

УДК 93(47)+379.85"18"

## ВНЕШНИЕ ЗАЙМЫ РОССИИ И НАЧАЛО ФОРМИРОВАНИЯ ЕЁ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

*О. В. Баев*

## FOREIGN LOANS OF RUSSIA AND THE BEGINNING OF ITS TOURISM INFRASTRUCTURE FORMATION

*O. V. Baev*

Статья посвящена вопросу финансирования начального этапа формирования туристической инфраструктуры Российской империи. К середине XIX в. в России практически полностью отсутствовала современная транспортная инфраструктура, что сдерживало развитие прежде всего въездного туризма. Это негативно отражалось и на платёжном балансе страны, одновременно увеличивая потребность казны во внешних займах. Решение о начале строительства железной дороги Петербург-Москва было принято в условиях отсутствия собственных средств, поэтому для её финансирования пришлось сделать несколько внешних займов. Данные финансовые операции способствовали развитию транспортной инфраструктуры Российской империи, что создавало предпосылки и для развития туризма.

The paper is devoted to the issue of tourism infrastructure funding in the Russian Empire at an early stage. There was practically no modern transport infrastructure in Russia by the middle of the 19th century, which mostly hindered inbound tourism. It negatively affected the country's external account resulting in the need for extra loans. The decision to build a railway from Saint-Petersburg to Moscow was made in the conditions of lack of money in the country, that is why several loans were taken to finance the project. These financial operations contributed to transport infrastructure development in the Russian Empire and made prerequisites for tourism growth.

**Ключевые слова:** туризм, Россия, внешний долг, транспортная инфраструктура.

**Keywords:** tourism, Russia, foreign debt, transport infrastructure.

Въездной туризм в Российской империи развивался достаточно активно, в результате чего расходы русских туристов за границей были заметным фактором в формировании платёжного баланса страны [7, т. 3, с. 116]. При этом уровень развития въездного туризма оставался (да и остаётся) заметно ниже, что объясняется в том числе и низким уровнем развития туристической инфраструктуры в нашей стране.

Применительно к середине XIX века важным инфраструктурным проектом, который мог способствовать в том числе и развитию туризма, было железнодорожное строительство. Однако отсутствие свободных капиталов нужного объёма как у частных лиц, так и у казны сдерживало этот процесс. При этом политическая элита Российской империи настороженно относилась и к предложениям иностранным инвесторам вложить средства в развитие транспортной инфраструктуры страны.

Ещё в 1839 г. лейпцигские банкиры Дюфур и Гаркорт предложили построить железную дорогу между Москвой и Санкт-Петербургом [3, с. 78], но министр государственных имуществ П. Д. Киселев, главноуправляющий путями сообщений К. Ф. Толь и особенно министр финансов Е. Ф. Канкрин негативно смотрели «на излишнее усердие к железнодорожному строительству как на болезнь времени», в том числе и потому, что иностранные капиталы, которые употреблялись бы на эту цель, приносили бы доходы иностранцам [5, с. 57].

Тем не менее правительство предложило Дюфур и Гаркорт построить паровую двухколейную железную дорогу Петербург-Москва за не более чем 43 млн руб. сер., которые будут погашены в течение 37 лет путём ежегодной гарантированной выплаты 2 % капитала погашения и 4 % прибыли со дня открытия дороги, но банкиры потребовали предоставления гарантии дохода с момента внесения  $\frac{1}{10}$  уставного капитала и договор заключен не был.

В результате в 1842 г. было принято решение строить данную железную дорогу за счет казны [3, с. 81, 95]. К этому времени Канкрин пересмотрел свою позицию и считал необходимым заключать за границей именно производительные займы, потому что в этом случае капитал останется в стране в пользу её собственных предприятий [19, с. 435].

И 16 января 1842 г. Комитет финансов по представлению министра финансов признал единственным средством финансирования строительства железной дороги заграничный заем и пригласил иностранных банкиров представить предложения о внешнем займе для сооружения С.-Петербурго-Московской железной дороги на сумму от 40 до 50 млн руб. в течение 6 – 8 лет, начиная с 1843 г. Канкрин считал начало переговоров преждевременным (не были определены ни протяженность дороги, ни её стоимость, ни дата начала строительства), но Комитет финансов хотел как можно раньше определиться с условиями займа [12, л. 1 – 8]. Уже 6 февраля Комитет финансов предварительно принял проект петербургского банкира Штиглица, так

как «подобного бескорыстия от иноземных банкиров ожидать нельзя», но было решено дожидаться ответов и от иностранных финансистов [12, л. 9–11]. Банкирский дом «Штиглиц и Ко» с конца 1830-х гг. вёл основные международные расчёты империи [1, с. 196], поэтому его участие в реализации заграничных займов России было вполне логичным.

22 февраля Комитет финансов рассмотрел предложения традиционных кредиторов Российской империи банкиров «Норе & Со», которые предложили реализовать заем постепенно и по комиссии, а для лучших условий реализации считали необходимым увеличить сумму на погашение российских 5 % займов и предоставить владельцам нового 4 % займа «некоторое ежегодное участие в чистой прибыли от железной дороги». Комитет финансов отверг эти предложения [12, л. 12–16].

14 марта было рассмотрено предложение парижских и франкфуртских Ротшильдов вступить в непосредственные переговоры о займе по контракту (для этого предполагался приезд одного из племянников Ротшильдов в Петербург), но Комитет финансов отверг этот способ заключения займа как невыгодный [12, л. 17, 18].

На заседаниях Комитета финансов 28 марта, 4, 8 и 11 апреля было рассмотрено еще несколько поступивших от банкиров предложений. Лейпцигские банкиры Гаркорт и Дюфур Феронс представили 2 проекта. Первый проект предполагал 4 % заем по курсу 90 % с возможностью получения процентов в Лейпциге, Гамбурге, Берлине, Франкфурте и Амстердаме. Банкирская комиссия составляла бы 1 % с добавлением  $\frac{1}{4}$  % за каждый процент превышения выпускного курса. Второй проект предполагал реализацию займа по паритету, но с поступлением 10 % сумм каждые полгода. В этом случае банкиры хотели комиссию в 1,5 %. «Норе & Со» предлагали выпустить 3,5 % заем по курсу 76 %. Штиглиц же согласился выпустить 4 % заем без взимания банковской комиссии, но с принятием расходов на счёт казны. Варшавский банкир Ласки (Ляский) выразил готовность взять заем на комиссию или разместить по контракту в 1843 г. 6–8 млн руб. сер. по 85 %. Член Комитета финансов генерал Левашов выразил обеспокоенность, что разочарованные отказом иностранные банкиры могут помешать успеху займа и предложил поручить размещение займа совместно Штиглицу, Ротшильдам и Гоппе или разделить между ними по 15 млн руб. Князь Васильчиков предложил поручить размещение займа только Гоппе и Ротшильду как банкирам, имеющим европейскую известность. Однако цесаревич Александр, Хитрово, Вронченко, графы Нессельроде, Бенкендорф и Канкрин выступили против разделения суммы займа, так как Гоппе и Ротшильды находились во вражде, а в случае неудачи размещения одной из частей займа можно было воспользоваться займом из кредитных установлений. В результате Комитет финансов единогласно признал удобным поручить заем Штиглицу и секретно сообщить ему о предложениях других банкиров, чтобы тот мог ими воспользоваться при окончательном определении условий займа [12, л. 21–37].

К 23 апреля Штиглиц рассмотрел эти предложения, но не нашёл нужным вносить какие-либо изменения в свой проект, допустив лишь впоследствии уменьшение

доходности займов до 3,5 % или даже 3 %. Кроме того, сумму займа в 1843 г. он предложил ограничить 8 млн руб. сер., из названия займа убрать слова «для железной дороги», чтобы у покупателей не возникла иллюзия участия в её доходах, и начать погашение займа в 1843 г. [12, л. 38–56 об.]

7 и 11 мая Комитет финансов принял условия займа, согласовал размер комиссии для иностранных банкиров в 0,5–3/4 % и выпускной курс не менее 90 %. Для осуществления займов Штиглиц учреждал специальную контору во главе со своим сыном, счета и книги которой должны были открыты для правительства. На расходы по займу Штиглицу ежегодно выделялось по 10000 руб. сер. Проценты и погашение займов предполагалось осуществлять из средств последующих займов, а после открытия железной дороги – из её доходов [12, л. 57–88].

После этого Штиглиц предложил убрать из указа о займе упоминание о размещении общей суммы в 40–50 млн руб. сер. в течении нескольких лет, точнее прописать процедуру погашения, понизить выпускной курс до 89 $\frac{1}{3}$  % для предоставления покупателям жуисанса и заранее определить курс серебряного рубля на иностранные валюты. 13 июня 1842 г. Комитет финансов согласился с данными предложениями [12, л. 89–98].

И 4 августа 1842 г. на имя министра финансов был издан Высочайший указ «Об открытии внешнего займа на устройство С.-Петербургско-Московской железной дороги». В его преамбуле прямо говорилось, что «предназначенное на счёт казны устройство С.-Петербургско-Московской железной дороги потребует в продолжение оного издержек, могущих простираться, по предварительному соображению, от 40 до 50 млн руб. сер., признали мы за нужное, по особому устройству сего предприятия, открыть внешний заем». На расходы по сооружению упомянутой дороги в 1843 г. заем определялся в 8000000 руб. сер., в последующие же годы сумма займов должна была назначаться «по мере надобности» (ст. 1). Данный заем вносился в Государственную долговую книгу под именем «Второго 4 % займа». Билеты Государственной комиссии погашения долгов назначались для него в 500 руб. серебром и приносили по 4 % в год, начиная с 1 августа 1842 г. Платеж производился в С.-Петербурге в Комиссии погашения долгов за каждые прошедшие полгода с 1 по 15 февраля и с 1 по 15 августа (ст. 2). Для данного займа назначался особый, не смешиваемый с другими займами, фонд погашения, который в первые 2 года, начиная с 1843 г., составлял 75000 руб. сер. ежегодно, а в последующие годы – 200 тыс. руб. сер. ежегодно, то есть 2,5 % с нарицательного капитала. Фонд этот, как и по «Первому 4 % займу», обращался на уплату билетов, вышедших по жребию разрядов с выдачею 500 руб. серебром за каждый билет (ст. 3). Реализация займа возлагалась на коммерческий дом банкира Штиглица, «который при сем случае изъявил похвальную готовность с особым усердием содействовать благоуспешному совершению сего важного отечественного предприятия» (ст. 4) [8, т. 17, с. 798, 799]. Тиражи погашения по «Второму 4 % займу» производились аналогично тиражам по «Первому 4 % займу» [15, л. 168–170].

В Государственной долговой книге облигации этого займа получили номера с 51501 до 67500 [15, л. 130]. Экспедиция заготовления государственных бумаг пригостила 16000 билетов этого займа (по 500 руб. каждый), разделённых на 320 серий по 50 билетов, и 300 билетов для замены испорченных. На 10000 билетах указывалось имя «Штиглиц и Ко» («Stiglitz et Co») и заранее свидетельствовалась передаточная надпись (судя по всему, в реализации этих билетов Штиглиц был уверен), а на остальных 6000 билетах имя Штиглица не указывалось и передаточная надпись не свидетельствовалась [15, л. 1, 2]. Передаточные надписи мог делать как сам барон Людвиг Штиглиц, так и его сын Александр [15, л. 33]. 28 июля 1842 г. Канкрин распорядился вписать имя Штиглица еще на 2000 билетах [15, л. 61 об.], а 1 августа на оставшиеся 4000 билетов имя администрации под управлением «Норе & Со», Кетвиха и Фоомберга и вдовы В. Борски в Амстердаме [15, л. 71]. Правда, уже 11 августа на 2000 (из 4000) билетах было приказано вписать имя «Штиглиц и Ко» [15, л. 88]. Передаваться билеты «Второго 4 % займа» могли без подписывания имени нового владельца [15, л. 156].

С 7 по 27 июля 1842 г. помощник кассира Василий Рогачёв почти каждый рабочий день получал в Экспедиции заготовления государственных бумаг по 1000 билетов второго 4 % займа [15, л. 8, 10, 11, 13, 21, 22, 30, 36, 40, 41, 43, 47, 50, 52, 56, 57, 63, 65].

К 28 августа 1842 г. из 16000 билетов 950 были выданы «Штиглицу и Ко», 9000 (под литерами А и В) отправлено в Берлин, 4000 (под литерой С) – во Франкфурт-на-Майне и 2000 (под литерой D) – в Гаагу [15, л. 107]. В Гаагу были отправлены билеты с вписанными именами администрации, в Берлин и Франкфурт – с именем «Штиглиц и Ко» [15, л. 110]. Оставшиеся 50 билетов 18 сентября 1842 г. были выданы «Штиглицу и Ко» [15, л. 131].

В связи с кончиной герцога Орлеанского и понижением фондов во Франции открытие займа было отложено и произошло 11 сентября 1842 г. в Берлине, Амстердаме и Франкфурте-на-Майне по курсу 90,5 %. По этому курсу в сентябре и начале октября было реализовано 4924000 руб. сер., а затем 1297500 руб. сер. были реализованы по более высокой цене. 250000 руб. сер. было реализовано Штиглицем по курсу от 91,5 до 93 % в Голландии, Гейдельберге, Неаполе, а около 400000 руб. – в остзейских губерниях. Всего к декабрю 1842 г. было реализовано 6873000 руб. сер. по средней цене 91,69 % [12, л. 102–109].

В конечном счёте из общей суммы займа 750 тыс. руб. были размещены в Петербурге, 1 млн – в Амстердаме, 1,75 млн – во Франкфурте и 4,5 млн – в Берлине [11, л. 96, 97]. Пруссия представляла в те годы мало возможностей для капиталовложений и интерес вкладчиков переместился на свидетельства иностранных займов. Спросом пользовались преимущественно российские ценные бумаги, торговля которыми велась на биржах Берлина, Франкфурта-на-Майне, Аугсбурга, Лейпцига и Бреслау, причём на прусские биржи российские ценные бумаги поступали через амстердамскую и лондонскую биржи при посредстве берлинских банкирских домов «Mendelssohn & Co» и «Ф. Мартин Магнус» [9, с. 352].

Реализация этого займа окончена была в том же 1842 г. и за вычетом всех расходов получено было 7232800 руб. сер. (90,41 %) [12, л. 118]. Из этих средств на покрытие дефицита бюджета было направлено в 1842 г. 5770033 руб. 16 коп. [4, прил. 4].

24 февраля 1843 г. министр финансов представил записку о реализации займа, в которой отметил, что по этому займу уплачивается минимальный действительный процент по сравнению со всеми остальными русскими займами ( $4\frac{13}{32}\%$ ). Штиглицы отметили «редкое усердие и ревность» Мендельсонов, которые разделили свою комиссию с «Гаркортом и Дюфуром» «в уважение их трудов» [12, л. 115 – 120].

24 февраля 1843 г. Комитет финансов принял отчёт о реализации «Второго 4 % займа» и поручил министру финансов получить сведения о количестве средств, необходимых для железной дороги, чтобы начать переговоры со Штиглицем [12, л. 113, 114]. Однако 6(18) марта 1843 г. Людвиг Штиглиц скончался и управление банкирским домом перешло к его второму сыну Александру, при посредничестве которого были заключены следующие ограниченные займы на постройку железной дороги Петербург – Москва [1, с. 196].

И уже в том же марте 1843 г. Мендельсон предложил Штиглицу воспользоваться существовавшими тогда высокими ценами на российские фонды, поэтому Канкрин, не дожидаясь ответа от главноуправляющего путями сообщений и публичными зданиями, предложил выпустить заем на те же 8 млн руб. сер. Император согласился с министром и 3 апреля 1843 г. Комитет финансов предложил выпустить заем по курсу  $91\frac{3}{4}\%$ , разрешив Штиглицу реализовать в России 1,5 млн руб., чтобы предотвратить перевод денег за границу для приобретения этих же облигаций [12, л. 133 – 142].

26 апреля 1843 г. был подписан именной Высочайший указ, данный министру финансов «Об открытии внешнего займа на устройство С.-Петербургско-Московской железной дороги» «для благовременного обеспечения расходов, предлагаемых в 1844 г. по сооружению С.-Петербургско-Московской железной дороги» опять же в 8 млн. руб. серебром. Этот заем вносился в Государственную долговую книгу под именем «Третьего 4 % займа», а условия его в точности повторяли условия «Второго 4 % займа» [8, т. 18, с. 278].

16000 основных и 300 запасных билетов «Третьего 4 % займа» также были разделены на 320 серий по 50 билетов, но теперь во все облигации вписывалось имя «Штиглиц и Ко» [16, л. 3, 4, 8]. Билеты «Третьего 4 % займа» в Экспедиции заготовления государственных бумаг получал с 12 мая по 4 июня 1843 г. старший помощник бухгалтера Сергей Данков [16, л. 21, 76].

В Государственной долговой книге облигации этого займа получили номера с 68001 до 84000 [16, л. 6]. 2000 билетов «Третьего 4 % займа» 22 мая 1843 г. были отправлены в Берлин, 600 – выданы 29 мая «Штиглицу и Ко», 12 июня 1843 г. 9100 билетов было отправлено в Берлин, 1650 – в Гаагу и 800 – во Франкфурт-на-Майне, а оставшиеся 1850 билетов переданы Штиглицу [16, л. 81, 84, 94].

Чтобы привлечь к приобретению облигаций «Второго» и «Третьего 4 % займов» мелких капиталистов, «Mendelssohn & Co» намеревались объявить о приобретении их купонов в Амстердаме, Лондоне, Париже и «главнейших местах Германии» и просили российское

правительство об официальном поручении им таких действий, но правительство не пожелало создавать впечатления о своих гарантиях действий Мендельсона и отказало ему [17, л. 2, 3].

Вся сумма займа (8000000 руб.) была внесена в Государственную долговую книгу в 1843 г. [18, л. 5 об.]. Из этой суммы 5850000 руб. были размещены в Берлине, 825000 руб. – в Амстердаме, 400000 руб. – во Франкфурте и 925000 руб. – в Петербурге [11, л. 63, 64].

Таким образом, заем большей частью был размещён в Германии. Тем самым происходило ослабление зависимости от старых кредиторов (Англия начинала враждебно относиться к России, а Голландия была подвержена захватам Франции) и сближение с Пруссией [7, т. 1, с. 122]. Е. Ф. Канкрин полагал, что «для будущих предприятий сего рода представляет многие удобства и особенно более независимости в случае важных происшествий в Европе» [2, с. 238].

Реализация займа происходила с мая по декабрь 1843 г. по курсу 91 $\frac{3}{4}$  % и могла быть произведена быстрее, но Министерство финансов хотело получить «выгоднейшие цены». В результате цена на билеты нового займа возвышалась до 94 %, а средняя цена реализации составила 92,72 %. Выручено всего было 7417493 руб. 84 коп. После вычета комиссии и куртажа осталось 7325711 руб. 94 коп. сер. или 91,57 % [13, л. 6 об. – 14].

В последующие годы иностранные подданные также приобретали облигации этого займа, первоначально оказавшиеся в руках у россиян: в 1862 г. это сделали фирма «Оортман и сын» и Луи Огюст Беранже, в 1865 г. – тот же Беранже и Карл Пипер, в 1867 г. –

«Норе & Со», в 1868 г. – А. Шарпантье и «Оортман и сын», в 1869 г. – вновь «Оортман и сын», в 1871 г. – А. О. Спири и «Оортман и сын» [14, л. 6, 14, 47, 50, 69, 70, 78, 82, 98, 99].

Поступившие за границей суммы переводились в Лондон и Амстердам и банкирам Гарману и Гоппе для расходов на строительство железной дороги Петербург-Москва и на «обыкновенные внешние расходы» с возвратом в России в капитал железной дороги [13, л. 14, 14 об.] Таким образом, это были первые российские внешние займы, имевшие подлинное производственное значение.

В 1843 г. «в воздаяние особенных трудов» по реализации займа Александр Штиглиц был пожалован орденом св. Владимира IV степени, а в следующем году «за усердие и труды» по реализации очередного займа получил в подарок от Николая I золотую табакерку с императорским вензелем, украшенную бриллиантами [6, с. 39].

Таким образом, внешние займы правительства Российской империи сыграли определяющую роль в финансировании строительства железной дороги Москва-Петербург, которая стала одним из первых инфраструктурных проектов, способствовавших развитию не только промышленности и сельского хозяйства, но и туризма в Российской империи. Конечно, поддержка туризма не была целью ни правительства, ни его европейских кредиторов, но Николаевская (Октябрьская) железная дорога сразу же стала основной транспортной артерией для перемещения как иностранных, так и российских туристов между 2 центрами туризма в России – Петербургом и Москвой.

### Литература

1. Ананьич Б. В. Штиглицы – последние придворные банкиры в России // «Большое будущее». Немцы в экономической жизни России. Б.м., 2002. С. 196 – 201.
2. Блюх И. С. Финансы России XIX столетия. История – статистика. СПб.: Тип. М. М. Стасюлевича, 1882. Т. 1. 292 с.
3. Виргинский В. С. Борьба вокруг подготовки к строительству первой большой русской железнодорожной магистрали Петербург-Москва // Исторические записки. Т. 32. М.: Изд-во АН СССР, 1950. С. 67–95.
4. Всеподданнейший отчёт государственного контролёра за 1864 год. СПб., 1865.
5. Коломиец А. Г. Канкрин и стабилизация финансовой системы России // Финансы. 2000. № 7. С. 56–59.
6. Лизунов П. В. Штиглицы – «некоронованные короли» российских финансов // Вопросы истории. 1999. № 10. С. 35 – 51.
7. Мигулин П. П. Русский государственный кредит. Опыт историко-критического обзора. Т. 1. Харьков: Печатное дело, 1899. 606 с.; Т. 2. Харьков: Печатное дело, 1900. 578 с.; Т. 3. Харьков: Печатное дело, 1907. 1217 с.
8. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2-е. Т. 1–55. СПб.: Типография 2 отделения Собственной Е.И.В. канцелярии, 1830 – 1884.
9. Поль М. Российский бизнес немецких банков // «Большое будущее». Немцы в экономической жизни России. Б.м., 2002. С. 352 – 361.
10. Российский государственный исторический архив (далее – РГИА). Ф. 560. Оп. 38. Д. 472.
11. РГИА. Ф. 560. Оп. 38. Д. 486.
12. РГИА. Ф. 563. Оп. 2. Д. 48.
13. РГИА. Ф. 563. Оп. 2. Д. 51.
14. РГИА. Ф. 643. Оп. 1. Д. 20.
15. РГИА. Ф. 643. Оп. 2. Д. 1472.
16. РГИА. Ф. 643. Оп. 2. Д. 1505.
17. РГИА. Ф. 643. Оп. 2. Д. 1514.
18. РГИА. Ф. 643. Оп. 2. Д. 1542.
19. Скальковский К. А. Наши государственные и общественные деятели. СПб.: Типография А. С. Суворина, 1890. 586 с.

**Информация об авторе:**

**Баев Олег Валериевич** – кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры отечественной истории КемГУ, baev-ov@rambler.ru.

**Oleg V. Baev** – Candidate of History, Associate Professor, Assistant Professor at the Department of Russian History, Kemerovo State University.

*Статья поступила в редколлегию 04.06.2015 г.*