

DOI: 10.12731/2218-7405-2016-12-296-313

УДК 316.4.051

## **РОЛЬ КОРПОРАЦИЙ И АКЦИОНЕРНОГО КАПИТАЛА В РАЗВИТИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ (XIX в.)**

*Стецюк Н.М., Ефимова А.А.*

*Цели. Необходимо исследовать влияние корпораций на развитие железнодорожного транспорта России. Выделить основные этапы развития отрасли, используя: положения концепции П.А. Сорокина об интегральной сущности человека; гипотезу о наличии причинно-следственной связи между капиталом различных экономических субъектов, заинтересованных в его воспроизводстве (простом и расширенном) и формами социально-коммуникативного взаимодействия, ставшими следствием финансовых и деловых отношений.*

*Метод проведения работы. Анализ отечественной и зарубежной историографии развития железнодорожного транспорта как отрасли экономики, изучение социальной роли в ней корпораций и акционерного капитала.*

*Результаты. В статье получила подтверждение гипотеза о социальной роли корпораций и акционерного капитала, в частности включительно по 70-е годы XIX в. именно корпорации и аккумулируемый ими капитал ускорили анагенез и кладогенез видов социально-коммуникативного взаимодействия и выступили основной движущей силой развития железнодорожного транспорта. Но, к сожалению, корпорации с частным капиталом выполнили только часть социальной миссии и не могли поддерживать общественно-ориентированную политику государства в транспортной сфере.*

*Область применения. В образовательном процессе, научной и исследовательской деятельности.*

**Ключевые слова:** *железнодорожный транспорт; корпорация; акционерный капитал; укрупнение; монополизация; передача железных дорог государственную собственность.*

## THE ROLE OF CORPORATIONS AND CAPITAL OF SHAREHOLDERS IN THE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT IN RUSSIA (XIX c.)

*Stetsyuk N.M., Efimova A.A.*

*Purpose. It is necessary to investigate the impact of corporations on development of railway transportation of Russia as well as to identify the main stages of development of the industry, using: conceptual foundation of P.A. Sorokin about the integrated nature of the person; hypothesis of existence of cause and effect relationship between the equity of different economic subjects interested in its reproduction (simple and expanded) and forms of social and communicative interaction resulting from the financial and business relationships.*

*Methodology. Analysis of Russian and foreign historiography of the development of railway transport as a sector of the economy. The study of the social role of corporations and share capital.*

*Results. The hypothesis about the social role of corporations and share capital, in particular up to the 70-ies of the XIX century, received a confirmation in the article. Corporations and their accumulated capital accelerated anagenesis and cladogenesis of the types of social and communicative interaction and acted as the main driving force behind railway development. But unfortunately, corporations with private capital performed only a part of the social mission and could not support the public-oriented government policy in the transportation sector. .*

*Practical implications. It can be applied in educational process, scientific and research activities. .*

**Keywords:** *railway transportation; corporation; share capital; integration; monopolization; transferringtransferring of the Railways to state ownership.*

Генезис и эволюция корпораций от несложных субъектов бизнеса до интегрированных структур, согласно исследованиям историков и учёных, насчитывает не менее четырехсот лет [7, 12, 17].

Сформировавшись в конце XVI в начале XVII веков, как результат расширения и развития промышленности, торговых и экономических отношений, в течение последующих столетий корпорации видоизменялись и приспособлялись к условиям внешней среды. В одних странах (Голландия, Англия) создание, принципы функционирования и взаимоотношения внутри корпораций определялись и координировались их прямыми учредителями. В других активную позицию в создании и последующем контроле стало занимать правительство (Франция, Германия). В-третьих, создание акционерных обществ, как корпоративной формы организации деятельности, носило разрешительный порядок со стороны государственных органов управления и законодательства (США, Россия) [7]. Однако, вне зависимости от субъекта, инициирующего этот процесс, а также особенностей его содержания, преимущества в укрупнении капитала посредством интеграции стали проявлять себя очень быстро, например:

- в завоевании корпорациями (акционерными обществами) лидирующих, а порой монополистических позиций на рынке, чему способствовали их большие финансовые возможности по внедрению современных научно-технических и технологических достижений в сравнении с субъектами, созданными за счёт капитала одного предпринимателя;
- получении более высоких финансовых, коммерческих и других выгод;
- создании потенциала роста темпов развития экономики [7, 11, 13, 17].

Финансовый, экономический виды эффекта – это, как правило, наиболее часто называемые результаты функционирования корпораций ранее и по настоящий момент времени. В тоже время, в контексте поставленной задачи, поддерживая точку зрения Л.В. Сааковой [13], считаем целесообразным обратить внимание на созданный ими социальный эффект, а именно: корпорации способствовали не только анагенезу и кладогенезу видов взаимодействий, но также становлению одной из важных отраслей экономики – железнодорож-

ному транспорту (далее – ж.д. транспорт), технико-технологический аспект развития которого представлен З.Л. Крейнисом в работе [5].

В эволюции железнодорожного транспорта каждый этап, названный З.Л. Крейнисом, чрезвычайно значим. Однако в рамках социологического исследования особого внимания заслуживает XIX в., так как именно в этом периоде отмечается создание первых отраслевых корпораций, что стало:

1) для отрасли – инновационным в организации и управлении хозяйствующими субъектами;

2) общества (социума) – анагенезом и кладогенезом форм социально-коммуникативных взаимодействий между различными группами и членами общества, а также внутри некоторой группы, сформированной посредством горизонтальной интеграции собственников, видов капитала, сфер деятельности и организованной (структурированной) в форме корпорации или акционерного общества.

Объективность зарождения корпораций в сфере железнодорожного транспорта, их эволюцию, а также социальную роль в развитии отрасли можно обосновать положениями об интегральной сущности человека концепции реформирования кризисного общества П.А. Сорокина, на которые указывали в своих работах ряд авторов [2, 3], а именно:

1) сущности человека должна соответствовать форма производства и распределение благ;

2) в форму производства должны быть заложены: личный интерес; хозяйственная автономность и ответственность.

Гипотеза о наличии причинно-следственной связи между капиталом различных экономических субъектов, заинтересованных в его воспроизводстве (простом и расширенном), формами социально-коммуникативного взаимодействия, ставшими следствием финансовых и деловых отношений в совокупности с положениями концепции П.А. Сорокина, позволила выделить ряд этапов в развитии отрасли и появлении в ней корпораций:

*1-й этап (до начала XIX в.) – строительство транспортных путей для ускорения процесса производства за счёт капитала, при-*

*надлежащего одному лицу, как правило, собственнику предприятия (зарождение железнодорожного транспорта);*

*2-й этап (первая половина XIX в.) – объединение различных видов капитала и акционирование железнодорожных компаний для реализации капиталоемких проектов;*

*3-й этап (вторая половина XIX в.) – укрупнение железнодорожных компаний, монополизация отрасли и передача железных дорог государству.*

Рассмотрим названные этапы.

### **Зарождение железнодорожного транспорта (до начала XIX в.).**

В мировой практике родоначальником железнодорожного транспорта принято считать те дороги, которые имели колеи для колёс транспортных средств [5].

В XVI в. на немецких рудниках для перевозки руды стали укладываться деревянные продольные лежни, по которым при помощи людей или лошадей перемещались вагонетки внутри предприятий или между пунктами, участвующими в производственно-технологическом цикле. Деревянные колеиные пути имелись и в России, например на казённом медеплавильном заводе, организованном при Пыскорском монастыре в верховьях реки Камы (первая половина XVII в.). В более поздние периоды (XVIII в.) деревянные лежни заменялись железными или чугунными [5, 9].

Колеиные дороги (деревянные, чугунные, железные), построенные за счёт только частного или государственного капитала, их последующая модернизация собственниками предприятий, не только способствовали развитию железнодорожного транспорта, ускорению производственных и технологических процесс, повышению объёмов выработки продукции, но также делали легче условия труда работников. Эта были первые шаги в совершенствовании организации живого труда на рудниках, шахтах и металлургических заводах в сфере их транспортного обеспечения, и которые впоследствии, на основе систематизации опыта и знаний (в т.ч. и в других сферах производственной деятельности), получили развитие в теории научного управления или научной организации труда (НОТ).

Таким образом, согласно концепции П.А. Сорокина личные интересы, во-первых, собственников промышленных и добывающих производств, во-вторых, их работников стали причиной успешного внедрения транспортных путей в технологические процессы и как следствие эффект, полученный каждой из групп индивидов. Для первых (собственников) – это эффект экономический и финансовый, для вторых (работников) – социальный через улучшение условий труда при помощи технических средств.

Однако, следует отметить, что в значительном количестве случаев, капитала одного собственника лишь было достаточно для реализации относительно некапиталоемких локальных проектов. В то же время растущие стремления предпринимателей к воспроизводству расширенному стали требовать проектов: (1) способных удовлетворять одновременно большее количество предпринимателей; (2) требующих крупных инвестиционных вложений; (3) сопровождаемых рисками высокой степени неопределённости, которые следовало разделять (актуально как для самих проектов, так и капитальных вложений в них). Эффективным решением названных проблем стало объединение частных капиталов либо частного и государственного, с последующим акционированием компаний отрасли.

***Объединение различных видов капитала и акционирование железнодорожных компаний (первая половина XIX в.)*** стали существенными и важными процессами в развитии отрасли, совершенствовании системы управления и форм социально-коммуникативного взаимодействия, в т.ч. интеракций (в контексте «взаимное влияние или воздействие групп друг на друга»). В этом периоде были заложены основы будущих цивилизованных канонов, определяющие не только правила взаимоотношений между различными индивидами, группами индивидов и государством в сфере железнодорожного транспорта, как акционерами (участниками корпораций), но также создающие условия для зарождения экономического и неэкономического эффекта синергии для участников корпораций и общества в целом. В частности, премьер-министр России Н.Х. Бунге (1887–1895 гг.) неоднократно отмечал, что развитая железнодорож-

ная сеть имеет великое значение для экономического прогресса, упрочивает связь между областями государства, облегчает административное управление, обеспечивает быструю мобилизацию армии в случае войны, позволяет более рационально пользоваться благами природы, способствует распространению просвещения и культуры, сближает как отдельных людей, так и целые народы [1].

Если строительство первых железных дорог осуществлялось с использованием капитала конкретного собственника, то в первой половине XIX в., одновременно с участками, принадлежащими частному лицу или государству, транспортные пути начинают строиться и для получения экономических выгод совокупности предпринимателей отдельных территорий, что также способствует развитию самих территорий (экономический и социальный эффект). Например, в 1821 г. У. Джеймс, на основе анализа экономической ситуации, пришёл к выводу о целесообразности строительства железной дороги, которая должна соединить морской порт Ливерпуля и центр ткацкого производства Манчестер.

Вопрос о финансовом обеспечении строительства этой дороги поднимался дважды. На начальном этапе свои услуги предложил предприниматель (банкир) из Ливерпуля Д. Сандарс. Однако средств одного лишь этого бизнесмена было недостаточно, и поэтому в мае 1823 г. для реализации проекта была организована железнодорожная компания с участием других представителей бизнеса – Ливерпуля и Манчестера. Так частный капитал для реализации проектов строительства железных дорог начал объединяться, а его собственники интегрироваться в компании – корпорации или акционерные общества.

Другой пример объединения капиталов посредством создания общества (корпорации), включающего 23 акционера, отмечен при строительстве дороги от Сент-Этьена до Луары во Франции (1826–1835 гг.). Акционерный капитал также был задействован при реализации проекта Королевской железной дороги с паровой тягой в Германии между городами Нюрнбергом и Фюртом (1835 г.) [5, 15, 20].

В российской истории в числе первых примеров объединения капитала различных частных лиц для строительства транспортных

коммуникаций следует назвать железную дорогу Петербург–Царское Село. Её проектирование и строительство было поручено инженеру и профессору Венского политехнического института Ф.А. фон Гёрстнеру, отметившему, что *«Нет такой страны в мире, где железные дороги были бы более выгодны, чем в России, так как они дают возможность сокращать большие расстояния путем увеличения скорости передвижения»* [5, с. 91].

Для реализации проекта Ф.А. Гёрстнер в 1836 г. организовал частную акционерную компанию, учредителями которой, кроме самого автора проекта, выступили граф А.А. Бобринский, коммерц-советник В.В. Крамер, консул во Франкфурте на Майне И.К. Плит.

Поскольку первоначально проект требовал 3 млн. руб., то учредителями для формирования акционерного капитала было принято решение о выпуске 15 тыс. акций стоимостью по 200 руб. каждая и их последующем размещении среди владельцев имений и купцов. Позже количество акций было увеличено до 17,5 тыс., а величина акционерного капитала составила 3,5 млн. руб. ассигнациями. Однако в этом контексте А. Августынюк и М. Гвоздев («Первая магистраль», 1951 г.) обращают наше внимание на то, что капитал был в основном иностранным, а в скупке акций иностранцы участвовали в качестве частных лиц (По: [ 10]), и как отмечает Е.А. Сотников *«...это было акционерное коммерческое предприятие с международным и российским капиталом...»* [ 16, с. 73]).

Другие примеры объединения частного капитала для строительства железных дорог России, сопровождаемого созданием акционерных компаний, представлены в таблице 1.

И всё же, при наличии случаев частного инвестирования, в первой половине XIX в. железные дороги России преимущественно возводилась за счёт средств казны (табл. 1), но объёмы строительства были не существенными. К одной из причин этому следует отнести сложившееся мнение ряда членов правительства об их нецелесообразности для экономики страны, например:

а) М.Г. Дестрем (помощник министра путей сообщения) считал, что России исторически определена роль поставщика сырья и сель-

скохозыистойвенной продукции Западу, а массовые грузы в России, столь богатой естественными водными путями, выгоднее доставлять судоходным способом;

б) К.Ф. Толь (генерал-лейтенант, возглавивший в 1833 г. Главное управление путей сообщения и публичных зданий) был убеждён в убыточности железных дорог и аналогично М.Г. Дестрему полагал, что бóльшую выгоду можно получить от перевозки грузов по водным путям сообщений [8, с. 39];

в) Е.Ф. Канкрин (граф, министр финансов с 1823 по 1844 гг.) не только поддерживал точку зрения М.Г. Дестрема и К.Ф. Толя относительно выгоды водного транспорта, но также совместно с князем Волконским выступил против учреждения частных акционерных обществ, считая, что средств российских предпринимателей будет недостаточно, и поэтому общества будут вынуждены привлекать иностранный капитал, а это приведёт к тому, что лишь иностранцы будут получать спекулятивно высокий процент прибыли [10].

Таблица 1.

**Первые железные дороги России и источники их финансирования**

Название железной дороги	Период строительства, годы	Протяжённость, вёрст (1 верста = 1,0167 км)	Источники финансирования
Царскосельская	1836–1837	25	Акционеры
Варшавско-Венская	1839–1842	308	Акционеры; Казна – с 1842 г.
с веткой на Ловин	1842–1844		
Дубовско-Качалинская (на конно-бычьей тяге)	1843–1846	50	Акционеры
Петербург-Московская (с 1855 г. Николаевская)	1842–1851	604	Казна
Гатчинский участок Петербурго-Варшавской	1851–1855	42	Казна

Не в пользу железнодорожного строительства стали сомнения, сложившиеся как среди государственных деятелей, так и русских инженеров, например: о благоприятности климатических условий; эффекте, в контексте полезности их сооружения в сопоставлении

с затратами; сохранении социальной иерархии, а также установившихся к данному моменту времени обычаев и порядка торговли и промышленности [4].

На фоне сомнительных экономических выгод, социальную позицию, поддерживающую представителей государственной власти и инженерной среды, заняли и другие не менее важные персоны высшего дворянского общества, такие как генерал-адъютант князь Воронцов-Дашков, князь Лобанов-Ростовский, граф Татищев, граф Бутурлин, граф Гурьев, граф Потоцкий, а именно владельцы конных заводов и постоянных дворов, крупные помещики, совокупный доход которых *«...от извозного промысла в год составлял 100 млн. руб. ассигнациями, в то время, когда ценность изделий всей добывающей и обрабатывающей промышленности в 1840-х гг. достигала 500 млн. руб.»* [10, с. 72].

Противниками строительства kolejных путей были и другие предприниматели. В частности против конно-чугунной дороги между озером Эльтон и рекой Волгой по проекту П.К. Фролова выступили владельцы соляного бизнеса. Причины их негативного отношения заключались в уверенности, что новый вид перевозок приведёт к снижению цен на соль, вызовет увеличение объёма поставок казне, следовательно, спровоцирует рост затрат и отрицательно отразится на доходах.

Однако практика создания и введения в эксплуатацию железных дорог в европейских странах и Америке свидетельствовала об обратном, в частности: их собственники получали регулярный доход; возводились объекты инфраструктура (вокзалы, мосты и др.), для строительства которых реинвестировался капитал собственников дорог и привлекался капитал других членов общества; отмечалось опережающее развитие территорий, по которым проходили участки железных дорог, и рост их экономических показателей.

Доказательством необходимости строительства более скоростных и менее зависимых от природно-климатических условий дорог, объединяющих территорию России, стала социально-экономическая ситуация, возникающая в результате существующей разницы

в ценах на один и тот же продукт. Например, в 1843 г. вследствие неурожая в Эстонии стоимость одной четверти ржи (около 200 кг) поднялась до 7 руб. В то же время в Черниговской, Киевской, Полтавской, Харьковской губерниях куль муки (144 кг) продавался по 1 руб. 20 коп. Через два года по причине неурожая цена четверти ржи в Псковской губернии достигала 10 руб., а в Орле и Мценске она сбывалась по 1,5 руб. По данному поводу Л.В. Тенгоборский писал: *«Все знают, что по неимению хороших путей сообщения часто случается, что многие наши губернии страдают от голода и эпидемических болезней... тогда как в других губерниях такой избыток хлеба, что им некуда сбыть его...»* (приведено по: [ 18]).

Не менее существенными обстоятельствами, указывающими на необходимость увеличения протяжённости железных дорог, стала потребность в повышении обороноспособности страны, а также наличие угроз в снижении экономической и политической значимости страны в мире.

Таким образом, к середине XIX в. в Российской империи сложился конфликт интересов, одна сторона которого, в силу субъективности мировоззрения либо личной финансовой заинтересованности своих представителей, сдерживала инициативность собственников частного капитала и их активность в его объединении для строительства железнодорожных транспортных путей. В то же время, другая сторона считала, что этот вид транспорта необходим для общества, государства и национальной экономики, но вследствие дефицита государственного бюджета казна не могла удовлетворить потребности страны. В результате железнодорожный транспорт страны к середине XIX в. не получил достаточного потенциала для своего развития, так: к 1855 г. в стране было построено лишь 980 вёрст рельсовых дорог, что составляло 1,5 % мировой железнодорожной сети.

***Укрупнение железнодорожных компаний, монополизация отрасли и передача железных дорог государству (вторая половина XIX в.)***

Приход к власти Александра II (1855–1881 гг.) был ознаменован поворотом в пользу поощрения частного железнодорожного строительства и ростом числа акционерных обществ (корпораций). Это-

му способствовала объявленная в стране акция, предоставляющая инвесторам при заключении ими с государством концессионного соглашения на строительство железных дорог, исключительные (монопольные) права на извлечение прибыли как в процессе их строительства, так и эксплуатации. Под воздействием выгод, предлагаемых государством, был отмечен грандиозный железнодорожный бум. Только за период 1866–1870 гг. было образовано 34 акционерных общества, что почти в три раза больше, чем за весь предшествовавший период железнодорожного акционерного учредительства. К 1871 г. почти все железные дороги страны находились в частной собственности [5, 10, 16].

Увеличение количества транспортных корпораций и активное строительство ими железных дорог способствовали развитию железнодорожного транспорта и внедрению предоставляемых услуг в сферу обращения. Однако одновременно стали проявляться негативные последствия, такие как экономические, финансовые и социальные, например:

1) железнодорожная сеть не представляла собой единого структурного целого – это было множество компаний различных по величине акционерного капитала и длине участков;

2) развитие преимущественно шло в направлениях, дающих скорейшую коммерческую выгоду, тогда как на восток европейской и азиатской частей страны приходилось незначительное количество транспортных линий;

3) желание собственников получать большие прибыли способствовало: снижению качества строительства за счёт закупки более дешёвых и некачественных материалов, рельсов, шпал; устройству только одного пути; установлению индивидуальных тарифов собственниками линий; нарушению правил эксплуатации, в т.ч. превышению скоростных режимов, как следствия, крушения, человеческие жертвы;

4) многомиллионные убытки для государства и его бюджета, так как кроме выполнения государством гарантий в получении участниками акционерных обществ доходов (в размере 4,5–5% – вне

зависимости от того, будет ли прибыльной дорога или участок, а фактически в результате низкого курса реализации облигационного капитала, доход составлял 7–8%), казне приходилось брать на себя обязательства по покрытию их долгов и недоимок.

В силу сложившихся обстоятельств в апреле 1876 г. правительством было принято решение о масштабном преобразовании железнодорожной сети. Цель реформирования заключалась в превращении всей совокупности отдельных участков железнодорожных путей в единую транспортную систему [1, 9, 10]. Из двух возможных вариантов объединения, получивших развитие в мировой практике (через передачу дорог государству, как это было в Германии, или через усиление государственного контроля при их передаче частным лицам, например в США и Англии), Россией был выбран опыт Германии [14, 16, 17].

В числе предпосылок огосударствления железных дорог следует назвать: назревшую в результате «тарифных войн» необходимость создания единой тарифной системы и утверждения устава железных дорог; военные соображения исходя из опыта, полученного в ходе русско-турецкой войны 1877–1878 гг., подтвердившие медленную преодолимость территорий; массовое банкротство акционерных обществ и развал железнодорожных хозяйств частных дорог [1, 14].

Акционерный капитал железнодорожных корпораций страны в ходе реформирования не был ликвидирован полностью, он лишь приобрел смешанную форму – частно-государственного партнёрства [1]. Однако, если сравнивать с периодом до 1881 г., когда частным обществам принадлежало 70% железных дорог, то после выкупной акции со стороны государства 70% дорог приобрели статус казённых и приносили более 40 % дохода в бюджет и лишь соответственно 30% по-прежнему находились в частных руках акционеров [5]. Крупными акционерными обществами велось строительство Московско-Казанской, Юго-Восточной, Владикавказской и других дорог протяженностью 12,5 тыс. км.

К 1894 г., дате окончания периода царствования Александра III, в России общая протяженность дорог составила 31,2 тыс. вёрст (вто-

рое место в мире после США), из которых 16,9 тыс. вёрст, или 52%, находились в казённом управлении (17 дорог), а 14,3 тыс. вёрст (18 дорог) содержались частными компаниями. Через десять лет, в 1914 г., темп роста строительства составил 47,3%, без учёта железных дорог Финляндии. К категории государственных уже относились 24 дороги, протяженностью 44,52 тыс. вёрст (67,5% от общего объема), к частным – 20 дорог, протяжённостью 21,34 тыс. вёрст [14, 16].

Приведённые исторические факты, их анализ свидетельствуют о том, что включительно по 70-е годы XIX в. корпорации и аккумулируемый ими капитал способствовали не только анагенезу и кладогенезу видов взаимодействий, но также выступили основной движущей силой в развитии железнодорожного транспорта. Однако выполнив лишь часть социальной миссии в дальнейшем, основанные на частном капитале, они не смогли поддержать общественно-ориентированную политику государства в транспортной сфере. И лишь частно-государственное партнёрство [6, 19], основанное на акционерном капитале предпринимателей и решениях, принимаемых государством о его размещении, подкреплённых гарантиями по обеспечению дохода инвесторам, способствовали тому, что Россия к началу XX в. по протяжённости транспортных линий вышла на второе место в мире, что в свою очередь повысило безопасность государства, ускорило перестройку сельского хозяйства, приблизило восточные территории России к её центральной части. Положительная динамика была отмечена в темпах развития торговли и промышленности, создании новых рабочих мест.

### *Список литературы*

1. Алиев Ш.И., Благих И.А. Особенности государственно-частного партнерства в России (на примере строительства и эксплуатации железных дорог). // Проблемы современной экономики. 2012. № 1 (41). С. 388–392.
2. Ашин Г.К., Кравченко С.А., Лозинский Э.Д. Социология политики. Сравнительный анализ российских и американских политических реалий. М.: Экзамен, 2001. С. 185–193.

3. Бадмаева М.В. П. Сорокин об истоках и преодолении социального кризиса // Вестник Бурятского госуд. ун-та. 2012. № 6. С. 72–76.
4. Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщений за сто лет его существования (1798–1898 гг.). – СПб.: тип. М-ва путей сообщ., 1898. – VIII, 221 с.
5. Крейнис З.Л. Очерки истории железных дорог: два столетия. Кн.1. М.: ГОУ «Учеб.-метод. центр по образованию на ж.-д. трансп.», 2009. 336 с.
6. Курбанов А.Х., Плотников В.А. Государственно-частное партнерство и аутсорсинг: сравнительный анализ структуры и характера отношений // В мире научных открытий. 2013. № 4. С. 33–47.
7. Леонтьев Р.Г., Голикова Ю.А. Генезис корпораций: научное издание. Хабаровск: ДВГУПС, 2006. 303 с.
8. Мошенский С.М. Рынок ценных бумаг Российской империи / С.М. Мошенский. – Москва: Экономика, 2014. – 560 с.
9. Николаева Т.В. Из истории строительства железных дорог // Путь и путевое хозяйство. 2006. № 11. С. 33–35.
10. Носова Г.В. Первые железные дороги в России: причины появления и источники финансирования // Финансы. 2006. № 8. С. 71–73.
11. Орехов Д.Б., Саакова Л.В. Признаки корпораций и их роль в экономике. // Экономика, социология и право. 2014. № 1. С. 76–79.
12. Рукавишников С.М. Корпорация как правовой и социальный институт: Автореф. дис. на соискание степени к-та юр. наук. М., 2005. 28 с.
13. Саакова Л.В. Эффективность устойчивого развития предпринимательской деятельности корпораций в условиях экономики знаний (теория и методология): Автореф. дис. на соискание степени д-ра экон. наук. Санкт-Петербург, 2012. 42 с.
14. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М.: Наука, 1975. 315 с.
15. Сотников Е.А. Железные дороги мира из XIX в XXI век. М.: Транспорт, 1993. 200 с.
16. Сотников Е.А. История и перспективы мирового и российского железнодорожного транспорта (1800–2100 гг.) // Железнодорожный транспорт. 2005. № 3. С. 72–77.

17. Стецюк Н.М., Леонтьев Р.Г. Генезис корпораций в сфере железнодорожного транспорта: исторический аспект // Вестник транспорта. 2012 г. № 8. С. 34–38.
18. Уздин М.М. История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917 гг. / Под ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. СПб.: 1994. 336 с.
19. Эмиров Н.Д., Степочкина М.Д. Государственно-частное партнерство – эффективный инструмент развития регионов России // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. 2015. № 1. С. 228–232.
20. O'Brien P. Railways and the Economic Development of Western Europe, 1830–1914. Oxford: St. Antony's College. 1983. 242 p.

### *References*

1. Aliev SH.I., Blagikh I.A. *Problemy sovremennoy ekonomiki* [Problems of Modern Economics]. 2012, vol. 1, no. 41, pp. 388–392.
2. Ashin G.K., Kravchenko S.A., Lozinskiy E.D. *Sotsiologiya politiki. Sravnitel'nyy analiz rossiyskikh i amerikanskikh politicheskikh realiy* [Sociology of Politics. Comparative analysis of the Russian and American political realities]. Moscow: Ekzamen, 2001, pp. 185–193.
3. Badmaeva M.V. *Vestnik Buryatskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of the Buryat State University]. 2012, no 6., pp. 72–76.
4. *Kratkiy istoricheskiy ocherk razvitiya i deyatel'nosti vedomstva putey soobshcheniy za sto let ego sushchestvovaniya (1798–1898 gg.)* [A brief historical sketch of the development and activities of the Ministry of Railway Transport of the hundred years of its existence (1798–1898 years)]. vol. VIII. St. Peterburg, 1898, 221 p.
5. Kreynin Z.L. *Ocherki istorii zheleznikh dorog: dva stoletiya* [Essays on the history of railways: two centuries], Vol. 1. Moscow: GOU «Ucheb.-metod. tsentr po obrazovaniyu na zh.-d. transp.», 2009, 336 p.
6. Kurbanov A.H., Plotnikov V.A. *V mire nauchnykh otkrytiy* [In the world of scientific discovery], 2013, no. 4, pp. 33–47.
7. Leont'ev R.G., Golikova YU.A. *Genезis korporatsiy* [Genesis corporations]. Khabarovsk: DVGUPS, 2006, 303 p.

8. Moshenskiy S.M. *Rynok tsennykh bumag Rossiyskoy imperii* [Securities market of the Russian empire]. Moskva: Ekonomika, 2014, 560 p.
9. Nikolaeva T.V. *Put' i putevoe khozyaystvo* [Track and track facilities]. 2006, no. 11, pp. 33–35.
10. Nosova G.V. *Finansy* [Finance]. 2006, no. 8, pp. 71–73.
11. Orekhov D.B., Saakova L.V. *Economics, sociology and law*, 2014, no 1, pp. 76–79.
12. Rukavishnikov S.M. *Korporatsiya kak pravovoy i sotsial'nyy institut* [The Corporation as a legal and social institution]. *Avtoref. dis. na soiskanie stepeni k-ta yur. nauk* [The dissertation on competition of a scientific degree Ph.D. (Law)]. Moscow, 2005, 28 p.
13. Saakova L.V. *Effektivnost' ustoychivogo razvitiya predprinimatel'skoy deyatel'nosti korporatsiy v usloviyakh ekonomiki znaniy (teoriya i metodologiya)* [The effectiveness of sustainable development of business corporations in the knowledge economy (theory and methodology)]: *Avtoref. dis. na soiskanie stepeni d-ta ekon. nauk.* [The dissertation on competition of a scientific degree Doctor Sc. (Econ.)]. St. Petersburg, 2012. 42 p.
14. Solov'eva A.M. *Zheleznodorozhnyy transport Rossii vo vtoroy polovine XIX v.* [The Railway transport of Russia in the second half of the XIX c.]. Moscow: Science, 1975, 315 p.
15. Sotnikov E.A. *Zheleznnye dorogi mira iz XIX v XXI vek* [Railways of the world from the XIX th c. to the XXI th c.]. Moscow: Transport, 1993, 200 p.
16. Sotnikov E.A. *Zheleznodorozhnyy transport* [Railway transport]. 2005, no 3, pp. 72–77.
17. Stetsyuk N.M., Leont'ev R.G. *Vestnik transporta* [Bulletin of transport]. 2012, no 8, pp. 34–38.
18. Uzdin M.M. *Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii 1836–1917* [History of Railway Transport of Russia 1836-1917 ]. vol. 1. St. Petersburg, 1994, 336 p.
19. Emirov N.D., Stepochkina M.D. *Innovatsionnaya ekonomika: perspektivy razvitiya i sovershenstvovaniya* [Innovative economy: prospects for development and improvement]. 2015, no 1, pp. 228-232.20.

20. O'Brien P. Railways and the Economic Development of Western Europe, 1830–1914. Oxford: St. Antony's College. 1983. 242 p.

### **ДАННЫЕ ОБ АВТОРАХ**

**Стецюк Наталья Михайловна**, кандидат экономических наук,  
доцент ВАК РФ, доцент кафедры финансов и бухгалтерского учёта

*Дальневосточный государственный университет путей сообщения*

*ул. Серышева, 47, г. Хабаровск, 680021, Российская Федерация*

*nstetsuk@yahoo.com*

*SPIN-код: 4074-3153*

**Ефимова Анна Андреевна**, преподаватель кафедры строительных конструкций, зданий и сооружений

*Дальневосточный государственный университет путей сообщения*

*ул. Серышева, 47, г. Хабаровск, 680021, Россия*

*3173367@mail.ru*

*SPIN-код: 8543-5788*

### **DATA ABOUT THE AUTHORS**

**Stetsyuk Natalia Michaelovna**, Ph.D. (Econ), Associate Professor

*Far-Eastern State University of Railways*

*47, Serysheva Str, Khabarovsk, 680021, Russian Federation Russia*

*nstetsuk@yahoo.com*

*SPIN-кодcode: 4074-3153*

**Efimova Anna Andreevna**, Lecturer

*Far-Eastern State University of Railways*

*47, Serysheva Str, Khabarovsk, 680021, Russian Federation Russia*

*3173367@mail.ru*

*SPIN-кодcode: 8543-5788*