

А.К. Гоголев

Ревизор Русской империи о госполитике откатов при отстройке железных дорог, и не только

Речь — о нашумевшей некогда книге Л.М. Гольдмерштейна (1905), некоторые данные из которой станут и сегодня откровением для многих наивных граждан России.

Излишнее самомнение «Третьего Рима»

«Тогда уже (окт. 1903 г.) поговаривали о каких-то странных заказах и приготовлениях Японии, начала уже распространяться тревога в хорошо всегда осведомленных высших деловых кругах Лондона, а по Петербургу ходили слухи о каких-то совещаниях у Наместника в Порт-Артуре, но под влиянием успокоительных известий из под арки на Морской улице (из Генштаба — А.Г.) настроение у всех было вполне спокойное, и, казалось, маленькая Япония пошумит и успокоится на том, что не шутка уж и «полаять на слона».»

Это было время, когда люди никак не могли очухаться от продавленной ещё в конце XIX очередной аферы века Министра финансов графа Витте — строительства КВЖД, сначала называемой Маньчжурской дорогой. Условия её прокладки по зарубежной территории были крайне странны (если не сказать иначе): стройка велась частным акционерным обществом на гарантированный русским правительством капитал с условием бесплатного перехода дороги через 80 лет в собственность Китая. Причём этот капитал — по версии Витте — удалось собрать в 0,5 млн рублей, то есть через заём по 3 рубля с каждого гражданина.

Однако в 1900 году началась полоса невезения — в Китае вспыхнуло боксерское восстание, в подавлении которого активное участие приняла Россия: большая часть войск была переброшена на Дальний Восток по морю. «Что-же касается перевозки войск по железной дороге — пишет автор, — то в конце концов была конечно выполнена и она, но с какими невероятными затруднениями! Было прекращено всякое движение частных грузов, на дорогу был передан подвижной состав с Европейских линий, и все-же можно считать весьма благоприятным обстоятельством, что иметь дело нам пришлось только с Китаем, да и то не совсем государством, а с довольно несмело организованным и подготовленным полународным движением в немногих его провинциях.»

Долговая яма страны становилась всё глубже: если прибыльность ж/дорог «Центр—Восток» достигалась по расчётам Минфина Империи только на объёмах товарных потоков в 600 млн пудов в год (37,5 тыс. тонн), то реальный объём перевозок по Транссибу не превысил и 100 млн пудов.

И тут, и понятно станет вскоре кто вспомнил про зарубежный опыт

Легализация откатов. «Звёздный час» чиновников

«Колебания из стороны в сторону и возведение в вековечный принцип того, что только вчера было усвоено, начались с первых же дней нашей железнодорожной истории. Веско и убедительно звучат слова указа о постройке С.-Петербургско-Московской ж. д. «Мы положили возвести железную дорогу от С.-Петербурга до Москвы и, по примеру других держав, возвести оную на счет казны», но тем, кто пытается на основании этого делать выводы о предпочтении, отданном казенному способу постройки, не мешает помнить, что только за год до этого правительство по договору передало постройку и эксплуатацию этой именно линии лейпцигским банкирам Дюфуру и Герворту.»

В 1857 году было образовано «Главное Общество Российских железных дорог», во главе которого стояли крупнейшие банкирские дома Европы. Цель — покрыть страну сетью ж/дорог не менее, чем в 4 тысячи вёрст. Однако после Крымской войны «о реализации капиталов в России на нормальных до тех пор условиях нечего было и думать, а заграничные рынки еще не были открыты для русских железнодорожных бумаг, и Правительство, ясно сознавая затруднительность положения обществ, принимает все меры к тому чтобы им помочь и дарует им гарантию на капитал сперва в размере 4 ½ %, а потом даже 5 %. Этот последний размер гарантии долго оставался типичным.»

Стоимость работ была грандиозной не только из-за климатических условий и огромных логистических плеч, но и потому ещё, что и подвижной состав, и рельсы, и скрепления, и стрелки и проч. покупали на Западе, и за золото, по невыгодному тогда курсу.

Да, практика взяток и откатов была делом обычным на Руси. Те же Строгановы ежегодно заносили царю Ивану IV по 20 тысяч рублей (почти годовой бюджет Москвы в те годы), покупая тем право на единоличную добычу соли. Потом, правда, царь решил вообще все прибыльные бизнесы национализировать, и Строгановы наняли киллера (Бориса Годунова, только единственно и имевшего доступ к аптечке царя, где хранились и яды)... Однако о подобных взятках в высшем эшелоне власти особо громко не говорили — на дыбу мало кому хотелось.

Но вот к концу XIX века настал на Руси «звёздный час» легализации коррупции и откатов! Практику стран Внеморальной Оси наши чиновники переосмыслили с точностью до наоборот: не бизнес им был должен «заносить» часть своих «кровных», но лишь только делиться был обязан выделенными им казёнными суммами.

«Стоимость дороги назначалась обыкновенно значительно выше действительной, причем ни для кого не было секретом, что часть денег пойдет совсем не на дорогу, а в карманы строителей; более того, Комитет Министров иногда даже брал на себя труд вычислить сколько именно: так например во время переговоров с графом

Барановым о концессии на Курско–Таганрогскую дорогу Комитет Министров следующим образом определял поверстную стоимость этой дороги: действительная стоимость с процентами за время сооружения (по изысканиям произведенным правительственными инженерами) 59375 р. м., комиссионных — 2½ %, потерь по реализации и непредвиденных расходов — 15%, премии 20%, а всего 84037 р. м. (см. журнал Комитета Министров 1 февраля 1866 года).»

Уже в 1873 г. граф А.П. Бобринский, сменивший графа В.А. Бобринского на посту Министра Путей Сообщения, так рисует «противуестественное» состояние образованных этими строителями обществ:

“существование многих наших железнодорожных обществ — мнимо; фирмы их — фальшивы; правления их неправильны; акционеры их подставные; акции их — не реализованы”.

«Но граф А.П. Бобринский тут же немного приподнимает и завесу, покрывающую тайну существования таких казалось бы «противуестественных» явлений:

“в тех же случаях, когда законные формы недостаточны для прикрытия незаконных действий учредителей, и когда, вследствие сего является опасность разоблачения дела перед публикою и даже перед судебными учреждениями Правительство вынуждено, во избежание огласки... изыскивать особые средства... для содействия учредителям к устранению последствий их незаконных действий”.

Само собою разумеется, что железнодорожное хозяйство не могло идти хорошо, раз железнодорожные дельцы знали, что для них закон не писан, и правительство “вынуждено” “изыскивать средства” помогать им прятать концы в воду...»

Когорта потомственных чиновников в XIX веке уже не стеснялась ничего и никого, сроднившись с «противуестественными» явлениями! — Знакомо?

Затраты частных и государства на отстройку одной версты ж/дороги ревизор Империи решил сопоставить:

| Частные: | Руб. в верст. |
|-------------------------|---------------|
| Костромской уч. М-Я. | 25.290 |
| Киржачская ветвь | 27.500 |
| Уманския ветви Ю-З. | 32.802 |
| Рязанско–Сияжская линия | 25.156 |
| Казенные: | |
| Джанкой–Феодосийская | 28.480 |
| Псково–Рижская | 34.742 |
| Ряжско–Вяземская | 38.631 |
| Ромны–Кременчугская | 41.859 |
| Самаро–Златоустовская | 53.227 |

Табл. 1. Расходы на отстройку одной версты ж/дороги в России.

Выводы Л.М. Гольдмерштейна очевидны сегодня даже школьнику:

«Исключая из сравнения выдающуюся по трудности сооружения Самаро–Златоустовскую дорогу, остальные можно принять почти равными по техническим условиям.

Несмотря на это казенная постройка обошлась значительно дороже частной, а если принять при этом во внимание, что в громадном большинстве случаев и при частной постройке расходы по отчетам более или менее превосходят действительные, будет казаться законно предположить, что тоже самое, но быть может еще в большей мере, имело место и при казенном сооружении рельсовых путей. В виду этого могла легко образоваться партия, имевшая достаточно „веския" основания стоять за дальнейшее сооружение железных дорог средствами казны, в случае же с Ромны–Кременчугской железной дорогой для этого были и чисто практические соображения: раз Правительство „приобрело" Харьково–Николаевскую железную дорогу, то ему ничего не оставалось делать как производить дальнейшие затраты, чтобы как-нибудь благополучно справиться со своим приобретением. Коготок увяз, всей и птичке пропасть, говорит народ.»



Рис. 1. Амурская железная дорога (1906–1916, после отставки Витте); отрезок Транссиба Хабаровск — Чита по левому берегу Амура. Условия строительства. Яндекс.Картинки: обход реки Юхты на 436 версте.

Если аккуратно, то можно сопоставить расходы в США и в Империи: сегодня одна миля ж/дороги обходится в отстройке американцам от \$2 до \$10 млн; если учесть снижение покупательной способности доллара с начала XX в отношении 1000:32, то выйдет «вилка» от \$40 тысяч до \$200 тысяч в пересчете за километр против (через курс 1,4 рубля за доллар в начале XX) затрат Империи от \$18 до \$30 тысяч. И речь — не о жуткой сложности работ по устройству Транссиба (см. рис. 1). Иначе говоря, сопоставив \$18 и \$40, мы приблизительно получим реальную часть казённой суммы к «распилу» в конце XIX — начале XX.

— Однако!

Впрочем, в начале XXI некоторым московским фирмам-разработчикам IT-продуктов, которые сидели на госзаказах, оставалось от стоимости работ по государственной смете не более 5–10 %; остальное растаскивалось по ступеням чиновничьей «лестницы тщеславия», а также утекало в карманы постановщиков задач. Что называется, «мастерство» не пропьешь!

«Партнёров» не грех и обмануть!

«Министерство Финансов (С.Ю. Витте — А.Г.) поддерживало до некоторой степени за границей уверенность в том, что займы, выпускаемые для целей частного железно-дорожного строительства, в действительности идут на надобности казенные. Как пример этой политики можно указать на заем официально именуемый «российской 4% консолидированной рентой для возмещения государственному казначейству выданных ссуд обществам железных дорог в 1900 году, а равно для выдачи таковых в 1901 г.» (Высочайший указ 28 Апреля 1901 г.); во всеподданнейшем же докладе на 1902 г. Министр Финансов говорит:

“заключение последнего 4% займа вызвано было исключительно лишь предусмотрительным желанием иметь готовые средства на предстоящее сооружение целого ряда железных дорог столь важного значения, как Оренбург–Ташкентская, Северная и т. д. Но и на эти дороги будет обращено из займа в течение 1902 года лишь 29,4 милл. руб., остальные-же 97,8 милл. руб. остаются свободными”,

т. е. гласно признает, что заем употреблен на совершенно иная цели, не приводя при этом в объяснение такой перемены ничего кроме „предусмотрительного желания”.

За 11 лет министерства С. Ю. Витте было выпущено государственных займов на сумму далеко более миллиарда рублей из 4% нарицательных и почти 4 ½% действительных, всего-же на рынке имеется до трех миллиардов русских государственных займов. Само собою разумеется, что при таких условиях рынок можно считать насыщенным.»

Термин «насыщенный» (рынок) в силу «аглицкого» и элитного русского базового образования Гольдмерштейна применён им тут, очевидно, как синоним слова «обожравшийся». Для прочувствования appetitов Витте по подрыву национальной экономики ([об этом см. здесь >](#)) и обороноспособности страны ([об этом см. подробнее здесь >](#)) стоит заметить, что профицитный бюджет Российской империи на 1903 год составлял в доходной части 2,032 млрд руб. Иначе говоря, сумма государственного долга превышала годовой доход в полтора раза. И если после 1917 года отечественным частным инвесторам новой властью было настоятельно рекомендовано даже и не мечтать о возврате своих кровных и процентов по ним (как например, и по аналогии в 90-е годы — по ограбленным вкладам граждан в Сберкассах), то на Западе и до сих пор люди хранят царские документы-обязательства в надежде предъявить России отнюдь не малый счёт, и это их желание передаётся из поколение в поколение.

Другое дело, что они с такой же упертостью даже и не помышляют о возврате России царского (то есть народного!) золота из своих банков, а также обчищенных и замороженных ими счетов России и её граждан, или и не мыслят о признании огромных вливаний СССР в становление Израиля в счёт погашения многократно меньшей суммы займа Ленина-Троцкого под залог Крыма с отстройкой именно на полуострове Нового Израиля на деньги банкиров и владельцев СМИ стран Внеморальной Оси, то есть на деньги американской (и не только) еврейской мировой диаспоры — [об этой длинной и практически никому неизвестной мерзкой истории с предательством Ельцина на финише см. здесь >](#)

«Облагодетельствовать ссудами» только избранных

Этот финт отечественных чиновников по распилу казённых денег повторяется как хит парада мздоимцев чуть ли не ежечасно. В особо изощрённой форме он был недавно продемонстрирован при попытке реализации Национального проекта «Чистая Волга». Как итог их «стараний», [указание Президента РФ В.В. Путина об очистке отвратных стоков в реку канул в итоге в лету \(молча\), а с ним и 130 млрд рублей налогов граждан \(пропали бесследно!\) >](#)

«Еще сложнее положение государственного банка, — продолжал ревизор Империи, — о нем-то, к сожалению, и всего труднее говорить, так как по причинам отчасти понятным, а отчасти и совсем непонятым Государственный Банк весьма неохотно сообщает сведения о выданных им промышленных ссудах. Тем не менее из сведений государственного контроля видно, что таких ссуд было во всяком случае не менее в 1900 г. — 40 мил. р., в 1901 г. — 65 м. р., и в 1902 г. — 100 м. р. В действительности же вероятно значительно больше, причем весьма характерной особенностью этих ссуд являлось то, что они давались почти всегда предприятиям слабым, часто видевшим в этих ссудах единственное средство спастись от гибели.»

Схема чиновников по распилу казённых денег в начале XX была прозрачна более чем, оказавшись вечной в своей идеологии: «Те, кто плавать умеют, выплывут и так, и в кабалу кредитов их не загнать, а те же, кто утонет что так, что эдак, хоть успеют с нами “поделиться”»

Автор подытожил — «Россия в это время была, по словам поэта,

В судах черна неправдой черной,
И игом рабства клеймена,
Безбожной лести, лжи тлетворной,
И лени мертвой и позорной,
И всякой мерзости полна!» [А.С. Хомяков]

А что же не вняли иному опыту?

И вправду. Почему кузену Ники (т.е. царю Николаю II) нельзя было обратиться за опытом по эффективному строительству ж/дорог к своему двоюродному братцу Джорджи (королю Англии), или же к третьему своему кузену Вилли (кайзеру Германии)?

Разумеется, на карликовых пространствах действуют совсем иные экономические законы: на территориях кузенов Николашки железные дороги шли за бизнесом, не пытаясь создавать промышленность; к России же был лучше применим в этой связи термин «оживление края».

Однако и в XIX, и в начале XX речь в Империи не велась об элементарном расширении территорий для их заселения, и, особенно территорий Дальнего Востока. Нет! Они упорно продолжали оглядываться на Запад, стараясь строить ж/дороги исключительно из соображений сиюминутной выгоды, из стремления сделать их коммерческими нервами страны, которые бы приносили их реальным хозяевам (соответственно, и чиновникам) отнюдь не малую (как на Западе) прибыль. Если же нужды Армии диктовали при этом необходимость строительства неэффективных с экономической точки зрения линий, то Минфин под руководством Витте делал всё, чтобы торпедировать такие проекты — как например, это было сделано несмотря на бурные протесты общества против замены строительства дороги по левому берегу Амура «альтернативой» — отстройкой дороги по территории иностранного государства, КВЖД... В конечном итоге КВЖД, после лишь частичной её оплаты Японией ([правительством Маньчжоу-Го](#)) в 1935 году, [была Сталиным просто подарена Китаю в 1952 году](#) > То есть исходное решение царского Правительства — отдать дорогу через 80 лет Китаю — Сталин исполнил, и досрочно.

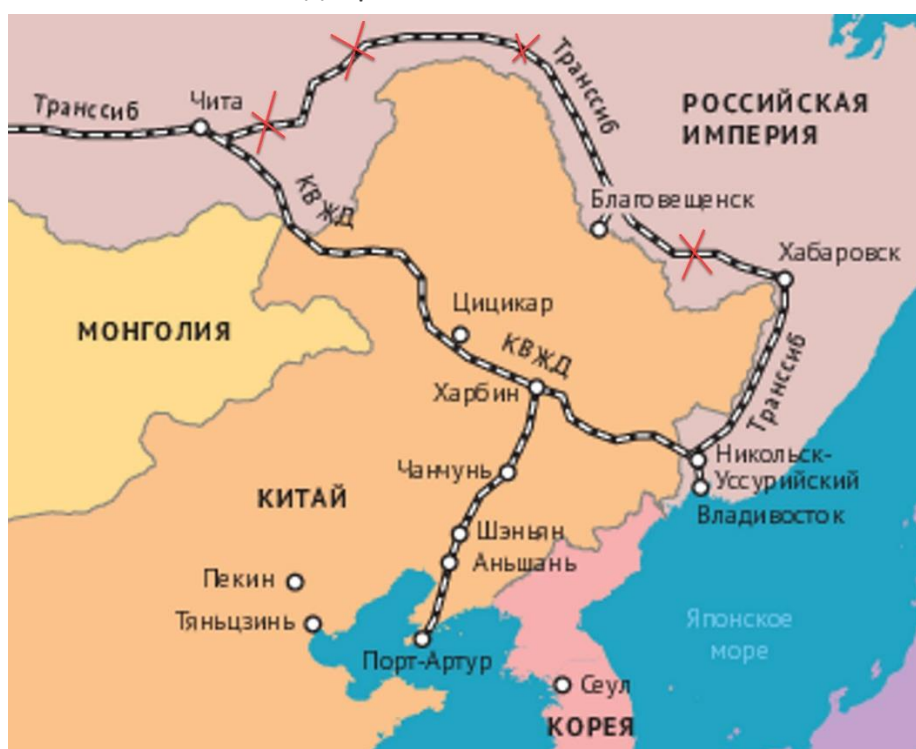


Рис. 2. Транссиб, КВЖД и отвергнутый Витте проект строительства ж/дороги по левому берегу Амура: Хабаровск – Чита. Яндекс.Картинки

Наверное потому наши чиновники сделали вид, что не зрят ничего интересного на Западе от того, что содрогнулись от жёсткости царивших там законов, где правительство (как в Пруссии):

- предоставляло железнодорожным предприятиям от себя только право принудительного отчуждения и занятия частных недвижимых имуществ, но

выговаривало в свою пользу право инспекции и ревизии счетоводства дорог и право вполне свободного по усмотрению правительства издания своих законов и постановлений;

- удержало за собою и право требовать от дорог понижения тарифов как только их дивиденд превысит 10% на акционерный капитал;
- оставило за собой право выкупа дорог в казну после 30 лет эксплуатации на небезвыгодных по тому времени условиях.

Можно только догадываться о доходности этого бизнеса (или иначе — о суммах превышения цен и тарифов ж/дорог в Европе против себестоимости), что даже при таких жёстких условиях типового контракта с государством он оставался привлекательным для предпринимателей.

«Если сравнить эти условия с нашими концессиями 60-х и 70-х годов, — отмечает автор, — то станет сразу понятным, почему государство, сумевшее без финансовых жертв выговорить в свою пользу такие условия, сумело затем и справиться с постройкой и эксплуатацией железных дорог.»

Увы.

*

Финал очерка оказался не очень оптимистичным:

«Собою разумеется, конечно, что такое положение не вечно, и со временем, когда изменятся условия, препятствующие ныне здоровому народному развитию, правительство без всякого труда сможет составить кадры столь же добросовестных и распорядительных чиновников каких уже имеет Пруссия. Говоря словами поэта,

“Лишь Бог помог-бы русской груди
Вздохнуть пошире, повольней, —
Покажет Русь, что есть в ней люди,
Что есть грядущее у ней.” [Н.А. Некрасов],

но пока всего этого нет, о казенном хозяйстве нельзя и думать.»

А к веку XXI страна такими чиновниками наполнилась? Или опять, в желании «вздохнуть пошире, повольней» в бесконечном ожидании будем по-прежнему уповать только на бога?

Вот уж действительно провидческим оказался анекдот времён «трёх П»: Перестройки–Перестрелки и последующей Переключки выживших:

Огромная толпа людей стоит в болоте, и жижа уже многим подходит к подбородку. Тут находится некто, который вдруг громко спросил: «Люди! Доколе жить так будем?! Давайте выбираться из этого дерьма!»

Но тут толпа дружно загудела: «Не колыхай! Захлебнёмся!»

Так о каком божь-спасителе все СМИ России так дружно заголосили в веке XXI, как и гурьба вдруг, и так нежданно воцерковленных чуть ли не всех чиновников страны? Неужто мы идём к реанимации устоев конца XIX – начала XX века?

#экономика #ж/дороги #коррупция #откаты #низкая_квалификация_чиновников #общество #идеология #предательство