
РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.

Социально-экономическое развитие России в пореформенный период.

- увеличение удельного веса городского населения (рост городского населения с 1863 г. по 1897 г. в 2,5 раза – с 6 млн. до 17 млн. человек, в то время как все население страны – лишь в 1,5 раза; удельный вес городского населения к концу века составил 13,5%).
- завершение промышленного переворота (1880-е гг.)
- **железнодорожное строительство** (1861 г. – 2 тыс. железных дорог; 1881 г. – 22 тыс. железных дорог) → грюндерство
- возникновение новых промышленных районов (южный угольно-металлургический – Донбасс и Кривой Рог, Бакинский нефтедобывающий)
- возникновение крупных промышленных центров – Баку, Харьков, Юзовка, Горловка и др.
- *неравномерность размещения промышленности по территории страны*
- *иностранные инвестиции в развитие промышленности* (в начале XX в. доля Франции составляла 31% в общем объеме иностранного капитала, Англии – 24%, Германии – 20%, Бельгии – 13%)
- лидерование России по темпам роста и концентрации производства

Система взаимного стимулирования производственного развития России в пореформенный период.

Железнодорожное строительство



Рост грузооборота с 439 млн. пудов в 1868 г. до 11 072 млн. пудов в 1904

г.

(увеличение в 25 раз)



Ускорение экономического развития

**(увеличение добычи угля а в 21 раз, производства чугуна – в 3 раза,
железа и стали – в 4,7 раза, нефти – в 476 раз (1860–1891 гг.)**



Строительство машиностроительных заводов

**(к концу XIX в. работало 7 паровозостроительных заводов
с ежегодной производительностью 1200 паровозов)**

Российское грюндерство в железнодорожном строительстве

- получение акционерным обществом (АО) концессии на строительство ж/д (привлечение иностранных инвестиций)
- заявки учредителей АО в Министерство финансов о получении кредита на строительство ж/д
- резкий рост стоимости акций на бирже после получения государственного кредита
- дополнительная эмиссия ценных бумаг под дополнительный госкредит
- частные железные дороги являлись собственностью акционерных обществ на срок до 80 лет, после чего должны были перейти в собственность государства

Один из "железнодорожных королей" эпохи грюндерства Карл фон Мекк (1821 – 1876)



Развитие железнодорожного транспорта во второй половине XIX в.

- в 1856–1865 гг. — 12 акционерных обществ с капиталом 200,4 млн. руб.
в 1866–1870 гг. — 35 акционерных обществ с капиталом 586,3 млн. руб.
- к середине 1870-х гг. сумма долгов железнодорожных обществ правительству составила около 174 млн. руб., к концу 1870-х годов государственная дотация частным железным дорогам составляла 50 млн. руб. ежегодно
- к 1881 г. в казенном управлении 1208 км (5,5% протяженности всей сети)
- к 1901 г. в казенном управлении 36 071 км (69,6 % протяженности всей сети)
- разработка нормативов и требований к акционерным компаниям (образцовый Устав железнодорожного акционерного общества)