количества предложений от частных лиц было мало заслуживающих доверия. Обращение же, поступившее от группы крупных международных банкиров во главе с А. Л. Штиглицем, давало надежду на успех данного предприятия и повышение привлекательности железнодорожного строительства в Российской империи для иностранного капитала.

В. М. Верховский указывает, что, несмотря на чрезвычайно выгодные условия, которые были предоставлены обществу, оно не справилось с задачей постройки целой сети и было вынуждено отказаться от постройки Либавской и Феодосийской линий. Основной причиной неудач автор считает «недостаточную расчётливость в расходах» [1]. Подводя итоги, он пишет о разочаровании в частном строительстве, которое вынудило правительство в дальнейшем перейти к смешанной системе железнодорожного строительства.

Более подробно вопрос деятельности Главного общества российских железных дорог рассмотрен в работе Н. А. Кислинского «Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров» [9]. Автор дополняет основные тезисы

Верховского о том, что убежденность в необходимости незамедлительной постройки железных дорог стала всеобщей и указывает на определяющую роль главнуправляющего путями сообщений и публичными зданиями К. В. Чевкина в принятии предложений иностранных банкиров. Н. А. Кислинский утверждает, что при составлении условий для акционерного общества правительство широко использовало иностранный опыт: так, при составлении предельных тарифов применялся французский опыт по классификации перевозимых товаров, а при составлении понижающих коэффициентов по расстоянию (понижение тарифов по мере увеличения расстояния перевозки) – прусский [9]. Это, по мнению автора, свидетельствовало о понимании правительством особенностей работы крупных железнодорожных сетей.

Вопрос же о государственном контроле был проработан слабее, что исследователь объясняет так: «в этом отношении пришлось подчиниться домогательствам общества, которое на иных условиях не соглашалось строить безусловно необходимой для России сети рельсовых путей» [9]. Однако он также утверждает, что небывалые преимущества, которые получило акционерное общество, привели к оживлению интереса к железнодорожным предприятиям как из иностранных государств, так и внутри страны. Как указывает Н. А. Кислинский, одной из важнейших целей, которую преследовало правительство при организации Главного общества российских железных дорог, было привлечь в Россию иностранные капиталы в металлической валюте путем размещения бумаг общества на международном рынке [9]. Однако эта задача не была выполнена. Более того, провал акций этого общества повлек за собой недоверие к акциям других предприятий, что больно ударило по частному железнодорожному строительству.

В. М. Верховский и Н. А. Кислинский являются исследователями, которые имели исключительный доступ к документам как Комитета министров, так и Министерства путей сообщений, что привело к тому, что их работы обращены на как можно более полное освещение имеющихся у них документов, и поэтому они склонны рассматривать события с позиции государственных чиновников, пренебрегая порой практической стороной вопроса.

Между тем в первом томе своего исследования «Влияние железных дорог на экономическое состояние России» [7] И. С. Блиох приводит причины, по которым Главное общество российских железных дорог превысило первоначально установленную стоимость строительства. Одной из таких причин он считает чрезмерный почет и уважение, с которыми в обществе относились к французским инженерам, при одновременном недоверии к русским, что было связано с большими затратами при постройке Николаевской дороги [7]. Другой причиной он считает малую заинтересованность акционеров в экономической эффективности строительства, так как правительство в любом случае гарантировало 5 % дохода. Вместе с тем он положительно оценивает роль, которую иностранные инженеры сыграли в развитии железнодорожного строительства в Российской империи: «французские инженеры принесли немалую долю пользы России тем, что в железнодорожное дело внесли систему, приемы и формы более усовершенствованные, чем существовавшие при постройке Николаевской железной дороги» [7]. Столь положительная

оценка деятельности инженеров Главного общества выделяет его работу на фоне остальных.

А. А. Радциг в своей работе «Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю» также подробно освещает деятельность Главного общества. Провал докапитализации (повторного выпуска акций и облигаций с целью привлечь новые средства) общества он объясняет обстоятельствами нашего денежного рынка и кредита самого общества [8], однако в целом исследователь предпочитает не давать оценок, а ограничивается перечислением основных этапов деятельности общества.

А. И. Штукенберг в своей статье «Из истории железнодорожного дела в России» кратко упоминает инженеров Главного общества во главе с Колиньоном, давая ему нелестную характеристику: «всех наших удалил и привез к нам под фирмою инженеров, при нескольких знающих дело, – своих родственников и приятелей всех оружий – включая фехтовальных учителей и куаферов. Таким образом совершилось второе нашествие на Россию иноплеменных, хотя мирное, но обирательное» [4].

Однако наиболее критически к деятельности Главного общества относится А. А. Головачев, который в своей работе «История железнодорожного дела в России» с негодованием описывает злоупотребления французских инженеров. «На все высшие и даже второстепенные должности приглашены были французские техники и инженеры с громадными окладами, и оргия безобразных расходов началась» [10], – пишет автор, говоря о чрезмерных расходах на работы и материалы. Он также указывает, что цена линий, построенных Главным обществом, была лишь немногим ниже цены Николаевской железной дороги, и это, в свою очередь, дает ему возможность заявить о том, что «обе системы постройки дорог как за счет казны, так и при посредстве частного общества оказались далеко неудовлетворительными и обошлись весьма дорого» [10].

Несмотря на ценность версты дорог, права на постройку собственных и на устройство других участков железнодорожной сети, возможность выкупа и последующего содержания объектов инфраструктуры Главное Общество оказалось в финансово затруднительном положении. Объяснить данное можно окончанием строительства главных линий из Санкт-Петербурга в Варшаву и из Москвы в Нижний Новгород. Строительство новых линий стало еще более материально затратным вследствие падения вексельного курса. Стоимость постройки одной версты уже не позволяла уложиться в начальный капитал без изменений в плане строительства. Все положение дел, находящееся в Главном Обществе, описывало Министерство финансов: «Главное Общество, нуждаясь еще в правительственной гарантии и не имея запасного капитала, не представляет само по себе достаточного финансового значения для столь обширной операции» [6].

На наш взгляд, данные обстоятельства натолкнули Главное Общество на мысль об уступке Николаевской дороги в пользу иностранных капиталов. Это, в свою очередь, могло бы привлечь значительные средства для постройки новых линий. Следует более подробно остановиться на этом вопросе.

С одной стороны, данное решение было предложено исключительно в корыстных целях. Представители Общества думали лишь о поднятии курса акций, фактически забывая о гордости страны. Кроме того, Николаевская дорога на тот период

являлась главной транспортной артерией страны, имеющей прежде всего политическое значение. Связь двух столиц позволяла государству контролировать все подвластные ему земли. Однако же при этом уступка Николаевской дороги в пользу Главного Общества сразу же обеспечила ему монополию, которая не способствовала бы развитию других путей. Кроме этого, часть дорог оказалось бы в зависимости Общества, поскольку железнодорожные магистрали связывали основные центры промышленности.

С другой стороны, продажа Николаевской дороги иностранным капиталистам помогла бы русскому правительству наладить внутреннюю денежную систему. При этом такая сделка не может быть осуществлена без определенного вреда: это означало бы отсутствие решения в вопросах стабилизации вексельного курса, убытки и шероховатости в торговле и экономических сделках несли бы убытки в казну. Однако же если не приступить к данным мерам безотлагательно, то нельзя надеяться на привлечение в Россию иностранных капиталов, которые в империи и без того были не частным явлением вследствие изменчивости местной денежной системы. Помимо этого, последнее и вовсе вело к потере уже существующих попечителей.

Еще одним, не менее важным аргументом в пользу продажи Николаевской дороги, может служить необходимость поддержания и ремонта подвижных составов, железнодорожного полотна, прилежащих к инфраструктуре объектов. Российское правительство не могло в должной мере позволить себе данное, в отличие от зарубежных инвесторов.

Министерство путей сообщения в конечном итоге отвергло предложенную просьбу. Объяснить данное можно значением Николаевской дороги для Российской империи. Как уже было сказано выше, она составляла основное орудие для влияния на народ и развитие промышленности и торговли. Кроме того, оценки ее развития на тот период говорили о положительной динамике роста доходов от эксплуатации железной дороги в ближайшее время. Уступка в руки иностранцев пути, находящегося в самом центре России, являющегося главной имперской дорогой, была бы просто позором для правящей элиты. При всем затруднительном положении продажа Николаевской дороги точно являлась как минимум своевременным решением.

Затруднительное финансовое положение Общества также привели его членов к мысли о подсчете доходов с каждой отдельной линии. С одной стороны, данное нововведение значительно бы усложнило надзор правительства для определения чистого дохода по каждой отдельной линии. Вместе с тем представители данной точки зрения, безусловно, боялись уменьшения доходов государства, поскольку оно было вынуждено переплачивать за неокупаемые пути. С другой стороны, новая система контроля позволяла бы Обществу не строить те железные дороги, в которых нет необходимости, – прибыль с которых будет значительно меньше расходов.

В целом издержки правительства в содействии Главному обществу были весьма обременительными. Необходимых средств не было, а откладывать строительство новых железных дорог не представлялось возможным. Однако такое противоречие, на наш взгляд, является для отечественной железнодорожной отрасли достаточно частым явлением.

Перенос возведения новых путей на более длительный срок мог бы дать правительству необходимое время для сбора новых средств. По реалиям того времени было очевидно, что министерство финансов не могло в полном объеме самостоятельно обеспечить инфраструктурное развитие. Логично предположить, что многочисленные кредиты и займы за границей были быстрым и эффективным механизмом к поддержанию транспортных проектов. Вместе с тем рост долговой нагрузки на государственный бюджет возымел негативные последствия. Так, обремененное процентами российское правительство должно было думать теперь не только о проведении внутренней политики в сфере материально-технического развития и оснащения, но и о поисках путей возвращения занятых у иностранцев средств. Как нам представляется, отказ от строительства новых железных дорог на какое-то время было возможным по причине того, что пока уже имеющиеся сооружения в этой отрасли могли бы окупить себя в связи с множественными транспортировками, связанными с промышленным производством. Также отсутствие строительства новых дорог вовсе не означало полное исключение материальных расходов на железнодорожную инфраструктуру. Поддержание эксплуатационного состояния дорог на тот период также требовало существенных вложений, что тоже необходимо было принимать во внимание. Таким образом, на наш взгляд, перерыв способствовал бы стабилизации платежного баланса государства и дал бы ему возможность в кратчайшие сроки рассчитаться с кредиторами.

Наряду с этим власть понимала, что прекращение строительства новых путей означало остановку и демонстрацию негативной динамики. Отставание от европейских государств постепенно снова начало бы возрастать в силу отсутствия технического прогресса. Однако здесь сразу же стоит упомянуть и об обратной стороне данного процесса. Если принять во внимание тот факт, что развивающиеся со временем технологии становятся значительно дешевле в своем производстве, а значит, и в стоимости продажи. Отсюда можно сделать вывод, что, вероятнее всего, строительство железнодорожных путей через 50 лет обошлось бы Российской империи значительно дешевле. Но в таком случае сразу актуализируется фактор технической отсталости, которую пришлось бы восполнять гораздо дольше. При этом наем иностранных специалистов мог бы обойтись намного дешевле, поскольку специалистов такого рода стало бы больше на рынке труда, в том числе и благодаря отечественной инженерной школе.

Объемы промышленного производства постепенно росли. Поэтому увеличение готового продукта, который было необходимо распространять по огромной территории государства, не представлялось возможным при существовавшем уровне развития транспортных сетей. С точки зрения инфраструктурной политики власть осознавала, что полностью заменить железнодорожный транспорт другим, менее затратным, было нереально. Как известно, по характеристикам грузоподъемности и скорости никто не может составить конкуренцию железнодорожной отрасли. Вместе с тем прекращение или заморозка строительства железных дорог имели бы и негативные политические последствия.

Создание железнодорожных сетей является, на наш взгляд, эффективным и оперативным способом связать всю большую страну воедино, выстроить четкую и жесткую коммуникацию между ее составными частями, характеризующимися

в том числе, а иногда и по большей части, удаленностью и труднодоступностью. Учитывая геополитическое положение Российской империи, железнодорожное сообщение было максимально востребовано в условиях частых войн, конфликтов и противостояния внешним экспансионистским устремлениям соседних государств. Военные ведомства России в таких обстоятельствах могли быстро перебрасывать войска, военное снаряжение, регулярно осуществлять снабжение армии и ее соединений.

Таким образом, мы убеждены, что прекращение строительства железных дорог даже на сравнительно небольшой период времени нанесло бы значительный ущерб экономике товарооборота и промышленности, безопасности нашей страны. Нельзя не сказать и о репутационном и символическом аспектах, которые символизировало под собой приостановление строительной деятельности. Полное амбиций правительство Российской империи видело в этом решении собственное поражение, признание собственной несостоятельности. Последний аргумент, как нам представляется, в конечном итоге и стал решающим в пользу того, что необходимо продолжать строительство железных дорог. Однако слепо игнорировать проблему нехватки материальных средств у государства, разумеется, не получалось чисто физически. Вследствие этого было принято решение об уступке Николаевской дороги Главному Обществу на 84 года. Оно, таким образом, брало на себя обязательства по ее содержанию и внесению в казну процента прибыли. При этом государство выдало Обществу безвозвратное пособие более чем на 13 миллионов рублей для исправления дороги и усиления перевозных средств. Мотив данного поступка является весьма очевидным: делегирования ряда своих полномочий со стороны правительства снимало с него часть материальных обязательств. Безусловно, это решение явилось весьма противоречивым.

С одной стороны, государство действительно избавилось от существенных затрат, уходивших на главную дорогу из Санкт-Петербурга в Москву. С другой стороны, передача такого важного и масштабного объекта частным лицам несла за собой определенные негативные риски и последствия. Акционеры получили право самостоятельно взимать плату за проезд и устанавливать ее стоимость. Это фактически вело к монополизации железнодорожной сети, большая часть которой принадлежала частным инвесторам. Разумеется, правительство оставило за собой право выкупить обратно Николаевскую дорогу, однако произойти данный обратный выкуп, исходя из всех обстоятельств, мог только в долгосрочной перспективе.

Если сравнивать варианты передачи дороги во владение Главного Общества или ее продажи иностранным капиталистам, то сложно выбрать более предпочтительный вариант. Но, как нам видится, последнее помогло бы в кратчайшие сроки закрывать многие экономические потребности государства, погасить взятые кредиты и займы. Однако владение главным транспортным путем в стране иностранными лицами вызывало опасение военной части российской элиты. Геополитические риски того времени, рост числа недоброжелательно настроенных к нашей стране государств повышали вероятность возможного военного столкновения, поэтому российская железнодорожная отрасль в данных обстоятельствах становилась важнейшим военно-стратегическим ресурсом, который априори не должен был принадлежать иностранцам. Кроме того, для Российской империи как для государ-

ства это был бы прежде всего и патриотический проигрыш: несостоятельность содержать собственную транспортную систему обернулась бы ухудшением ее имиджа на мировой политической арене и оттолкнула бы наших активных и потенциальных союзников.

Передача Николаевской дороги именно Главному Обществу, безусловно, помогла избежать последнего. При этом, как нам представляется, Российское правительство сразу же разработало план последующего выкупа важнейшего транспортного объекта России, не оставляя его навсегда в руках частных лиц. Потенциальная коррупция, монополизация, укрытие доходов не представлялись правительству такими же страшными рисками по сравнению с угрозами национальной безопасности по причине передачи важнейшего железнодорожного пути в самом центре России иностранным лицам.

С учетом имеющихся обстоятельств неудивительно, что решение было принято в пользу Главного Общества, которое, несмотря на обозначенные недостатки, являлось российским, а значит, патриотизм и безопасность в государственной инфраструктурной политике Российской империи XIX в. возобладали над прибылью, капитализмом и потенциальным ростом доходов.

Анализ финансовых показателей деятельности ГОРЖД позволяет дать количественную оценку её эффективности. Согласно данным И. С. Блиоха, первоначальная сметная стоимость строительства сети ГОРЖД составляла около 275 млн руб., однако фактические расходы превысили эту сумму более чем на 40 %. Стоимость одной версты пути, построенного Обществом, составила около 72 тыс. руб. (по данным линии Санкт-Петербург–Варшава), что лишь незначительно уступало стоимости версты Николаевской дороги (около 100 тыс. руб.), построенной казённым способом. При этом правительство гарантировало акционерам 5 %-й доход на вложенный капитал, что, по подсчётам П. И. Георгиевского, обошлось казне в значительные суммы ежегодных приплат. Общество не выполнило обязательств по строительству Либавской и Феодосийской линий, а провал вторичного размещения акций на международных рынках не позволил достичь главной цели – привлечения в Россию иностранных капиталов в металлической валюте [9]. Таким образом, по совокупности финансовых и организационных показателей деятельность ГОРЖД не может быть признана эффективной, хотя Общество и внесло определённый вклад в развитие железнодорожной инфраструктуры Российской империи.

Заключение

Таким образом, деятельность Главного общества российских железных дорог в дореволюционной историографии освещена как достаточно сложное, противоречивое явление. Большая часть прогосударственных исследователей и источников считает, что создание Главного общества железных дорог было продиктовано особенностями экономики Российской империи в послевоенный период и стремлением Правительства с помощью привлечения иностранных инвесторов и банкиров решить одновременно две актуальные проблемы того периода: обеспечить приток металлических денег и дать толчок частному железнодорожному строительству. Вместе с тем они не стремятся возложить вину на учредителей общества или на правительство, объясняя все сложными экономическими, геополитически-

ми, этнокультурными обстоятельствами того времени. Наряду с этим некоторые авторы, деятельность которых не была связана с правительственными органами и напрямую с защитой государственных интересов, выражают самые разнообразные мнения: от строго критических до положительных, что определяется, на наш взгляд, основным личным субъективным опытом и отношением автора к Российской империи в целом и к российской политической элите данного периода.

Ссылки

1. Верховский В. М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно. СПб., 1898. С. 25-93.
2. Салов В. В. Начало железнодорожного дела в России // ВЕ. 1899. № 3. С. 224.
3. Боричевский И. П. Предположения частных лиц об устройстве железных дорог // Журнал Министерства путей сообщений. 1863. кн. 1. С. 127-136.
4. Штукенберг А. П. Из истории железнодорожного дела в России // Русская старина. 1885. № 4. С. 218-318.
5. Чупров А. И. Из прошлого русских железных дорог: статьи 1874–1895 гг. М., 1909. С. 7-11.
6. Георгиевский П. И. Финансовые отношения государства и частных ж.-дорожных обществ в России и в западно-европейских государствах. СПб., 1887. С. 32.
7. Блюх И. С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России: в 5 т. Т. 1: Постройка и эксплуатация железных дорог. СПб., 1878. С. 3-9.
8. Радциг А. А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю. СПб., 1896. С. 68-69
9. Кислинский Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. СПб., 1902. С. 23-101.
10. Головачев А. А. История железнодорожного дела в России. СПб., 1881. С. 11-28.