

УДК 330.2.003.5: 658.5

ДОСВІД ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЙОГО ВИКОРИСТАННЯ В УКРАЇНІ

В. Швець, Р. Війтів

*Львівський національний університет імені Івана Франка
79000, м. Львів, просп. Свободи, 18*

Історичний досвід фінансового забезпечення розвитку залізничного транспорту може бути використаний для розв'язку сучасних фінансових проблем України. У статті висвітлено досвід фінансування спорудження залізничної мережі в Росії у другій половині XIX ст., у складі якої перебувала більша частина України.

Ключові слова: фінансове забезпечення, залізничний транспорт, цінні папери

Проблема фінансового забезпечення залізничного транспорту в Україні визнана у прийнятій Державній програмі реформування залізничного транспорту в Україні [1]. Саме у цій програмі сказано, що загальний ступінь зносу основних засобів становить 56%, у тому числі рухомого складу – 68%, а також потребує істотної модернізації інфраструктура залізниць (є необхідність ремонту 30% загальної протяжності колій). Усі ці видатки носять довгостроковий характер і вимагають великих капіталовкладень. Вони можуть здійснюватись як за рахунок коштів Державного бюджету так і за рахунок власних коштів Укрзалізниці, а також можуть використовуватись залучені кошти у формі позик. Оцінюючи кожний із варіантів фінансування, слід зауважити, що головною проблемою є пошук такого варіанту який би забезпечив максимально повне, якісне і вчасне оновлення основних засобів Укрзалізниці за умови мінімального зростання цін і тарифів на залізничні перевезення, бо це вплине не лише на зниження конкурентоспроможності даного виду транспорту але й спонукатиме зростання цін продукції добувних галузей і металургії. Водночас, фінансування розвитку залізниці лише за рахунок коштів Державного бюджету призведе до збільшення загальнонаціональних витрат на залізничний транспорт в Україні, що у свою чергу не забезпечуватиме заінтересованості структур галузі знижувати собівартість наданих послуг. А фінансування розвитку Укрзалізниці за рахунок позичених коштів знову таки збільшить зобов'язання і супроводжуватиметься збільшенням витрат у зв'язку із сплатою відсотків, що також відобразиться негативно на конкурентних позиціях залізничних послуг. Враховуючи дану ситуацію, на нашу думку важливо вивчити історичний досвід розв'язання проблеми фінансування. Такою аналогією є досвід фінансування розвитку залізничного транспорту в Росії до складу якої входила більша частина українських земель у XIX столітті. Адже

загальновідомо, що практичні ситуації дуже часто повторюються але зовсім на іншому рівні розвитку, відтак висвітлення історичного досвіду вирішення проблем фінансування залізничного транспорту є сьогодні на часі.

Посиліє актуальність потреби вивчення історичного досвіду фінансування залізничного транспорту ще й те, що серед сучасної економічної літератури в Україні, практично відсутні такого напрямку дослідження. В основному поширюється досвід функціонування залізничного транспорту в розвинутих країнах світу і країнах колишнього СРСР [2].

Як відомо, однією з головних подій економічного життя Російської Імперії у другій половині XIX століття було створення залізничної мережі. За цей час в Росії, до якої входила більша частина сьогоденної України, станом на 1913 рік протяжність рейкових шляхів склала - 70 900 км. За цим показником Росія випередила Великобританію, Францію, Німеччину, поступаючись лише США [3]. Основним фактором, який спричинив такий поступ, стали перш за все потужні іноземні інвестиції у російський транспорт. Так за рахунок капіталовкладень із Західної Європи до початку XX в. у країні було побудовано 35 тис. з 50 тис. верст (1 верста = 1,068 км) залізничних шляхів, або 70% їх загальної протяжності. Залучення у Росію іноземних інвестицій сталося можливим лише завдяки випуску акцій і облігацій. Цінні папери російських залізниць (у пруських талерах, голландських гульденах, французьких франках, англійських фунтах стерлінгів) стали найважливішим джерелом їх фінансування. Немає аналога в нинішній економіці України та Росії дані цінні папери, які широко використовувалися у тогочасній Російській Імперії. Різноманітні операції з цінними паперами приваблюють і сьогодні, коли узятий курс на активне використання фінансових інструментів для пошуку нових джерел фінансування розвитку вітчизняного залізничного транспорту.

Перша залізниця Санкт-Петербург-Царське Село, протяжністю 25 верст (бл. 26,7 км), була побудована у 1838 р. і призначалась для перевезення членів імператорської родини і вищих сановників держави, а також для постачання імператорської кухні. Цю дорогу було збудовано на приватні засоби, що не могло дати тих комерційних вигод, якими в Західній Європі користувалися перші залізничні компанії. Слід зазначити також, що в Росії за панування системи державного господарювання в промисловості, будівництві не могло бути крупних приватних капіталів. Тому до початку епохи реформ 60-х років XIX століття будівництво залізниць в Росії, а відповідно у східній та південній Україні йшло дуже поволі. Після спорудження першої Царськосельської дороги, головним чином із стратегічних міркувань почала споруджуватися Санкт-Петербурзько-Варшавська залізниця. А пізніше з'явилася лінія, яка з'єднала північну і південну столиці Росії: Санкт-Петербург і Москву (1843-1851рр.). Миколаївська дорога, названа так на честь російського Імператора, була побудована на державні кошти. Однак для будівництва й експлуатації дороги Санкт-Петербург - Москва були характерні надзвичайно високі витрати. Зростання витрат викликалося і звичайними для того часу зловживаннями адміністрації, яка завідувала будівництвом. Наприклад, у жовтні 1855 р. через крупне шахрайство було усунено від посади головного управляючого шляхами сполучення і публічними будівлями графа П.А.Клейнміхеля [3].

Величезні витрати на будівництво й експлуатацію залізниць стали причиною низької рентабельності, а Державна казна не одержувала від його експлуатації доходів. Водночас, гостра нестача залізниць стримувала розвиток внутрішньої і зовнішньої торгівлі Росії, і особливо як основного постачальника зерна на ринку Європи. Дефіцит залізниць, також став однією з причин поразки Росії у Кримській війні 1853-1856 рр. Тому імператор Олександр II змусив, урядовий кабінет провести реформу політики розвитку залізничного транспорту. Програмі розвитку залізничного транспорту, представленій до російського уряду групою банкірів, промисловців під керівництвом А.Л.Штігліца, було надано перевагу. Таким чином, у 1857 р. Олександр II підписав підготовлений урядом Імператорський указ, в якому, була уперше створена концепція розвитку залізничного транспорту в Росії. Вона передбачала будівництво й експлуатацію залізниць силами приватних осіб. Другим радикальним заходом став дозвіл російським та іноземним підприємцям брати участь у новій сфері діяльності. Згідно указу Олександра II, було затверджено розгалужену структуру залізничних доріг загальною протяжністю 4 000 верст. Мережа залізниць мала проходити через 26 губерній і з'єднати: три столиці, головні судноплавні річки, зосередження хлібних надлишків і два порти на Чорному і Балтійському морях. Імператор затвердив загальні умови спорудження транспортних магістралей, рішення про передачу концесії на будівництво і експлуатацію новостворюваному Головному товариству російських залізниць і його статут. Головне товариство, працюючи на умовах самофінансування, зобов'язувалося побудувати за 10 років 4000 верст залізничних колій і забезпечити їх експлуатацію протягом наступних 85 років. Новизною, з погляду світової фінансової практики стало введення урядом відносно Головного товариства так званої системи залізничних гарантій. Суть їх полягала в забезпеченні урядом певної прибутковості капіталу, який вкладався у залізничне підприємство. Гарантії були встановлені на акціонерний і облігаційні капітали Головного товариства, які йому належало створити за допомогою випуску та розміщення цінних паперів. Умови концесії визначали, що після закінчення 85 р., вся мережа повертається безкоштовно у власність держави. Уряд залишив за собою право викупу побудованих Головним товариством залізничних колій. Це право могло бути реалізовано вже через 20 років після закінчення 10-річного терміну, відведеного за умов концесії на будівельні роботи. Договір передбачав також передачу Головному товариству ділянки Санкт-Петербурзько-Варшавської залізниці, спорудження якої почалася за державний рахунок.

У числі перших кроків Головного товариства стало формування статутного капіталу, для чого було оголошено підписку на власні акції, випуск яких складав 75 млн. рублів сріблом. Ці акції були легко розміщені як за рубежем, так і усередині Російської імперії. Адаже уряд встановив на них 5%-у гарантію, тоді як державні банки Росії платили по внесках максимум 3% річних. Однак для здійснення проекту Головному товариству був потрібен також великий позиковий капітал довгострокового характеру. Державні банки, дати подібні кредити були не в змозі. Тому наступним фінансовим заходом Головного товариства був випуск власних довгострокових зобов'язань - облігацій з правом отримання їх власниками доходу у розмірі 4,5%, а потім 4% річних. За цими облігаціями Російський уряд гарантував виплату відповідно 4,5% і 4% річних. Однак, для фінансування спорудження розпочатих залізниць у 1881 році було проведено третю емісію

облігацій але вже з виплатою 3%. Різний відсоток гарантій на акції і облігації мотивувалася неоднаковим ступенем комерційного ризику акціонерів і тримачів облігацій, а також змінами фінансового стану Головного товариства. Зібрані Головним товариством засоби були використані для спорудження і введення в експлуатацію залізних доріг.

Однак, початку 60-х років Головне товариства опинилося у важкому фінансовому становищі, що різко знизило темп робіт і компанія була вимушена відмовитися від спорудження частини проєктованих доріг. Концесії на їх будівництво отримали інші підприємці, які прагнули спробувати свої сили у цій справі, а скасування в 1861 р. кріпацтва, зростання експорту хліба створили сприятливі умови для розвитку залізниць.

Для стимулювання і захисту підприємницьких інтересів уряд розширив сферу використання системи залізничних гарантій, як на початку для Головного товариства російських залізниць. Переважна більшість нових акціонерних товариств (сім з одинадцяти) отримала урядові гарантії на акціонерний і облігаційний капітали. Лише чотири товариства (протяжність їх ліній складала 800 верст, а акціонерні капітали склали 29,95 млн. рубл.) не користувалися гарантією. Правда, одне з цих підприємств мало облігаційний капітал в 12 млн. руб., гарантований урядом [3]. Значення залізничних гарантій особливо зросло, коли акціонерні товариства почали випускати акції і облігації безпосередньо в іноземній валюті для їх розміщення на зарубіжних ринках цінних паперів. Початок подібної практики був встановлений Товариством Варшавсько-Віденьської залізної дороги та Товариством Московсько-Смоленської залізниці, які здійснили емісії, акцій і облігацій у французьких франках і у пруських талерах, розмістивши їх через посередників на німецькому ринку. Виплата відсотків і погашення суми боргу по цих облігаціях, урядова залізнична гарантія - все це передбачалося відповідно у французьких франках і пруських талерах. Таким чином, гарантовані державним урядом і представлені у найбільш розвинутих країнах, облігації російських залізничних компаній дозволили залучати фінансові ресурси для спорудження нових доріг та збільшення рухомого складу.

Зростання кількості залізничних товариств викликало конкурентну боротьбу між ними за урядові концесії на будівництво і експлуатацію залізних доріг. Така ситуація влаштувала уряд, який отримав можливість вибирати з числа претендентів найнадійніших концесіонерів. У пошуках вигідних концесій взяло участь і середнє дворянство в особі земських управ. Наприклад, у 1866 р. Вороніжське земство отримало концесію на спорудження Козловсько-Воронежської дороги. За ним, аналогічну діяльність розвернули Козловське, Тамбовське, Орловське, Саратовське, Борісоглібське та інші земства. Земські управи діяли як приватні засновники: здобували концесію і перепродували її приватним підприємцям, одержуючи за це значні прибутки [3]. Такі фінансові операції сприяли об'єднанню окремо споруджених залізничних колій у потужні на той час акціонерні компанії. Особливо це стосується території України, де транс територіальні залізничні компанії постійно нарощували емісії цінних паперів як у російських рублях, так і в німецьких марках (RM), французьких франках (Frcs), бельгійських франках (Belg. Frcs.) і англійських фунтах (f) (табл. 2).

Організація емісії цінних паперів залізничними компаніями на території України в складі Російської імперії [3]

Назва товариства	Рік емісії, випуск, %	Номинал /кількість	Сума емісії
Товариство Курсько-Харківсько-Азовської залізної дороги	1888,1,4%	600 RM/ 21.221	12 732 600
		100 f, /12.087	1 208 700
		500f, /1110	555 000
		1000 f/ 230	230 000
Товариство Курсько-Харківсько-Азовської залізної дороги	1894;2;4%	125 рубл./56567	7 070 875
Товариство Курсько-Київської залізної дороги	1887;1;4%	500 RM/148017	74 008 500
		1000 RM/ 40372	40 372 000
		2000 RM/ 6.729	13 458 000
Товариство Московсько-Київсько-Вороніжської залізної дороги	1892;1; 4,5%	100; 500; 1000;	
	1893,2;4%	5000 рубл.*	
Товариство Московсько-Київсько-Вороніжської залізної дороги	1895;3;4%	100 рубл.*	1 800 000
		500 рубл./ 3 600	8 700 000
		1000 рубл./8700	1 500 000
Товариство Московсько-Київсько-Вороніжської залізної дороги	1895;4;4%	100; 500; 1000;	
		5000 рубл.*	
Товариство Московсько-Київсько-Вороніжської залізної дороги	1898;1;4%	500 RM /26.000	13 000 000
		1000 RM /26776	26 776 000
		2000 RM /25000	50 000 000
Товариство Московсько-Київсько-Вороніжської залізної дороги	1899;1;4%	100; 500;1000;	
		5000;10000руб.*	
Товариство Московсько-Київсько-Вороніжської залізної дороги	1903;1;4%	100; 500; 1000;	
		5000;10000руб.*	
Товариство Московсько-Київсько-Вороніжської залізної дороги	1903;2;4%	500 Fracs./ 94000	47 000 000
Товариство Московсько-Київсько-Вороніжської залізної дороги	1904;1;4%	100; 500; 1000;	
		5000;10000руб.*	
Товариство Московсько-Київсько-Вороніжської залізної дороги	1909;1; 4,5%	100; 500; 1000;	
		5000;10000руб.*	
Товариство Московсько-Київсько-Вороніжської залізної дороги	1909;2; 4,5%	500 RM / 8.000	4 000 000
		1000 RM /12.000	12 000 000
Товариство Московсько-Київсько-Вороніжської залізної дороги	1909;3; 4,5%	2000 RM /5.000	10 000 000
		500 RM /16000	8 000 000
Товариство Московсько-Київсько-Вороніжської залізної дороги	1910;1;4,5%	1000 RM /28000	28 000 000
		2000 RM /12000	24 000 000
Товариство Московсько-Київсько-Вороніжської залізної дороги	1910;2; 4,5%	100; 500; 1000;	
		5000;10000руб.*	
Товариство Московсько-Київсько-Вороніжської залізної дороги	1914; 1; 4,5%	500 RM 19.502	9 751 000
		1000 RM 33-000	33 000 000
Товариство Московсько-Київсько-Вороніжської залізної дороги	1893; 1; 4,5%	2000 RM 15.000	30 000 000
		100; 500; 1000;	
Товариство Московсько-Київсько-Вороніжської залізної дороги	1908; 1; 4,5%	5000;10000руб.*	
		187,50руб./332800	62 400 000
Товариство Московсько-Київсько-Вороніжської залізної дороги	1912; 1; 4,5%		
		1914; 1; 4,5%	
Товариство Московсько-Київсько-Вороніжської залізної дороги	1914; 2; 4,5%	100 рубл./ 75.000	7 500 000

Товариство Московсько-Київсько-Вороніжської залізної дороги	1911; 1; 4,5%	500 рубл./ 20.000 1000 рубл./ 10.000	10 000 000 10 000 000
Товариство Московсько-Київсько-Вороніжської залізної дороги	1914; 1; 4,5%	5000 рубл. /2.500	12 500 000
Товариство Московсько-Київсько-Вороніжської залізної дороги	1911; 1; 4,5%	125 рубл. /55.516	6 939 500
	1913; 1; 4,5%	500 Frs./ 468.586	23 429 300
	1913; 2; 4,5%		
Облігації Донецької залізної дороги	1916; 1; 4,5%	500 Belg. Frs. / 56.600 500 Frs. 62.000	28 300 000
Товариство Північно-Донецької залізної дороги	1908; 1; 4%	187,5 руб./138000	31 000 000
Товариство Північно-Донецької залізної дороги		500 RM /11.348	25 875 000
Товариство Північно-Донецької залізної дороги		1000 RM/ 19.000	5 674 000
Товариство Північно-Донецької залізної дороги		2000 RM /9.000	19 000 000
Товариство Подольської залізної дороги		187,5руб./120000	18 000 000
Товариство Подольської залізної дороги		20 f / 28.278	22 500 000
Товариство Подольської залізної дороги		100 f / 11.482	565 560
Товариство Подольської залізної дороги		500 f /400	1 148 200
Товариство Чорноморсько-Кубанської залізної дороги		187,5 руб./409692	200 000
Товариство Чорноморської залізної дороги		187,5 руб./ 131154	76 817 250
Товариство Чорноморської залізної дороги		100 руб./ 76.100	24 591 375
Товариство Чорноморської залізної дороги		500 руб./ 19.000	7 610 000
Товариство Чорноморської залізної дороги		1000 руб./ 9.500	95 000 000
Товариство Чорноморської залізної дороги		5000 руб./ 2.400	9 500 000
Товариство Чорноморської залізної дороги		125 руб./ 118.146	12 000 000
Товариство Чорноморської залізної дороги		625 руб./ 23.628	14 768 250
Товариство Південно-Західних залізних доріг			14 767 500

* дані відсутні

Як видно за даними таблиці 1, Товариство Московсько-Київсько-Вороніжської залізної дороги упродовж неповних 20 років здійснило 16 емісій цінних паперів, найбільші з них перевищували 50 млн. російських рублів. Водночас прослідковується тенденція зростання емісій в російській валюті, що підтверджує зростання зацікавленості до цінних паперів залізничних акціонерних товариств на внутрішньому ринку. Адже, облігації залізничних акціонерних компаній здійснювали доволі прозору діяльність, підтвердженням цьому є цільове призначення конкретних емісій, зокрема Товариством Південно-Східної залізної дороги оголошувалась 4% облігаційна позика 1898р. номіналом 2000 німецьких марок призначалась для будівництва Східно-Донецької залізничної колії протяжністю 320 верств, про що повідомлялось на зворотній стороні облігацій [3]. Така інформація дозволяла проконтролювати фактичне використання коштів згідно цільових призначень. Згодом уряд вирішив

продовжити будівництво залізниць силами акціонерних об'єднань. Акціонерам були гарантовані великі пільги, у тому числі прибуток у розмірі 5,5% на затрачений капітал, незалежно від рентабельності залізниць. Навіть існуючі тоді державні залізниці були продані акціонерним товариствам. Влітку 1870р. Російське товариство пароплавання і торгівлі придбало в уряду Одесько-Балтську та Одесько-Єлисаветградську лінії, ділянку від Тирасполя до Кишинева та лінію Бирзула-Жмеринка-Болечиськ. Загальна довжина цієї мережі, що отримала назву Одеської залізниці, становила 963 км. Того ж року на базі державної Києво-Балтської магістралі було утворене товариство Києво-Брестської залізниці, яке придбало у казни ще одну ділянку Київ-Жмеринка з гілкою Козятин-Бердичів та збудувало лінію від Бердичева до Бреста з відгалуженням на Радзівілів - колишній російсько-австрійський кордон. Під час будівництва цих ділянок товариство допустило великих втрат, але уряд покрив їх. Аналогічним було становище і на будівництві Брестсько-Граєвської лінії, яка продовжувала брестську лінію для виходу з Одеси і Києва на колишній кордон з Прусією і до портів Балтії.

Прагнення отримати прибуток за допомогою вдалого засновництва акціонерного товариства до початку 70-х років XIX сторіччя стало поширеним явищем в житті тогочасного суспільства. Однак, після завершення будівництва тієї або іншої залізничної колії концесіонери часто розчаровувалися в своїх очікуваннях. Залізнична дорога не могла дати тих доходів, на які вони розраховували. У таких випадках підприємці які не зуміли вигідно освоїти отримані концесії зверталися за допомогою до уряду, який виплачував їм гарантії і субсидії. Дана практика прийняла такі величезні масштаби, що у 1868 р. російський уряд був вимушений вчинити безпрецедентний акт. Він продав у приватні руки (на 85 років) першу державну залізницю - Миколаївську лінію. Ідея про можливі вигоди від подібної операції з Миколаївською дорогою зародилася у засновників Головного товариства російських залізниць ще в 1860 р. Тодішній міністр фінансів А.М.Княжевич схвалив пропозицію Ради Головного товариства, діючи в інтересах власного відомства, яке безуспішно боролось над проблемою подолання інфляції, що почалась під час Кримської війни. Він прорахував, що разом з іноземними позиками продаж залізниці дозволить збільшити державний запас золотої монети, необхідної для відновлення розміну кредитних білетів на золото. Проте більшість членів уряду, зокрема Головний управляючий шляхами сполучення і публічним будівництвом К.В.Чевкін, займаючий цей пост з 1855 по 1862 р., були проти продажу, вважаючи, що це ослабить могутність держави [3].

Вдруге до проекту про продаж Миколаївської дороги повернулися при міністрі фінансів М.Х.Рейтерне. На відміну від А.М.Княжевича, він розглядав дану ідею в нерозривному контексті вирішення транспортної проблеми. Міністр вважав цей захід більш вигідним для країни, ніж отримання іноземних позик для фінансової підтримки залізничного будівництва і високо оцінював можливості приватного сектора у розвитку економіки. Будучи переконаним прихильником приватизації частини державної власності, М.Х.Рейтерн мав багато опонентів, у тому числі міністра шляхів сполучення П.П.Мельникова [3]. Однак, ситуація змінилась з відставкою П.П.Мельникова у 1869 р., а цю посаду посів генерал-майор граф В.А.Бобринської, який підтримував ідею приватизації.

За рік до продажу дороги російський уряд провів операцію з цінними паперами, яка не мала на той час аналогів. У 1867 р. було випущено облігації Миколаївської дороги на суму 75 млн. крб., які були розміщені за кордоном. Гроші, виручені від даної операції, послужили основою створення цільового урядового фонду для розвитку залізничного транспорту - Залізничного фонду [2]. Згідно Указу імператора Олександра II міністру фінансів було доручено випустити від імені Управління залізницею облігації на таких умовах: 1). Випустити 600 000 облігацій, номінальною вартістю 125 руб. або 500 франків, 20 Ф. стерл., 236 гол.гульд.;

2). Присвоїти цим облігаціям від 01.05.1867 р. 4%-го щорічного доходу з виплатою що півроку: 1 листопада і 1 травня;

3). Погашення облігацій по номінальній вартості проводити розпочинаючи з 01.11.1868 р. у 84 роки шляхом проведення щорічного їх тиражу в Санкт-Петербурзі, для чого створити спеціальний фонд;

4). Підписку на облігації відкрити через посередництво банкірських домів: братів Берінг і К в Лондоні, Гоппе і К в Амстердамі, Готтингер і К в Обліковій конторі в Парижі;

5). Доходи і погашення означених облігацій виплачувати по постійному курсу: 500 франків = 20 фунтів стерлінгів = 236 голандських гульденів = 125 рублів в Лондоні, Амстердамі та Парижі, за бажанням власників облігацій. Необхідні суми для виплати за облігаціями своєчасно доставляти вище переліченим банкірам у Лондоні, Амстердамі та Парижі.

6). Дані облігації звільнялись від сплати будь-яких податків;

7). Після продажу Миколаївської дороги, сплата доходів та погашення по цих облігаціях покладалась на товариство, яке мало придбати цю лінію, що ніяким чином не послаблювало зобов'язання Державного казначейства щодо сплати доходів та погашення цих облігацій.

Таким чином, російський уряд задовго до приватизації залізниці Санкт-Петербург-Москва фактично отримав частину її вартості. Виручені засоби утворили Залізничний фонд, до якого поступила ще й значна частина коштів, отриманих Російською Імперією від реалізації за договором від 30 березня 1867 р. Аляски США [3]. Пізніше об'єктом приватизації стали і деякі інші державні дороги, зокрема Московсько-Курська, а з вересня 1868 р. Миколаївська дорога стала структурною складовою Головного товариства російських залізниць. У березні 1869 р. на основі дозволу уряду дане акціонерне підприємство випустило від свого імені 4%-ні гарантовані урядом облігації Миколаївської залізниці другого випуску. Товариство передало уряду виручені від продажу облігацій гроші, а також прийняло на себе зобов'язання зі сплати відсотків за облігаціями та їх погашення. Облігації другого випуску були розміщені на суму 64 437 500 рублів (срібною монетою). Їх емісійний курс встановили у розмірі, дещо більшому порівняно з першим випуском (63,5% замість 61,5%), але все таки курс цей був надзвичайно низьким. Таким чином, Російський уряд отримав від реалізації обох випусків облігацій Миколаївської дороги 105 866 934 руб. Сума ця була затверджена як ціна продажу дороги (витрати держави на її спорудження і експлуатацію до продажу були рівні 80 096 323 рублів). Для Головного товариства дана операція означала, що воно купило цю дорогу у кредит, не заплативши у момент її приватизації жодного рубля.

Наведений досвід денационалізації (приватизації) одного з найбільших об'єктів державної власності, механізм цієї операції, в якому ключова роль відводилася емісійній операції з цінними паперами, стала органічною складовою частиною російської моделі розвитку залізничного транспорту.

Таким чином, подальший розвиток залізничного транспорту в Україні залежить від розв'язання проблеми залучення нових джерел фінансування, що цілком реально здійснити через використання наведеного історичного досвіду. Вирішення проблеми фінансування прискорить процес інтеграції Українських залізниць у Європейську транспортну систему.

1. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року, затверджена рішенням Колегії Мінтрансу від 23.10.01 р: Наказ МТУ від 05.11.01 р. № 764.
2. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни: Монографія. – 2-ге вид., переробл. і доп. – Дніпропетровськ: Вид-во Дніпропетр. Нац. Ун-ту залізнич. трансп. ім. акад. В.Лазаряна, 2006. - 264 с.
3. Таранков В. Ценные бумаги Государства Российского. Москва-Толляти., 1992. – 650с.

HISTORICAL KNOWLEDGE ABOUT FINANCING DEVELOPMENT OF THE RAIL TRANSPORT ORGANIZATION IN UKRAINE

V. Shvets, R. Vijtiv

*Ivan Franko National University of L'viv
Prospekt Svobody 18, UA – 79008, Ukraine*

Historical knowledge about development of individual area can use by reform of the rail transport commitment in Ukraine. In the article there are examples of financing development of the rail network on ukrainian lands that were the elements of Russian Empire in XIX century.

ОПЫТ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ В УКРАИНЕ

В. Швец, Р. Вийтив

*Львовский национальный университет имени Ивана Франко
79000, м. Львов, просп. Свободы, 18*

Исторический опыт финансового обеспечения развития железнодорожного транспорта может быть использован для решения современных финансовых проблем Украины. В статье освещены опыт финансирования сооружения железнодорожной сети в России во второй половине XIX в., в составе которой находилась большая часть Украины.

Ключевые слова: финансовое обеспечение, железнодорожный транспорт, ценные бумаги