

УДК 681.5.015.23:655.3

DOI: 10.34670/AR.2021.28.97.035

## Дискуссии о привлечении американских капиталов в российское железнодорожное строительство в 1917 году

**Руднева Светлана Евгеньевна**

Доктор исторических наук, профессор,  
Российский университет транспорта,  
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9, стр. 9;  
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации,  
125993, Российская Федерация, Москва, Ленинградский пр., 49;  
e-mail: se\_rudneva@mail.ru

### Аннотация

Статья посвящена рассмотрению дискуссий с участием представителей многих железнодорожных обществ, финансового и промышленного мира России, о привлечении американских капиталов в российское железнодорожное строительство в 1917 году. Обсуждались предложения группы американских капиталистов о постройке железной дороги Москва – Донецкий бассейн. Американская финансовая группа, представителями которой являлись Хольбрук и Ф.А. Липский, заинтересованная в размещении американских капиталов в железнодорожном строительстве России, естественно, обратила свое внимание прежде всего именно на линию Москва – Донецкий бассейн. Ее интерес к этой линии вызывался несколькими соображениями. Во-первых, линия Москва – Донецкий бассейн ни в ком не вызвала сомнения как относительно своей настоящей необходимости в государственных целях, так и относительно своей доходности, а следовательно, осуществление концессии на нее могло быть достигнуто с наименьшими трудностями и в кратчайший срок. Во-вторых, чрезвычайно важным представлялось, чтобы первые шаги американского капитала в новой области и в новых условиях протекали с наибольшим успехом, т.к. удача первых попыток приложения американского капитала к русским предприятиям усилила бы интерес к ним в Америке, вызвала бы повторение, увеличила бы прилив капитала из Америки в Россию.

### Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. Дискуссии о привлечении американских капиталов в российское железнодорожное строительство в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Том 11. № 10А. С. 319-334. DOI: 10.34670/AR.2021.28.97.035

### Ключевые слова

Железнодорожное строительство, 1917 год, казенные и частные железные дороги, Первая мировая война, финансирование железных дорог, американские финансовые группы, министерство путей сообщения.

## Введение

Вопрос о необходимости сооружения дополнительной железнодорожной линии для вывоза угля в московском направлении возникал еще в 1913 г., когда разрабатывался проект линии Горбачево–Верховье–Мармыжи–Донбасс. Начавшаяся в 1914 г. Первая мировая война помешала его осуществлению, но в 1915–1916 гг. продолжались дополнительные изыскания и корректировка проекта.

1 февраля 1917 г. в помещении Совета Съездов представителей промышленности и торговли под председательством члена Государственной думы А.А. Бубликова состоялось многочленное заседание перевозочного отдела Центрального Военно-промышленного комитета, железнодорожной комиссии Совета Съездов представителей промышленности и торговли, с участием представителей многих железнодорожных обществ, финансового и промышленного мира. Предметом обсуждения стали недавно оглашенные в печати и в бюджетной комиссии Петроградской городской думы предложения группы американских капиталистов о постройке железной дороги Москва – Донецкий бассейн. А.А. Бубликов, инициативе которого было обязано освещение этого вопроса в печати и в Думе, открывая заседание, отметил, что вопрос о привлечении иностранных капиталов, в частности американского, для экономического строительства в России, «становится на практическую почву», и ввиду крайней важности этого вопроса, в связи с ликвидацией последствий Первой мировой войны, «необходимо серьезно отнестись к предложению американских предпринимателей» [Известия Собрания инженеров путей сообщения, 1917, 120]. Поэтому Бубликов попросил присутствовавшего на заседании Ф.А. Липского сообщить мотивы и сущность предложения американской группы, представителями которой являлись Хольбрук и Липский. Ф.А. Липский – промышленник, член совета и вице-председатель Сибирского торгового банка в Екатеринбурге (1914 г.), директор от акционеров в правлении общества Юго-Восточных железных дорог, председатель правлений обществ Троицкой, Ферганской, Бессарабской железных дорог, сообщил, что среди всех линий, сооружение которых намечалось при обсуждении плана железнодорожного строительства в ближайшие годы, ни одна линия не вызывала меньших сомнений в своей настоятельной необходимости, с одной стороны, и в своей коммерческой выгоде – с другой, как линия, призванная соединить Москву с Донецким бассейном. В результате обмена мнениями Совещание под председательством И.Н. Борисова [Руднева, 2020] признало «необходимым сооружение в первую очередь линии из Донецкого бассейна в Московский [железнодорожный] узел по кратчайшему направлению, магистрального типа и с применением наивозможно легких технических условий» [Известия Собрания инженеров путей сообщения, 1917, 120]. К такому же заключению пришло и совещание под председательством Члена Государственной думы А.А. Бубликова при Совете Съездов представителей промышленности и торговли, внеся только единственное уточнение в приведенное выше мнение Особого совещания И.Н. Борисова, а именно, что линия эта подлежит сооружению не в первую очередь, а вне очереди. Эту точку зрения вполне разделили также Совещание в Москве при Союзе земств и городов, Техническое общество, Совет Съездов горнопромышленников юга России и прочие. Внеочередное сооружение железнодорожной линии указанного типа из Донецкого бассейна в Москву было признано и на вторичных заседаниях Особого Совещания под председательством И.Н. Борисова и, встретив полное одобрение министра путей сообщения титулярного советника А.Ф. Трепова, было внесено на рассмотрение Государственной думы для ассигнования средств не на

предварительное ее исследование и изыскания, а на сооружение.

### **Обсуждение перспектив строительства железной дороги Донецкий бассейн – Москва**

Основными доводами в пользу железной дороги Донецкий бассейн – Москва, столь единодушно сплотившей на признании ее государственной важности и необходимости все ведомства, представителей законодательных учреждений, промышленности, экономической науки, органов общественного самоуправления, были несколько основополагающих соображений. В направлении от донецкого бассейна на север в центрально-фабричный район уже в 1913 году наблюдалась картина перегруженности рельсовых путей. Кратчайшие направления через Купянск – Курск или Краматорскую – Харьков были уже несколько лет настолько перегружены, что весь прирост грузового движения перешел к кружным дорогам Миллерово – Москва и Валуйки – Елец, причем с 1913 г. последние пути оказались такими же перегруженными.

Загруженность существовавших меридиональных железных дорог давно уже заставляла искать паллиативов хотя бы для временного разрешения назревшей задачи. Именно к таким временным мерам следовало отнести предлагавшиеся сокращенные направления для следования донецких грузов в Москву путем устройства спрямляющих вставок, например, Валуйки–Сватово, Валуйки–Несветевич, Мармыжи–Старый Оскол, Горбачево–Верховье, Узловая–Венев, Купянск–Славянск и прочие.

Кроме того, потребление твердого минерального топлива в Московском районе быстро увеличивалось, и количество, например, антрацита, ввезенного в этот район, поднялось с 16 миллионов пудов в 1910 г. до 75 миллионов в 1913 г., т.е. возросло за три года на 370%. Быстро возрастал и вывоз вообще по всем направлениям минерального топлива из Донецкого бассейна, который составлял в 1910 г. 787 миллионов пудов, а в 1913 г. 1.197 миллионов, что дало увеличение в 52% за 3 года.

Особенно быстро возрастал вывоз из Донецкого бассейна антрацита, район залегания которого был как раз менее других частей Донецкого бассейна обеспечен рельсовыми путями, игравшими роль как подъездных путей к магистралям, так и вывозящих магистралей. Рост вывоза антрацита из Донецкого бассейна в 1910 г. составлял 133 миллиона пудов, а в 1913 г. дошел уже до 255 миллионов, т.е. за три года увеличился на 92%.

Быстрый рост донецкой промышленности тем не менее отставал от спроса на твердое минеральное горючее топливо, что проявлялось в постоянно возраставшем ввозе в Россию заграничного каменного угля и кокса, достигавшего в 1910 г. 287 миллионов пудов, а в 1913 г. уже 533 миллиона.

Сооружение в 1917 г. ряда новых железнодорожных ветвей в Донецком бассейне для обслуживания мощных каменноугольных пластов, давало основание полагать, что каменноугольные грузы в ближайшие годы, независимо от отмеченного выше их роста, увеличатся еще на 225 миллионов пудов от эксплуатации новых пластов.

Ожидалось, что после окончания Первой мировой произойдет сильное повышение цен на английский уголь, который поэтому делается менее доступным, возникнет вопрос о замене его донецким в Петроградском и Прибалтийском районах, тем более, что занятый в тот период неприятелем Домбровский каменноугольный район едва ли был бы в состоянии в скором

времени давать не только увеличение количества угля, но даже и прежнее. Переход многих промышленных предприятий Прибалтийского и Привисленского края в центре России и на Волгу потребовал бы снабжения их каменным углем из того же Донецкого бассейна. Именно эти основные соображения исключительно из области каменноугольной промышленности и потребности России в твердом минеральном горючем принимались во внимание в принятии решения о необходимости скорейшего сооружения железной дороги Москва – Донецкий бассейн.

Американская финансовая группа, представителями которой являлись Хольбрук и Липский, заинтересованная в размещении американских капиталов в железнодорожном строительстве России, естественно, обратила свое внимание прежде всего именно на линию Москва–Донецкий бассейн. Ее интерес к этой линии вызывался несколькими соображениями. Во-первых, линия Москва–Донецкий бассейн ни в ком не вызвала сомнения как относительно своей настоящей необходимости в государственных целях, так и относительно своей доходности, а, следовательно, осуществление концессии на нее могло быть достигнуто с наименьшими трудностями и в кратчайший срок.

Во-вторых, чрезвычайно важным представлялось, чтобы первые шаги американского капитала в новой области, в новых условиях протекли с наибольшим успехом, т.к. удача первых попыток приложения американского капитала к русским предприятиям усилила бы интерес к ним в Америке, вызвала бы повторение, увеличила бы прилив капитала из Америки в Россию. Наоборот, неудача первого опыта создала бы за океаном недоверие к русским делам. С этой точки зрения сооружение Московско-Донецкой железной дороги на американские капиталы представлялось делом наименее рискованным с коммерческой точки зрения.

При более детальном обследовании вопроса о железной дороге, соединявшей Москву с Донецким бассейном, группа американских капиталистов «International American Corporation», в составе которой находились «National City Bank», другие финансовые и строительные группы Америки, в связи с принятым ею решением усилить существовавшие и образовать новые металлургические предприятия именно в Донецком бассейне [Сенин, 2009, 70-71], пришла к заключению, что для правильного решения возлагаемых на Московско-Донецкую дорогу задач необходимо было внести некоторые изменения в правительственный проект.

Первое из этих изменений касалось однопутного характера проектируемой линии, второе – ее конечного пункта. Изучая возможный грузооборот проектируемой линии, американская группа пришла к заключению, что выход линии только к Донецкому бассейну не решит ее кардинальной задачи облегчения выхода по кратчайшему расстоянию каменного угля вообще и антрацита, в частности. Указание Особого Сопровождающего на возможное после окончания войны вздорожание английского угля открывало широкие перспективы для снабжения донецким антрацитом побережья Средиземного моря при условии, однако, чтобы донецкому антрациту был облегчен выход по кратчайшему направлению к портам. На тот же выход указывал и хлебный экспорт, а также возможность морем снабжать Донецким железом, изделиями из него Азовское и Черноморское побережье. Подвоз к портам массовых грузов приобретал особое значение в связи с мерами правительства, направленными к созданию национального торгового флота. В результате возникла мысль о продолжении предположенной магистрали до одного из портов Азовского моря – Таганрога или Мариуполя, в этих направлениях проведены были технические и экономические изыскания.

Дальнейшее исследование проектировавшейся линии в ее целом показало, что поступление

на нее каменноугольных грузов следовало ожидать в весьма значительном размере. С другой стороны, на эту линию нельзя было смотреть исключительно с точки зрения ее углевозного значения, поскольку по ней пошло бы значительное количество других грузов, а именно при Таганрогском варианте – 529 миллионов пудов или 39%, при Мариупольском – 587 миллионов пудов или 41%. Общее движение грузов ожидалось по ней в 1.372 миллионов при таганрогском варианте и 1.446 при Мариупольском. Как ни громадны были эти цифры, они, как отмечалось, не должны были показаться преувеличенными. Так, например, в 1911 г. по Екатерининской железной дороге приходилось на версту пути 649.186 пудов, а в 1913 г. – 750.188 пудов, что давало огромное возрастание перевозок по ней в 7%. Если же допустить непрерывность этого возрастания и в дальнейшем, то к 1922 г. перевозки на Екатерининской железной дороге достигли бы 1.202.862 пуда на версту. Для Московско–Донецко–Азовской железнодорожной линии перевозки исчислялись в 1.208.828 пудов при Таганрогском варианте и в 1.192.126 пудов при Мариупольском, т.е. очень близкими к тому, что должно было бы представлять движение по Екатерининской железной дороге.

В отношении перевозки минерального топлива, отмечалось возрастание его вывоза в прошлом из Донецкого бассейна на 17% ежегодно. Допуская, что тот же прирост против вывоз его в 1913 г. начался бы только с 1918 г., то и тогда вывоз его должен был достигнуть 2.204 миллионов пудов в 1922 г., увеличившись против 1913 г. на 1.007 миллионов пудов. Предполагая, что поступление каменноугольных грузов на линию составило бы 843 или 859 миллионов пудов, тем самым не переводился бы на новую вывозящую магистраль даже весь прирост перевозок из Донецкого бассейна минерального горючего. Принимая также во внимание возможное развитие после войны отечественной промышленности вообще и металлургической, в частности, ожидалось еще большее возрастание потребности, добычи и перевозки твердого минерального горючего, чем намечалось ранее.

Имевшийся опыт прошлого показал, что полного развития по новым линиям грузовые потоки достигают не сразу, а в течение первых 3 – 4 лет эксплуатации. Учитывая этот фактор и полагая, что расчет грузов сделан был вполне умеренно, из осторожности для первых лет его сокращали на 30%. Из произведенных расчетов следовало, что финансовые результаты от эксплуатации проектируемой линии в первый же год были бы вполне благонадежны, поскольку обеспечивали бы акционерам при Таганрогском варианте 9,7% дивиденда, при Мариупольском варианте – 6,1%.

В силу вышеуказанного, группа американских капиталистов вошла к правительству с предложением принять на себя сооружение Московско–Донецко–Азовской железнодорожной линии на нескольких условиях. Во-первых, сооружение этой железной дороги производилось бы не негарантированные – акционерный и облигационный – капиталы, приблизительно в соотношении таковых 1 : 1, так что акционерный капитал составил бы 250.000.000 рублей, а остальные облигационный капитал. Такое участие американских капиталов, в отличие от французских приобретателей гарантированных правительством облигаций, заключалось в том, что американский капитал во всех своих применениях являлся активным, допускавшим хотя бы риск и убытки в первые годы. Само правительство также стремилось за последнее десятилетие к увеличению соотношения между акционерным и облигационным капиталами в железнодорожных предприятиях.

Во-вторых, правительство бы участвовало в прибылях предприятия в половинном размере доходности, превышавшей 12% на акционерный капитал. До этого времени участие

правительства в прибылях железнодорожных обществ с гарантированным облигационным капиталом, при обычном отношении его к акционерному как 9 : 1, начиналось с достижения прибыли 8% на акционерный капитал. Однако в тот период, когда процент на капитал вообще значительно повысился, эта норма сама по себе уже подлежала увеличению, а принимая во внимание полную негарантированность со стороны правительства строительного капитала Московско–Донецко–Азовской железной дороги и риск, с этим сопряженный, нельзя было не признать отмеченный выше предел доходности предприятия, с которого начиналось бы участие казны в прибылях Общества, непреувеличенным.

В-третьих, постройка этой железной дороги должна была производиться согласно проекту и расценочных ведомостей, утвержденных министерством путей сообщения, и под наблюдением правительственной инспекции.

Группа американских капиталистов на основании детально разработанных данных, помещенных в особо издаваемом ею труде, пришла к заключению о необходимости постройки Московско–Донецко–Азовской железной дороги двухпутной на протяжении от Москвы до Луганска, и однопутной на участке Луганск–Мариуполь, или Таганрог, с пологими до 0,005 уклонами и с мощным подвижным составом. Поскольку по данным, полученным группой американских капиталистов, грузооборот проектировавшейся магистрали достигал бы 900 миллионов пудов в год, то удовлетворить таковому представлялось бы возможным только при движении 30 пар поездов. Казенный проект предусматривал однопутную на всем протяжении линию с 9 парами поездов. Между тем, пример Северо-Двинской железной дороги, на большей своей части двупутной и притом идущей не в направлении непосредственного грузового потока, казалось бы, должен был быть весьма убедительным. При этом также следовало принять во внимание, что произведенные группой американских капиталистов в 1916 г. предварительные технические изыскания некоторых вариантов Московско–Донецко–Азовской магистрали дали возможность сокращения длины на 950 верст против казенного проекта на 25 верст, что представлялось весьма немаловажным фактором для ожидаемых размеров железнодорожного движения.

В-четвертых, при сроке концессии в 81 год и праве выкупа Казной предприятия через 25 лет, выкупная стоимость должна была определяться из капитализированного дохода предприятия на акции за семилетие, предшествующее выкупу, за исключением из него двух наименее доходных лет. Выкупная стоимость дороги при этом не должна была быть выше троекратного акционерного капитала, могла бы быть выплачена как наличными деньгами, так и правительственными, и гарантированными правительством процентными бумагами, по соглашению с правительством.

В-пятых, остальные условия концессии были в общем такими же, как и для других существовавших в тот период обществ.

Особо отмечалось, что реализуемый в Америке облигационный капитал будет выплачиваться правительству нью-йоркскими банками в американской валюте, взамен которой американская группа получила бы в России для надобностей постройки соответствующую сумму кредитными билетами.

Наконец, что касалось стоимости сооружения этой железной дороги, то она, составляя для варианта на Таганрог 496.000.000 рублей при протяженности в 1.135 верст, дала бы для двупутного участка Москва–Луганск стоимость 439.000.000 рублей.

Сопоставление стоимости этой железной дороги на 1 версту по проекту американской

группы и по казенному проекту выглядела следующим образом: стоимость строительных работ по проекту американской группы составляла 283.000 рублей, по казенному проекту – 178.200 рублей; стоимость подвижного состава в расчете на 1 версту – 185.000 и 32.800 рублей соответственно.

Отсюда можно было усмотреть, что строительные работы по проекту американской группы расценены были выше на 59% потому, что, во-первых, магистраль проектировалась американской группой двупутной, а не однопутной, как казенная; во-вторых, было достигнуто сокращение длины на 25 верст и, в-третьих, цены на материалы и рабочие руки после установления правительством расценочной ведомости сооружения дороги сильно возросли.

Превышение стоимости подвижного состава происходило по двум причинам: во-первых, потому, что, как указывалось выше, подвижной состав был исчислен американской группой на количество и состав поездов вчетверо больше, чем это было принято в казенном проекте, во-вторых, потому, что полученные расчетом количества не уменьшены для расценочной ведомости на 40%, как это сделано в казенном проекте, и в-третьих, потому, что стоимость подвижного состава возросла еще в больших размерах, чем цены на рабочие руки и материалы, и продолжала расти.

Таким образом, признавалось, что сооружение железной дороги Москва – Донецкий бассейн – Азовское море являлось настоятельно необходимым для снабжения строившихся на Волге казенных механических заводов твердым минеральным горючим, для обеспечения железных дорог и промышленных центров как каменным углем вообще, так и антрацитом, в частности. Также это было важно для разгрузки меридиональных линий из Донецкого бассейна, слишком в то время перегруженных.

Дороговизна железнодорожных сооружений в тот период не оправдывала промедления в осуществлении столь необходимой по государственным и народно-хозяйственным соображениям линии, как Московско–Донецко–Азовская, поскольку потери от ее отсутствия были гораздо значительнее, чем увеличение строительной стоимости. Финансовые условия сооружения этой железнодорожной линии, предложенные американской группой капиталистов, освобождали казенные средства на сооружение тех мало доходных или даже бездоходных в первые годы линий, которые требовались для оживления далеких окраин. Коммерческая выгодность Московско – Донецко – Азовской железной дороги представлялась настолько значительной, что при досрочном или нормальном выкупе государство могло бы получить, как предполагалось, одну из самых выгодных магистралей даже при максимальной стоимости ее при выкупе.

Ф.А. Липский сообщил в дальнейшем, что предложение представляемой им группы было рассмотрено в особом междуведомственном совещании при Департаменте железнодорожных дел, которое пришло к единогласному заключению приемлемости предложенных американской группой финансовых условий, но т.к. вопрос сооружения железной дороги Москва–Донецкий бассейн средствами казны уже был внесен министерством путей сообщения на рассмотрение Государственной думы, то упомянутое выше заключение комиссии следовало учитывать пока что только как факультативное.

По вопросу о желательности привлечения американских капиталов к приобретению гарантированных правительством железнодорожных облигационных капиталов Ф.А. Липский еще раз подтвердил, что американцы не хотят, подобно французам, быть только кредиторами России; они хотят активно участвовать в тех предприятиях, которые они финансируют. Вопрос

же о том, что выгоднее, привлекать ли иностранные капиталы в железнодорожное дело или в другие отрасли промышленности, далеко не мог считаться решенным. По мнению Липского, никакой опасности интересам российского народного хозяйства от выдачи концессии американским предпринимателям не грозит, именно в виду специфического положения частного железнодорожного дела, в котором все, и в особенности тарифы, находились под контролем государственной власти.

В состоявшемся, после доклада Липского, весьма оживленном обмене мнений приняли участие профессор Б.А. Бахметев, М.П. Федоров, В.А. Ржевский, Г.Я. Рохович, Е.А. Могиленский, К.Я. Загорский, В.И. Лапчинский, А.Н. Фролов, Ю.И. Успенский, П.П. Карелин и другие.

Профессор Б.А. Бахметев, по просьбе председателя собрания А.А. Бубликова, поделился с собранием впечатлениями от пребывания в Америке в качестве главноуполномоченного Центрального Военно-промышленного комитета в Заготовительном американском комитете. Оратор сообщил о коренном изменении в международно-экономическом отношении, которое принесла Северо-Американским Соединенным Штатам продолжавшаяся Первая мировая война. В результате военных заказов Северо-Американским Соединенным Штатам накопилось громадное количество золота, которое уже не могло найти себе применения внутри страны и искало выхода за границу. Этим объяснялись усилия Северо-Американских Соединенных Штатов к направлению и активному развитию своих международных экономических отношений, в частности, устремление в Россию.

Россия особенно привлекала внимание американцев, веривших в ее неизмеримые творческие и производительные силы. Формы участия американского капитала в России могли быть различными. По мнению Б.А. Бахметева, Ф.А. Липский был прав, что американцы желали вообще активно участвовать в финансируемых ими предприятиях, однако неверно было бы думать, что подобным активным участием ограничивалась возможность привлечения американского золота в Россию. Возможна была, считал Бахметев, и непосредственная реализация русских ценностей в Америке, особенно если эти ценности в виде железнодорожных займов были бы связаны с понятиями, близкими и понятными американскому обывателю. По убеждению оратора, возможность кредита далеко была не исчерпана в Америке. Наоборот, можно было многое сделать, если бы более приспособиться к понятиям и обычаям Америки и, особенно, если не ограничиваться, как это делали до сих пор союзники, кредитными учреждениями американского востока, где население городское, привыкшее к спекуляции и биржевой игре, а обратиться к западу Америки, к землевладельцу и фермеру ее центральных и западных равнин, по типу подобно мелкому французскому или английскому рантье, всего более подходившему к держателю государственных бумаг. Надо было, однако, считаться с общей непривычкой и неподготовленностью Америки ко всяким иностранным займам, не упускать из виду постепенного развития возможных кредитных операций.

Операции эти осуществлялись бы тем шире и яснее, чем многообразнее и значительнее было бы участие американского капитала в русской экономической жизни вообще. С этой точки зрения, считал Бахметев, следовало бы приветствовать скорейшее возникновение в России крупных американских предприятий. Исходя из убеждения, что для будущего широкого развития производительных сил России неизбежно было бы использование иностранного капитала, Бахметев подчеркивал особую желательность привлечения именно капитала американского. «Американский капитал прежде всего «аполитичен», он не имеет

«политического» оттенка, не несет с собою подобно, скажем, германскому, никаких политических задач и влияний, преследуя исключительно экономические выгоды. Далее, при высокой стоимости труда в Америке, изготовленные в Америке товары и предметы с трудом могут конкурировать в России с продуктами западноевропейского производства, в силу чего европейский капитал будет неизбежно стремиться развивать производство в России. Наконец, надлежит отметить сходство естественных условий Америки и России и несомненную желательность использования в известных областях и отношениях организационно-технического опыта американцев» [Известия Собрания инженеров путей сообщения, 1917, 123].

Бахметев также призывал не упускать из виду того, что по окончании войны вряд ли европейские страны будут располагать свободным золотом, поэтому Америка стала бы одним из немногих мировых кредиторов. Окончание же войны неизбежно создало бы новые притягательные центры для американского золота тем, что можно было бы поставить вопрос о привлечении в Россию американского капитала в совершенно иных отношениях, особенно при том, если первые же начинания американцев в России «не будут связаны с обычными у нас проволочками, колебаниями в отношениях и с разнообразными неудачами. Настоятельно необходимо воспользоваться благоприятным для нас моментом и ныне же положить прочное начало будущему притоку в Россию американских капиталов, чему в огромной мере способствовало бы немедленное конкретное осуществление крупного американского предприятия» [там же].

Не стоя близко к железнодорожному делу, Бахметев не считал возможным для себя высказаться по деталям проектируемой концессии, полагая, вместе с тем, что если в концессии этой есть что-либо особенно невыгодное для России, то соответственные положения следует и возможно изменить. Однако, само по себе осуществление «столь крупного дела», принимая во внимание сказанное выше, особенно в виду проектируемого, в связи с постройкой железной дороги, развитие антрацитового и металлургического предприятий на юге, Бахметев приветствовал и поддерживал.

М.П. Федоров к привлечению американских капиталов в российское железнодорожное строительство относился, в целом, очень сочувственно. Он считал, что старые денежные рынки после войны не будут в силах удовлетворить огромному спросу великих держав, ведущих ожесточенную, разорительную войну и нуждающихся в покрытии многомиллионных военных расходов. Отмечалось, что спрос на капиталы в общем в 3 раза, если не больше, превысит задолженность мира, подытоженную к 1913 г.; к этому прибавятся огромные затраты на восстановление разоренных областей северной Франции, Бельгии, Сербии, Польши. Ожидалось, что конкуренция на денежном рынке со стороны стран, предъявлявших спрос на капиталы, будет исключительная. Предполагалось, что использовать денежный рынок будут, в первую очередь, наиболее сильные экономически державы, и «нам придется довольствоваться 3-й и 4-й очередью и притом по необходимости соглашаться на очень тяжелые условия займов. При таких условиях Соединенные Штаты, заработавшие огромные деньги во время войны, представляются для России очень желательным рынком, на котором возможно будет получить нужные нам для восстановления нашего экономического и финансового положения средства.

Если даже предложение капиталов Америкой будет сопровождаться требованием участия не только в финансировании наших железных дорог, заводов и новых мест добычи различных видов топлива и металлов, но и в самых сооружениях и в эксплуатации финансируемых предприятий, то и с таким активным импортом можно примириться, но такая форма импорта

к нам американского капитала может развиваться только при условии, если она окажется выгодной для американских капиталистов; в противном случае, чрезвычайно подвижные и энергичные капиталы американцев быстро переключаются в другие страны, где помещение их окажется выгоднее» [там же, 124].

М.П. Федоров предлагал именно под этим углом зрения подойти к обсуждению вопроса о предложении американцам постройки железнодорожной линии от Москвы до Донецкого бассейна с продолжением ее до Мариуполя. Также Федоров отмечал, что сведения, доходившие через посредство печати, были крайне неопределенны, не давали необходимого материала для суждения, а те, что появились уже в печати, как раз и наводили на сомнения, в которых необходимо было разобраться.

Прежде всего, не указывалось, какая будет трасса проектируемой линии. Если трасса будет та же, которая принята в казенном проекте той же дороги, внесенном в Государственную думу, то линия эта не является ни для угля, ни для остальных грузов кратчайшей по протяжению по сравнению с проложенными рядом с ней Московско-Курской и Московско-Воронежской железнодорожными линиями. Если же предполагалось придать ей кратчайшую трассу, то возникал ряд вопросов о конкуренции ее со старыми линиями, за счет которых и планировалось увеличить доходность железной дороги, проектировавшейся американцами, что вовсе не было ни в интересах старых железнодорожных линий, ни казны, которая участвовала в их финансовых результатах. С другой стороны, выправление трассы потребовало бы новых крупных расходов, а они и тогда уже составляли 500.000 рублей на версту.

«Правда, мы за время войны привыкли к почти фантастическим затратам, и, не только миллионы, но и миллиарды нас не пугают; однако, приведенная цифра стоимости версты равнинной дороги в полмиллиона рублей – и нас ставит в тупик. Нужно вспомнить, что строительная стоимость версты в проекте той же линии, представленном в Государственную думу, – определена в 202,000 р. верста, а нарицательная при теперешних условиях финансирования составит с прибавлением процентов во время постройки около 300,000 р. До войны же, т.е. к 1913 году, по сведениям Государственного контроля, средняя стоимость версты на всей сети составляла всего – 117.000 рублей нарицательных» [там же].

Если же подсчитать обязательные платежи в американском предложении из 7%, включая и погашение, – считал М.П. Федоров, – то они составят 33.000 на версту, тогда как, по приведенным уже сведениям Государственного контроля, за 1913 г. они равнялись в среднем по всей сети в 5.100 на версту. Прибавляя к этому эксплуатационные расходы, которые, по последним подсчетам, сделанным в записке 6-ти частных железнодорожных обществ, должны были составить для 1917 г., по расчетам цен 1917 г. к работе 1916 г., в среднем 20,3 тысячи рублей, а наименьший 16,3 тысячи рублей на версту, получалось, что новая железнодорожная линия должна была для покрытия обязательных платежей и эксплуатационных расходов вырабатывать от 51 до 55 тысяч рублей на версту валового дохода. Между тем, для нормального довоенного времени средний валовой доход по сети равнялся 18,3 тысячам, по казенным европейским линиям 21,2 тысяч, по сибирским – 11,4 тысячам и по частным – 17.800 рублей.

Валовой доход по будущей Москва–Донецкой железнодорожной линии, к сожалению, в печати представлен не был, а в нем заключалась вся суть дела. Если бы он планировался не ниже 51–55 тысяч рублей на версту пути, то, несмотря на огромную стоимость линии, сооружение ее могло вызвать возражения только со стороны старых железнодорожных линий, идущих к Москве, от которых проектировавшаяся Москва–Донецкая железная дорога могла отнять

довольно крупную долю их доходов. Также могла произойти и усиление последних, поскольку оказалось бы возможным обслужить все потребности увеличивающегося транспорта между Москвой и Донецким бассейном, но это можно было только предполагать.

Если же имелось в виду, что главное назначение новой железнодорожной линии быть мощной углевозной железной дорогой, то возникали сомнения, могут ли для угля потребоваться такие крупные затраты. Действительно, потребность в каменном угле в мирное время всего севера, выше Москвы, обслуживалась почти исключительно привозным углем, главным образом английским: 473 миллиона пудов в 1913 г., из них по Балтийскому морю 321 миллион пудов и по Прусской границе 113 миллионов пудов. Помимо этого, Московский промышленный район получал в 1911 г. из Донецкого бассейна 52 миллиона пудов, из них Москва получила 42 миллиона пудов; северные Прибалтийские губернии 25 миллионов пудов, из них Петроград 10 миллионов пудов.

Следовало ожидать, что по окончании войны, если бы даже сразу не наладился прежний подвоз угля из-за границы, цифра подвоза из Донецкого бассейна, который обычно уделял Московскому и Северному промышленному району всего 8% своей добычи, на вновь проектируемую железнодорожную линию могло даже через 10 лет пойти не более 150 миллионов пудов, считая, в том числе, прирост добычи, приходившийся на Московский район. Эта цифра провоза угля при пробеге по всему протяжению дороги до Москвы дала бы ей максимум 15 миллионов рублей валового дохода или 15 тысяч рублей на версту.

М.П. Федоров отмечал, что будущее пассажирское движение по проектируемой линии не могло быть сколько-нибудь значительным. Если даже считать, что на ней будет та же средняя выручка, как и на всей сети, то это к предыдущей цифре дохода от перевозки угля в 15.000 рублей на версту добавило бы еще 3.000 рублей, а с десятилетним приростом 4.800 рублей на версту.

Что касалось товарного движения, кроме угля, то, предположительно, оно в известной пропорции распределялось между 3 смежными направлениями: Москва–Воронеж, Москва–Курск, Москва–Луганск. Сколько при этом распределении могло достаться на долю последнего, сказать, по мнению М.П. Федорова, без кропотливого исследования было решительно нельзя. Поэтому, на главный вопрос, в состоянии ли будет проектируемая железнодорожная линия выработать даже через 10 лет свои обязательные расходы в 51–55 тысяч рублей на версту – можно было ответить, считал Федоров, пока что только отрицательно, поскольку ничто не указывало, почему линия Москва–Луганск должна была признаваться на 70% доходнее самых доходных дорог русской железнодорожной сети – Николаевской, Московско–Курской, Московско–Нижегородской и в два с лишним раза доходнее железных дорог – Екатерининской, Южных, Юго–Западных, Александровской, Владикавказской, Лодзинской и Северо–Донецкой.

При таких условиях естественно появлялось сомнение, не вводил ли кто-то кого-то в невыгодную сделку. Между тем, предостерегал Федоров, если этот первый опыт американской предприимчивости выйдет неудачным, то надолго будет скомпрометировано дело привлечения американских капиталов. Также Федоров обращал внимание и на другую сторону вопроса: к 1913 г. вся русская железнодорожная сеть протяжением в 64 тысячи верст, соорудившаяся 70 лет, обошлась стране в 7,5 миллиардов рублей, а при том масштабе, который выдвигался в 1917 г., в несколько лет, если осуществилось бы предположение о постройке по 6.000 верст ежегодно, пришлось бы затратить еще такую же громадную сумму на постройку всего 15.000 верст, т.е. железнодорожной сети, вчетверо меньше. В виду этого М.П. Федоров опасался, чтобы такой

масштаб нового строительства не сделался бы в России обычным.

Представитель Союза городов А.Н. Фролов указывал, что вопрос о том, необходимо ли строить магистраль Москва–Донецкий бассейн, должен был считаться решенным. В совещании под председательством тайного советника И.Н. Борисова, в Комиссии при Императорском русском техническом обществе, все признавали эту дорогу желательной и крайне важной для дальнейшего преуспевания южной горной промышленности. Оратор указал на слишком высокую строительную стоимость этой железной дороги, принимая во внимание ровную местность, по которой она должна была пройти. Хотя привлечение американских капиталов в русскую промышленность, с точки зрения Фролова, было весьма желательно, однако, сооружение дорог, в том числе и Донецкой, во время войны, если только это не вызывалось стратегическими соображениями, нежелательно. После войны политическое и экономическое положение могли измениться, а поэтому, по мнению Фролова, пока что было преждевременно вступать в какое-либо конкретное соглашение с американской группой.

Ю.И. Успенский не разделял пессимизма предыдущих ораторов. Существовавшая Северо–Донецкая железная дорога давала доход до 33 тысяч рублей на версту. Вопрос состоял в том, будет ли намеченная к постройке железнодорожная линия Москва–Донецкий бассейн кратчайшим направлением, можно ли было и требовалось ли ее сделать таковым. Успенский заявил, что этот вопрос возможно и должно решить утвердительно. Длину этой железнодорожной линии, как показали варианты, сделанные частными предпринимателями, можно было сократить на 25 верст и даже более, что делало эту дорогу транзитной. На вопрос, будет ли дорога доходной, Успенский также отвечал утвердительно. Помимо угля, Донецкий бассейн дает и даст большую массу промышленных грузов. За время войны произошло и в 1917 г. продолжало происходить территориальное перераспределение российской промышленности. Эта промышленность оседала и в направлении, которое должна была пересекать железная дорога Москва–Донецкий бассейн. Направления, связывавшие Донецкий бассейн с Московским районом, давно обнаруживали недостаток пропускной способности, и эта железная дорога послужил бы существенным усилением этого направления. По мнению Успенского, не было никаких оснований предаваться пессимизму относительно будущей доходности этой железной дороги, т.к. экономический рост страны, рост грузового потока в этом направлении, рост добычи угля в Донецком бассейне и потребность его в Московском районе, делали эту дорогу наиболее доходной из всех 35.000 верст, намеченных в первую очередь Совещанием тайного советника И.Н. Борисова.

Е.А. Могиленский, тем не менее, продолжал сомневаться в финансовой обоснованности проекта американцев, не видел также, как они покроют расход в 51 тысячу рублей на версту пути, считая 20 тысяч эксплуатационных расходов и 31.500 тысяч – платежи акционерам. Оратор приводил некоторые цифровые данные из объяснительных записок к росписям за последние годы и утверждал, что если на долю новой железной дороги выпадает весь уголь, вывозимый из Донецкого бассейна, даже до 200 миллионов пудов, то все же ее доходность не будет настолько велика, чтобы покрыть такие значительные расходы. Могиленский на основании примера существовавшей Северо–Донецкой дороги, 75% грузов которой приходились на уголь и чугун, приходил к выводу, что главным грузом новой дороги должны были так же стать уголь и чугун. «Если принять доходность дороги даже в 55.000 рублей на версту, каковой доходности в настоящее время на всем своем протяжении ни одна дорога в России не имеет, то и тогда эта доходность все же будет ниже расхода, который на дороге с

подобной интенсивной работой и подобным колоссальным инвентарем, требующим постоянного ухода и ремонта, будет в свою очередь значительно выше, чем на других дорогах сети. Средний расход на версту на казенных дорогах по государственной росписи на 1917 год принят в размере около 22.000 рублей на версту. Отдельные же дороги имели 25.000 рублей и того больше. По этому расчету%% и погашения капитала вместе с эксплуатационными расходами давали сумму, приближающуюся к 66.000» [там же, 125].

Могиленский не верил, чтобы американцы пошли на подобное дело, но если бы почему-либо это случилось, то последствием этого было бы требование акционеров повышения тарифов до размера, оправдывающего затраченный капитал. Акции не пользовались бы правительственной гарантией, но правительство никогда не давало бы держателям русских железнодорожных акций дойти до разорения и поддерживало бы доходность всех дорог безразлично, гарантированных или негарантированных в соответствии с затраченными капиталами. Чтобы этого достигнуть, Могиленский не видел другого средства, как повышение тарифов на уголь до такого размера, который подорвет всю российскую промышленность, добывающую и потребляющую. То есть, создавалась угроза и для народного хозяйства, угроза очень серьезная. Тем хуже было бы, если бы акции размещались на иностранных биржах, т.к. в этом случае нельзя было бы не прийти на помощь иностранным акционерам, чтобы не подорвать доверия к российским ценностям на тех же рынках, где предполагалось реализовать данное предприятие.

К.Я. Загорский заявил, что всецело примыкает к мнению, что рассматриваемая дорога будет доходна, даже одной из наиболее доходных в ряду многих других проектировавшихся в тот период дорог. Оратор считал, что дорога сразу же по открытии движения начнет давать хорошую прибыль. Поэтому отказ предпринимателей от правительственной гарантии представлялся ему «чисто платоническим». Загорский считал, что они решительно ничем не рискуют. Между тем, именно на этом отказе от гарантии докладчик и основывал свои совсем необычайные в России условия, на которых должна была быть предоставлена концессия. Главное из этих условий – освобождение прибыли от всякого участия в ней государства до достижения размера в 12%. При этом акционерный капитал предполагался в размере половины всего основного. В результате бы получилось, что при обычных условиях последних утвержденных уставов, при 10% на весь основной капитал и при 7% на облигационный, на долю казны пришлось бы около 10 миллионов рублей, между тем при предлагаемых американцами условиях казна не получит ничего. Загорский отметил, что такое пожертвование со стороны казны в данном случае решительно ничем не оправдывалось. Право государства на участие в прибылях железнодорожных предприятий основывалось вовсе не на том, что оно представляло им какие-либо субсидии и тому подобное, а вытекало из совершенно особого характера этих предприятий. Они монопольны, их прибыль не регулировалась конкуренцией, поэтому и доходность их носила рентный характер.

Доходность возрастала не только благодаря умению, энергии, риску, деятельности самих предпринимателей, но обуславливалась в очень значительной мере общим прогрессом экономической жизни страны, развитием промышленности и торговли, ростом населения, проведения новых железных дорог, которые давали грузы и доход старым дорогам и т.д. «Поэтому железные дороги принимаются повсюду государственной регалией и право на сооружение их и эксплуатацию признается у всех современных цивилизованных народов исключительным правом самого государства, которое оно лишь уступает, концессионирует

частным предпринимателям, выговаривая себе за это участие в доходах. По этим соображениям, установленные нормы в 12% при таком огромном акционерном капитале никак не может быть оправдано отказом предпринимателей от гарантии, притом отказом платоническим, и должно быть признано чрезмерным. Увеличение доли акционерного капитала следует приветствовать, но условия концессии должны быть переработаны» [там же, 126].

Что касалось вообще вопроса о допущении иностранного, в частности, американского капитала к участию в российском железнодорожном деле, то у Загорского он не вызывал никаких сомнений. Он сказал, что иностранные капиталы всегда привлекались к железнодорожному делу в России и никаких опасностей для российского экономического развития от этого не стоит ожидать. Российское железнодорожное законодательство и общие административные провозные условия деятельности железных дорог давали правительству, – по мнению оратора, – полную возможность всегда и своевременно устранять нежелательные и противоречащие интересам отечественного народного хозяйства влияния иностранных финансовых групп, какими бы они ни были могущественными.

Резюмируя состоявшиеся прения на многочленном заседании перевозочного отдела Центрального Военно-промышленного комитета, железнодорожной комиссии Совета Съездов представителей промышленности и торговли, с участием представителей многих железнодорожных обществ, финансового и промышленного мира, председатель заседания член Государственной думы А.А. Бубликов обещал довести до сведения правительства и законодательных учреждений высказанные в собрании суждения, главным же образом настаивать на скорейшем разрешении вопроса. «Мы слишком страдаем от канцелярской волокиты. Со стороны американцев в прошлом были более выгодные предложения, но мы как-то не сумели ими воспользоваться» [там же, 126].

В дополнение к состоявшейся дискуссии инженер К. Смит, в свою очередь, отмечал, что американских предложений в министерство путей сообщения и финансов по участию американских капиталов в строительстве российских железных дорог, по его сведениям, поступило «очень немного, всего два: в июне прошлого [1916] года наше, т.е. мое и компаньона моего военного инженера Э.Ю. Березовского, и вслед за этим, в октябре или ноябре прошлого [1916] года гг. Хольбрука и Липского. ... При этом мы, т.е. я и Березовский, преследуем чисто строительную цель – влить американские капиталы непосредственно в наше железнодорожное строительство, господа же Хольбрук и Липский – чисто банковскую операцию. Поэтому, оба эти предложения, как разнородные по своему существу, отличаются друг от друга коренным образом по своим основаниям и характеру действующих американских групп: мы пошли прямо к цели и предложили строительный устав краткосрочной концессии без эксплуатации, совершенно отличный от нашего установленного «типа», удовлетворяющий требованиям американских строителей и их финансовых синдикатов, гг. Хольбрук и Липский облекли свое предложение в рамки установленного у нас типового устава, приноротив его к требованиям чисто банковских групп. В результате предложенные нами условия ограничивают влияние банковского капитала на данную железную дорогу только строительным периодом, т.е. весьма коротким сроком, а условия, предложенные Хольбруком и Липским, обеспечивают американскому капиталу это влияние на весь погасительный период, т.е. на 81 год» [Известия Собрания инженеров путей сообщения, 1917, 184].

---

## Заклучение

Таким образом, планы привлечения американских капиталов в российское железнодорожное строительство в 1917 году имели как своих убежденных сторонников, так и противников. Несмотря на продолжавшееся в ведомстве путей сообщения обсуждение вопроса о привлечении средств иностранных государств, прежде всего США, для улучшения работы железных дорог России, строительства новых линий, революционные события 1917 г. и гражданская война в России, начавшаяся в 1918 г., на полтора десятилетия прервали всякие работы в данном направлении.

## Библиография

1. Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 5. С. 120-123.
2. Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 8. С. 184.
3. Руднева С.Е. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 г. // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. № 5 А. С. 358-364.
4. Сенин А.С. Министерство путей сообщения в 1917 году. М., 2009. С. 70-71.

## Discussions about attracting American capital to Russian railway construction in 1917

**Svetlana E. Rudneva**

Doctor of History, Professor,  
Russian University of transport,  
127994, 9, bul.9, Obraztsova str., Moscow, Russian Federation;  
Financial University under the Government of the Russian Federation,  
125993, 49, Leningradskii ave., Moscow, Russian Federation;  
e-mail: se\_rudneva@mail.ru

## Abstract

The article is devoted to the discussion with the participation of representatives of many railway companies, the financial and industrial world of Russia, about the attraction of American capital in Russian railway construction in 1917. The proposals of a group of American capitalists on the construction of the Moscow – Donetsk Basin railway were discussed. The American financial group, whose representatives were Holbrook and F. A. Lipsky, who is interested in placing American capital in the railway construction of Russia, naturally turned her attention primarily to the Moscow – Donetsk basin line. Her interest in this line was caused by several considerations. Firstly, the Moscow – Donetsk basin line did not cause doubts in anyone both about its urgent need for state purposes and about its profitability, and therefore the implementation of a concession for it could be achieved with the least difficulties and in the shortest possible time. Secondly, it was extremely important that the first steps of American capital in a new field and under new conditions should proceed with the greatest success, since the success of the first attempts to apply American capital to Russian enterprises would increase interest in them in America, cause a repetition, increase the flow of capital from America to Russia.

**For citation**

Rudneva S.E. (2021) Diskussii o privilechenii amerikanskikh kapitalov v rossiiskoe zheleznodorozhnoe stroitel'stvo v 1917 godu [Discussions about attracting American capital to Russian railway construction in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 11 (10A), pp. 319-334. DOI: 10.34670/AR.2021.28.97.035

**Keywords**

Railway construction, 1917, state and private railways, World War I, railway financing, American financial groups, Ministry of Railways.

**References**

1. (1917) *Izvestiya Sobraniya Inzhenerov putei soobshcheniya* [News of the Meeting of Railway Engineers], 5, pp. 120-123.
2. (1917) *Izvestiya Sobraniya Inzhenerov putei soobshcheniya* [News of the Meeting of Railway Engineers], 8, p. 184.
3. Rudneva S.E. (2020) Komissiya o novykh zheleznnykh dorogakh v 1917 godu [Commission on new Railways in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 10 (5A), pp. 358-364. DOI: 10.34670/AR.2020.21.97.041
4. Senin A.S. (2009) *Ministerstvo putei soobshcheniya v 1917 godu* [Ministry of Railways in 1917]. Moscow.