



ВЫСШАЯ ШКОЛА ЭКОНОМИКИ

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

Цикл открытых лекций/семинаров «Железные дороги: рынок vs. государство»

Лекция № 3

Самодержавный рынок: дореволюционные железные дороги как зеркало российского капитализма

Фарид Хусаинов
кандидат экономических наук

Москва, 17 октября 2019 г.

(С) Хусаинов Ф.И.



Фарид Хусаинов – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» **РОАТ РУТ (МИИТ)**, эксперт Института проблем ценообразования и регулирования естественных монополий **НИУ ВШЭ**, член Экспертного совета по железнодорожному транспорту при **ФАС России**, Эксперт Комитета по железнодорожному транспорту **Союза транспортников России**, автор книг по экономике и экономической истории железнодорожного транспорта и более 200 опубликованных научных и публицистических статей.

 <https://www.facebook.com/khusainov.farid>

 <https://vk.com/khusainov.farid>

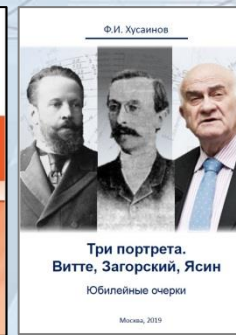
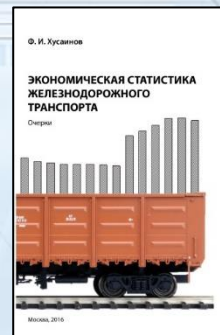
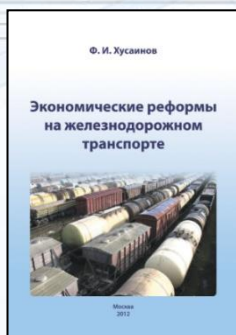
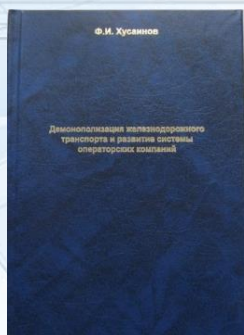
 <http://f-husainov.livejournal.com>

 f-husainov@mail.ru

Страница на сайте НИУ ВШЭ: <https://www.hse.ru/org/persons/127184785>

Страница на сайте РУТ (МИИТ): <https://rut-miit.ru/people/384516>

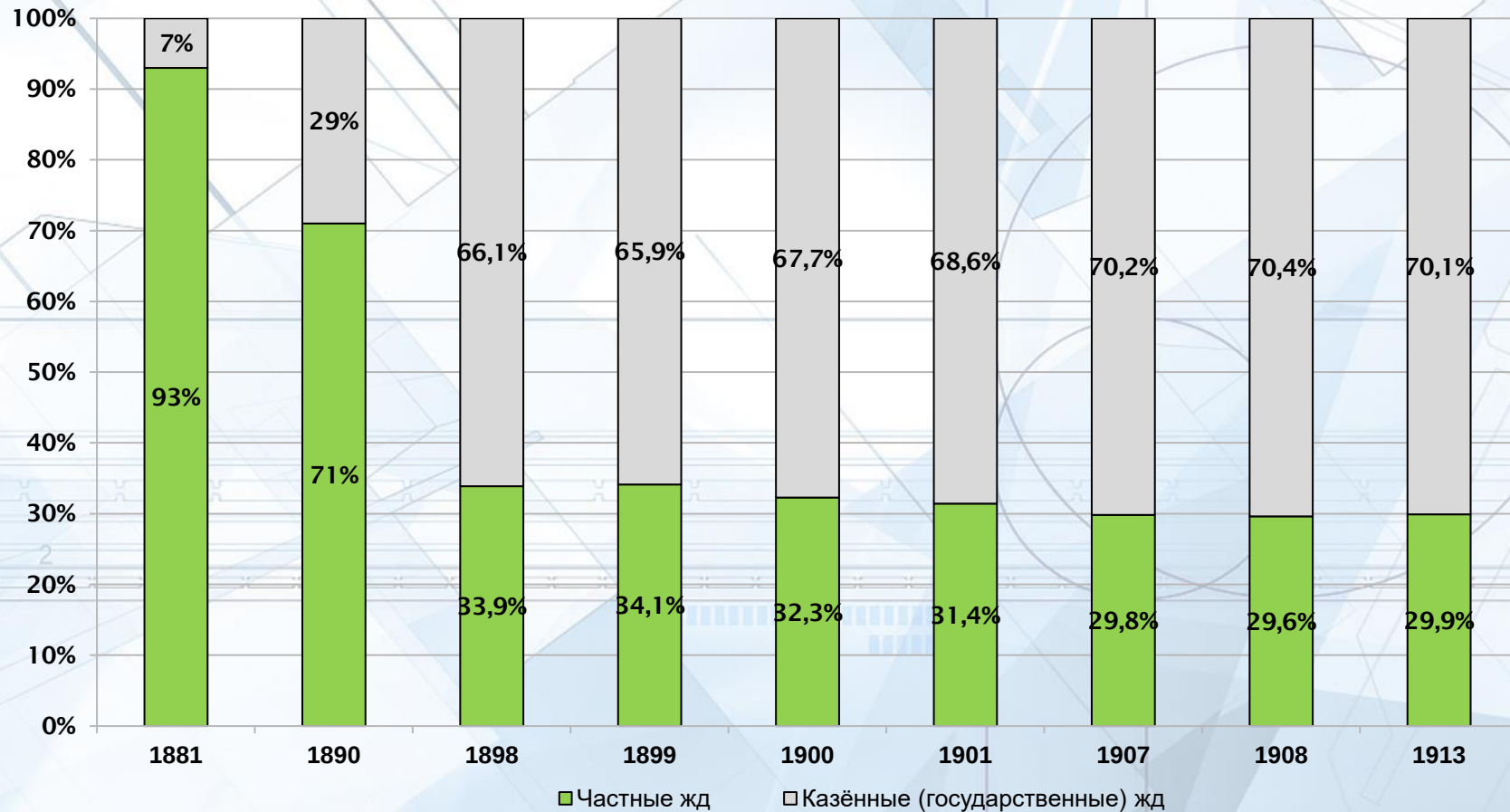
Страница на сайте кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» РОАТ РУТ (МИИТ): <https://www.efutmiit.com/husainovfi>



От частных – к казённым

3

Соотношение протяжённости казённых и частных железных дорог
в России в 1881-1913 гг, в %



Источник: Тери Э. Экономическое преобразование России - М.: Росспэн, 2008. 183 с

(С) Хусаинов Ф.И.

Идите, и остановите прогресс!

4

Железные дороги занесут в
Россию вредный дух
иностраный!

(из вердикта Комитета министров)

...железные дороги есть самое демократическое
учреждение, какое только можно было придумать
для преобразования государства!

Граф К.Ф. Толь, главноуправляющий путями сообщения

...приведут к уничтожению столь
необходимой общественной иерархии!

граф Е.Ф. Канкрин, министр финансов

...могут поколебать самые
вековые устои России!

Граф К.Ф. Толь, главноуправляющий путями сообщения

Против железных дорог был Главноуправляющий путями сообщения граф К.Ф.Толь, военный министр светлейший князь А.Н.Чернышёв, министр императорского двора князь П.М.Волконский и практически весь тогдашний Комитет министров.

Советник главноуправляющего путями сообщения генерал-лейтенант корпуса инженеров путей сообщения М.Г. Дестрём так же выступил против возможности строительства железных дорог, и т.к. 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 путей сообщения, было категорически запрещено писать и выступать в защиту развития железных дорог в России»***

*Соловьёва А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в.- М.: Наука, 1975.

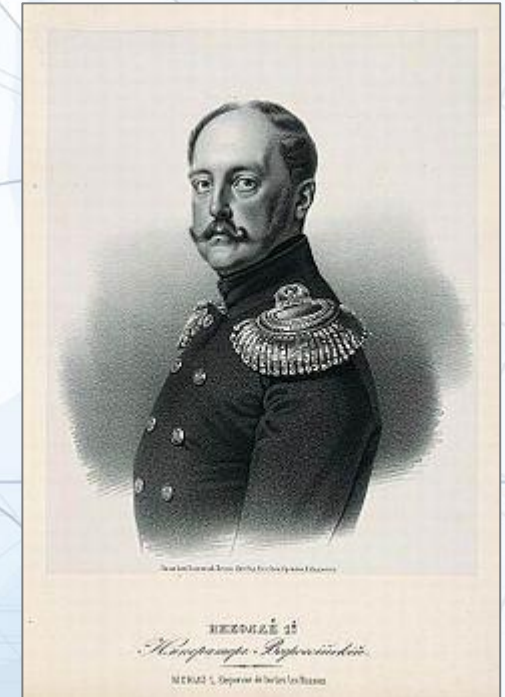
Позиция Николая I

«...каждый раз, когда ставится вопрос о железных дорогах, император проявляет своего рода неприязнь»

Петербургский управляющий конторой уральских промышленников Демидовых
Ф.Вейер

«Как и Франц I , Николай опасался, что созидательное разрушение, следствие развития современной промышленной экономики, подорвёт патриархальный политический уклад России. По указанию Николая Канкрин предпринял ряд шагов, призванных ещё более замедлить рост промышленности...»

Аджемоглу Д., Робинсон Д. Почему одни страны богатые, а другие бедные. Происхождение власти, процветания и нищеты – М.: Издательство АСТ, 2015.



Николай I

Первые железные дороги мира

6

№ п/п	Регион/страна	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	Гаванна - Гуйнай	50
14	Польша	1846	Варшава - Ченстохов	251
15	Швейцария	1847	Цюрих - Баден	24

Франц фон Герстнер: путь к сердцу монарха лежит через... безопасность



«Я позволю себе сослаться на Англию. Тамошнее правительство во время беспорядков в Ирландии в 2 часа перебросило войска из Манчестера в Ливерпуль для следования в Дублин»

Ф.А. фон Герстнер - Николаю I

Памятник Ф.А. фон Герстнеру на Витебском вокзале в Санкт-Петербурге
(скульптор С.Щербаков)

Аргумент Герстнера сработал

28 февраля 1835 г. состоялось заседание Особого Комитета по обустройству железных дорог в России в присутствии Николая I.

Николай «изобразил все выгоды, какие, по его мнению, приняло бы устройство у нас железных дорог (...) особенно для внезапных, когда понадобится, передвижений войск».

барон Модест Корф

«полезность постройки железных дорог в России и исполнимость их в техническом отношении всеми членами Комитета были признаны **единогласно**».

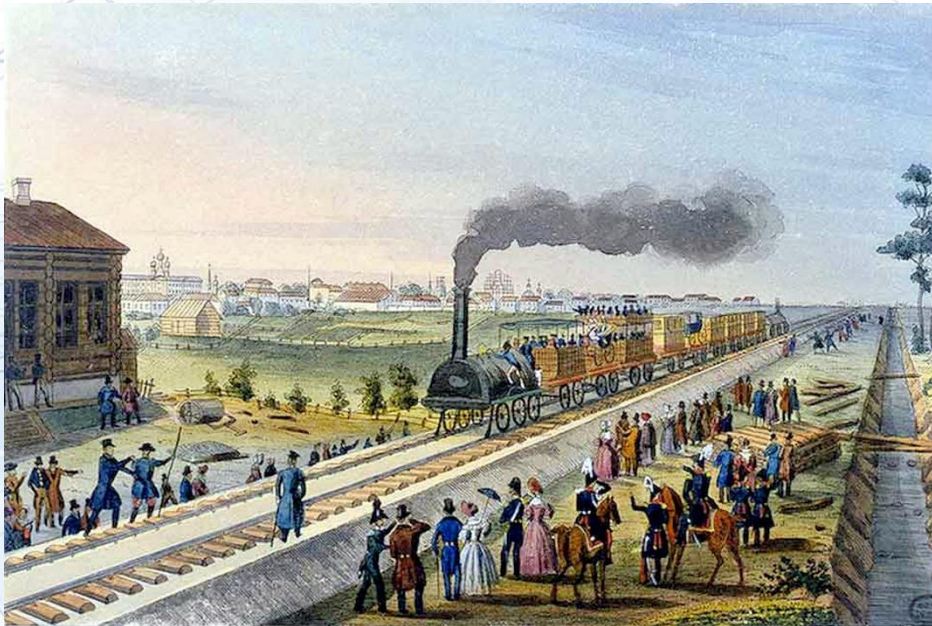
Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 год включительно – СПб.: Типография министерства путей сообщения, 1898

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

Царскосельская – первая железная дорога в России

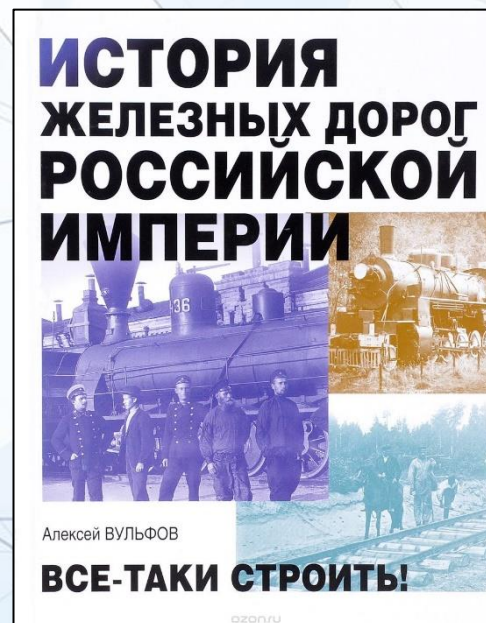
9

Строить дорогу было решено не средствами казны, а средствами частного акционерного общества, которое было учреждено– 15 апреля 1836 г. (этим днём датированы Устав акционерного общества и Положение об обществе). Учредителями общества стали сам фон Герстнер, отвечавший за разработку всего проекта, и организацию всех строительных и технических работ, граф А.А. Бобринский, который занимался финансовыми вопросами и непростыми взаимоотношениями с государственными чиновниками, а так же иностранные подданные – директор Русско-американской компании Бенедикт Крамер и консул вольного города Франкфурта-на-Майне Иоганн Плитт.



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

«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 известнейший летописец истории железных дорог А.Б. Вульфов*.



И действительно, на заседании Комитета министров 1 февраля 1842 г., Николай I, по свидетельству А.Штукенберга, говорил: «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»**

* Вульфов А.Б. История железных дорог Российской империи – М.: Рипол-Классик, 2016.

** цитата из труда А.Штукенберга «Из истории железнодорожного дела в России» приводится по: Соловьёва А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. - М.: Наука, 1975 (С) Хусаинов Ф.И.

К середине XIX века Россия сильно отставала в развитии железных дорог от развитых стран

11

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	12 779
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: Соловьёва А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. - М.: Наука, 1975

Пояснение. В таблице, 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 Петербурго-московской дороги уже были построены, то они и дают эту разницу.

(С) Хусаинов Ф.И.

1855 год

12



Василий Ключевский

«Узнав о смерти императора Николая I, Россия вздохнула свободнее. Это была одна из тех смертей, которые расширяют простор жизни».

В.О.Ключевский*

После смерти в 1855 г. Николая I в сфере железных дорог произошли радикальные перемены (в России так часто бывает – только после смерти первого лица появляются шансы на развитие и позитивные реформы).

* Ключевский В.О. Русская история. Полный курс лекций в 3 кн. – кн. 3- М.: Мысль, 1997.
(работа «Отмена крепостного права», С.529)

У истоков «железнодорожной лихорадки»

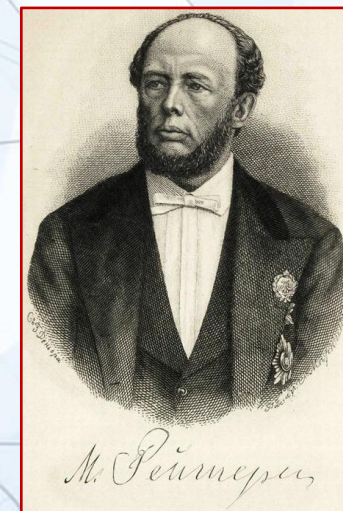
13



Александр II



К.В. Чевкин



М.Х. Рейтерн

Специально организованная комиссия во главе с **Константином Чевкиным** и при активном участии министра финансов **Михаила Рейтерна** пришла к выводу, что сооружение железных дорог должно вестись не на государственные, а на частные средства.

Для привлечения инвестиций (в т.ч. иностранных) был предложен механизм **гарантированной 5-% прибыли на вложенный капитал.**

«сыграла большую роль в истории постройки наших железных дорог концессия, данная русскому предпринимателю [Павлу Григорьевичу фон] Дервизу. Он взялся построить в 1866 году дорогу Рязань-Козлов, которая соединяла через Рязань Москву, а через неё и Петербург, с самым плодородным районом, и потому оказалась с самого же начала весьма доходной. (...) и в данном случае это не заставило казну поплатиться, так как дорога уже в первый год дала дивиденд в 8 %, а со следующего года этот дивиденд ещё увеличился; кроме того, постройка этой дороги совершенно изменила положение линии Москва-Рязань, на которой стал получаться дивиденд в 12%. Эти обстоятельства, обнаружившиеся после 1866 г., разлакомили аппетит русских предпринимателей.

Корнилов А.А.

Курс истории России XIX века [СПб., 1912-1914]-
М.: Высшая школа, 1993. - 446 с. (серия «Историческое наследие»)

Железнодорожная «лихорадка»(1860-70 гг)

15

«за пятилетие с 1868 по 1872 гг. было построено почти в два раза больше железнодорожных линий, чем за предыдущие 30 лет»*.



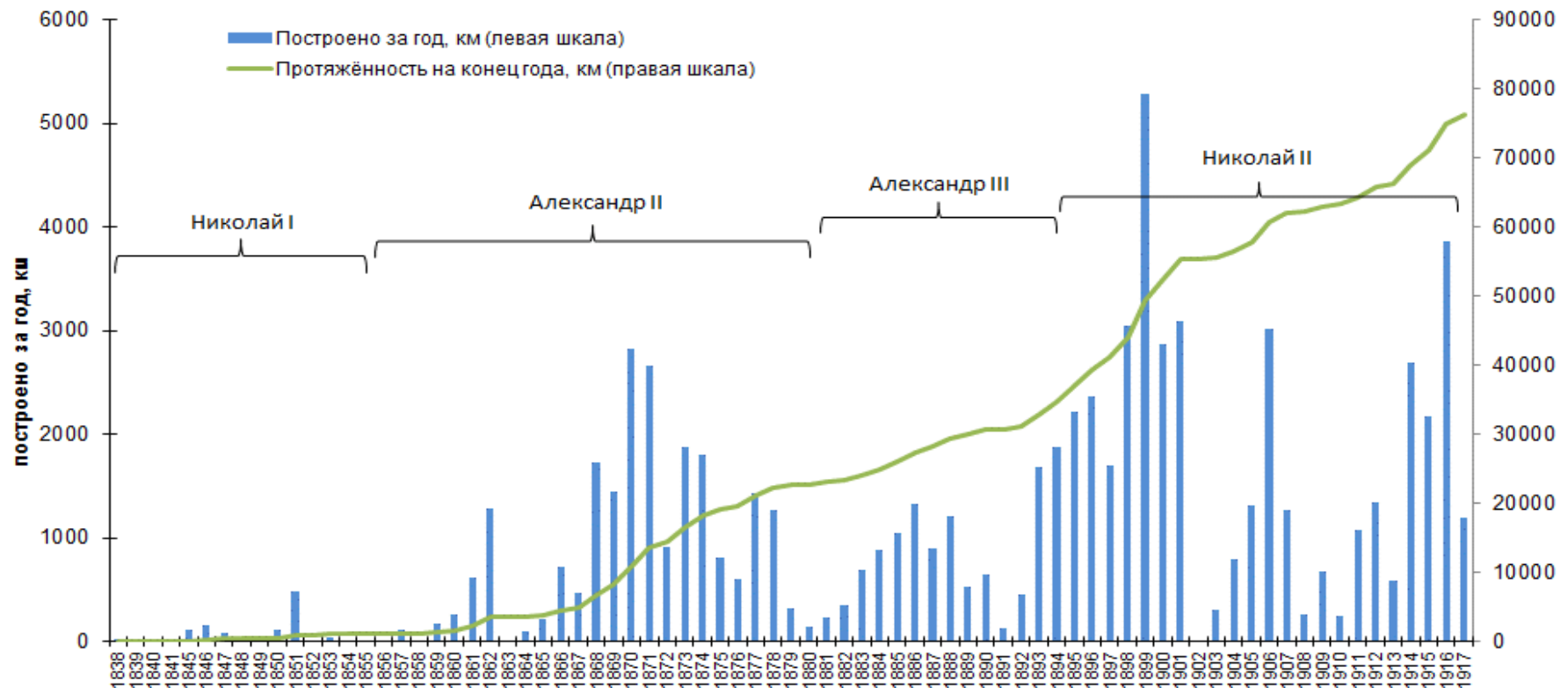
С 1861 по 1873 гг. в стране возникло 53 железнодорожных общества с акционерным капиталом 698,5 млн. руб. Более 60% акционерного капитала, образованного в указанный период приходилось на долю железнодорожного транспорта.

*История железнодорожного транспорта России. Т.1: 1836-1917 гг./ Под общей ред. Е.Я. Красковского и М.М. Уздина – СПб.: АО «Иван Федоров», 1994

Строительство железных дорог в долгосрочной перспективе

16

Темпы строительства и протяжённость железных дорог России в 1838-1917 гг



Источник: построено по данным *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.

(С) Хусаинов Ф.И.

Строительство железных дорог в долгосрочной перспективе

17

Период	Лет в периоде	Построено за период, км.	Построено 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	340,3
За период 1918-1991	74	50 594,0	683,7

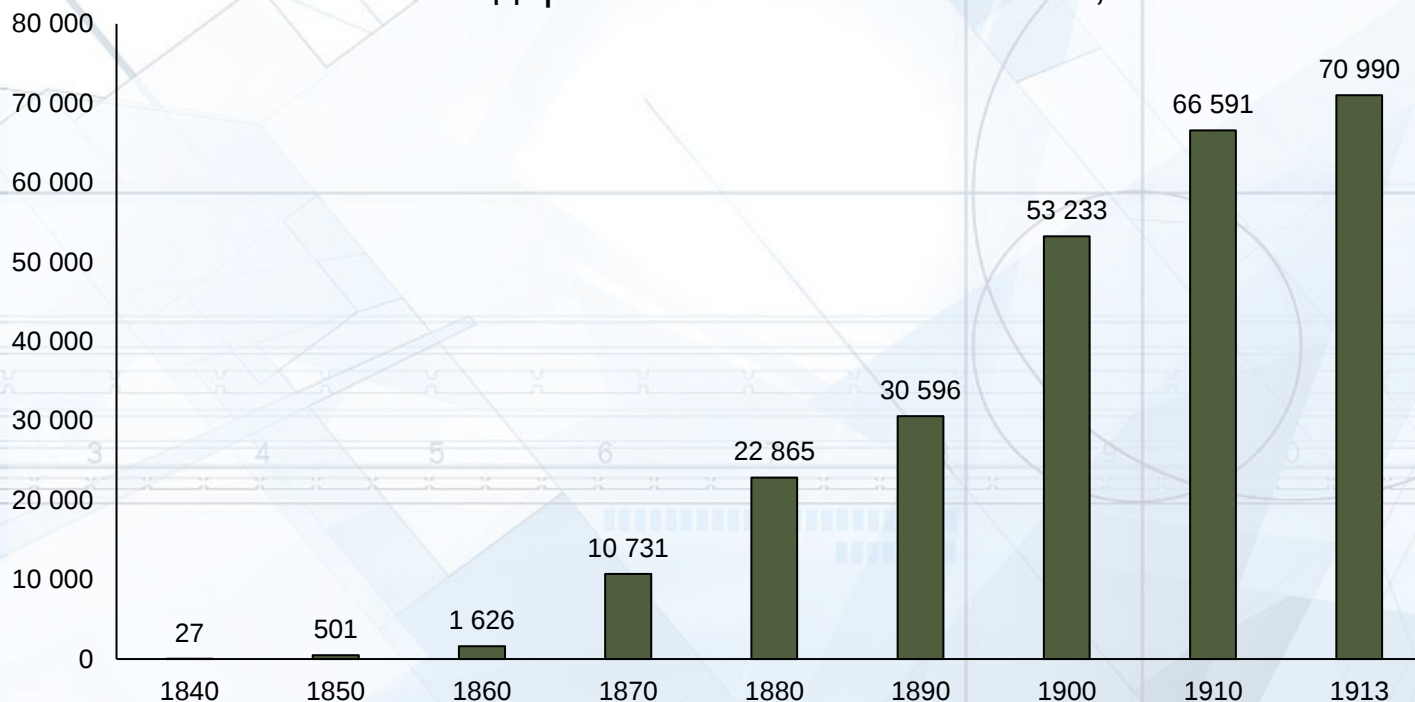
Источник: *Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое развитие России*. Монография / В.А. Агафонов и др. Под ред. В.В. Фортунатова – М.: ГОУ Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2007. – 292 с.

Развитие сети железных дорог

18

Данные немного различаются в разных источниках, но в целом дают одинаковую картину: бурный рост эксплуатационной длины (протяжённости) сети железных дорог во второй половине XIX-начале XX вв.

Протяжённость (эксплуатационная длина) сети железных дорог в России в 1840-1913 гг., км.



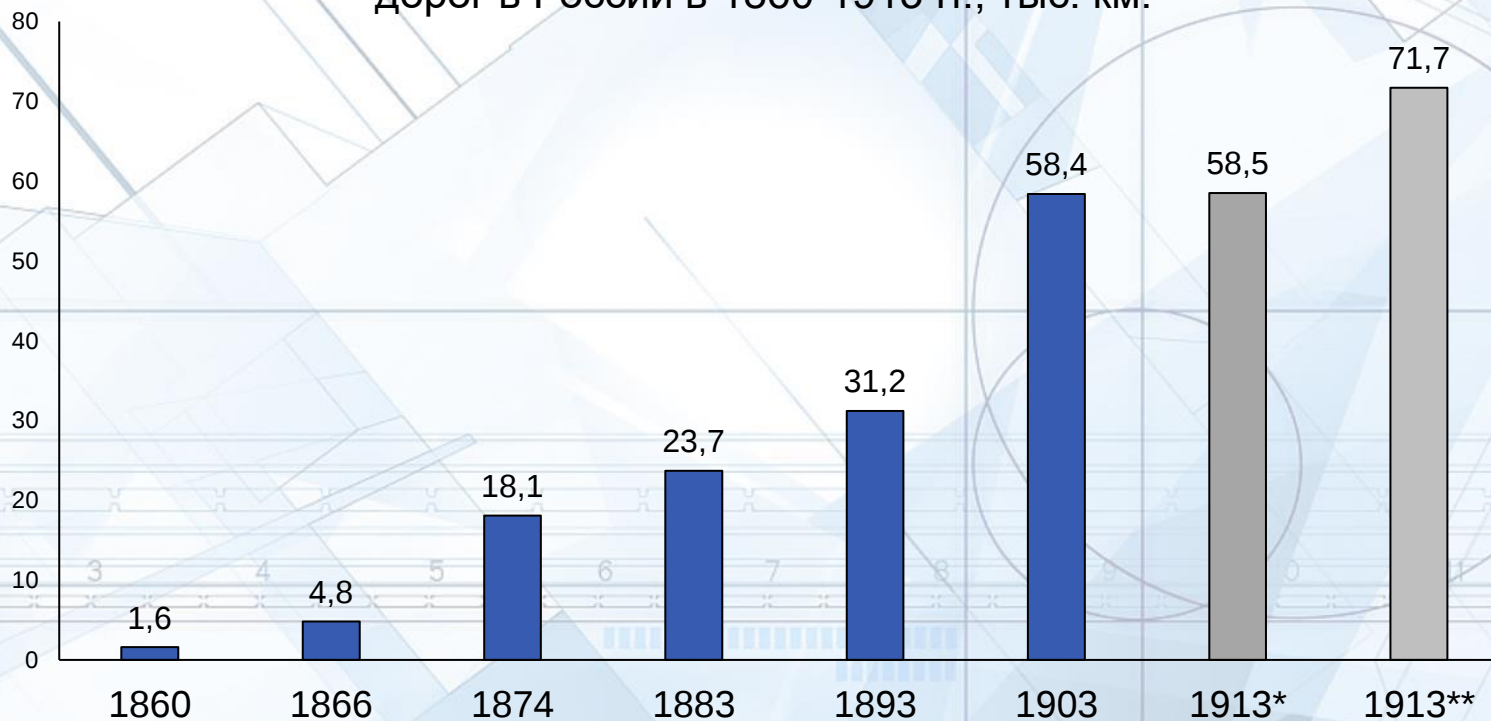
Источник: Струмилин С.Г. Железнодорожный транспорт // Избранные произведения в пяти томах. Том.1. Статистика и экономика – М.: Изд. Академии наук СССР, 1963

(С) Хусаинов Ф.И.

Развитие сети железных дорог (2)

19

Протяжённость (эксплуатационная длина) сети железных дорог в России в 1860-1913 гг., тыс. км.



1913* - в границах СССР до 1940 г.

1913** - в границах СССР после 1945 г.

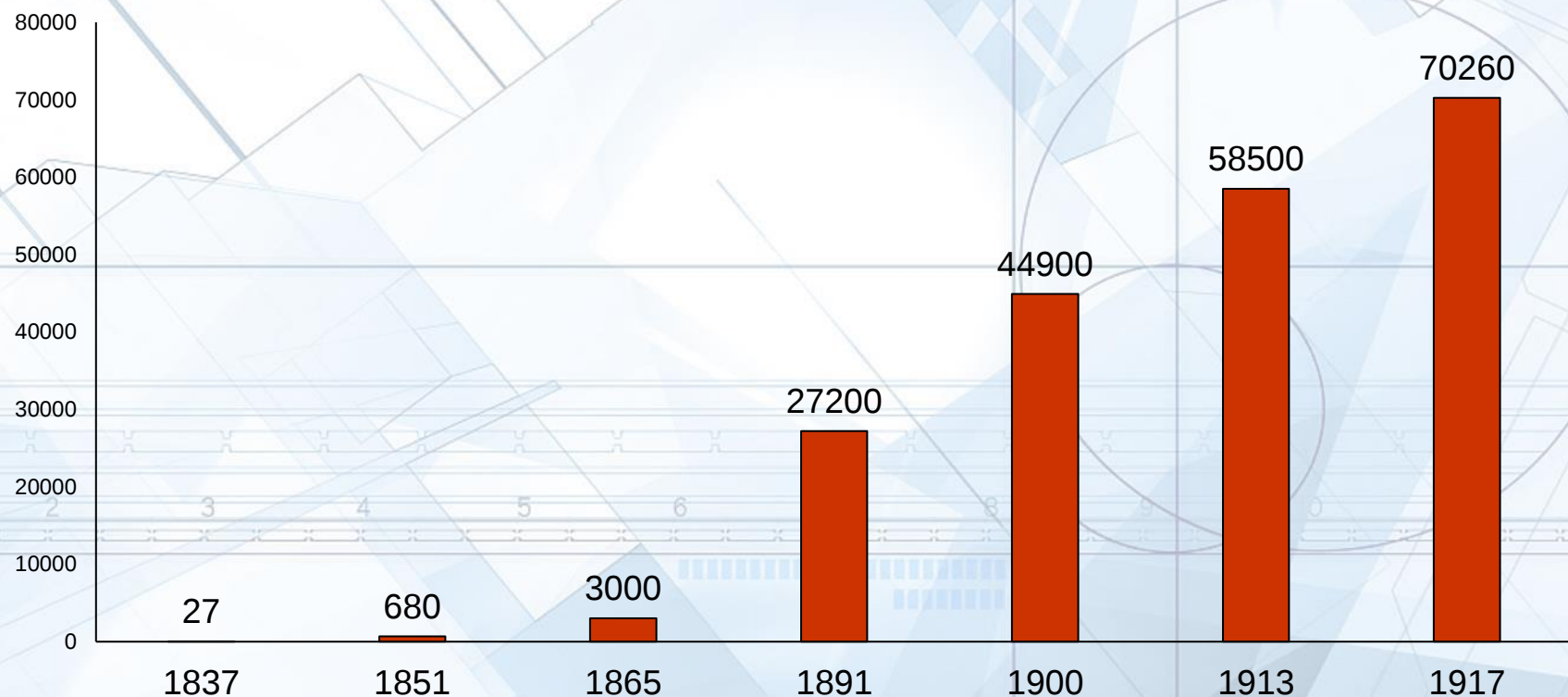
Источник: Хачатуров Т.С. Экономика транспорта - М.: Изд. АН СССР, 1959

(С) Хусаинов Ф.И.

Развитие сети железных дорог (3)

20

Протяжённость (эксплуатационная длина) сети железных дорог в России в 1837-1917 гг., км.



Источник: Аксёненко Н.Е., Лapidус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России: от реформы к реформе - М.: Транспорт, 2001. - 335 с.

Динамика грузовой работы железных дорог

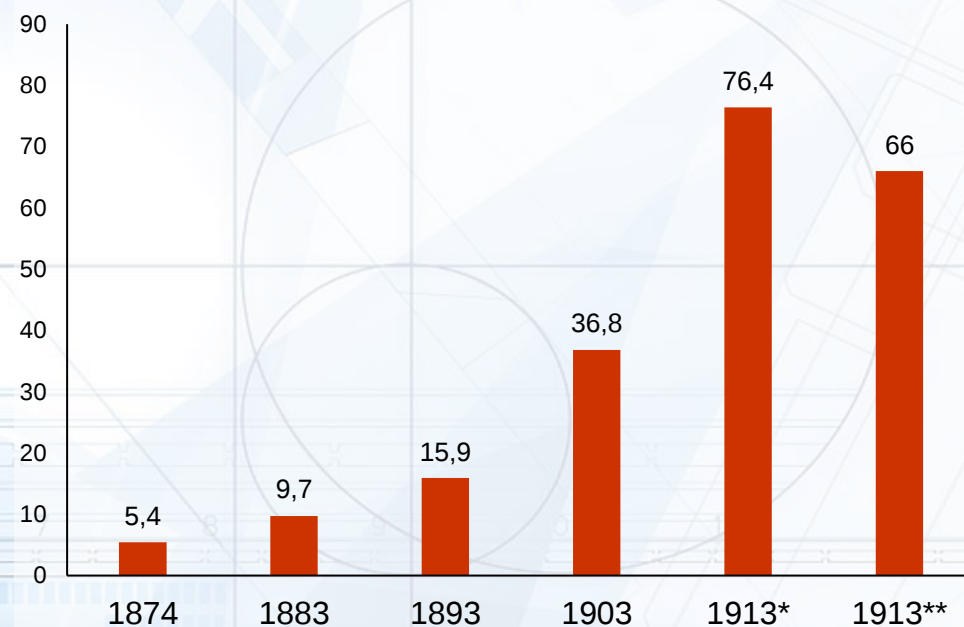
21

Объём перевозок по сети железных дорог в России в 1866-1913 гг., млн. тонн



1913* - в границах СССР до 1940 г.
1913** - в границах СССР после 1945 г.

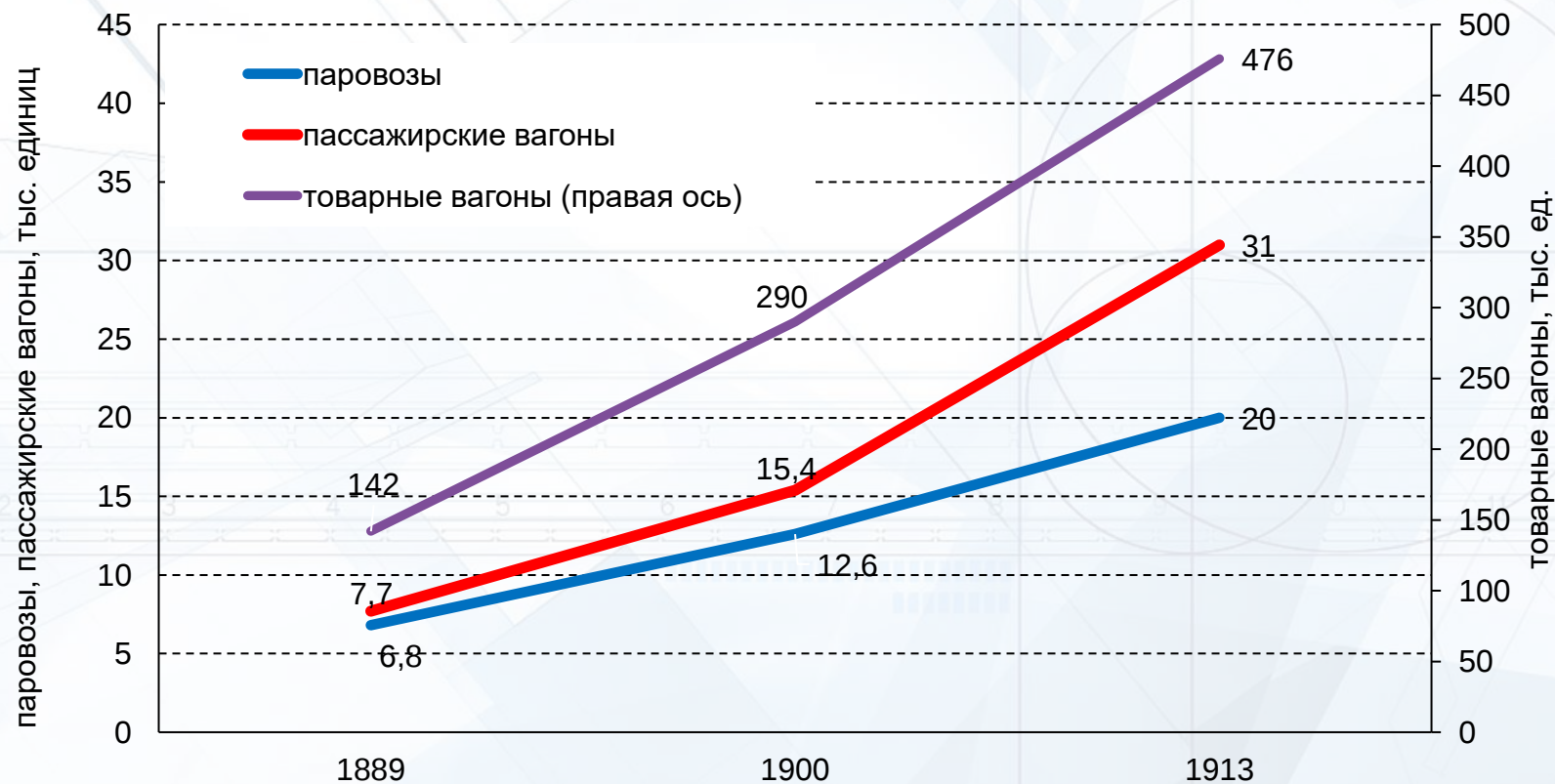
Грузооборот по сети железных дорог в России в 1866-1913 гг., млрд. т-км.



Рост количества подвижного состава: вагонов и паровозов

22

Подвижной состав российских железных дорог в 1889-1913 гг.,
тыс. ед.



Но у такого механизма, как гарантированная прибыль на вложенный капитал, была и обратная сторона.

Железнодорожные тарифы в России вплоть до 1889 года не регулировались государством. Железные дороги конкурировали между собой, снижали тарифы, что приводило иногда к убыточности перевозок. Но т.к. доходность дорог была гарантирована государством, это, в конечном счёте, приводило к тому, что дефицит бюджета железных дорог покрывался за счёт государственных средств.

железные дороги, конкурируя между собою, страшно понижали тарифы, а так как сами железные дороги были гарантированы казной, т.е. облигации и значительная, по крайней мере часть акций были гарантированы казной, то все железные дороги давали дефициты более или менее значительные. Эти дефициты покрывала казна, так как она гарантировала капиталы железных дорог.

С.Ю. Витте

Воспоминания.

Т.1 – М.: Соцэгиз, 1960. – 556 с.

«Общество недооценило стоимость строительства, отчасти из-за собственной некомпетентности, отчасти из-за **всеобщей коррупции** и неоднократно обращалось к правительству с просьбой о предоставлении дополнительных средств (...) Это привело к смятению среди аристократии, поскольку несколько министров и даже члены царской семьи имели в Главном обществе пакеты акций».

Волмар К.

Транссибирская магистраль: История создания железнодорожной сети России – М.: Кучково поле, 2016. -272 с.

«акционерами, например Общества Саратовской железной дороги, стали наследник-цесаревич Николай Александрович, великие князья Александр, Владимир и Алексей, а также многие придворные лица».

Лapidус Б.М.

Железнодорожный бизнес: как встать на главный путь / Изд. 3-е перераб. и доп –М.: Интекст, 2012. – 384 с.

«В «накладные расходы» включалась и неофициальная цена концессий, получаемых за огромные **взятки** через высокопоставленных или титулованных посредников».

История железнодорожного транспорта России, XIX-XXI в./
под ред. Е.И.Пивовара – М.: Издательский дом Мещерякова, 2012. – 736 с.

Б.В. Ананьич и Р.Ш.Ганелин о коррупции во времена Александра II

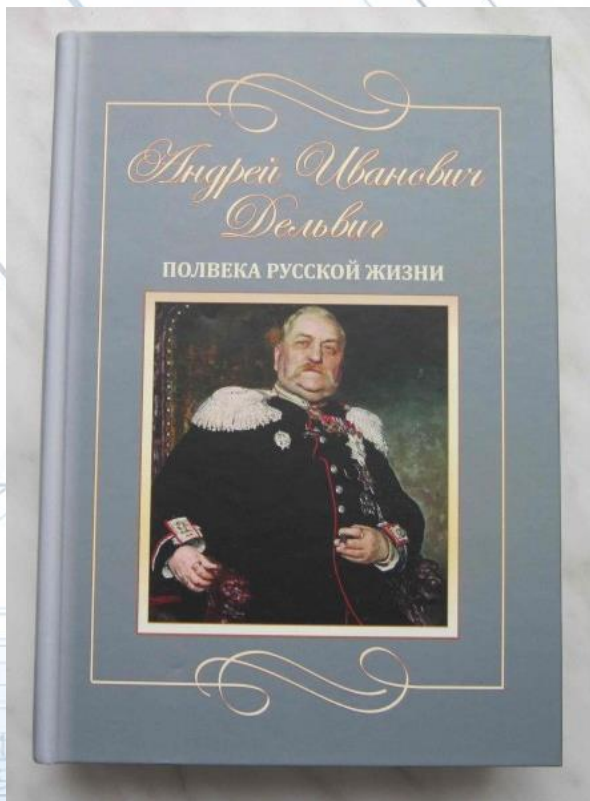
25

В таких условиях, когда правительственная гарантия обеспечивала прибыли и гарантировала от убытков, когда благоволение власть имущих могло заменить концессионеру миллионные капиталы, **фаворитизм и коррупция расцвели пышным цветом**. Приводимые Витте примеры, в частности упоминание об участии в раздаче концессий морганатической жены Александра II княгини Долгорукой, затем Юрьевской, были широко известны современникам и зафиксированы многими мемуаристами.

Б.В. Ананьич, Р.Ш.Ганелин
комментарии к «Воспоминаниям С.Ю. Витте (т.1. с.519)

А.И.Дельвиг о коррупции при Александре II

26



А.И.Дельвиг в своих мемуарах «Полвека русской жизни» писал:

«в начале 1871 года передо мною разоблачается картина этих злоупотреблений, в которых принимает участие сам государь».

«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 Векерсгейму, 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».

Кейс № 1 «Железнодорожный король» С.С.Поляков и министр почт граф И.М. Толстой

Витте в первом томе своих мемуаров пишет о «железнодорожных королях» и называет Полякова «одним из самых выдающихся железнодорожных тузов». Витте вспоминает, что Поляков работал «содержателем почтовых станций, где-то в Харьковской губернии», где чем-то услужил министру почт и телеграфов Ивану Матвеевичу Толстому, который и «вывел его в люди», назначив на должность управляющего своим винным заводом в Харьковской губернии.

В 1865 г. Поляков стал одним из поставщиков строительных материалов для Карла фон Мекка. Затем, в 1866 г. с помощью графа И.М.Толстого Поляков сумел добиться, что бы концессия на строительство Козлово-Воронежской линии была дана земству Воронежской губернии, которое, с подачи Толстого выбрало Полякова «субподрядчиком» («оптовым строителем»).

Затем, с помощью того же Толстого Поляков получил множество и других подрядов. Впоследствии, помимо строительства дорог, Поляков начинает заниматься и их эксплуатацией.

Кейс № 2 «Железнодорожный король» С.С.Поляков и казачий атаман А.М. Потапов

В 1866 г. разгорелась борьба за получение концессии на постройку очередной дороги, проходящей по территории Войска Донского (Воронежско-Грушевской или потом Воронежско-Ростовской). В борьбе за этот, как сегодня сказали бы "госконтракт" Поляков обратился за помощью к наказному атаману Войска Донского А.Л. Потапову (который, как говорят был близок к царю).

Атаман Потапов добился для Полякова «высочайшего повеления» на постройку Аксайско-Ростовской ветки, «высочайшего согласия» на строительство железной дороги от ст. Шахтная Грушевской линии по территории Войска Донского и ещё ряд контрактов.

А.Н. Куломзин писал по этому поводу: *«Говорили, что лицо близкое к государю, также ранее продавшее своё влияние, получило за это большой куш»*. Современники же отмечали, что *«Покровительствующий Полякову наказной атаман Потапов, внезапно стал обладателем большого состояния»*.

Военный министр Д.А. Милютин об Александре II 29

«Остается только дивиться, как самодержавный повелитель 80 миллионов людей может до такой степени быть чуждым самым элементарным началам честности и бескорыстия. (...) с ведома высших властей и даже по высочайшей воле раздаются концессии на железные дороги фаворитам и фавориткам прямо для поправления их финансового положения, для того именно чтобы несколько миллионов досталось в виде барышей тем или другим личностям».



Д.А. Милютин

В качестве одного из примеров Милютин приводил следующий: царь дал распоряжение министру путей сообщения сделать крупный заказ на подвижной состав заводам Мальцева «с тем чтобы последний обязывался подпиской выдавать ежегодно по столько-то тысяч рублей своей жене, приятельнице императрицы, неразлучной с нею и не живущей с мужем».

А что говорят историки?

30

...коррупция в бюрократическом аппарате дореволюционной России не была аберрацией, отклонением от общепринятой нормы, как бывает в большинстве других стран, она являлась неотъемлемой частью установившейся системы управления.

Ричард Пайпс

Россия при старом режиме. М. Независимая газета, 1993 – 422 с.

Государственный аппарат самодержавной России в этот период всё сильнее был захвачен атмосферой разложения и коррупции.

Аида Соловьёва

Промышленная революция в России в XIX в.- М.: Наука, 1990. – 272 с.

Ощувив себя подлинно «государевыми людбми», недоступными согласно специальному распоряжению императора никакой, в том числе и положительной, оценке общества, чиновничество быстро начало терять не только страх, но и совесть. Не будем повторять свидетельств о наглом воровстве и взяточничестве, царивших а канцеляриях, департаментах и судах, они хорошо известны (да и не были для России такой уж новинкой).

Леонид Ляшенко

Империя в эпоху перемен.- М., 2017. – 210 с.

Дельвиг и Мельников

31



А.И.Дельвиг

В отличие от П.П. Мельникова, А.И.Дельвиг был сторонником строительства железных дорог не государством, а частными компаниями и даже выступил в Русском географическом обществе с докладом «Есть ли у нас капиталы для постройки железных дорог?»

В ответ на это выступление П. П. Мельников сказал ему:

- Разворуют ваши купцы и заграничные банкиры всю нашу государственную казну: они помимо 6,5 % ещё 50 прикарманят.
- Ах, дорогой Павел Петрович – отвечал Дельвиг – а разве на строительстве государственных дорог не воруют? Мне ли Вам рассказывать? Воруют все: и великие князья, и фрейлины, и фаворитки, и министры, и чиновный люд
- Это верно – соглашался Мельников – но зато государственными дорогами легче управлять, подчинены они одним законам и техническим нормам, а с частных дорог какой спрос?*



П.П. Мельников

Заострим вопрос: а был ли в России капитализм?

32

«...капитализм в пореформенной России не принял до конца тех типичных для капитализма свободной конкуренции форм, в каких он сложился после промышленного переворота в странах, где капиталистический способ производства утвердился после буржуазных революций»

Гиндин И.Ф.

Государственный банк и экономическая политика царского правительства (1861-1892) // Гиндин И.Ф. Банки и экономическая политика в России (XIX - начало XX в.): Избранное – М.: Наука, 1997. - 623 с. (Памятники экономической мысли).

«Бесконечной чередой проходят в работах Гиндина призраки «капиталистических» предприятий, существующих за счёт казённой поддержки»

Поликарпов В.В..

Последняя дискуссия советских историков: новое направление 50-70х годов // От Цусимы к Февралю – М.: Индрик, 2008. - 552 с.

Плохая новость для любителей старины: наш капитализм был **crony capitalism**

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.

Поняв, что бороться с этим невозможно (а Александр II - лояльно относился к коррупции в своём окружении), многие (например, С.Ю. Витте) приходили 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.

Метаморфозы С.Ю. Витте

34



С.Ю. Витте

Парадоксально, что именно 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 царствование императора Александра III сделался полный переворот в железнодорожном деле (...) Поэтому, уже в царствование императора Александра III мною, когда я был министром путей сообщения, а потом министром финансов, были начаты с одной стороны, последовательный выкуп железных дорог из рук частных обществ, а, с другой – преимущественное сооружение железных дорог казной».

С.Ю. Витте

Воспоминания.Т.1 – М.: Соцэгиз, 1960. – 556 с.

Как это часто бывает, основной причиной государственного вмешательства стало исправление негативных последствий предыдущего государственного вмешательства.

Но была и ещё одна причина- страх перед появлением «настоящего» капитализма

35

«Конечно, императора Александра III не могло не шокировать такое положение вещей, что в государстве создались как бы особые царства – железнодорожные, - в которых царили маленькие железнодорожные короли вроде Полякова, Блюха, Кроненберга, Губонина и пр. и пр.».

С.Ю. Витте

Воспоминания.Т.1 – М.: Соцэгиз, 1960. – 556 с.

«На протяжении всего XIX века лица, проводившие экономическую политику в России, с завистью наблюдали за опережающей индустриализацией и экономическим ростом в Британии, Франции и др. странах, проводивших либерализацию экономических систем. Однако, хотя царские чиновники пытались имитировать эти успехи, они были не в состоянии отказаться от рычагов централизованного контроля, рычагов, которые обеспечивали им смысл существования и поэтому были не в состоянии высвободить энергию необузданного капитализма. (...) Возможно, реструктуризация российских железных дорог окажется ещё одним примером в этом феномене...»

Питтман Р., Диакону О., Шип Э., Томова А., Вронка И. Вагончик тронется? Частные железнодорожные грузоперевозки в России и Центральной и Восточной Европе // Экономическая школа. Альманах. 2008. № 6. С.165-181

Какие уроки можно извлечь из этого сюжета?

1) 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.

2) 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.**

3) Реакцией на «разгул» коррупции стали не возврат к нормальным бизнес-практиками, 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 напрямую привела страну к 1917 году.

4) Готово ли общество отказаться от идеи контроля за экономической жизнью со стороны государства? Или оно готово терпеть коррупцию и неэффективность в качестве цены за то, что «всё под контролем»?

Спасибо за внимание !

 <https://www.facebook.com/khusainov.farid>

 <https://vk.com/khusainov.farid>

 <http://f-husainov.livejournal.com>

 f-husainov@mail.ru

Страница на сайте НИУ ВШЭ: <https://www.hse.ru/org/persons/127184785>

Страница на сайте РУТ (МИИТ): <https://aurora.mii.ru/people/384516>

Страница на сайте кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» РОАТ РУТ (МИИТ):
<https://www.efutmiit.com/husainovfi>