



Copyright © 2015 by Sochi State University

Published in the Russian Federation  
Bylye Gody

Has been issued since 2006.

ISSN: 2073-9745

E-ISSN: 2310-0028

Vol. 38, Is. 4, pp. 1019-1027, 2015

<http://bg.sutr.ru/>



UDC 330.322:625+94(47)

### The Belgian Investments in Mass Transit of the Cities in Russian Empire at the End of the XIXth and at the Beginning of the XXth Centuries

<sup>1</sup> Ilya V. Shpakov

<sup>2</sup> Yelena D. Mikhailova

<sup>3</sup> Nataliya N. Koroteeva

<sup>1</sup> Southwest State University, Russian Federation  
PhD (History)

Kursk, 50 let Oktyabrya street, 94

E-mail: shiva16@yandex.ru

<sup>2</sup> Southwest State University, Russian Federation  
PhD (History)

Kursk, 50 let Oktyabrya street, 94

E-mail: miheldm@yandex.ru

<sup>3</sup> Southwest State University, Russian Federation  
Dr. (History)

Kursk, 50 let Oktyabrya street, 94

E-mail: koronna.nat@mail.ru

#### Abstract

The article deals with the process of realization of long-term investment in the city transport projects of the Russian Empire at the end of the XIX and the beginning of the XX centuries. The authors analyze the reasons for the attractiveness of the Russian transport sector for the Belgian companies, the main stages of their integration into the economy of the Russian Empire, examine the legal and operational features of the transport activities of joint stock companies with foreign borrowed capital. There is also analysis of the volumes of the invested funds, description of the authorized capital size and the transport companies' securities. On the basis of the comparison of the annual profit interest, the article explains the relatively small presence of the empire companies with Russian capital in the urban transport market. Analyzing the annual financial results of the joint stock Belgian transport companies, the authors fix a number of loss-making companies in the provincial towns. The article presents an attempt to explain this phenomenon on the basis of the problems in urban transportation in several cities. Examining the peculiarities of doing transport business in the cities, the article reflects the aspirations of the owners of corporations to maximize their profits at the expense of the quality of transport service. At the beginning of the XX century such companies' policy led to the negative assessment of the way of solving transport problems of cities at the expense of foreign capital state by the Russian Empire. The authors come to the conclusion that trying to find the most appropriate solution of the question, the empire authorities offered the city transport companies to build their own resources by attracting loans in the state banks and to use of the funds from the bond issues.

**Keywords:** foreign investments, Belgian capital, horsecar, tram, public transport, joint stock company, concession

#### Введение

Сложность развития городских транспортных систем, требующих больших финансовых затрат, согласно принятым в большинстве городов страны новым генеральным планам, приводят к поиску муниципальными властями различных вариантов решения данного вопроса. Беглый анализ истории городского транспорта показывает, что большая часть систем общественного транспорта в городах России была создана за счет реализации иностранных инвестиционных проектов в основном с

бельгийским акционерным капиталом в конце XIX — начале XX вв. В связи с чем возникает необходимость детального изучения этого опыта, проведения анализа нормативно-правовой базы, финансовых результатов работы компаний, особенностей эксплуатации и применения полученных основных положительных результатов того времени в нынешней экономической реальности. Целью данной работы является анализ долгосрочных финансовых бельгийских инвестиций в конце XIX — начале XX вв. с анализом централизации их источников, технологической структуры, характеру воспроизводства основных фондов, назначения и анализ нормативно-правовой базы, обеспечивавшей возможность их привлечения и применения.

### **Материалы и методы**

В качестве материалов для исследования авторами использовались узаконения и распоряжения правительства Российской империи, где обозначены даты образования, допуска к функционированию на территории страны и указаны ограничения и особенности работы бельгийских акционерных компаний. Для анализа уставных капиталов и финансовых результатов бельгийских транспортных обществ был использован указатель действовавших на территории страны в 1903 г. акционерных обществ, где собрана вся финансовая отчетность акционерных компаний из выпусков «Вестника финансов, промышленности и торговли» за несколько лет. Для анализа работы акционерных обществ на местах и изменения государственной политики в вопросе привлечения иностранных капиталов было использовано городское положение с законодательными мотивами, разъяснениями и дополнительными узаконениями 1912 г.

В ходе исследования были использованы диалектический, исторический, системный и формально-юридические методы, позволившие объединить отдельные отрывочные исторические факты в цельную картину процесса реализации долгосрочных финансовых бельгийских инвестиций в городской транспорт Российской империи в конце XIX — начала XX вв.

### **Обсуждение**

Вопросы, связанные с функционированием иностранных акционерных компаний в дореволюционной России давно находятся в рассмотрении отечественных историков. Однако специализированных исследований особенностей становления и развития бельгийских компаний, выбравших для инвестирования транспортную отрасль городов империи практически не проводилось. Одной из первых работ, где впервые были описаны особенности инвестирования бельгийских компаний в городской транспорт России, стала монография 1908 г. Высочина Д.И., посвященная анализу концессионных соглашений и проблем, возникших с работой устроенного бельгийцами общественного транспорта [1]. Вопросы, связанные с источниками капиталов бельгийских компаний, в том числе и в сфере городского транспорта, рассматривались в 1960–1970-е гг. в монографиях Лившина Я.И. [2], Шепелева Л.Е. [3] и Дякина В.С. [4]. В современных исследовательских работах бельгийское инвестирование в экономику городов Российской империи в конце XIX — начале XX вв. узкоспециально рассматривалось в публикациях Васильевой Л.В. [5] в контексте правового обеспечения их деятельности, Шпаковым И.В. [6] в контексте становления электротранспорта в городах Центрального Черноземья и Семеновым Н.М. [7] в контексте истории внедрения единых стандартов в электротранспортной отрасли.

В данной статье авторами сделана попытка обобщения и систематизации информации о становлении и развитии акционерных обществ с заемным бельгийским капиталом в сфере городского транспорта Российской империи конца XIX — начала XX вв. Анализ российского законодательства и дореволюционных официальных публикаций с раскрытием финансовых показателей деятельности отдельных бельгийских анонимных обществ, позволяет сформировать целостную картину истории бельгийских инвестиций в экономику империи в рассматриваемый период.

### **Результаты**

Массовое появление бельгийских акционерных обществ, занимавшихся развитием городского сообщения, в Российской империи происходит в последнее десятилетие XIX в. Именно в это время Россия попадает в зону интересов ряда бельгийских акционерных компаний: «Взаимного общества конно-железных дорог», «Общества Брюссельских конно-железных дорог», «Центрального общества освещения», «Общества электричества и гидравлики», «Треста Эмпена» [8, с. 246], которые, являясь одними из крупнейших в Европе, занимались инвестированием в транспортные и энергетические проекты далеко за пределами Бельгии.

Несмотря на открытость и даже благосклонность властей Российской империи к решению инфраструктурных вопросов за счет иностранного капитала, органы государственной власти довольно внимательно и осторожно подходили к вопросу регистрации деятельности первых иностранных городских транспортных компаний. Так, первая на территории Российской империи бельгийская городская транспортная компания «Общество Одесских конно-железных дорог» (*Société anonime des tramways d'Odessa*), основанная 11 мая 1882 г., была допущена к деятельности на территории империи только через 3 года 29 марта 1885 г. [9]. Вместе с тем стоит отметить, что с увеличением количества поданных на рассмотрение в Сенат уставов иностранных транспортных

компаний срок их утверждения значительно сокращался. Например, анонимное общество «Севастопольский трамвай» (Tramways de Sebastopol, Société anonyme), основанное 27 февраля 1899 г., было допущено к деятельности в России уже через 4 месяца 25 июня 1899 г. [10]

Допуск иностранного акционерного общества означал переход его под отечественную юрисдикцию, учреждение ответственного агента, представлявшего правление общества в России, внесение соответствующих изменений в устав и его публикация на русском языке. Вместе с тем самостоятельность иностранных акционерных компаний ограничивалась необходимостью согласования вопросов изменения уставного капитала, реорганизации, объединения или ликвидации компаний с российскими властями.

Неразвитость транспортной инфраструктуры в большинстве городов империи и нежелание отечественных предпринимателей и компаний решать данный вопрос привели к тому, что городские управления чрезвычайно охотно реагировали на все предлагаемые бельгийцами инвестиционные транспортные проекты, фактически сразу отдавая им концессии, подчас даже в ущерб городским интересам, что вызывало справедливую критику российской общественности. Так, при заключении концессионных договоров городские управления проявляли большую внимательность и осторожность при определении порядка сооружения и трассировки путей, которые могли мешать лишним шумом и вибрацией доходным домам, но с большим равнодушием относились к установлению высокой цены за проезд и вопросу пересадок [11, с. 217–218].

За период с 1881 по 1901 г. бельгийские компании получили права на устройство и эксплуатацию конно-железных дорог и электрических трамваев в 23 городах (таблица 1).

Таблица 1

Бельгийские транспортные компании в Российской империи в 1881–1901 гг.

№ п/п	Наименование компании	Дата основания в Бельгии	Допуск для работы в Российской империи	Открытие деятельности в Российской Империи	Правительственное распоряжение из собрания узаконений и распоряжений
1	Общество Одесских конно-железных дорог	11.05.1882	29.03.1885	13.07.1885	1885 г. № 437 ст. 356
2	Анонимное общество Харьковские конно-железные дороги	2.06.1883	28.09.1888	24.12.1888	1888 г. № 109 ст. 989
3	Акционерное общество Тифлиских конно-железных дорог	21.06.1885	23.12.1888	12.01.1889	1889 г. № 11 ст. 100
4	Общество конно-железных дорог в Ростове-на-Дону	3.12.1886	13.05.1889	10.08.1889	1889 г. № 70 ст. 615
5	Анонимное общество конно-железных дорог в Казани	24.07.1893	18.03.1894	24.03.1894	1894 г. № 55 ст. 433
6	Общество Белостокских конно-железных дорог	11.06.1895	23.05.1897	24.11.1898	1897 г. № 94. ст. 1219
7	Анонимное общество Кишиневские конно-железные дороги	28.06.1895	3.05.1896	19.01.1897	1898 г. № 113 ст. 1270
8	Акционерное общество Курский трамвай	1.10.1895	28.06.1896	23.01.1897	1896 г. № 133 ст. 1490
9	Акционерное общество Орловский трамвай	16.03.1896	20.02.1898	26.01.1899	1898 г. № 58 ст. 797
10	Анонимное общество конно-железных дорог в Николаеве	9.03.1896	22.11.1896	10.03.1897	1896 г. № 140 ст. 1665
11	Акционерное общество Витебский трамвай	25.04.1896	30.01.1898	18.06.1898	1898 г. № 29 ст. 435
12	Анонимное общество Ташкентский трамвай	8.01.1897	4.07.1897	10.1897	1897 г. № 84 ст. 1035
13	Компания тяги и электричества	3.08.1897	19.06.1898	19.11.1898	1898 г. № 112 ст. 1431
14	Анонимное общество Екатеринославский трамвай	22.06.1898	11.11.1898	2.05.1899	1899 г. № 6 ст. 73

15	Анонимное общество трамбаров и общественных карет в Одессе и в России	19.08.1898	26.10.1899	31.12.1899	1899 г. № 150 ст. 2410
16	Анонимное общество Астраханских рельсовых путей	1.01.1899	18.06.1899	17.04.1900	1899 г. № 21 ст. 1848
17	Анонимное общество Бердичевский трамвай		18.06.1899		1899 г. № 118 ст. 1787
18	Акционерное общество Кременчугские трамваи	2.02.1899	26.11.1899	02.01.1900	1900 г. № 8 ст. 741
19	Анонимное общество Севастопольский трамвай	27.02.1899	25.06.1899	1.07.1899	1899 г. № 106 ст. 1550
20	Общество Санкт-Петербургского городского передвижения	2.05.1899	9.07.1899	06.07.1900	1899 г. № 102 ст. 1492
21	Анонимное общество Ревельские трамваи	24.10.1899	11.04.1900	22.02.1901	1900 г. № 58 ст. 1289
22	Анонимное общество Владикавказских электрических трамваев и освещения	4.05.1900	29.06.1901	03.04.1902	1901 г. № 83 ст. 1785
23	Анонимное общество Ярославские трамваи		24.02.1901		1901 г. № 35 ст. 684

Анализируя особенности функционирования бельгийских компаний, можно выявить основные этапы в их деятельности на транспортном рынке Российской империи. Первоначально бельгийские капиталы вкладывались в приобретение уже действовавших крупных конно-железных дорог, дававших ежегодную прибыль (Одесса, Харьков), затем иностранные акционерные компании создавались для выкупа концессий на устройство городских железных дорог у предпринимателей, еще не начавших строительство транспортных систем (Тифлис, Ростов-на-Дону), следующим этапом стало получение концессий ответственными агентами бельгийских обществ напрямую у городских управ (Казань, Курск). Помимо традиционных для России конца XIX – начала XX вв. видов городского общественного транспорта: конно-железных дорог и электрических трамваев, бельгийские компании пытались внедрить в крупных городах омнибусы (общественные кареты) в качестве более дешевой альтернативы извозному промыслу (Одесса, Санкт-Петербург).

Организация рельсовых транспортных систем требовала больших затрат, связанных со строительством вагонных сараев, конюшен, электростанций, покупкой тягловых животных, вагонов и прокладкой путей. В связи с этим средний уставный капитал бельгийских компаний составлял около 2,5 млн. франков. Суммарный вклад бельгийских компаний в экономику Российской империи при покупке и строительстве конно-железных дорог и трамваев за период с 1881 г. по 1901 г. составил 57143800 франков. Для привлечения столько крупных средств самой выгодной организационно-правовой формой бельгийских компаний было акционерное общество, позволявшее выпускать ценные бумаги и размещать их на биржах. Поскольку все общества учреждались в Бельгии, то их ценные бумаги были номинированы во франках. При вхождении бельгийских акционерных обществ в Российскую империю их деятельность на территории страны разрешалась только при условии использования объявленных капиталов в пределах России. Размеры капиталов компаний, а также объемы выпуска их ценных бумаг приведены в таблице 2.

Таблица 2

Размеры уставных капиталов и характеристика ценных бумаг бельгийских акционерных обществ 1881–1901 гг. [12, с. 1655–1759]

№ п/п	Наименование компании	Место нахождения правления	Место проведения общих собраний	Размер уставного капитала во франках	Ценные бумаги
1	Общество Одесских конно-железных дорог	Брюссель	Брюссель	11356900	113569 акций по 100 франков
2	Анонимное общество Харьковские конно-железные дороги	Брюссель	Брюссель	2661500	53230 акций по 50 франков
3	Акционерное общество Тифлиссских конно-железных дорог	Брюссель	Брюссель	8574400	171488 акций по 50 франков

4	Общество конно-железных дорог в Ростове-на-Дону	Брюссель	Брюссель	1000000	10000 акций по 100 франков, 2000 акций без обозначения стоимости
5	Анонимное общество конно-железных дорог в Казани	Брюссель	Брюссель	3900000	15600 акций по 250 франков
6	Общество Белостокских конно-железных дорог	Брюссель	Брюссель	1150000	11500 акций по 100 франков
7	Анонимное общество Кишиневские конно-железные дороги	Брюссель	Брюссель	1100000	11000 акций по 100 франков
8	Акционерное общество Курский трамвай	Брюссель	Брюссель	1400000	14 000 акций по 100 франков, 10000 учредительных паев
9	Акционерное общество Орловский трамвай	Брюссель	Брюссель	1000000	10000 акций по 100 франков
10	Анонимное общество конно-железных дорог в Николаеве	Лютих	Брюссель	1250000	12500 акций по 100 франков
11	Акционерное общество Витебский трамвай	Брюссель	Брюссель	1200000	12000 акций по 100 франков
12	Анонимное общество Ташкентский трамвай	Брюссель	Брюссель	1750000	17500 акций по 100 франков
13	Компания тяги и электричества	Склессень	по усмотрению правления	6000000	60000 акций по 100 франков
14	Анонимное общество Екатеринославский трамвай	Брюссель	Брюссель	2000000	20000 акций по 100 франков
15	Анонимное общество трамбаров и общественных карет в Одессе и в России	Брюссель	Брюссель	1000000	10000 акций по 100 франков
16	Анонимное общество Астраханских рельсовых путей	Брюссель	Брюссель	2000000	20000 акций по 100 франков, 20000 учредительских акций без цены
17	Анонимное общество Бердичевский трамвай	Брюссель	Брюссель	1000000	10000 привилегированных акций по 100 франков, 10000 дивидентских акций, распределяемых между владельцами привилегированных
18	Акционерное общество Кременчугские трамвай	Льеж	Льеж	3000000	30000 акций по 100 франков
19	Анонимное общество Севастопольский трамвай	Брюссель	Брюссель	2000000	20 000 акций по 100 франков
20	Общество Санкт-Петербургского городского передвижения	Брюссель	Брюссель	1000000	10000 привилегированных акций по 100 франков, 10000 дивидентских акций без обозначения стоимости
21	Анонимное общество Ревельские трамвай	Брюссель	Брюссель	1200000	12 000 акций по 100 франков
22	Анонимное общество Владикавказских электрических трамваев и освещения	Брюссель	Брюссель	1600000	16000 привилегированных акций по 100 франков, 16000 простых акций без обозначения стоимости

Привлечение столь больших бельгийских инвестиционных капиталов в транспортные проекты городов Российской империи можно объяснить тем, что действующие в стране во второй половине XIX в. конно-железные дороги приносили ежегодно 6–8 % прибыли, в то время как среднеевропейский процент в этой же сфере составлял не более 3–4. Вместе с тем для российской промышленной деятельности это были низкие показатели, отечественные предприниматели старались вкладывать свои капиталы только в проекты с отдачей не менее 20–30 % прибыли ежегодно [13, с. 57].

Однако, построенные бельгийскими обществами системы городского транспорта почти в половине городов в первый же год работы стали убыточными. С учреждением в 1898 г. промышленного налога, под который попали конно-железные дороги и трамваи с механическим двигателем, их владельцы (акционерные компании) были обязаны публиковать в «Вестнике финансов, промышленности и торговли» годовые бухгалтерские балансы и выписки из годовых финансовых отчетов по операциям в России суммы капитала, счета прибылей и убытков и размер чистой прибыли (убытка) [14], благодаря чему можно отследить финансовые результаты работы бельгийских компаний. Раскрытые значения прибыли или убытка бельгийских обществ приведены в таблице 3.

Таблица 3

Раскрытые значения чистой прибыли (убытка) бельгийских транспортных акционерных обществ в 1881–1901 гг. [12, с. 1655–1759]

№ п/п	Наименование компании	Чистая прибыль (убыток), в тыс. франков					
		1897	1898	1899	1900	1901	1902
1	Общество Одесских конно-железных дорог	666,3	720	724	601	511,5	
2	Анонимное общество Харьковские конно-железные дороги	385,7	393,8	425,8	288,09	294	
3	Акционерное общество Тифлиских конно-железных дорог		232,2	238,2	199,3	157,9	192,5
4	Общество конно-железных дорог в Ростове-на-Дону	17,9	1,7	-20,4	-72,7	-190,4	
5	Анонимное общество конно-железных дорог в Казани	32,1	34,3	47,3	71,7	44,1	
6	Общество Белостокских конно-железных дорог			30,6	-1,2	-5,7	-23,7
7	Анонимное общество Кишиневские конно-железные дороги	1,2	-6,5	0,1	13,2	-1,2	
8	Акционерное общество Курский трамвай		76,5	58,4	1,1	-0,6	
9	Акционерное общество Орловский трамвай		16,8	-118,3	-119	-116,2	
10	Анонимное общество конно-железных дорог в Николаеве	0	9,8	-9,2	0,2	2,8	
11	Акционерное общество Витебский трамвай			18,7	-16,1	-92,7	
12	Анонимное общество Ташкентский трамвай					30,4	
13	Компания тяги и электричества		92,0 (тыс. руб)	283,6 (тыс. руб)	9,1	24,3	
14	Анонимное общество Екатеринославский трамвай			53	40,4	61,5	
15	Анонимное общество трамбаров и общественных карет в Одессе и в России				87,6	148,4	
16	Анонимное общество Астраханских рельсовых путей				6,1	28,7	
19	Анонимное общество Севастопольский трамвай				5,1		
20	Общество Санкт-Петербургского городского передвижения					-49,4	
21	Анонимное общество Ревельские трамваи					23,6	

Убыточными являлись в основном транспортные системы в провинциальных городах. Высокая стоимость проезда, отсутствие регулярности движения и проблемы с обслуживанием и ремонтом инфраструктуры и подвижного состава из-за отсутствия специалистов приводили к большим временным простоям конно-железных дорог и трамваев. Так в Орле трамвай редко работал в зимний период из-за проведения чистки путей [15; 16; 17], в Курске постоянно возникал простой вагонов и уменьшение выпуска на линии из-за большого числа неисправностей и отсутствия должного ремонта вагонов [18, лл. 5–6], в

Витебске из-за отсутствия ремонта подвижного состава и путей ежегодно увеличивалось количество сходов с рельс и возрастало время интервалов между вагонами [19, с. 25–26].

В поисках возможности снизить лишние затраты бельгийские общества смогли найти коллизию в российском законодательстве относительно налоговых сборов. Так с 1903 г. в Сенат стали поступать возражения против правильности взимания с концессионных предприятий земских и городских имущественных сборов сначала из Орла, затем из Курска, Казани, Севастополя и остальных городов. Сенат произвел рассмотрение этого вопроса и вынес решение в пользу концессионеров, поскольку они не являлись собственниками имущества, а занимались только его оперативным управлением. В связи с этим все бельгийские транспортные общества освобождались от имущественных сборов, также им должны были быть возвращены неправильно взысканные налоги с момента подачи первого возражения [20, с. 324].

Вместе с этим владельцы бельгийских обществ искали и другие способы уменьшить затраты и связанные с эксплуатацией и максимизировать свою прибыль: попытки установить большие тарифы, сокращение числа вагонов в утреннее и вечернее время, плохое слежение за тягловыми животными и инфраструктурой, введение системы штрафов для сотрудников, что не могло не вызывать возражений городских управ [21, с. 141–143]. После роста числа подобных инцидентов и жалоб из городских управлений в начале XX в. Министерство внутренних дел стало рассылать в города циркулярные письма с просьбой не отдавать концессии предпринимателям, а организовывать транспортное сообщение хозяйственным способом за счет привлечения кредитов в государственных банках [6, с. 17]. Помимо этого Совет Министров рекомендовал в качестве альтернативы кредитам использовать облигационные займы. Так, из разрешенного Николаеву 19 сентября 1910 г. облигационного займа в размере 6,5 млн. руб. Совет Министров рекомендовал использовать 2 млн. руб. для устройства в городе электрического трамвая и выкупа конно-железнодорожной дороги у бельгийского общества [20, с. 920]. Аналогичные рекомендации были даны Харькову и Екатеринославу в 1911 г. при одобрении выпуска их облигационных займов [20, с. 921–922].

### **Заключение**

Гибкость российского законодательства и заинтересованность властей городов империи (особенно провинциальных) в организации систем общественного транспорта привели к быстрому вхождению и распространению бельгийских акционерных обществ по территории страны. Однако первоначальная радость городских управлений от постройки систем массового транспорта быстро сменилась разочарованием от способов ведения дел в эксплуатационных хозяйствах. Бельгийцы не были заинтересованы в эффективной работе городского транспорта, а старались выстраивать работу конно-железных дорог и электрических трамваев по принципу максимизации прибыли от их работы, в ущерб интересам городского населения и местных властей. Что в итоге привело к осознанию необходимости последними в самостоятельной организации городского общественного транспорта с получением полного контроля над его функционированием. Государственная власть империи в начале XX в. также стала поддерживать городские управления в решении транспортного вопроса, одобряя получение ими кредитов или выпуск облигаций для выкупа бельгийских концессий или постройки новых систем. Вместе с тем нельзя отрицать тот факт, что вложение миллионов бельгийских франков в российскую экономику благотворно повлияло на развитие транспортного и энергетического машиностроения, сориентировав их на выпуск товаров для городского транспорта, а также изменило рынок транспортных услуг в городах, создав более дешевую альтернативу извозному промыслу и повысив доступность средств передвижения для жителей.

### **Примечания:**

1. Высочин Д.И. Бельгийские кандалы: По поводу трамвайного соглашения. Харьков: тип. Губ. правл., 1908. 190 с.
2. Лившин Я.И. Монополии в экономике России: экономические организации и политика монополического капитала. М.: Изд. социально-экономической литературы, 1961. 445 с.
3. Шепелев Л.Е. Акционерные компании в России. Л.: Наука, 1973. 347 с.
4. Дякин В.С. Германские капиталы в России (электроиндустрия и электрический транспорт). Л.: Наука, 1971. 288 с.
5. Васильева Л.В. Правовые основы деятельности иностранных предпринимателей в Российской империи в конце XIX – начале XX века // Налоги. Инвестиции. Капитал. 2004. № 3–4. С. 16–26.
6. Шпаков И.В. Становление и развитие трамвайного транспорта в Центральном Черноземье в конце XIX – первой трети XX вв.: автореферат дис. ... кандидата исторических наук. Курск, 2013. 24 с.
7. Семенов Н.М. Всероссийская трамвайная конференция 1922 г. // Вопросы истории естествознания и техники. 2003. № 1. С. 17–30.
8. Шпаков И.В. Становление и развитие электрических городских железных дорог (трамвая) в городах Российской империи в конце XIX в. // Известия Алтайского государственного университета. 2010. № 4-2. С. 245-248.
9. Собрание узаконений и распоряжений Правительства. 1885. № 437. Ст. 356.

10. Собрание узаконений и распоряжений Правительства. 1899 г. № 106. Ст. 1550.
11. История России в XIX веке. Эпоха реакции. (1866-1892). Т. 5. Санкт-Петербург: А. и И. Гранат. 1909. 340 с.
12. Указатель действующих в Империи акционерных предприятий / под. ред. В.А. Дмитриева-Мамонова. СПб.: тип. Исидора Гольдберга, 1903. 2007 с.
13. Ржонсницкий Б.Н. Трамвай — русское изобретение. М.: МКХ РСФСР, 1952. 83 с.
14. Полное собрание законов Российской империи. 3-е собрание. Т. 18. № 15601.
15. Орловский вестник. 1899. 6 января.
16. Орловский вестник. 1900. 5 февраля.
17. Орловский вестник. 1900. 8 ноября.
18. Государственный архив Курской области. Ф. Р-413. Оп. 1. Д. 8.
19. Забелло Л.А. История витебского трамвая. Витебск: Витебское ТТУ, 1998. 128 с.
20. Городовое положение с законодательными мотивами, разъяснениями и дополнительными узаконениями / сост. С.Г. Щегловитов. СПб.: тип. А.С. Суворина, 1912. 996 с.
21. Розалиев В.В. Городской электротранспорт: из истории государственного управления. М., 2004. 278 с.

#### References:

1. Vysochin D.I. Belgian shackles: Regarding the tram agreement. Kharkov: tip. Gub. pravleniya, 1908. 190 pp. (In Russian)
2. Livshin Y.I. The monopolies in the Russian economy: the economic organizations and the policy of monopoly capital. M.: Publishing house of the socio-economic literature, 1961. 445 pp. (In Russian)
3. Shepelev L.E. Joint-stock company in Russia. L.: Science, 1973. 347 pp. (In Russian)
4. Dyakin V.S. The German capital in Russia (electric industry and electric transport). L.: Science, 1971. 288 pp. (In Russian)
5. Vasilyeva LV Legal basis for activities of foreign businessmen in the Russian Empire at the end of the XIX-th and at the beginning of the XX-th centuries // Taxes. Investments. Capital. 2004. № 3-4. P. 16-26. (In Russian)
6. Shpakov I.V. Formation and development of tram transport in the Central Chernozem region at the end of XIX-th and the first third of the XX-th centuries: abstract of the thesis ... the candidate of historical sciences. Kursk, 2013. 24 p. (In Russian)
7. Semenov N.M. All-Russian Tram conference in 1922 // Questions of history of science and technology. 2003. № 1. pp 17-30. (In Russian)
8. Shpakov I.V. Formation and development of tram transport in the cities of the Russian Empire at the end of the XIX century // News of Altai State University. 2010. № 4-2. pp 245-248. (In Russian)
9. Collection of Laws and regulations of the Government. 1885. № 437 Art. 356. (In Russian)
10. Collection of Laws and regulations of the Government. 1899 № 106. Art. 1550. (In Russian)
11. History of Russia in the XIX century. The era of reaction. (1866-1892). Т. 5. St. Petersburg: A. and I. Granat. 1909. 340 p. (In Russian)
12. The pointer of existing joint-stock enterprises in the Empire / under. Ed. V.A. Dmitriyev-Mamonov. Petersburg.: tip. Isidor Goldberg, 1903. 2007 p. (In Russian)
13. Rzhonsnitsky B.N. Tram — the Russian invention. M.: MKH RSFSR, 1952. 83 p. (In Russian)
14. Complete Collection of Laws of the Russian Empire. The 3 rd collection T. 18. № 15601. (In Russian)
15. The Orel Gazette. 1899. January 6. (In Russian)
16. The Orel Gazette. 1900. February 5. (In Russian)
17. The Orel Gazette. 1900. November 8. (In Russian)
18. State Archive of Kursk Region. Fund R-413. List 1. File 8. (In Russian)
19. Zabello L.A. The history of Vitebsk Tram. Vitebsk: Vitebsk TТУ, 1998. 128 pp. (In Russian)
20. City regulations with legislative motives, explanations and additional by legislation / comp. S.G. Shcheglovitov. Petersburg.: tip. A.S. Suvorin, 1912. 996 pp. (In Russian)
21. Rosalie V.V. Urban electric transport: from the history of public administration. Moscow, 2004. 278 pp. (In Russian)

УДК 330.322:625+94(47)

#### Бельгийские инвестиции в общественный транспорт городов Российской империи в конце XIX — начале XX вв.

<sup>1</sup> Илья Владимирович Шпаков

<sup>2</sup> Елена Дмитриевна Михайлова

<sup>3</sup> Наталья Николаевна Коротева



<sup>1</sup> Юго-Западный государственный университет, Российская Федерация  
кандидат исторических наук  
305040, г. Курск, ул. 50 лет Октября, д. 94  
E-mail: shiva16@yandex.ru

<sup>2</sup> Юго-Западный государственный университет, Российская Федерация  
кандидат исторических наук  
305040, г. Курск, ул. 50 лет Октября, д. 94  
E-mail: miheldm@yandex.ru

<sup>3</sup> Юго-Западный государственный университет, Российская Федерация  
доктор исторических наук  
305040, г. Курск, ул. 50 лет Октября, д. 94  
E-mail: koronna.nat@mail.ru

**Аннотация.** В статье рассматривается процесс реализации долгосрочных инвестиций в транспортные проекты городов Российской империи в конце XIX — начале XX вв. Авторами производится анализ причин привлекательности российской транспортной сферы для бельгийских компаний, основные этапы их вхождения в экономику Российской империи, рассматриваются правовые и эксплуатационные особенности деятельности транспортных акционерных обществ с иностранным заемным капиталом. Также анализируются объемы инвестируемых средств, дается описание размеров уставных капиталов и выпускаемых ценных бумаг транспортных обществ. На основе сравнения процентов ежегодной прибыли дается объяснения относительно небольшого присутствия на транспортном рынке городов империи обществ с российским капиталом. Рассматривая ежегодные финансовые результаты работы бельгийских акционерных транспортных обществ, авторами была установлена убыточность ряда компаний в провинциальных городах. В статье дается попытка объяснения этого явления на основе проблем в работе городского транспорта в нескольких городах. Анализируя особенности ведения транспортного бизнеса в городах, в статье отражены стремления владельцев акционерных обществ максимизировать свои прибыли в ущерб качеству транспортного обслуживания. Такая политика компаний привела в начале XX в. к негативной оценке государственной власти Российской империи способа решения транспортных вопросов городов за счет иностранного капитала. Авторами было установлено, что в поисках наиболее приемлемого решения вопроса власти империи предлагали строить городам транспортные предприятия хозяйственным способом за счет привлечения кредитов в государственных банках и использования части средств из облигационных займов.

**Keywords:** иностранные инвестиции, бельгийский капитал, конно-железная дорога, трамвай, городской транспорт, акционерная компания, концессия.