

Історія Лабораторії вивчення хвороб молодняка у Національному науковому центрі «Інститут експериментальної і клінічної ветеринарної медицини / А. Г. Корольов // Вісник НТУ «ХПІ». Серія: Історія науки і техніки. – X. : НТУ «ХПІ», 2013. – № 10 (984). – С. 63–68. – Бібліогр.: 7 назв.

В даній статті показана історія лабораторії вивчення хвороб молодняка Національного наукового центру «Інститут експериментальної і клінічної ветеринарної медицини» - першого науково-дослідницького інституту України в області ветеринарної медицини.

Ключевые слова: лабораторія, хвороба, ветеринарна медицина, дослідження, діагностика.

In this article the history of laboratory of studying of diseases of young growth of National scientific center «Institute of experimental and clinical veterinary medicine» - the first research institute of Ukraine in the field of veterinary medicine is shown.

Keywords: laboratory, illness, veterinary medicine, researches, diagnostics.

УДК 94:625.1(470+571)«18»

О. М. КРИВОПІШИН, здобувач ДВНЗ «Переяслав-Хмельницький державний педагогічний університет імені Григорія Сковороди».

ЗАЛУЧЕННЯ ПРИВАТНИХ ІНВЕСТИЦІЙ ДЛЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО БУДІВНИЦТВА РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ СТ.

У статті висвітлена роль акціонерних товариств і концесій для залізничного будівництва на його початковому етапі в Російській імперії у другій половині ХІХ ст., проаналізовано взаємовідносини держави та приватного капіталу. Доведено, що початковий етап будівництва залізничної мережі був для уряду збитковим, що й стимулювало залучення приватної ініціативи в даному питанні.

Ключові слова: залізничний транспорт, будівництво, залізниця, інвестиції, концесія.

На сьогоднішній день залізничний транспорт має вирішальне значення у забезпеченні економічно-соціальних і стратегічних зв'язків для кожної країни, як у її межах, так і з іншими країнами. Україна належить до регіонів зі значним розвитком залізничного транспорту, на який припадає основна частина вантажообороту та перевезень пасажирів. Наразі історія створення залізничного транспорту є малодослідженою і не розробленою проблематикою. Вивчення окремих питань історії залізничного будівництва, становлення залізничної мережі в кінці ХІХ ст., участь у цьому процесі держави, громадських інституцій, приватних осіб дозволяє більш глибоко осмислити сучасний стан регіонального розвитку України та з'ясувати рівень досягнень транспортної галузі. Тому метою даної статті є аналіз початкового етапу будівництва залізничної мережі в Російській імперії у кінці ХІХ ст. і роль у цьому процесі акціонерних товариств держави.

© О. М. Кривопішин, 2013

Одним з найважливіших завдань Російської держави у післяреформений період XIX ст. була цілеспрямована діяльність з управління економікою країни. Ключовою ланкою пріоритетних напрямків економічної політики стало залізничне будівництво. Початок розвитку залізничної транспортної мережі був не тільки одним з найважливіших факторів розвитку промисловості, але й могутнім стимулятором для активізації внутрішньої і зовнішньої торгівлі, слугував основою для створення багатьох акціонерних товариств, а також формування фондового ринку цінних паперів, удосконалення банківської системи. У 1850-1870-х рр. уряд усіляко заохочував, причому не тільки шляхом надання пільг і фінансових субсидій, але й за допомогою підтримки вітчизняної промисловості, розвитку залізничного транспорту, чим була продемонстрована першорядність залізниць у справі господарського відновлення Російської імперії. Тобто історичний досвід будівництва залізниць у другій половині XIX ст. є важливою складовою частиною соціально-економічної історії нашої країни [1].

До реформи 1861 р. у Російській імперії були зроблені лише перші кроки щодо залізничному будівництву. На час ліквідації кріпосного права загальна довжина залізничних ліній становила близько 1 500 верст.

Залізничне будівництво – затратний і капіталомісткий захід, тому на початковому етапі становлення економічного потенціалу держави уряд не міг інвестувати у будівництво мережі залізниць достатньої кількості капіталів, що привело до пошуку альтернативних джерел фінансування, яким і став приватний капітал. У числі затятих супротивників залізничного будівництва був і головноуправляючий шляхів сполучень К.Ф. Толь.

Для залучення фінансових інвестицій у даний сегмент економіки урядом був розроблений і використаний спеціальний механізм, домінуючою формою якого стало акціонерне товариство.

Шляхом договору концесії, що широко застосовувався на початковому етапі залізничного будівництва, акціонерне товариство (концесіонер), з метою залучення коштів фізичних осіб на будівництво, мобілізувало приватні капітали шляхом обіцянок швидкого та значного збагачення й інвестувало отримані кошти у залізничне будівництво, через розміщення і продаж цінних паперів (акцій) на біржах. Концесія (концесійна угода) – форма державно-приватного партнерства із залученням приватного сектора в ефективне управління державною власністю або в наданні послуг, які зазвичай належать до пріоритетів держави, на взаємовигідних умовах. Концесія передбачає, що концесидент (державна) передає концесіонерові право на експлуатацію природних ресурсів, об'єктів інфраструктури, підприємств, устаткування. На заміну концесидент одержує винагороду у виді разових (паушальних) або періодичних (роялті) платежів. Концесійні угоди реалізуються на основі публічного майна, у тому числі з використанням бюджетних коштів [2].

Кожен бажаючий отримати концесію подавав свої умови у заклеєному конверті до Ради міністрів фінансів. У присутності заявників конверти відкривались, отримані умови направлялися до Комітету міністрів для обговорення і прийняття рішення, яке затверджувалось імператором.

Відомо, що у перші два роки, після відміни кріпосного права та переходу економіки на капіталістичну модель розвитку, було засновано 357 акціонерних товариств, з них 53 – залізничних, 73 – банківських, 163 – промислових. Таким чином, з допомогою концесійної форми було вирішено проблему уряду щодо реалізації планів створення залізничної транспортної мережі.

Розміщення капіталів в акції залізниць перетворилось в одну із найбільш вигідних і дохідних справ. Великим успіхом на ринку цінних паперів користувались акції Головного товариства російських залізниць [3].

Біржова гарячка досягла свого найвищого апогею у 1857-1858 рр. У журналі «Русский экономист» писали: «Министры и другие сановники, чиновники всех рангов бросились играть на бирже, помещики стали продавать имения, домовладельцы – дома, купцы побросали торговлю, многие заводчики и фабриканты преобразовали свои учреждения в акционерные компании, вкладчики в правительственных банках начали выбирать оттуда свои вклады, – и все это бросилось в азартную игру на бирже, преимущественно, разумеется, на ажиотаж с этими последними, впервые гарантированными нашим правительством акциями. Разгулу на бирже не было удержу» [4].

Найближче царське оточення також бажало мати значний фінансовий зиск від можливостей впливати на питання видачі концесій і створення акціонерних товариств. Незвичайна лояльність уряду до приватного будівництва концесійним способом пояснювалася тим, що в ролі таємних і явних учасників концесії виступали представники вищої адміністрації (Міністр двору граф Адлерберг, керуючий Державним банком Є.І. Ламанський та ін.), великі князі (Микола Миколайович, Михайло Миколайович) і навіть фаворитка, а потім дружина Олександра II – княгиня Довгорука.

«Залізнична лихоманка», що збіглася по часу зі світовим економічним підйомом 1868-1872 рр., стала «золотим століттям» для засновників і концесіонерів. Заможні прошарки суспільства були захоплені біржовою і банківською грою. Кінець 1860-х – перша половина 1870-х рр. ознаменувались нечуванним бумом концесійного підприємництва. Цінні папери залізничних товариств, що розповсюджувались не тільки за кордоном, але і усередині країни, гарантувались урядом. При цьому власникам акцій забезпечувався твердий дивіденд не з моменту введення лінії в експлуатацію, а від дня організації товариства.

Правилами про порядок видачі концесій 1868 р. була дещо знижена вартість будівництва залізниць, однак не вигідне для державної казни

вживання концесій не було ліквідоване. 26 грудня 1870 р. за ініціативою О.П. Бобринського були височайше затверджені нові правила видачі концесій. Міністерство шляхів сполучень зобов'язувалося проводити попередні пошукові роботи на лінії майбутньої залізниці та на основі отриманих результатів формувати нормальні умови для отримання концесії. Ці умови МШС, за погодженням з міністерством фінансів, через Комітет міністрів подавались імператору на затвердження.

Крім цього, міністру шляхів сполучення було представлено право одноосібно вибирати концесіонерів шляхом прихованої конкуренції серед бажаючих, через зобов'язання створити акціонерне товариство та побудувати залізницю на визначених технічних умовах, за встановлену ціну й до певного терміну. Визначення терміну і умов випуску акцій та облігацій створюваного товариства було віднесено до компетенції міністра фінансів. Остаточне рішення на видачу концесії затверджувалось імператором. У такий спосіб передбачалось усунути безпідставне збільшення ціни концесії, але проблема зловживань концесією не була повністю ліквідована, адже створення фіктивного товариства під прапором акціонерного товариства державою не могло контролюватися.

Значну роль у залізничному будівництві, особливо на його початковій стадії (1860-1870 рр.), відігравав банківський дім і банківська контора. Представники банківського дому виступали у ролі засновників залізничних товариств, що привело до створення зовсім унікальної системи взаємопов'язаних і взаємозалежних, контрольованих представниками однієї родини, банків, залізниць і різного роду промислових підприємств. До таких унікальних фінансово-промислових сімейних утворень належали імперії, створені С. Поляковим, І. Бліоном та іншими.

Так, С. С. Поляков одержував на пільгових умовах багатомільйонні позики у Державному банку на залізничне будівництво. У період російсько-турецької війни 1877-1878 рр. військове міністерство готове було платити великі кошти за термінове будівництво залізничних колій для військових потреб. С. С. Полякову дозволено було купувати за кордоном за казенний рахунок рухомий склад і паровози, безмитно ввозити рейки та інші необхідні для будівництва залізниць матеріали.

Банківський дім часто виступав як посередник для організації за кордоном підписки на залізничні облігації того або іншого товариства. Так, наприклад, А. А. Абаза і К. К. Унгерн-Штернберг, як засновники товариства Харківсько-Кременчугської залізниці, у 1868 р. для організації позики за кордоном скористалися посередництвом одеських банківських будинків, організувавши позику через банківський будинок «Генрі Шредер і К» у Лондоні.

Основоположник залізничної статистики, ініціатор створення товариства Південно-Західних залізниць і перший голова правління цього товариства І. С. Бліох дійшов висновку, що для російських концесіонерів із європейських країн, держави, що роблять заощадження, які розміщують свої капітали, залишались тільки німецькі. Проте в той час улюбленими паперами, що користувалися попитом великих німецьких капіталістів були переважно американські фонди, які приносили величезний відсоток. Дрібні, головним чином провінційні капіталісти, що шукали, насамперед, вигідного розміщення своїх незначних заощаджень, зверталися, переважно, до придбання урядових німецьких паперів або залізничних гарантованих облігацій.

Із перших восьми приватних залізничних товариств у 50-60-ті рр. XIX ст. тільки два працювали задовільно, п'ять не виправдали себе, а Головне товариство російських залізниць – вирізнялося «виключно невмілим споробом дій», розкраданням і збитковістю для державної скарбниці – у 1868 р. зі 100 млн. рублів боргів приватних залізничних товариств державній скарбниці на це товариство припадало 89 млн. рублів.

Майже весь дефіцит бюджету протягом більш ніж 20 років (1857 - 1878 рр.) був викликаний підтримкою приватних залізничних товариств. Після 1878 р. держава знову була змушена зайнятися залізничним будівництвом, викупила до казни частину залізничних колій.

У вітчизняному секторі ринкової економіки другої половини XIX ст. можна виділити дві основні форми господарської діяльності: індивідуальну та колективну. Із колективної форми господарської діяльності право на життя отримали дві основні асоціації: торговий дім і акціонерне товариство [5].

Таким чином, на першому етапі залізничного будівництва – з 1865 по 1875 рр. – засновники залізничних товариств із незначними власними капіталами майже безконтрольно здійснювали будівництво та експлуатацію залізниць, збагачуючись за рахунок державних коштів. Залучення приватних капіталів до залізничного будівництва неминуче було пов'язано зі значною фінансовою підтримкою держави, адже будівництво залізниць до початку їх активного викупу у державну казну носило переважно витратний характер і вимагало залучення значних фінансових капіталів на тривалий час. Уряд, при цьому, був змушений відповідно до системи гарантій, що діяла на той час, субсидіювати збиткові залізниці. Це пояснюється значними масштабами залізничного будівництва, дорожнечою зовнішнього кредитного портфеля. Поодинці осилити витрати на залізничне будівництво, віддача від яких очікувалась у віддаленому майбутньому, у тих історичних умовах ні держава, ні приватні підприємці не могли. Проблема будівництва залізниць на першому етапі була успішно вирішена через союз держави із приватним капіталом.

Взасмовідносини держави і приватного капіталу знайшли своє відображення у цілком визначених формах співробітництва, закріплених в урядових рішеннях, статутах приватних товариств і концесіях (договорах товариств із міністерством фінансів, державного майна і шляхів сполучення), а також у поняттях грюндерства, засновницької гарячки, біржевих спекуляцій, фінансових пірамід і підкупу державного чиновництва. На першому етапі залізничного будівництва побудовані залізничні лінії, що зв'язували два кінцевих пункти, вирішували локальні економічні проблеми окремо взятого регіону без врахування економічних умов функціонування майбутньої розгалуженої мережі залізниць, що поступово, зі зростанням кількості побудованих верст, перетворювалась в окрему галузь народного господарства.

Список літератури: 1. *Хадонов Е. Е.* Железнодорожное строительство – ключевое звено приоритетных направлений экономической политики России (Вторая половина XIX – начало XX века): Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора экономических наук / Е. Е. Хадонов. – М., 1998. – С. 37. 2. *Большой экономический словарь* / Под ред. А. Н. Азримяна. – [4-е изд.]. – М.: «Институт новой экономики», 1999. – С. 390. 3. *Гейлер И.К.* Собрание сведений о процентных бумагах (фондах, акциях и облигациях) России. Руководство для помещений капиталов / И. К. Гейлер. – СПб.: Тип. В. Безобразова и Ко, 1871. – С. XVI. 4. *Лизунов П. В.* Российское общество и фондовая биржа во второй половине XIX – начало XX в. / П. В. Лизунов // *Экономическая история: Ежегодник. 2005.* – М.: РОССПЭН, 2005. – С. 257-258. 5. *Боханов А. Н.* Деловая элита России. 1914 г. / А. Н. Боханов. – М., 1994. – С. 60-65.

Надійшла до редколегії 03.10.2012

УДК 94:625.1(470+571)«18»

Залучення приватних інвестицій для залізничного будівництва Російської імперії у другій половині XIX ст. / О. М. Кривопішин // Вісник НТУ «ХП». Серія: Історія науки і техніки. – Х. : НТУ «ХП», 2013. – № 10 (984). – С. 68–73. – Бібліогр.: 5 назв.

В статтю освещена роль акционерных обществ и концесий для железнодорожного строительства на его первоначальном этапе в Российской империи в XIX в., проанализированы взаимоотношения государства и частного капитала. Доказано, что начальный этап строительства железнодорожной сети был для правительства убыточным, что и стимулировало привлечение частной инициативы в этом вопросе.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, строительство, железная дорога, инвестиции, концессия.

In the article the role of corporations and concessions for railway construction in its initial phase in the Russian Empire in the nineteenth century was shown, the relationships between the state and private capital were analyzed. It is proved that the initial phase of construction of the railway network was unprofitable for the government, and that has stimulated the involvement of private initiative in this matter.

Keywords: railway transport, building, railway, investments, concession.