

Андреева Татьяна Ивановна

ФОРМИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬНОГО КАПИТАЛА АЛТАЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В статье рассматривается вопрос о развитии железнодорожного предпринимательства в контексте модернизационных процессов в экономике Сибири в начале XX в. Основное внимание автор уделяет истории частного железнодорожного строительства на примере Алтайской железной дороги, которая была возведена в соответствии с законодательством Российской империи на средства частных коммерческих банков, формировавших строительный капитал линии за счет выпуска акций и гарантированных правительством облигаций.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2015/4-2/4.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2015. № 4 (54): в 2-х ч. Ч. II. С. 24-26. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2015/4-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

УДК 94(571.1.15)

Исторические науки и археология

В статье рассматривается вопрос о развитии железнодорожного предпринимательства в контексте модернизационных процессов в экономике Сибири в начале XX в. Основное внимание автор уделяет истории частного железнодорожного строительства на примере Алтайской железной дороги, которая была возведена в соответствии с законодательством Российской империи на средства частных коммерческих банков, формировавших строительный капитал линии за счет выпуска акций и гарантированных правительством облигаций.

Ключевые слова и фразы: модернизация; железнодорожный транспорт; предпринимательство; частный капитал; акция; облигация.

Андреева Татьяна Ивановна, к.и.н., доцент

Алтайская государственная педагогическая академия

andreeva_ti5@mail.ru

ФОРМИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬНОГО КАПИТАЛА АЛТАЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ®

В контексте модернизации экономики Российского государства в конце XIX – начале XX в. особую актуальность приобретало железнодорожное строительство, которое, с одной стороны, выступало результатом процесса модернизации, а с другой – её фактором. Институциональной основой модернизации являлись инновации – внедрённые новшества, обеспечивавшие качественный рост трансформационных процессов и обусловленные развитием рынка. Рынок – очень широкое, объёмное понятие. В частности, будучи сферой обмена товаров, услуг, финансовых и иных ресурсов, рынок является также и сферой, в которой проявляются объективные закономерности, присущие капиталистическому производству и стихийно регулирующие это производство [3, с. 17; 4, с. 345]. Одной из важнейших задач любого цивилизованного государства является целенаправленная деятельность по управлению экономикой страны в координатах единой государственно-политической и экономической системы, существование и развитие которых во многом зависело от транспортной инфраструктуры.

Практика железнодорожного строительства в России показала, что по состоянию государственных финансов и государственного кредита в ресурсах казны было невозможно найти достаточных средств для обеспечения путём одного лишь казённого строительства развития рельсовой сети страны. В конце XIX – начале XX в. правительство Российской империи в области железнодорожной политики, формировавшейся под влиянием особенностей развития экономики, форм связей казны с российским и иностранным капиталом, внешнеторговых связей придерживалось смешанной системы, направленной на одновременное развитие казённого и частного железнодорожного строительства. Общая протяжённость железнодорожных линий к концу 1913 г. составляла 64 457 верст, из них казённым управлением эксплуатировалась 43 741 верста. На долю акционерных обществ приходилось 20 716 верст железных дорог [8, с. 11].

В Азиатской России на средства государства были отстроены Сибирская, Среднеазиатская (Закаспийская и Самарканд-Андижанская) и Оренбург-Ташкентская магистрали, что вызвало колоссальное напряжение бюджета. Широкий размах железнодорожного строительства и высокая капиталоемкость стальных магистралей требовали привлечения частного капитала. Это создавало объективные условия для совершенствования материально-организационных отношений между правительством и частными предпринимателями. 10 июня 1905 г. был принят закон, о мерах к привлечению частных капиталов к делу железнодорожного строительства в России, согласно которому вновь возникавшим акционерным компаниям предоставлялись льготы в виде финансовой поддержки со стороны госбюджета. Вновь организуемые железнодорожные общества, имевшие непосредственное государственное значение, получали правительственные гарантии облигационных капиталов. Акционерам устанавливались 3% годовых на акции во время строительства, срок эксплуатации, после которого правительство имело право на выкуп дороги, удлинялся до 25 лет. Ограничивались права казны на получение прибылей во вновь организуемых железнодорожных обществах. Для них устанавливались льготные тарифы и давалось освобождение от расходов на содержание инспекции и дорожной полиции [11, с. 90].

Но напряжённость внутриполитического положения в условиях Первой российской революции, депрессия в области экономики сделали невозможным практическое применение закона 10 июня 1905 г. Частное железнодорожное строительство возобновилось только с 1908 г. [2, с. 3]. В период промышленного подъёма 1908-1913 гг. резко возросла роль железнодорожного сообщения во внутренних экономических связях. По регионам страны железнодорожный транспорт развивался неравномерно. Если в Среднерусском районе коэффициент обслуженности населения железными дорогами составлял 9,71, в Петербургском – 7,97, в Северорусском – 0,39, в Западно-Сибирском – 0,23, то самый низкий коэффициент обслуженности был на территории Южной Сибири – 0,13 [5, с. 5] в то время как Транссибирская магистраль работала в сверхнапряжённом режиме. В январе 1909 г. на совещании предпринимателей Бийска, Барнаула и Новониколаевска было решено ходатайствовать перед правительством о строительстве линии Новониколаевск – Барнаул – Семипалатинск с веткой Алтайская – Бийск протяжённостью 751 верста [6, д. 152, л. 1; 12, с. 5], которая в дальнейшем получит название Алтайской железной дороги, отстроенной на средства частных предпринимателей.

Проектирование и строительство железнодорожных линий требовали привлечения и использования крупных капиталов на длительное время. Для сооружения и эксплуатации стальных магистралей объединились огромные капиталы ряда российских и иностранных банков, поскольку один, даже крупный банк, не в состоянии осуществить такое строительство [5, с. 288]. Весной 1911 г. по инициативе Петербургского Международного банка состоялось совещание по созданию банковского консорциума – мощного монополистического объединения для финансирования и организации железнодорожного строительства на Урале, в Сибири, на Кавказе и в Туркестанском крае. Синдикат должен был выступать в роли соискателей и учредителей, покупать концессии, финансировать вновь организуемые железнодорожные общества. В состав синдиката вошли Азовско-Донской коммерческий банк, Русско-Азиатский, Учётно-ссудный, Русский торгово-промышленный, Петербургский международный, Русский для внешней торговли, Сибирский торговый, Волжско-Камский, Петербургский частный коммерческий и 3 французских банка: Французское Генеральное общество, Французский кредитный банк и Парижско-Нидерландское общество [10, с. 197]. Во главе частных коммерческих банков находились крупнейшие представители российской финансовой буржуазии: А. И. Путилов, М. А. Соловейчик, Я. И. Утин, Б. А. Каменка и другие.

Банки превращались из финансовых посредников во всемогущих торгово-промышленных, транспортных монополистов. В частном железнодорожном транспорте России образование финансового капитала происходило, как и в промышленности, несколькими путями: банки концентрировали ценные бумаги транспортных предприятий, брали на себя проведение кредитных операций, устанавливалась и укреплялась личная уния банков с транспортными предприятиями, которая дополнялась тесными контактами коммерческих банков с государственным аппаратом.

Разработка проектов железнодорожного сообщения в Сибири была постоянным объектом внимания столичных банков. На рубеже XIX–XX вв. активно разрабатывались возможные маршруты пролегания Алтайской, Ачинско-Минусинской, Кольчугинской и Кулундинской железных дорог, которые проектировались как ответвления от Великого Сибирского железнодорожного пути. Особый интерес проявили банки к проекту Алтайской линии. 29 апреля 1911 г. правительство принимает решение передать строительство дороги частным предпринимателям. В борьбу за право на концессию включились: 1) группа инженера Иванова; 2) Утин, Хрулёв, Дрейер, Зуров; 3) Максимов, Бернард; 4) самостоятельная группа иностранцев (банкирский дом Лост и К в Париже); 5) барон Штенгель, инженер Гониг и семипалатинский голова Плещеев; 6) Путилов, Вышнеградский, Верстрат, Лазарев; 7) инженер Югович и британский подданный Чарльз Гинтон [1, с. 157]. Для получения выгодной концессии члены синдиката объединили свои усилия.

В ходе организации капиталов и строительства линии (1912–1915 гг.) членами акционерного общества и владельцами контрольного пакета акций Алтайской железной дороги стали 9 российских банков и 2 французских: Азовско-Донской, Русско-Азиатский, Русский торгово-промышленный, Сибирский торговый, Учётно-ссудный, Русский для внешней торговли, Волжско-Камский, Международный коммерческий, Частный коммерческий, Парижско-Нидерландский, Генеральное общество, а также единоличные держатели акций: Я. И. Утин, Я. Я. Шерер, В. П. Шуберский, Ф. Ф. Мец, С. И. Михин, Д. Н. Дурново, Г. Г. Горячковский, Г. К. Гониг, Л. Э. Гибер [7, д. 823, л. 18]. На общих собраниях акционеров число голосов при решении вопросов действия общества Алтайской железной дороги было пропорционально числу представленных акций.

Строительный капитал Алтайской железной дороги создавался путём первоначального выпуска акций на сумму 7 201 000 руб. и гарантированных правительством Российской империи облигаций на сумму 64 809 000 руб., то есть соотношение акционерного и облигационного капиталов компоновалось, в соответствии с утвержденными положениями Министерства финансов Российской империи, 1:9 [9, ст. 77]. Вкупе акционерный и облигационный капиталы обеспечивали образование строительного капитала Алтайской железной дороги. Эти средства использовались для расходов на заготовку строительных материалов, на ведение работ, на приобретение принадлежностей путевого устройства, подвижного состава, оплату труда согласно утверждённой МПС ведомости. За счёт строительного капитала выплачивались проценты на акционерный и облигационный капиталы, погашались затраченные суммы на изготовление акций и облигаций, оплату их гербовым сбором, образовывался оборотный капитал. Из сумм строительного капитала образовывался запасный капитал за счёт отмены или сокращения работ по сооружению линии Новониколаевск – Барнаул – Семипалатинск с веткой Алтайская – Бийск.

Возведение частной Алтайской железной дороги с первых шагов оказалось в руках банковского капитала. Банки выступили в качестве учредителя акционерного общества, организовали выпуск акций и облигаций, сосредоточили в своих руках контрольный пакет акций, были главными кредиторами общества, контролировали деятельность правления и строительного управления. Они, как владельцы строительного капитала, были полновластными хозяевами в период строительства и начального этапа эксплуатации линии.

Список литературы

1. **Баталова Т. И.** Источники финансирования частных железных дорог Сибири // Предприниматели и предпринимательство в Сибири (XVIII – начало XX века): межвузовский сборник научных статей. Барнаул, 1995. С. 153–174.
2. **Бубликов А. А.** Частное железнодорожное строительство последних лет. СПб., 1914. 55 с.
3. **Давыдов М. А.** Всероссийский рынок в конце XIX – начале XX в. и железнодорожная статистика. СПб., 2010. 830 с.
4. **Массовые источники по социально-экономической истории периода капитализма** / отв. ред. И. Д. Ковальченко. М., 1979. 414 с.
5. **Рабинович Г. Х.** Крупная буржуазия и монополистический капитал в экономике Сибири в конце XIX – начале XX в. Томск, 1975. 325 с.

6. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 23. Оп. 10.
7. РГИА. Ф. 630. Оп. 1.
8. Сведения о железных дорогах за 1913 г. / сост. Департаментом железнодорожной отчетности Государственного Контроля по данным эксплуатационных отчетов железных дорог и другим источникам. СПб., 1913. 144 с.
9. Собрание узаконений и распоряжений Правительства от 2 июля 1912 г. № 107.
10. Соловьёва А. М. К вопросу о роли финансового капитала в железнодорожном строительстве в России накануне войны // Исторические записки. М., 1956. Т. 55. С. 173-209.
11. Статистический сборник Министерства финансов (1904-1913 гг.). СПб., 1913. 147 с.
12. Струве О. А. Обслуженность России железными дорогами в отдельных её частях по сравнению с другими странами. СПб., 1909. 5 с.

FORMATION OF BUILDING CAPITAL OF THE ALTAI RAILWAY

Andreeva Tat'yana Ivanovna, Ph. D. in History, Associate Professor
Altai State Pedagogical Academy
andreeva_ti5@mail.ru

The article touches on the development of railway entrepreneurship in the context of modernization processes in the economy of Siberia at the beginning of the XX century. The author pays special attention to the history of a private railway construction by the example of the Altai railway, which was constructed in accordance with the legislation of the Russian Empire by private commercial banks that formed the building capital of the line by issuing stock and guaranteed bonds.

Key words and phrases: modernization; rail transport; entrepreneurship; private capital; stock; bond.

УДК 32

Политология

В статье рассматривается участие нижегородских граждан в местном самоуправлении. Анализируются проблемы применения некоторых форм непосредственного осуществления населением местного самоуправления и предлагаются пути решения данных проблем. Результаты исследования свидетельствуют о том, что указанные формы используются нижегородцами не в полной мере или вообще не применяются, что позволяет говорить о недостаточном уровне развития городского местного самоуправления.

Ключевые слова и фразы: местное самоуправление; муниципальные выборы; местный референдум; территориальное общественное самоуправление; правотворческая инициатива граждан; публичные слушания; собрания граждан; опрос граждан; обращения граждан; органы местного самоуправления.

Балуева Ирина Владимировна

Колобов Олег Алексеевич, д.и.н., профессор

Нижегородский государственный университет имени Н. И. Лобачевского
irina_balu@mail.ru

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ ФОРМ НЕПОСРЕДСТВЕННОГО ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ НАСЕЛЕНИЕМ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ (НИЖЕГОРОДСКИЙ ОПЫТ)

Федеральный закон . Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации № 131-ФЗ предоставил российским гражданам широкий спектр форм непосредственного осуществления ими местного самоуправления: муниципальные выборы, местный референдум, правотворческая инициатива граждан, территориальное общественное самоуправление, публичные слушания, собрания граждан, опрос граждан, обращения граждан в органы местного самоуправления и некоторые другие [9]. Формы участия нижегородцев в осуществлении местного самоуправления прописаны в Уставе города Нижнего Новгорода (гл. 3, ст. 13) [14] в соответствии с Федеральным законодательством. Следует справедливо признать, что многие из этих форм на практике применяются с ограничениями или совсем не применяются, что, безусловно, является сдерживающим фактором для эффективного развития городского местного самоуправления.

Муниципальные выборы на территории Нижнего Новгорода проводятся с целью избрания депутатов городской Думы, но до 2010 года также избрания главы города на основе всеобщего равного и прямого избирательного права при тайном голосовании. Сегодня городской глава избирается из числа депутатов городской Думы. По мнению автора, это нововведение ограничило права нижегородцев и лишило их возможности самим определять кандидатуру главы города – Высшего должностного лица местного самоуправления. Споры о форме избрания главы города в кругах нижегородской общественности не утихают и по сей день. Еще с 2004 года, вскоре после принятия Федерального закона № 131-ФЗ, по вопросу о статусе и полномочиях главы города шло активное обсуждение среди нижегородских депутатов. Точки зрения были самые разнообразные, хотя большинство выступало именно за сохранение прямых выборов. Особенно актуальной