

Copyright © 2018 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.
Copyright © 2018 by Sochi State University



Published in the Slovak Republic
Co-published in the Russian Federation
Bylye Gody
Has been issued since 2006.

E-ISSN: 2310-0028
Vol. 47. Is. 1. pp. 339-348. 2018
DOI: 10.13187/bg.2018.1.339
Journal homepage: <http://bg.sutr.ru/>



Reorganization of the Private Baltic Foundry, Mechanical and Construction Plant into a State-Owned Enterprise in the late 19th century

Denis G. Kovalevsky ^{a,*}, Elena D. Tverdyukova ^b

^aThe Naval Academy named after Admiral of the Fleet of the Soviet Union N.G. Kuznetsov, Russian Federation

^bSaint Petersburg State University, Russian Federation

Abstract

The article is devoted to the study of problems associated with the penetration of state capitalism into the armored shipbuilding of Russia. Issues relating to the transfer of the private Baltic Foundry, Mechanical and Construction Plant in Chekushi to the treasury at the end of the 19th century are considered. The article examines the following problems: was the state intervention forced, due to the inability of the business to ensure the competitiveness of the products (in terms of quality and value)? Could the state manage property more effectively than private entrepreneurs? Was there an attempt to establish monopoly control over the market by entities that had ties in government spheres that were financially interested in the redistribution of property? The process of bankruptcy of the private enterprise of T. Carr and M. Macpherson, who occupied the leading positions in the iron shipbuilding of Russia at the end of the 19th century, was considered. The mechanism of acquiring strategic, from the point of view of the security of the country sea borders, a shipbuilding and a mechanical plant through fictitious persons in joint ownership by officials of the Maritime Department and subjects of the British Empire are analyzed. Also, the reasons for the financial catastrophe and the taking of an important plant for the Russian Navy under state control are examined. The procedure and reasons that prompted the Maritime Ministry to purchase its shares from the founders of the company are described. The organization of a state-owned enterprise, but working on commercial principles, deserves attention.

Keywords: Russia, Baltic plant, shipbuilding, armored fleet, fiscal industry, state capitalism.

1. Введение

Государство в России традиционно играло важнейшую роль в народном хозяйстве. Сегодня, по некоторым оценкам, доля госсектора превышает 50 %, что дает основание ряду исследователей характеризовать современное состояние отечественной экономики как период государственно-монополистического капитализма с преобладанием государственных корпораций ([Государственный капитализм, 2008](#); [Зяблюк, Титова, 2017](#)). В этой связи особый интерес и актуальность приобретает анализ взаимоотношений государства с частными предпринимателями на начальном периоде складывания монополий в нашей стране в конце XIX в. Являлось ли вмешательство государства вынужденным, вследствие неспособности бизнеса обеспечивать конкурентоспособность выпускавшейся продукции (по качеству и стоимости)? Могло ли государство распоряжаться собственностью эффективнее частных предпринимателей? Была ли попытка установить монопольный контроль над рынком со стороны структур, имевших связи в правительственных сферах, финансово заинтересованных в переделе собственности? Рассмотрению этих проблем на примере Балтийского литейного, механического и судостроительного завода посвящена данная статья.

* Corresponding author

E-mail addresses: Kovalevskiy1963@mail.ru (D.G. Kovalevsky), e.tverdyukova@spbu.ru (E.D. Tverdyukova)

2. Материалы и методы

Источниками при написании статьи явились делопроизводственные документы из фондов Российского государственного архива Военно-морского флота (фонд 410 «Канцелярия Морского министерства» и фонд 4 «Материалы по вопросам броненосного судостроения») и Центрального государственного исторического архива Санкт-Петербурга (фонд 416 «Правление Балтийского завода и Адмиралтейских заводов»), всеподданнейшие отчеты государственных контролеров, воспоминания Н.Н. Мамантова и дневник Е.А. Перетца, материалы периодической печати.

Ретроспективное исследование взаимоотношений казенной и частной промышленности проведено на основе принципов историзма и объективности, с применением историко-системного, историко-сравнительного методов, которые позволили выявить историческую обусловленность процессов государственного вмешательства в экономику.

3. Обсуждение

Историография экономических проблем дореволюционной России весьма обширна. В своем исследовании мы опирались, прежде всего, на фундаментальные труды К.Ф. Шацилло и И.Ф. Гиндина (Шацилло, 1968; Шацилло, 1992; Гиндин, 1980), в которых рассматривались предпосылки возникновения государственно-монополистического капитализма.

Среди современных исследователей военно-морской политики следует назвать работы А.П. Шевырева, Р.В. Кондратенко, В.В. Поликарпова. Но механизм взаимодействия казенного хозяйства и частной промышленности в отечественном броненосном судостроении последней трети XIX в. исследован недостаточно.

История Балтийского завода изучалась в советские годы (Кузнецов, Лившиц, Плясунов, 1970), но эти публикации не были свободны от идеологического давления, поэтому деятельность предприятия нуждается в освещении с позиции объективного подхода.

4. Результаты

До середины 1850-х гг. военным кораблестроением на Балтике занимались казенные верфи Санкт-Петербургского военного порта: «Галерный островок», «Новое Адмиралтейство», Кронштадтского порта и Адмиралтейских Ижорских заводов. Поражение России в Крымской войне заставило власти пересмотреть судостроительную программу. С середины 1850-х гг. Морское министерство встало на путь покровительства частному судостроению, выразившийся в прямых субсидиях и разрешении беспопытного приобретения за границей необходимых материалов и деталей, а также предоставлении подрядчикам государственных заказов. По мнению А.П. Шевырева, окруженные сетью частных заводов и верфей, казенные предприятия могли бы выполнять заказы, не неся основное бремя кораблестроительных работ (Шевырев, 1990: 136–137). Коммерсанты, со своей стороны, также осознавали выгодность такого сотрудничества: работа по договору с казной гарантировала поступление заказов и щедрую оплату. Одним из таких дельцов явился предприниматель английского происхождения Т. Карр, заработавший небольшой капитал на сахароварении. В 1855 г. он основал в Санкт-Петербурге завод для ремонта и постройки буксирных пароходов. В 1863 г. его компаньоном стал М. Макферсон, владелец небольшой мастерской и механик на императорской яхте «Невка». Именно с его подачи завод занялся железным военным судостроением. Начало было положено постройкой «однобашенных» мониторов «Латник» и «Броненосец» и «двухбашенного» «Адмирал Лазарев».

Предприниматели, не обладая достаточными собственными средствами для ведения столь масштабного дела, неоднократно ставили завод под угрозу остановки и срыва контрактов. Финансовая несостоятельность вынудила компаньонов выставить предприятие на торги. Заслуживает внимания важное обстоятельство. Конкурс был проведен закрытый. Это позволило одному из влиятельных чиновников, адъютанту великого князя Константина Николаевича (главного начальника флота и морского ведомства) князю Э.А. Ухтомскому, уплатив свыше 700 тыс. руб. частным лицам, в 1872 г. стать собственником завода. Фактически князь выступал заказчиком, который выделял государственные средства, и одновременно исполнителем, к которому деньги поступали непосредственно в карман. Более того, в светских кругах Балтийский завод называли «великокняжеским», намекая на участие в прибылях генерал-адмирала. По свидетельству государственного секретаря Е.А. Перетца, Константин Николаевич одолжил Ухтомскому 250 тыс. руб. (Перетц, 1927: 91).

Однако свободного оборотного капитала у князя не имелось, поэтому для возвращения взятых под большие проценты денег он решил выпустить акции. В 1873 г. в Англии русскими подданными при участии англичан, в том числе бывшего главного инженера-строителя королевского флота Э. Рида, было создано Английское акционерное общество «The Baltic Iron Ship Building and Engineering Company, Limited». Для управления делами создавалось ответственное агентство, в которое могли бы обращаться по всем вопросам заинтересованные лица (как частные, так и представлявшие интересы казны). В состав его входили капитан-лейтенант А.А. Этолин, князь Э.А. Ухтомский и купец 1 гильдии Е.И. Грегер. На агентство переводились все долги Балтийского

завода. Именно оно взяло на себя обязательства по постройке фрегатов «Минин», «Герцог Эдинбургский», клиперов «Пластун» и «Стрелок».

По сведениям государственного контролера С.А. Грейга, ни на выпущенные Английским обществом акции, ни на облигации подписки не производилось. Общество прибегло к закладу своих неоплаченных бумаг в частных кредитных учреждениях и, наконец, обратилось к Морскому министерству за поддержкой: «Вступив раз на этот удобный путь, завод пошел по нему быстрыми шагами» (*Всепопданнейший отчет, 1878: 20*). С 1877 по 1880 гг. морское ведомство выделило учредителям около 3100 тыс. руб. (*РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 2782. Л. 67*).

Броненосное судостроение требовало не только увеличения производительности, но и внедрения новых технологий, соответствующих мировому научному уровню. Это обусловило приобретение обществом современных машин и станков, паровых молотов, кранов для прокатной мельницы. Приобреталась казенная земля для устройства эллингов, прокладывался новый рельсовый путь. Во избежание возникновения проблем с приобретением железа были созданы прокатный и железоделательный отделы. На эти цели было потрачено 500 тыс. руб. К этому прибавлялись и неизбежные накладные расходы. В 1871–1872 гг. завод бездействовал, однако продолжал содержать довольно большой штат рабочих и служащих. Существенными оказались потери процентов на так называемый «непроизводительный» капитал. Цифры эти, согласно финансовой отчетности общества, составили почти 325 тыс. руб. Новые хозяева приобрели различных материалов на сумму до 1 млн руб., в том числе полуторогодовой запас угля на случай обеспечения предприятия большим объемом работ. Морское ведомство к прилагаемым усилиям по совершенствованию завода отнеслось с пониманием. Учитывая, что при Т. Карре и М. Макферсоне предприятие в большинстве случаев завершало работы ранее установленных контрактами сроков, была надежда, что затраты оправдаются (*ЦГИА СПб. Ф. 416. Оп. 3. Д. 6. Л. 1–3*).

Еще при переходе завода к новым владельцам им был рассрочен долг Морскому министерству в 882 тыс. руб. на 22 года без процентов. Вскоре после того они получили разрешение внести этот долг единовременно, с учетом 6 %, погасив, таким образом, вышеозначенную сумму взносом 482 тыс. руб. Госссовет на основании представления Морского министерства от 12 июня 1875 г. разрешил заводу ссуду в 480 тыс. руб. под вторую ипотеку завода. Требуемая сумма была выделена из свободных средств ведомства с рассрочкой на несколько лет с возможностью возврата ее равными частями или ежегодно с уплатой процентов Государственному банку. Что касалось обеспечения ссуды, то завод вместе с прикупленной землей государственная оценочная комиссия оценила в 1 млн 746 тыс. руб., хотя после проведенной модернизации его стоимость увеличилась значительно больше против затраченной суммы (*ЦГИА СПб. Ф. 416. Оп. 3. Д. 6. Л. 85*). В апреле 1876 г. министерство на постройку двух клиперов выделило Балтийскому обществу 300 тыс. руб., а с июля 1876 г. по 1 января 1877 г. перечислило еще 600 тыс. в счет платежей за будущее исполнение заказов. Бесконечные финансовые вливания укрепили государственного контролера С.А. Грейга в мысли, что вся история этого завода служила «примером неуспеха поддержания промышленного предприятия на казенные деньги» (*Всепопданнейший отчет, 1878: 20*).

Когда же все источники частного кредита и правительственных авансов иссякли, Морское министерство решилось приобрести половину акций общества (5480 штук) путем покупки их у Э.А. Ухтомского по номинальной цене 146 руб. за каждую. На эти цели в 1876 г. было выделено 800 тыс. руб. (*РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 8670. Л. 8*). Но оказалось, что акции заложены, и значительная часть отпущенной на их приобретение суммы пошла на их выкуп из кредитных учреждений. Оставшейся суммы для погашения долгов общества было недостаточно, однако приобретение акций позволило устранить прежних распорядителей и учредить правление из лиц морского ведомства.

К 1877 г. из казначейства Балтийскому обществу было отпущено 6 774 000 руб., в том числе уплачено приобретенными правительством акциями завода 800 000 руб. и изделиями 2,499 млн руб. После чего за заводом остался долг в 3 475 000 руб. (*Всепопданнейший отчет, 1878: 22*). Таким образом, Английское общество просуществовало около двух с половиной лет, не исполнило ни одного контракта и только увеличило долги.

Приобретение государством более половины числа акций позволило финансовому ведомству настоять на преобразовании общества в Русское, мотивируя это необходимостью применения в его отношении российского законодательства об акционерных компаниях. На общем собрании 6 ноября 1876 г. акционеры постановили создать Русское Балтийское железоделательное, судостроительное и механическое общество. В январе 1877 г. на должность управляющего завода по требованию морского ведомства был избран М.И. Кази, ранее исполнявший обязанности директора по морской части и заведующего контролем за расходами Российского общества пароходства и торговли. С этого времени на заводе было прекращено железоделательное и локомотивное производство, он стал специализироваться в области судостроения и машиностроения исключительно в интересах Морского министерства. Новым уставом, принятым 20 мая 1877 г., предусматривалось учреждение правления в составе трех директоров, один из членов которого назначался от морского ведомства (по крайней мере, до тех пор, пока оно владело не менее 1/4 всех акций) (*ЦГИА СПб. Ф. 416. Оп. 3. Д. 25. Л. 119*).

В марте 1877 г. министерство вошло с представлением в Госсовет о выдаче Балтийскому заводу очередной ссуды из казначейства в 1 700 000 руб. Однако Департамент государственной экономии признал за лучшее ликвидировать дела общества, а государственный контролер выразил мысль, что, несмотря на «неудобства казенного хозяйства, менее убыточным, казалось бы, приобрести даже этот завод в казну, нежели продолжать дальнейшую его поддержку на средства госказначейства» (*Всеподданнейший отчет, 1878: 21*).

Приобретение завода в государственную собственность означало перевод на казну всех его долгов (4,3 млн руб., находившиеся в обращении 409 облигаций на сумму 40 900 фунтов стерлингов, 4520 акций из 10 тыс. принадлежащих разным лицам по нарицательной стоимости 150 руб. всего на сумму до 1 млн руб.). Поэтому специально учрежденная комиссия предложила сохранить Балтийский завод в форме акционерного предприятия. Владея более чем половиной из числа всех акций, можно было контролировать деятельность его руководства. На реализацию этих целей сверх лимита было запрошено 1 млн 275 тыс. руб. Всего же казна выделила около 2 млн руб. на уплату долгов частным лицам, угрожавших заводу продажей его с аукционного торга (*ЦГИА СПб. Ф. 416. Оп. 3. Д. 25. Л. 119–121*).

Новый порядок управления позволил продолжить приостановленные работы и получить новый экстренный заказ на 30 миноносок, который был исполнен в 1878 г. Однако средств для окончания постройки фрегата «Герцог Эдинбургский» и клипера «Опричник» не осталось. Константин Николаевич ходатайствовал перед императором о «воспособлении ему отпуском необходимо нужных до следующего года 300 000 руб.». Александр II согласился лишь с тем условием, чтобы особая комиссия из чинов министерств финансов и морского, а также госконтроля, рассмотрев действия заводского управления, представила свои соображения о мерах, необходимых «для установления этого дела на более прочных началах, с ограждением казны от дальнейших обременительных жертв» (*Всеподданнейший отчет, 1880: 30*).

Сформированная 17 ноября 1879 г. комиссия рассмотрела три варианта решения вопроса: а) продажа завода другому частному обществу или лицу, на условиях уплаты казне всех сделанных ею по Балтийскому заводу затрат; б) взятие завода в казну; в) продолжение деятельности на прежних основаниях (*ЦГИА СПб. Ф. 416. Оп. 3. Д. 25. Л. 117–119*). Продажа частному лицу не была сочтена возможной по той причине, что долги общества в несколько раз превышали инвентаризационную стоимость заводского имущества. Продажа на других условиях, предполагавших погашение казне части долга с переводом остальной части на покупателя, не составляла интереса для правительства, поскольку в этом случае Морское министерство утрачивало право решающего влияния и постоянного контроля над заводом.

Вместе с тем в совместном докладе управляющий Морским министерством генерал-адъютант С.С. Лесовский и бывший министр финансов статс-секретарь М.Х. Рейтерн заявили о невозможности промышленным предприятиям добиться успеха на условиях казенного управления. Важнейшими препятствиями служили, по их мнению, малая заинтересованность в прибыльности производства, наличие лишних расходов по содержанию, отсталость в вопросах технического усовершенствования, которые отсутствовали в частной практике ввиду конкуренции.

Интересно, что еще в 1867 г. Русское техническое общество обсуждало вопрос, необходимо ли развивать машиностроительное дело в России, при каких условиях и можно ли соперничать с иностранцами в цене при постройке машин. Многие участники полемики, не понаслышке знакомые с проблемами отечественного производства, выступали за активную протекционистскую политику государства, утверждая, что «покровительствовать надобно делу, а не лицу и не отдельным личностям» (*Заседание, 1867: 149*). В качестве примера приводили деятельность завода К. Берда. Приехав в Россию в 1780-х гг. из Шотландии, он получил 30-летнюю привилегию на устройство и содержание пароходов; казна оплачивала действовавшую при его заведении школу для обучения 200–300 рабочих; ему предоставлялось исполнение масштабных работ по постройке Исаакиевского собора, Николаевской железной дороги и по заказам Морского министерства. Но даже при таких льготных условиях завод Берда не получил возможности существовать самостоятельно. По мнению В.А. Полетики (купленная им в 1857 г. вместе с П.Ф. Семянниковым литейная мастерская при покровительстве Морского министерства превратилась впоследствии в крупный кораблестроительный Невский завод), общество в России должно было знать, что все виды премий и субсидий уже испытаны в течение 80 лет и ни к чему не привели: «...имея свой завод, я постоянно думаю, как бы мне от него отделаться и взяться за какую-нибудь другую деятельность. И так думают почти все заводчики» (*Заседание, 1867: 143*). Спустя десять лет, став управляющим Балтийским заводом, М.И. Кази также признал, что «заводы, казенные и частные, которые приспособлены к постройке морских судов и машин, вызваны к жизни искусственно, потребностями морского ведомства и существуют лишь его заказами» (*РГА ВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 516. Л. 13*).

Подтверждением тому может служить окончившееся ничем дело о «нехозяйственных действиях» администрации завода, инициированное в 1881 г. государственным контролером Д.М. Сольским. Ему были предоставлены доклады главного командира Санкт-Петербургского порта Г.И. Бутакова, касавшиеся расчетов за машины для фрегатов «Герцог Эдинбургский» и «Минин», а также клиперов «Пластун», «Стрелок» и «Опричник». Из них следовало, что изготовление механизмов было поручено заводу на основании формальных договоров, с оплатой по числу

индикаторных сил, с тем, чтобы за каждую недостающую до установленной нормы силу завод не только терял право на установленную плату, но и подвергался штрафу. При испытании судов машины клиперов развили скорость, значительно превышавшую обусловленную договорами. По механизмам же фрегатов скорость оказалась значительно меньше контрактных обязательств (по «Герцогу Эдинбургскому» – на 1077,1 и «Минину» – на 1074 индикаторной силы). Следовало удержать 258 132 руб. и 161 332 руб. в виде штрафа. Однако в Адмиралтейств-Совете было признано целесообразным не подвергать завод никаким вычетам (*Всеподданнейший отчет, 1883: 47–48*). Возможно, подобная лояльность объяснялась тем, что и без того долг завода казне был огромен.

Выяснились и другие детали выполнения заказов. Когда в январе 1881 г. Балтийский завод обратился в Санкт-Петербургский порт с просьбой провести испытания образцов стали, предназначенной для работ по контракту с Морским министерством, контора потребовала указать ее происхождение, учитывая высочайшие повеления от 9 и 18 марта 1864 г. об использовании в судостроении только отечественных материалов. 4 февраля канцелярия министерства сообщила Г.И. Бутакову, что сталь куплена в Англии на основании устного разрешения управляющего ведомством А.А. Пешурова. Дело в том, что английская сталь приобреталась по 2,8 руб. за пуд, а расчеты с использованием стали Ижорского завода основывались на 5,5 руб. за пуд (*Кондратенко, 1999: 11*). По свидетельству Н.Н. Мамантова, глава министерства решал все важнейшие дела коллегиально, но по хозяйственным делам настаивал на заранее принятом решении: «Преимущественно такие разномыслия происходили только по делам двух морских заводов – Балтийского и Обуховского. Хозяйство этих заводов велось не без дефектов; Пешуров же шел на всевозможные для них льготы и послабления, но отнюдь не из корысти, как по этому поводу говорили его враги, и мне доподлинно известно, что первому заводу он покровительствовал единственно из стремления угодить Великому князю генерал-адмиралу, материально в том заводе заинтересованному» (*Мамантов, 1916: 88–89*).

В июне 1881 г. в газете А.А. Краевского «Голос» появились анонимные статьи, основанные на материалах очередного рапорта Г.И. Бутакова управляющему министерством А.А. Пешурову, в котором говорилось о росте долга завода казне с 1877 по 1879 гг. более чем на 5 млн руб. Как сообщалось, М.И. Кази, в нарушение требования Александра II об употреблении в судостроении исключительно отечественных материалов, сохранив связи с британскими поставщиками, закупал сравнительно дешевые железо, сталь и готовые механизмы. С финансовой точки зрения его можно было понять. Одна строевая тонна обходилась Германии в 315 руб., Франции – 391, Италии и Австрии – по 397, Англии – 441, России – 817 руб. (*Шевырев, 1990: 156*). Но М.И. Кази отказался понизить стоимость работ по контракту, что газета объясняла его личной заинтересованностью (получением 10–25 % от «работ» завода) (*Кондратенко, 1999: 12*).

Ответное письмо М.И. Кази появилось 14 июля в «Стране». Он подчеркивал, что его доходы не выходят за рамки общепринятых в среде частных предприятий. Среднее вознаграждение управляющего за 1877–1878 гг. составило 53 016 руб. 24 коп., за 1879 г. – 4650 руб. 58 коп. Сославшись на существовавшую на заводах Берда и Путилова практику, Кази утверждал, что имеет не только легальное, но и нравственное право на получение части от чистой прибыли в результате дела, которым он управляет, тем более, что когда он принимал завод, предприятие приносило только убытки (*РГА ВМФ. Ф. 4. Оп. 1. Д. 12. Л. 273*).

Как следует из отчетов, Балтийский завод, руководимый М. И. Кази, в период 1877–1892 гг. построил следующие суда и механизмы для Морского министерства (см. [таблицу 1](#)).

Таблица 1. Деятельность Балтийского судостроительного и механического завода 1877–1892 гг. (*Извлечение из отчетов, 1893*)

Время постройки	Дата окончательной сдачи в казну	Наименование	Корпус, водоизмещение, т	механизм, инд. сил
Суда, которые на момент увольнения М.И. Кази были сданы казне				
1877	1878	25 одновинтовых миноноски по 23 т	575	5,500
1877	1878	2 одновинтовых миноноски по 23 т.	46	-
1877	1878	миноноска «Чижик»	28	220
1877	1878	миноноска «Глухарь»	33	220
1877	1878	миноноска «Ворон»	22	220
1877	1878	фрегат «Минин»	5940	5700
1877	1880	фрегат «Герцог Эдинбургский»	5200	5700
1877	1880	клипер «Пластун»	1334	1500
1877	1880	клипер «Стрелок»	1334	1500

1877	1880	клипер «Опричник»	1334	1500
1880	1881	корвет «Витязь», переименован в «Скобелев»	-	1500
1880	1884	фрегат «Владимир Мономах»	5754	7000
1880	1884	фрегат «Дмитрий Донской»	-	7000
1884	1885	двухвинтовая миноноска «Котлин»	67	450
1885	1887	минный крейсер «Лейтенант Ильин»	600	-
1883	1888	крейсер «Адмирал Нахимов»	8200	7500
1885	1889	корабль «Екатерина II»	-	9000
1885	1890	корабль «Александр II»	-	8500
1885	1890	крейсер «Память Азова»	6200	8500
1886	1891	минный крейсер «Капитан Сакен»	-	2200
1886	1891	императорская яхта «Полярная звезда»	3900	6000
1889	1892	корабль «Двенадцать Апостолов»	-	8500
Итого			40568	88310

Кроме того, в течение 1881–1892 гг. завод изготовил 11 паровых машин и переоборудовал яхту «Мари» в миноносную лодку. Мы полагаем, что одна из главных причин успешной работы состояла в том, что на протяжении 1860–1870-х гг. министерство строило не столько флот, сколько его промышленную базу, а приход М.И. Кази на Балтийский завод совпал по времени с началом активной производственной деятельности, дополненной модернизацией предприятия.

В 1881 г. назначенная Морским министерством комиссия пришла к заключению, что дела акционерного общества должны быть немедленно ликвидированы, а завод взят в казну путем приобретения всех акций и облигаций, находившихся в обороте ([Всеподданнейший отчет, 1883: 54](#)). Морское министерство запросило сверхсметные ассигнования для приобретения всех 308 облигаций, безвозмездно получив при этом 2925 акций общества. Остальные, за исключением 1091 вышедшей в тираж облигации, находились на депозитах канцелярии Морского министерства в виде залогов по выданным обществу ссудам, значительно превышавшим стоимость облигаций. Имея в своих руках все облигации и владея значительным числом акций (8405 из 10000), государство становилось полномочным распорядителем дел Балтийского общества. Такое положение дел позволило на общем собрании акционеров, созванном в 1884 г. по требованию Морского министерства, утвердить следующие решения: работы на заводе не останавливать, полномочия Балтийского общества прекратить и впредь до окончательного его закрытия возложить на ликвидационную комиссию, наделенную теми же правами, что и правление. Ее деятельность регламентировалась особой инструкцией и завершилась спустя десять лет 1 июня 1894 г. ([Ковалевский, 2016: 31](#)).

По мнению В.В. Поликарпова, «правительства трех последних императоров испытали разные способы экспроприации промышленных предприятий... Опытным путем удалось выработать настолько совершенную процедуру отъема, что явного вторжения в собственнические права не требовалось: чуть ли не само собой выходило, что собственник так или иначе утрачивал свое право (продавал свои паи или акции или оказывался банкротом), и его завод переходил к казне» ([Поликарпов, 2015: 326–327](#)).

Между тем, результаты деятельности общества, когда оно стало подконтрольным казне, впечатляющи. В течение десятилетия деятельности ликвидационной комиссии (1884–1894 гг.) производительность предприятия увеличилась с 1 941 895,56 до 4 135 548,93 руб. Учитывая принятое решение о взятии завода в казну, больше средств расходовалось на расширение территории, создание новых мастерских и модернизацию оборудования. Об этом свидетельствуют следующие цифры. На 1 января 1884 г. заводские строения и земля оценивались в 1 320 635,64 руб., машины, станки и прочие инвентарное имущество – в 579 155,18 руб. Через 10 лет стоимость основных фондов завода составила 2 398 287,67 руб., цена заводского оборудования достигла 1 320 995,10 руб. В течение 1890–1891 гг. территория предприятия увеличилась за счет приобретения соседних участков на 16 182 квадратных сажень общей стоимостью 201 645,10 руб. С 1886 по 1891 гг. было израсходовано 845 028,04 руб. на постройку нескольких новых зданий под мастерские и 1 033 474,55 руб. на их оборудование. В 1891 г. приступили к строительству каменного эллинга. Он обошелся в 689 000,52 руб., причем 631 889,61 руб. заплатило морское ведомство и только 37 799,91 руб. завод. Еще 60 000 руб. потребовалось на модернизацию, связанную с отведением Кожевенной линии. В 1893 г. было завершено строительство здания для электрической станции стоимостью в 32 887,15 руб. ([Исторический очерк, 1896: 14–16](#)).

В [таблице 2](#) представлены результаты деятельности Балтийского завода в период управления ликвидационной комиссией.

Таблица 2. Суда и механизмы, изготовленные Балтийским заводом в период работы ликвидационной комиссии с 1884 по 1894 гг. ([Исторический очерк, 1896](#))

п/п	Наименование	Водоизмещение, т	Механизм, инд. сил
1	крейсер 1 ранга «Адмирал Нахимов»	8200	7,500
2	миноносец «Котлин»	67	-
3	минный крейсер «Лейтенант Ильин»	600	-
4	эскадренный броненосец «Екатерина II»	-	9000
5	минный крейсер «Капитан Сакен»	-	2200
6	эскадренный броненосец «Александр II»	-	8500
7	крейсер «Память Азова»	6200	8500
8	императорская яхта «Полярная звезда»	3900	6000
9	эскадренный броненосец «Двенадцать Апостолов»	-	8500
10	канонерская лодка «Отважный»	1492	-
11	эскадренный броненосец «Гангут»	-	6000
12	крейсер 1 ранга «Рюрик»	10933	13250
13	броненосец береговой обороны «Адмирал Ушаков»	4136	-
Итого		35518	69450

Таким образом, с 1884 по 1894 гг. Балтийским заводом было построено 8 судов общим водоизмещением 35 518 тонн и изготовлено 9 механизмов общей мощностью 69 450 индикаторных сил.

Прибыль с 1885 по 1891 гг. составила 940 182 руб. 15 коп. Однако ее оказалось недостаточно для погашения дефицита, который ежегодно увеличивался вследствие одного только приращения процентов по купонам облигаций. Было ясно, что лишь ликвидация Балтийского общества с изъятием из обращения акций и облигаций даст возможность направлять прибыль, ежегодно шедшую на погашение растущего дефицита, в казну. Общим собранием акционеров от 4 октября 1891 г. было решено существование Балтийского железодельного, судостроительного и механического общества прекратить, Морскому министерству предложить приобрести Балтийский завод в казну со всем его движимым и недвижимым имуществом в счет возмещения следовавшего ему долга – за сумму 2 174 780 руб. 12 коп. На этих условиях с 9 апреля 1894 г. Балтийский завод перешел в собственность государства.

1 июля 1893 г. М.И. Кази оставил Балтийский завод, не считая для себя возможным управлять предприятием в связи с предстоящим окончательным его взятием в казну. С согласия управляющего Морским министерством ликвидационная комиссия на освободившуюся должность пригласила главного корабельного инженера Николаевского порта К.К. Ратника, который занял ее 1 декабря 1893 г.

5. Заключение

Государство вынужденно расширяло казенный сектор, чтобы гарантировать своевременное и бесперебойное выполнение заказов. Еще в 1860-е гг. правительство признало, что казенное управление является для государства нецелесообразным и невыгодным, но не желало в удовлетворении нужд обороны зависеть от частной промышленности ([Гиндин, 1980: 144](#)). По мнению исследователя Р.В. Кондратенко, жесткий подход Морского министерства к частным судостроительным предприятиям, «вопреки собственным декларациям о необходимости содействовать им», объяснялся в основном его желанием максимально ограничить свои расходы ([Кондратенко, 2006: 152–153](#)). Наличие правительственного влияния и поставленного во главе заводской администрации должностного лица министерства, не заинтересованного в его деятельности, не позволяла заводу распоряжаться своими главными капиталами, и заставляла работать исключительно по долгам казны, что в свою очередь влекло за собой и отсутствие рисков, неизменных в частной предпринимательской заводской деятельности. И действительно, владельцы предприятия при исполнении контрактов, денег, как правило, не считали, стоимость заказов определялась по фактическим затратам, которые обычно завышались, поскольку от этого зависел и

размер премий. Имели значение и интересы крупных чиновников, регулярно получавших премии от «дутых» заводских прибылей. Можно согласиться с мнением государственного контролера С.А. Грейга, что с самого начала все в Балтийском обществе было фиктивно: и акционерная форма предприятия, и капитал, и основания частного кредита (*Всепопданнейший отчет, 1878: 23*). В этих условиях государству не оставалось ничего иного, как попытаться пресечь эту «азартную игру в промышленность».

Литература

- Всепопданнейший отчет, 1878* – Всепопданнейший отчет государственного контролера за 1877 г. СПб.: тип. 2 Отд. СЕИВ канцелярии, 1878. 175 с.
- Всепопданнейший отчет, 1880* – Всепопданнейший отчет государственного контролера за 1879 г. СПб.: тип. 2 СЕИВ канцелярии, 1880. 165 с.
- Всепопданнейший отчет, 1883* – Всепопданнейший отчет государственного контролера за 1882 г. СПб.: гос. тип., 1883. 140 с.
- Гиндин, 1980* – *Гиндин И.Ф.* Антикризисное финансирование предприятий тяжелой промышленности (конец XIX – начало XX в.) // *Исторические записки*. 1980. Т. 105. С. 105–149.
- Государственный капитализм, 1980* – Государственный капитализм в России (материалы теоретического семинара академика В.А. Мартынова) // *Мировая экономика и международные отношения*. 2008. № 12. С. 3–25.
- Заседание, 1867* – Заседание членов РТО 29 марта 1867 г. // *Записки Русского технического общества*. 1867. Вып. 3. С. 139–155.
- Зяблук, Титова, 2017* – *Зяблук Р.Т., Титова Н.И.* Особенности российского капитализма (обзор конференции) // *Вестник Московского университета. Сер. 6. Экономика*. 2017. № 3. С. 157–171.
- Извлечение, 1896* – Извлечение из отчетов Балтийского судостроительного и механического завода 1877–1892 гг. об оборотах бывшего Правления, а с 1885 г. Ликвидационной комиссии и о действиях Балтийского завода. СПб., первая скоропечатная П.О. Яблонского, 1893. 12 с.
- Исторический очерк, 1896* – Исторический очерк существования и деятельности Балтийского судостроительного и механического завода. СПб., тип. О. Кранга, 1896. 16 с.
- Ковалевский, 2016* – *Ковалевский Д.Г.* Реформа управления Балтийского завода в 1881–1883 гг., ее характер и причины неудач // *Вестник Екатеринбургского института*. 2016. № 2 (34) июль. С. 27–31.
- Кондратенко, 1999* – *Кондратенко Р.В.* Г.И. Бутаков против М.И. Кази // Третьи петербургские военно-исторические чтения молодых ученых. СПб.: РГПУ им. А.И. Герцена, 1999. С. 10–13.
- Кондратенко, 2006* – *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х гг. XIX века. СПб.: Лекто, 2006. 344 с.
- Кузнецов и др., 1970* – *Кузнецов К.А., Лившиц Л.З., Плясунов В.И.* Балтийский судостроительный (1856–1917). Т. 1. Л.: Судостроение, 1970. 559 с.
- Мамантов, 1916* – *Мамантов Н.Н.* При шести министрах (1875–1897 гг.) // *Вестник Общества ревнителей истории*. 1916. Вып. 3. С. 80–97.
- Перетц, 1927* – *Перетц Е.А.* Дневник (1880–1883). М.; Л., 1927. 171 с.
- Поликарпов, 2015* – *Поликарпов В.В.* Русская военно-промышленная политика, 1914–1917. Государственные задачи и частные интересы. М.: Центрполиграф, 2015. 281 с.
- РГА ВМФ* – Российский государственный архив военно-морского флота.
- ЦГИА СПб* – Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга.
- Шаццлло, 1968* – *Шаццлло К.Ф.* Русский империализм и развитие флота накануне Первой мировой войны (1906–1914 гг.). М.: Наука, 1968. 367 с.
- Шаццлло, 1992* – *Шаццлло К.Ф.* Государство и монополии в военной промышленности России. Конец XIX в. – 1914 г. М.: Наука, 1992. 270 с.
- Шевырев, 1990* – *Шевырев А.П.* Русский флот после Крымской войны: либеральная демократия и морские реформы. М.: Изд-во МГУ, 1990. 184 с.

References

- Vsepoddanneishii otchet, 1878* – Vsepoddanneishii otchet gosudarstvennogo kontrolera za 1877 g. [The Most Beloved Report of the State Comptroller for 1877]. Saint Petersburg: Typography of the 2nd Office of His Imperial Majesty's Own Chancellery, 1878. 175 p.
- Vsepoddanneishii otchet, 1880* – Vsepoddanneishii otchet gosudarstvennogo kontrolera za 1879 g. [The Most Beloved Report of the State Comptroller for 1879]. Saint Petersburg: Typography of the 2nd Office of His Imperial Majesty's Own Chancellery, 1880. 165 p.
- Vsepoddanneishii otchet, 1883* – Vsepoddanneishii otchet gosudarstvennogo kontrolera za 1882 g. [The Most Beloved Report of the State Comptroller for 1882]. Saint Petersburg: State Typograpy, 1883. 140 p.
- Gindin, 1980* – *Gindin I.F.* (1980). Antikrizisnoe finansirovanie predpriyatii tyazheloi promyshlennosti (konets XIX – nachalo XX v.) [Anti-crisis financing of heavy industry enterprises (late 19th – early 20th century)]. *Istoricheskie zapiski*, vol. 105, pp. 105–149. [in Russian]

[Gosudarstvennyi kapitalizm, 1980](#) – Gosudarstvennyi kapitalizm v Rossii (materialy teoreticheskogo seminaru akademika V.A. Martynova) [State Capitalism in Russia (materials of the theoretical seminar of Academician V.A. Martynov)]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*, 2008, no. 12, pp. 3–25. [in Russian]

[Zasedanie, 1867](#) – Zasedanie chlenov RTO 29 marta 1867 g. [Meeting of members of the Russian Technical Society at March 29, 1867]. *Zapiski Russkogo tekhnicheskogo obshchestva*, 1867, is. 3, pp. 139–155. [in Russian]

[Zyablyuk, Titova, 2017](#) – *Zyablyuk R.T., Titova N.I.* (2017). Osobennosti rossiiskogo kapitalizma (obzor konferentsii) [Features of Russian capitalism (review of the conference)]. *MSU Vestnik. Series 6. Economics*, № 3, pp. 157–171. [in Russian]

[Izvlechenie, 1896](#) – Izvlechenie iz otchetov Baltiiskogo sudostroitel'nogo i mekhanicheskogo zavoda 1877–1892 gg. ob oborotakh byvshego Pravleniya, a s 1885 g. Likvidatsionnoi komissii i o deistviyakh Baltiiskogo zavoda [Extract from the reports of the Baltic Shipbuilding and Mechanical Plant of 1877–1892 on the turnover of the former Board, and since 1885 the Liquidation Commission and the actions of the Baltic Plant]. Saint Petersburg, the first typography of P.O. Yablonskii, 1893. 12 p.

[Istoricheskii ocherk, 1896](#) – Istoricheskii ocherk sushchestvovaniya i deyatel'nosti Baltiiskogo sudostroitel'nogo i mekhanicheskogo zavoda [Historical outline of the existence and activities of the Baltic Shipbuilding and Mechanical Plant]. Saint Petersburg, typography of O. Krant, 1896. 16 p.

[Kovalevsky, 2016](#) – *Kovalevsky D.G.* (2016). Reforma upravleniya Baltiiskogo zavoda v 1881–1883 gg., ee kharakter i prichiny neudach [Reform of the management of the Baltic plant in 1881–1883, its nature and the reasons for its failure]. *Bulletin of Catherine the Great Institute*, N 2 (34) July, pp. 27–31. [in Russian]

[Kondratenko, 1999](#) – *Kondratenko R.V.* (1999). G.I. Butakov protiv M.I. Kazi [G.I. Butakov against M.I. Kazi]. *Tret'i peterburgskie voenno-istoricheskie chteniya molodykh uchenykh*. Saint Petersburg: Herzen State Pedagogical University, pp. 10–13. [in Russian]

[Kondratenko, 2006](#) – *Kondratenko R.V.* (2006). Morskaya politika Rossii 80-kh gg. XIX veka [Russian Marine policy at the 80s of the 19th century]. Saint Petersburg: LeKo, 344 p. [in Russian]

[Kuznetsov i dr., 1970](#) – *Kuznetsov K.A., Livshits L.Z., Plyasunov V.I.* (1970). Baltiiskii sudostroitel'nyi (1856–1917) [Baltic Shipbuilding (1856–1917)], vol. 1. Leningrad: Sudostroenie, 559 p. [in Russian]

[Mamantov, 1916](#) – *Mamantov N.N.* (1916). Pri shesti ministrakh (1875–1897 gg.) [With six ministers (1875–1897)]. *Vestnik Obshchestva revnitelei istorii*. is. 3, pp. 80–97.

[Peretts, 1927](#) – *Peretts E.A.* (1927). Dnevnik (1880–1883) [The Diary (1880–1883)]. Moscow; Leningrad, 171 p.

[Polikarpov, 2015](#) – *Polikarpov V.V.* (2015). Russkaya voenno-promyshlennaya politika, 1914–1917. Gosudarstvennye zadachi i chastnye interesy [Russian military-industrial policy, 1914–1917. State tasks and private interests]. Moscow: Tsentrpoligraf. 281 p. [in Russian]

[RGA VMF](#) – Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv voenno-morskogo flota [Russian State Archive of the Navy].

[TsGIA SPb](#) – Tsentral'nyi gosudarstvennyi istoricheskii arkhiv Sankt-Peterburga [Central State Historical Archives of St. Petersburg].

[Shatsillo, 1968](#) – *Shatsillo K.F.* (1968). Russkii imperializm i razvitie flota nakanune Pervoi mirovoi voiny (1906–1914 gg.) [Russian imperialism and the development of the fleet on the eve of the First World War (1906–1914)]. Moscow: Nauka, 367 p. [in Russian]

[Shatsillo, 1992](#) – *Shatsillo K.F.* (1992). Gosudarstvo i monopolii v voennoi promyshlennosti Rossii. Konets XIX v. – 1914 g. [The state and monopolies in the military industry of Russia. The end of the 19th century – 1914]. Moscow: Nauka, 270 p. [in Russian]

[Shevyrev, 1990](#) – *Shevyrev A.P.* (1990). Russkii flot posle Krymskoi voiny: liberal'naya demokratiya i morskoe reformy [Russian fleet after the Crimean War: liberal democracy and maritime reforms]. Moscow: MSU publishing house, 184 p. [in Russian]

Реорганизация частного Балтийского литейного, механического и строительного завода в государственное предприятие в конце XIX в.

Денис Георгиевич Ковалевский ^{a, *}, Елена Дмитриевна Твердюкова ^b

^a Военно-морская академия, Российская Федерация

^b Санкт-Петербургский государственный университет, Российская Федерация

Аннотация. Статья посвящена исследованию проблем, связанных с развитием государственно-монополистических отношений в броненосном судостроении России. Рассмотрены

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: Kovalevskiy1963@mail.ru (Д.Г. Ковалевский), e.tverdnyukova@spbu.ru (Е.Д. Твердюкова)

вопросы передачи частного Балтийского литейного, механического и строительного завода в Чекушах в казну в конце XIX в. Исследуются следующие проблемы: являлось ли вмешательство государства вынужденным, вследствие неспособности бизнеса обеспечивать конкурентоспособность выпускавшейся продукции (по качеству и стоимости)? Могло ли государство распоряжаться собственностью эффективнее частных предпринимателей? Имела ли место попытка установить монопольный контроль над рынком со стороны структур, имевших связи в правительственных сферах, финансово заинтересованных в переделе собственности? Рассмотрен процесс банкротства частного предприятия Т. Карра и М. Макферсона, занимавшего лидирующие позиции в железном судостроении России в конце XIX в. Исследован механизм приобретения стратегического, с точки зрения безопасности морских рубежей страны, завода в совместную собственность чиновниками Морского ведомства и подданными Британской империи. Проанализированы причины взятия исключительно важного для Военно-морского флота России завода под государственный контроль. Охарактеризована деятельность казенного по форме предприятия, но работавшего на коммерческих принципах.

Ключевые слова: Россия, Балтийский завод, судостроение, броненосный флот, казенная промышленность, государственный капитализм.