

УДК 334.71:338.47

Илларионов А.А.
Illarionov A.A.

**Исторический опыт государственно-частного
партнёрства в транспортном освоении Приморья**
(на примере сооружения Уссурийской железной дороги)

**The historical experience of public-private partnerships
in the transport development of Primorye**
(on the example of the construction of the Ussuri railway)

Статья посвящена осуществлению одного из первых инфраструктурных проектов на Дальнем Востоке – строительству Уссурийской железной дороги. Государственно-частное партнерство стало залогом успешной реализации этого важнейшего в истории региона проекта.

Ключевые слова: *предприниматели, железнодорожное строительство, государственно-частное партнерство*



The article is devoted to realization of one of the first infrastructure projects in the Far East – the construction of the Ussuri railway. Public-private partnership is the key to successful implementation of this important project in the history of the region.

Key words: *entrepreneurs, railway construction, the public-private partnership*

Строительство на Дальнем Востоке железных дорог, надёжных и современных путей сообщения, представлялось в России делом государственного значения ещё с 50-х гг. XIX в. Правительство тогда рассматривало ходатайства о необходимости железнодорожного строительства в Сибири и на Дальнем Востоке, поступавшие как от чиновников (план Д.И. Романова об устройстве компанейской железной дороги с Амура до Де-Кастри), радевших за государственные интересы, так и от частных предпринимателей, преимущественно иностранных [1, с. 63; 4, с. 10-11]. Последние имели поверхностное представление о краях, в которых предполагалось вести строительство, их проекты были слабо обоснованными. Ни одно из поступивших в то время предложений не было признано удачным, а постройка железной дороги за Уралом только средствами казны представлялась по финансовым соображениям невозможной. Лишь к концу XIX столетия возникли предпосылки для активизации транспортного строительства за Уралом, а именно были накоплены необходимые ресурсы и практический опыт железнодорожного строительства; дальнейшее развитие капитализма в России требовало совершенствования транспортной системы и как следствие – увеличения ёмкости внутреннего рынка. Обострение межимпериалистических противоречий

ИЛЛАРИОНОВ Алексей Анатольевич, к.и.н., доцент кафедры государственного и муниципального управления Владивостокского государственного университета экономики и сервиса (г. Владивосток).

в АТР также не следует сбрасывать со счетов: без железнодорожной магистрали защита национальных интересов России на берегах Тихого океана была едва ли возможна.

В настоящей статье предпринимается попытка рассмотреть осуществлённое более столетия назад в Приморье предприятие – строительство Уссурийской железной дороги – сквозь призму такого типа взаимодействия между государством и бизнесом как государственно-частное партнёрство (ГЧП). В экономическую и юридическую практику термин вошёл сравнительно недавно – в последнее десятилетие прошлого века, утвердившись первоначально в англоязычной литературе. Общепринятого определения государственно-частного партнёрства не существует. Оптимально суть данного явления, на наш взгляд, отражена Т.С. Новиковой и Н.В. Чухломиным [11]. Они определяют ГЧП *как деловое сотрудничество между государственным и частным сектором, предполагающее заключение соглашений и распределение рисков и прибыли от результатов объединения ресурсов* [11, с. 181]. Поскольку одной из наиболее распространённых институциональных форм ГЧП являются договоры подряда, отличавшие, в основном, взаимодействие государства и бизнеса в дореволюционной России, использование термина в нашем случае представляется вполне обоснованным.

Именно абсолютистское государство с присущими ему административными и финансовыми ресурсами выступило силой, способной организовать созидательную работу на новом этапе транспортного освоения восточных районов страны. Такой сценарий развития событий, когда государственная власть определяла все нюансы железнодорожного строительства, был обусловлен не только гигантскими масштабами задуманного предприятия и стратегическим характером дальневосточных железных дорог. Следует учитывать, что в Российской империи сложился особый стиль отношений государства с предпринимателями. Государство превалировало в хозяйственной жизни России и не собиралось уступать своих позиций развивавшейся буржуазии. «...Используя представителей делового мира в качестве экспертов, царизм в то же время детально регламентировал условия и пределы частно-предпринимательской инициативы в экономической области» [10, с. 231]. Поэтому причастность предпринимателей к возведению дальневосточных железных дорог, так же как и любых иных железных дорог в империи, всецело зависела от воли государства. Но, конечно, в нашем случае особый вес имел и фактор финансовой слабости местного бизнеса, и геополитическая специфика – этим определялась центральная роль государства в сооружении железнодорожной сети.

Масштаб предстоявших работ предопределил повышенное внимание руководства страны к организационной стороне дела. Первоначально общее руководство строительством Транссибирской магистрали, в том числе и её дальневосточного звена – Уссурийской железной дороги – возлагалось на МПС, а именно на Управление казённых железных дорог (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 575. Л. 9.). Между тем, сразу стала очевидной потребность в специальном руководящем органе, который мог бы успешно (значит оперативно) решать все вопросы, связанные со строительством этой магистрали. Такой орган должен был обладать гораздо более широкими полномочиями и большим влиянием, чем МПС. Вопрос стоял не столько о появлении очередного административного учреждения, сколько о наделении его исключительными полномочиями в подведомственной сфере, что в итоге должно было колоссально упростить механизм реализации принимаемых решений. В конце 1892 г. правительством принимается решение о создании Комитета Сибирской

железной дороги – центрального органа, курировавшего железнодорожное строительство за Уралом [14, с. 67].

Выдающиеся заслуги в продвижении вопроса о сооружении Транссиба в целом, и в организации Комитета Сибирской железной дороги в частности, принадлежат С.Ю. Витте, который после недолгого пребывания на посту министра путей сообщения получил портфель главы финансового ведомства. Им была сформулирована мысль о создании этого особого государственного учреждения. Наряду с другими важными предложениями по сооружению Транссибирской магистрали указанная идея была высказана Витте в ноябре 1892 г. [9, с. 28].

Всё тот же Витте посоветовал императору Александру III назначить наследника престола Николая Александровича главой Комитета Сибирской железной дороги. Царствовавший император активно готовил сына к делу государственного управления. Неслучайно именно сыну Александр III поручил открыть в мае 1891 г. работы по сооружению Уссурийской железнодорожной магистрали. Появление наследника престола на этой церемонии – само по себе небывалое для дальневосточников событие – придавало открытию работ особенно торжественный характер и, конечно, отвечало цели приобщения великого князя к государственным делам. А в январе 1893 г. Николай был назначен председателем Комитета Сибирской железной дороги [14, с. 67-68].

Назначение наследника престола руководителем Комитета стало залогом быстрого продвижения железнодорожного строительства в Сибири и на Дальнем Востоке. Став императором, Николай Александрович к постройке Транссиба не охладел, он оставил пост председателя Комитета за собой, а это обстоятельство в самодержавной России имело колоссальное значение. «Решения Сибирского комитета имели значение законов, так как когда надо было обращаться... в Государственный совет, вопросы уже заранее были предreshены государем императором» [3, с. 437]. Заслуживает внимания и назначение в начале 1893 г. председателя Комитета министров Н.Х. Бунге на пост вице-председателя Комитета Сибирской железной дороги. Бунге, опытный бюрократ, был в своё время наставником наследника престола, и это, без сомнения, облегчало его взаимодействие с Николаем в Комитете. Следовательно, назначения января 1893 г. носили стратегический характер, и они в должной мере учитывали государственные интересы.

Исполнительным органом, на который возлагалось руководство гигантской стройкой, стало специальное Управление по сооружению Сибирской железной дороги, подчинявшееся министру путей сообщения. Оно просуществовало до середины 1899 г., когда и было упразднено в связи с реорганизацией МПС [3, с. 437]. Следует заметить, что к тому времени основной объём строительных работ удалось выполнить (темпы сооружения Транссибирской магистрали были беспрецедентно высокими) и необходимости в специальном управлении постройкой уже не существовало.

С.Ю. Витте, являясь постоянным участником заседаний Комитета Сибирской железной дороги, был в центре событий и сумел немало сделать для успешной реализации намеченных планов железнодорожного дела за Уралом. «...Он не только ассигновал средства, но и, подбирая людей, сколотил группу способных железнодорожных инженеров (К.Я. Михайловский, Н.Н. Меженинов, Б.И. Савримович, Е.Ю. Подруцкий, Н.А. Белелюбский), находил предприимчивых подрядчиков. Витте внимательно следил за ходом строительства, изыскивал рычаги его ускорения, контролировал сооружение подсобных предприятий» [9, с. 29]. Наряду с С.Ю. Витте наиболее деятельными руководителями этого важнейшего для страны проекта следует признать министра путей

сообщения князя М.И. Хилкова и статс-секретаря А.Н. Куломзина. Они выполнили основной объём организационной работы.

Среди факторов, существенно повлиявших на успех железнодорожного строительства в Приморье в 90-е гг. XIX в., нужно выделить следующие два: 1) осуществление стабильного и полномасштабного финансирования строительства; 2) обеспечение стройки необходимыми трудовыми ресурсами (рабочими руками). Оба вопроса требовали рационального решения, поскольку государство не обладало избытком материальных и людских ресурсов. *В этих условиях именно механизм государственно-частного партнёрства, тесной кооперации государственных структур и бизнеса обеспечил успех задуманного предприятия.*

Особый интерес министра финансов к Транссибирской магистрали, его участие в работе Сибирского комитета и, конечно же, особенный статус данного учреждения, в котором председательствовал наследник российского престола, обусловили своевременное выделение бюджетных средств на сооружение Уссурийской железной дороги. Утверждённые Государственным советом сметы на сооружение Южно-Уссурийского и Северо-Уссурийского участков предусматривали ассигнование 17661051 руб. и 21709930 руб. соответственно [7, с. 105]. Следовательно, стоимость строительства всей магистрали оценивалась почти в 40 млн. руб. Между тем, Уссурийская железная дорога сооружалась по облегчённому варианту, что свидетельствовало о стремлении правительства удешевить, насколько возможно, это строительство. Сужение полотна дороги, большие предельные уклоны при его возведении, устройство деревянных мостов через средние и малые реки – вот те меры, на которые готов был идти Сибирский комитет ради сокращения казённых расходов.

Огромное влияние на успех всего строительства оказывал второй фактор. Юг Дальнего Востока в конце XIX в. оставался в значительной степени территорией пионерного освоения. Железную дорогу приходилось зачастую строить в местности, совершенно не обжитой. «...Все участки вниз по Уссури почти необитаемы, станции расположены по берегу реки, то есть самое меньшее вёрст 12 от линии...» [5, с. 2]. Данное обстоятельство объективно удорожало строительные работы. Возникали трудности в обеспечении стройки необходимыми материалами, продовольствием; остро стоял вопрос о подъездных путях к строящейся линии и транспортных средствах. Однако самой важной представлялась проблема обеспечения железнодорожного строительства рабочими руками.

В соответствии с монаршей волей, постройку Сибирского рельсового пути – этого «великого народного дела» – необходимо было осуществить «... русскими людьми и из русских материалов» [1, с. 63]. С другой стороны, выдвигалось условие строить железную дорогу «... дёшево, а главное скоро и прочно» [14, с. 69].

Трудно не согласиться с исследователями, полагающими, что в такой ситуации без чрезвычайных мер по привлечению и использованию трудовых ресурсов невозможно было обойтись [13, с. 129-130]. Переселенцы, прибывшие на судах Доброфлота в 80-х гг. и составившие значительную часть крестьянского населения Приморья, только осваивались на новых местах, мало кто из них успел обустроить собственное хозяйство и крепко встать на ноги. Поэтому рассчитывать на их заинтересованность в земляных и иных работах на линии сооружаемой железной дороги строительное управление не могло. Уссурийские казаки также проявляли пассивность, их не привлекал тяжёлый труд строителей стальной магистрали. В этих условиях правительство сделало ставку на проверенный годами контингент – военнотружеников частей, размещённых в крае, и заключённых, отбывавших наказание на Дальнем

Востоке, либо только туда направлявшихся. Данные категории рабочих составили ядро строителей Уссурийской железной дороги. С целью восполнения дефицита рабочих рук русское правительство вынуждено было обращаться и к завозу иностранной рабочей силы (преимущественно из Китая). Менее широко использовался на строительстве магистрали вольнонаёмный труд русских рабочих из центральных губерний, что объяснялось объективными причинами, в частности дороговизной их доставки на Дальний Восток.

Казённые подрядчики строительного управления не могли самостоятельно выполнить весь объём работ в требуемые сроки. Кроме того, управление стремилось сдать строительные участки с подряда на наиболее выгодных для государства условиях. Наилучшим выходом из данной ситуации виделось использование частной предпринимательской инициативы. Частными предпринимателями владело желание получить барыши на железнодорожных подрядах и поставках, выполняя самые прибыльные работы: строя здания и мосты, производя земляные работы, поставляя лес и т.п. Государство нуждалось в предпринимателях (купцах, чиновниках), как в экспертах, не желая сталкиваться с многочисленными практическими трудностями в осуществлении поставленной цели. Эти трудности предстояло преодолеть частным подрядчикам и поставщикам. *Способность предпринимателей законтрактовать рабочих, доставить их на стройку, обеспечить строительными материалами и инвентарём, предоставить им на время работ крышу над головой, обеспечить продовольствием и материально заинтересовать была по достоинству оценена государством.* Государственная власть признавала, что частный бизнес справится с этими задачами удачнее её самой, и готова была оплатить его услуги звонкой монетой. В итоге, государственно-частное партнёрство в процессе сооружения Уссурийской железной дороги способствовало сокращению расходов правительства и организации рабочего процесса оптимальным образом.

Но на практике действия подрядчиков не всегда оказывались успешными и приносили максимальную пользу общему делу. Один из исследователей этого вопроса справедливо отметил несостоятельность некоторых частных подрядчиков строительного управления, которым не хватало организаторского опыта, деловой хватки, да и в капиталах у них ощущался недостаток [7, с. 107]. Подрядчиками строительного управления было привезено из Одессы до 800 человек наёмных рабочих. Их собрали без строгого отбора. На работах состояла едва ли половина этого беднейшего люда (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 571. Л. 62.). Многие не имели даже паспортов, ведь на родине они были представителями люмпенского слоя. Здесь же, во Владивостоке, эти люди так же вызывали немалую озабоченность властей, после того как, бросив работы на строившейся железнодорожной линии, пополняли зачастую ряды местных бродяг. Рабочие были не довольны тяжёлыми условиями, в которых им приходилось жить и работать. Они заявляли о притеснениях подрядчиков. От законтрактованных в европейских губерниях рабочих подрядчики действительно намеренно утаивали истину о трудностях пути на Дальний Восток, о высоких ценах на товары повседневного спроса и прочие дальневосточные реалии.

Очень туго сначала продвигалась работа на участках, взятых с подряда предпринимателями Введенским и Кауровым. Коллежский советник Введенский подрядился выполнить железнодорожные работы между Владивостоком и Никольским, для чего ему был сдан отряд солдат численностью 1550 человек. Важнейшие условия заключённого с Введенским договора были таковы: подрядчику следовало уплатить батальонам деньги за рабочую одежду в 4-х месячный срок, платить ря-

довому по 30 коп. за рабочий день, отпускать на каждого военнослужащего по 5 коп. в день на расходы по надзору и по 2 коп. – на расходы по лечению. Подрядчик должен был взять на себя и организацию питания солдат. Но Введенский не смог поставить дело надлежащим образом и спустя 3 недели после заключения контракта отказался от своих обязательств (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 604. Л. 6.).

Крупным подрядчиком казны был купец 2-й гильдии Василий Кауров, специально прибывший с этой целью в Приморье. Им были законтрактованы рабочие в Европейской России, кроме того, в 1891-1893 гг. Кауров брал крупные отряды солдат (численностью 950-1000 человек) на особых условиях, заключённых с военным министерством (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 570. Л. 128 – 129об.; д. 604. Л. 8об.). Подрядчик нёс расходы по заработной плате военных строителей дороги, лечению заболевших на стройке; он обязывался приобрести у военного ведомства инструмент, тачки и рабочую одежду, устроить бараки, временные кухни и бани. Обеспечение рабочих провиантом также относилось к обязанностям подрядчика. О порядке расчёта предпринимателя с военным министерством в договоре сказано следующее: «...Все, причитающиеся с меня, Каурова, платежи имеет получать Заведующий нижними чинами штаб-офицер от Начальника работ Уссурийской железной дороги из следующих мне, Каурову, платежей за произведённые работы» (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 570. Л. 129.). Для решения возможных недоразумений договором предусматривалось создание комиссии с равным представительством сторон.

За два строительных сезона на Южно-Уссурийском участке военные строители, бывшие в распоряжении Каурова, выбрали около 70 тыс. кубических сажень грунта при производстве земляных работ (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 604. Л. 7об., 11.). За то же время отряд, которым руководил подполковник Экстен, сделал 78,8 тыс. кубических сажень (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 604. Л. 6об., 9об.). При равных естественных условиях (климатические условия, качество грунта) Экстен располагал более многочисленным отрядом – в 1,5 тыс. рабочих, то есть каждый сезон у него было на 500 – 600 солдат больше. Даже учитывая объективные сложности (потерю времени в 1891 г. в результате ликвидационных дела Введенского, рабочие которого были подчинены в итоге Экстену), очевидно, что результат работы на участках частного предпринимателя лишь немногим уступал результату военного ведомства, решившегося действовать на свой собственный риск (хозяйственным способом). Именно поэтому руководители строительства считали необходимым продолжать сотрудничество с подрядчиком, несмотря на известную его нечистоплотность в отношениях с рабочими.

Между тем, жажда наживы, сверхприбыли служила плохую службу самим барышникам. Ещё в 1891 г. был установлен «...факт некоторой деморализации отрядов, бывших у Каурова» (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 604. Л. 8.). А с 1893 г. военное ведомство отказалось от услуг частных подрядчиков, сочтя их накладными (здесь не могли не сказаться и злоупотребления предпринимателей), и стало работать хозяйственным способом. Стремясь нажиться на эксплуатации наёмных рабочих, минимизируя собственные затраты, купец Кауров восстановил и их против себя, об этом уже упоминалось. Есть сведения о конфликтах с рабочими другого крупного подрядчика – Скидельского, подобно Каурову отправившегося на Дальний Восток за прибыльными железнодорожными подрядами (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 571. Л. 30.). Комментируя создавшееся положение, газета «Восточное обозрение» в августе 1891 г. отмечала: «Немного времени прошло с начала открытия работ по устройству полотна Южно-Уссурийской железной дороги, а уже проявилось в полном блеске

характерное для сибирских предпринимателей и подрядчиков отношение к рабочим... Рабочие, доведённые до отчаяния, устраивают стачки и отказываются продолжать работать; подрядчики пишут заявления о "бунте" рабочих и требуют вмешательства военной силы, чтобы принудить их работать» [Цит. по: 8, с. 19]. Идя на сотрудничество с властью, предприниматели, конечно, рассчитывали на покровительство со стороны государства, например, при возникновении таких спорных ситуаций. Законтрактовав рабочую артель, они, как правило, злоупотребляли своим положением: в собственных интересах пересматривали условия договоров, требуя выполнения не оговорённых первоначально работ за прежнюю плату [5, с. 2]. Недобросовестность подрядчиков проявлялась и в порядке регистрации и оплаты труда, который позволял им бесконтрольно расхищать большую часть заработка рабочих [2, с. 103].

Железнодорожные подряды, конечно, обогащали дельцов. Предприниматель Скидельский на Уссурийской железной дороге набрал подрядов на 2,5 млн. руб. [15, с. 67]. Развернув кирпичное производство, он строил мосты, мастерские, даже здание Управления дороги во Владивостоке. Железнодорожные подряды способствовали расширению предпринимательской деятельности Скидельского, имевшего интересы в горной, лесопильной и других отраслях. В результате Леонтий Скидельский стал одним из крупнейших капиталистов на Дальнем Востоке. Кроме Скидельского, в начале 90-х гг. XIX в., кирпичными заводами (как правило, это были небольшие мало затратные производства с примитивной технологией) обзавелись такие подрядчики железнодорожно-строительства, как Тифонтай, Кустер, Линдгольм [15, с. 88].

Истории сооружения Уссурийской магистрали известны случаи острого соперничества предпринимателей, стремившихся получить выгодные казённые подряды. Так, постройка деревянного моста через Бикин по предварительному письменному условию была поручена Скидельскому. Однако другой предприниматель – Суворов – предложил Управлению по сооружению Уссурийской железной дороги более выгодные условия (они сэкономили Управлению до 24 тыс. руб.) [5, с. 2]. Передача подряда этому предпринимателю привела к предъявлению Скидельским счета строительному управлению [6, с. 2]. Данный случай позволяет судить ещё и об уязвимости позиций частного бизнеса во взаимоотношениях с казёнными заказчиками.

Далеко не последнюю роль в строительстве железной дороги играли своевременные поставки леса, в связи с чем некоторые предприниматели – поставщики Управления по сооружению Уссурийской железной дороги – получили от властей *преимущественное* перед другими частными лицами право сплава леса: Зотов – на Монгугае, Аверкович – на Раковке, Рославлев – на Ситухэ (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 575. Л. 38об., 39.).

Подрядчиками казны при строительстве Северо-Уссурийского участка, кроме Скидельского и Суворова, были предприниматели Галецкий, Гуюс, Ферштер, Барашков, Соколов (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 628. Л. 3об.). Они охотно брали у тюремного ведомства крупные партии каторжан. Последние сдавались подрядчикам подённо (по 80 коп. за каждую подённую). Большой объём работ здесь приходился на участки подрядчика Галецкого. У него работало несколько арестантских команд: первая, насчитывавшая 180 рабочих, трудилась на Красной речке, что в 16 верстах от Хабаровска; вторая, той же численности, была занята вблизи урочища Кцоёво; наконец, на р. Малая Чирка работал отряд в 190 человек (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 628. Л. 3об.). При выполнении урока арестант получал от подрядчика на руки 15 коп. Предусматривалось и сверхурочное вознаграждение: например за 0,1 кубической саже-

ни мягкого грунта плата повышалась на 100% (15 коп.), а сверхурочная выемка 0,01 кубической сажени скалистого грунта стоила подрядчику 5 коп. (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 628. Л. 7.). Несмотря на это, эксплуатация каторжных оставалась чрезвычайно выгодной для подрядчиков, едва ли можно было рассчитывать на вольнонаёмную рабочую силу, готовую работать за такие гроши.

Другой категорией землекопов, активно используемой подрядчиками в середине 90-х гг., были китайские и корейские рабочие. Они выполнили 67% объёма земляных работ на Северо-Уссурийском участке (солдатами было исполнено здесь 20% , ссыльно-каторжными – 9%, японцами – около 4%) [4, с. 24].

Не все подрядчики оказывались исправными партнёрами казны, пример Введенского красноречиво об этом свидетельствует. Строительное управление вынуждено было в интересах дела оказывать предпринимателям разнообразную помощь, нередко оно само приобретало провиант и фураж, снабжало ими частных подрядчиков и вычитало затем стоимость товаров при расчёте за произведённую работу. *Но, несмотря на видимые сложности, подрядный способ железнодорожного строительства на Дальнем Востоке в целом себя оправдал, обеспечив реальную выгоду государству.* Как на южном, так и на северном участках сооружавшейся Уссурийской магистрали частными подрядчиками было выполнено свыше половины объёма всех работ (54% на южном и 51% на северном) [7, с. 107]. Управление по сооружению Уссурийской железной дороги находило при этом более приемлемые условия организации работ, чем при хозяйственном способе. Предприниматели же, получив прибыль от железнодорожных подрядов и поставок, имели возможность начать или развить собственное дело, придать ему новый импульс.

Конечно, построенная магистраль, не имевшая большого количества подъездных путей и ответвлений, не могла скоро окупиться. Но уже первый год эксплуатации в Приморье почти 400-километровой железной дороги (доведённого до станции Графской южного участка) принёс 768 тыс. руб. выручки [12, с. 14]. Основные поступления давала, что вполне понятно, перевозка грузов. Из 1709 отправленных по Южно-Уссурийской дороге в 1895 г. поездов, товарными являлись 971 [12, с. 13].

В заключение необходимо подчеркнуть, что ведущую роль в становлении железнодорожной сети Приморья сыграло государство. Оно, представленное императором Александром III, деятелями Сибирского комитета, министрами (Витте, Хилковым) выработало стратегию железнодорожного строительства на Дальнем Востоке. Смысл её сводился к принципу: строить железные дороги быстро, дёшево, надёжно. В этих целях своевременно появились необходимые нормативные акты, регламентировавшие различные аспекты сооружения рельсовых путей. Государственная власть направила на железнодорожное строительство в далёком крае колоссальные финансовые ресурсы, обеспечила стройку опытными инженерами и техниками, изыскала возможности для привлечения к работам русских и иностранных рабочих. Государство владело построенными дорогами и стремилось сделать их бездефицитными. *Однако именно государственно-частным партнёрством был предопределён успех предприятия в практической его части, в воплощении магистрали, что называется в чугуне и камне.* Договоры подряда стали той формой ГЧП, которая была реализована при железнодорожном строительстве в Приморье. Частные предприниматели являлись подрядчиками и поставщиками казны, на определённых условиях сотрудничая с государством (его представителем в отношениях с частным бизнесом было Управление по сооружению Уссурийской железной дороги), делили с государством прибыль и риски. Бесспорно, в абсолютной

монархии условия такого взаимодействия диктовала государственная власть. Между тем, масса частных вопросов, казалось мелких и незначительных, но существенно влиявших на конечный результат этого великого дела, практически была решена конкурировавшими между собой предпринимателями-подрядчиками. На наш взгляд, этот исторический опыт (и опыт, в целом, положительный) не утратил актуальности и в современных условиях. Подтверждением тому являются осуществлённые в последние годы в Приморье крупные транспортные проекты.



Литература

1. Алексеев А.И., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX в. – 1917 г.). М., 1989.
2. Борзунов В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции (по материалам строительства Транссибирской магистрали). М., 1965.
3. Витте С.Ю. Воспоминания. Т. 1. (1849 – 1894). М., 1960.
4. Дальневосточная магистраль России. Хабаровск, 1997.
5. Дальний Восток. 1895. № 2.
6. Дальний Восток. 1895. № 3.
7. Деревянко А.П. Сооружение Уссурийской железной дороги (1891 – 1897 гг.) // КВЖД и ее влияние на развитие политических, социально-экономических и культурных процессов в Северо-Восточной Азии. Международная научная конференция: тезисы докладов и сообщений. Владивосток, 1997. С. 105-107.
8. Залужная Д.В. Транссибирская магистраль. М., 1980.
9. Игнатьев А.В. С.Ю. Витте – дипломат. М., 1989.
10. История предпринимательства в России. Кн.2. Вторая половина XIX – начало XX в. М., 1999.
11. Новикова Т.С., Чухломин Н.В. Оценка эффективности государственно-частного партнёрства при создании особых экономических зон // Вестник НГУ. Серия: Социально-экономические науки. 2010. Т. 10. Вып.4. С. 180-92.
12. Отчет по временной эксплуатации Южно-Уссурийской железной дороги за 1895 г. СПб., 1900.
13. Пиотрович А.А. О цикличности развития сети железных дорог Дальнего Востока и проблемах ресурсного обеспечения этого развития // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. 2004. № 1. С. 125–131.
14. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. СПб., 1900.
15. Троицкая Н.А. Формирование и деятельность крупной буржуазии на русском Дальнем Востоке (1861 – 1904 гг.): Дис... канд. ист. наук. Владивосток, 1989.

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Alekseev A.I., Morozov B.N. Osvoenie russkogo Dal'nego Vostoka (konets XIX v. – 1917 g.). M., 1989.
2. Borzunov V.F. Proletariat Sibiri i Dal'nego Vostoka nakanune pervoj russkoj revolyutsii (po materialam stroitel'stva Transsibirskoj magistrali). M., 1965.
3. Vitte S.YU. Vospominaniya. T. 1. (1849 – 1894). M., 1960.
4. Dal'nevostochnaya magistral' Rossii. KHabarovsk, 1997.
5. Dal'nij Vostok. 1895. № 2.
6. Dal'nij Vostok. 1895. № 3.
7. Derevyanko A.P. Sooruzhenie Ussurijskoj zheleznoj dorogi (1891 – 1897 gg.) // KVZHD i ee vliyanie na razvitie politicheskikh, sotsial'no-ehkonomicheskikh

i kul'turnykh protsessov v Severo-Vostochnoj Azii. Mezhdunarodnaya nauchnaya konferentsiya: tezisy dokladov i soobshhenij. Vladivostok, 1997. S. 105-107.

8. Zaluzhnaya D.V. Transsibirskaya magistral'. M., 1980.

9. Ignat'ev A.V. S.YU. Vitte – diplomat. M., 1989.

10. Istoriya predprinimatel'stva v Rossii. Kn.2. Vtoraya polovina XIX – nachalo XX v. M., 1999.

11. Novikova T.S., CHukhlomin N.V. Otsenka ehffektivnosti gosudarstvenno-chastnogo partnyorstva pri sozdanii osobykh ehkonomicheskikh zon // Vestnik NGU. Seriya: Sotsial'no-ehkonomicheskie nauki. 2010. T. 10. Vyp.4. S. 180-92.

12. Otchet po vremennoj ehkspluatatsii YUzhno-Ussurijskoj zheleznoj dorogi za 1895 g. SPb., 1900.

13. Piotrovich A.A. O tsiklichnosti razvitiya seti zheleznykh dorog Dal'nego Vostoka i problemakh resursnogo obespecheniya ehlogo razvitiya // Sotsial'nye i gumanitarnye nauki na Dal'nem Vostoke. 2004. № 1. S. 125–131.

14. Putevoditel' po Velikoj Sibirskoj zheleznoj doroge. SPb., 1900.

15. Troitskaya N.A. Formirovanie i deyatel'nost' krupnoj burzhuazii na russkom Dal'nem Vostoke (1861 – 1904 gg.): Dis... kand. ist. nauk. Vladivostok, 1989.