



**КРИВОПІШИН**  
**Олексій Мефодійович,**  
канд. екон. наук, доцент,  
здобувач наукового ступеня  
доктора історичних наук кафедри  
історії та культури України ДВНЗ  
«Переяслав-Хмельницький  
державний педагогічний  
університет імені Григорія  
Сковороди»

**ПОШУК ОПТИМАЛЬНИХ ДЖЕРЕЛ ФІНАНСУВАННЯ  
ПОЧАТКОВОЇ СТАДІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО БУДІВНИЦТВА  
ЧЕРЕЗ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ  
УРЯДОВИХ РІШЕНЬ**

*Стаття присвячена проблемі пошуку оптимальних джерел фінансування початкової стадії залізничного будівництва через фінансово-економічні особливості урядових рішень.*

*Статья посвящена проблеме поиска оптимальных источников финансирования начальной стадии железнодорожного строительства сквозь финансово-экономические особенности правительственных решений.*

*The article is devoted the problem of looking for the optimum searches of financing of the initial stage of railway constructing through the financial-economic features of governmental decisions.*

Одним з найважливіших завдань Російської держави у післяреформений період була цілеспрямована діяльність щодо управління економікою країни. Ключовою ланкою пріоритетних напрямків економічної політики стало залізничне будівництво. Природно, що питання залізничного будівництва не залишилося поза сферою безпосередньої уваги уряду країни. Залізниці вже на початковій стадії будівництва сприяли розвитку продуктивних сил, виходячи із загальнодержавних міркувань уявлялися найбільш перспективними для капіталовкладень, справляли істотний вплив для реалізації суґубо державних функцій: адміністративних, народногосподарських, воєнно-стратегічних і політичних. Початок розвитку залізничної транспортної мережі став 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 розвиток залізничного транспорту, причому не тільки шляхом надання пільг і фінансових субсидій, але й за допомогою підтримки вітчизняної промисловості. Тим самим була продемонстрована першорядність залізниць у справі господарського відновлення Російської імперії, що стало важливою складовою соціально-економічної історії нашої країни у другій половині XIX ст. [12].

До початку залізничного будівництва у Російській імперії була створена і функціонувала система з будівництва та утримання основного типу наземних шляхів сполучення – шосейних доріг і скотопрогінних шляхів. 24 березня 1833 р. законодавчо затверджено порядок, згідно якого була визначена загальна мережа важливих шосейних доріг імперії і встановлені основні правила облаштування та утримання шляхів у державі, а також закладено економічні засади подальшого розвитку та формування усієї сфери дорожнього будівництва.

Тогочасні шляхи, як правило, були ґрунтовими, що розкисали під час дощів, особливо весною та восени; повені, що часто траплялися в губерніях, зносили і руйнували дерев'яні мости. Тому для ремонту існуючих державних і місцевих доріг постійно залучався основний прошарок місцевого населення – селяни, серед яких була введена так звана дорожня і ремонтна повинності (селянин повинен був відпрацювати певну кількість днів на рік разом зі своєю тягловою силою під час ремонту доріг або ж надати на вимогу властей чи поміщика свою тяглову силу). На інші прошарки населення, які мешкали в повіті (купці, міщани, козаки тощо), накладалися грошові стягнення, або ж вони також зобов'язувалися надавати чиновникам і поміщикам свою тяглову силу. Такою була ситуація до початку будівництва швидкого, надійного і дешевого виду транспорту – залізниці [6].

До реформи 1861 р. у Російській імперії було зроблено перші кроки щодо залізничного будівництва. На час ліквідації кріпосного права загальна довжина залізничних ліній становила близько 1500 верст. Згаявши час на безпідставні побоювання щодо необхідності будівництва залізниць, російський уряд змушений був активно розпочати їхнє спорудження з метою надолужити втрачене. Друга половина XIX ст. була періодом форсованого будівництва нових залізниць і бурхливого росту російської промисловості (за сорок років, з 1860 по 1900 рр., було побудовано близько 50 тисяч верст нових залізничних колій).

Історичною датою початку активного залізничного будівництва і переходу на якісно новий вид сполучення у Російській імперії можна вважати 1837 р., коли почала функціонувати Царськосільська залізниця довжиною 25 верст. Питання про будівництво другої – Варшавсько-Віденьської – залізниці було вирішено у 1838 р. У 1863 р. почалося будівництво першої залізничної лінії в Україні – від Балти до Одеси, протяжністю 196 верст. Перша залізнична лінія на Лівобережжі з'явилась у 1868 р.; вона пролягала від Курська через Ворожбу і Конотоп до Броварів. До цього часу основним видом транспорту були гужові засоби. Гужовий транспорт на Україні використовувався у двох експлуатаційних режимах – чумацтво та підводна повинність. Повільно розвивався річковий транспорт. Наскрізний рух Дніпром був неможливий у зв'язку з наявністю численних порогів. У Дніпровському басейні у 1852 р. налічувалося 7 пароплавів загальною потужністю 360 к.с. Після Кримської війни розвиток пароплавства поживався. У 1859 р. Дніпром і його притоками вище порогів курсувало 17 пароплавів, серед них три пасажирських, решта – буксири [8, с. 309–322].

На початковому етапі формування нової галузі народного господарства (залізничного будівництва) і становлення економічного потенціалу держави уряд не міг інвестувати у будівництво мережі залізниць достатньої кількості капіталовкладень, що привело до пошуку альтернативних джерел фінансування, зокрема приватного капіталу. Проте на той час окремі

підприємці ще не володіли капіталом у розмірах, необхідних для самостійної організації залізничного будівництва. Для залучення фінансових інвестицій у даний сегмент економіки урядом був розроблений спеціальний механізм, домінуючою формою якого стало акціонерне товариство. Зацікавлені у спорудженні конкретної лінії підрядники, на певних умовах отримували концесію на будівництво, по його завершенні, на визначений період, експлуатували залізницю з метою повернення власних інвестицій і одержання прибутку на них. Даний спосіб фінансування й організації будівництва одержав назву концесії.

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 концедент (держава) передає концесіонерові право на експлуатацію природних ресурсів, об'єктів інфраструктури, підприємств, устаткування. На заміну концедент одержує винагороду у виді разових (паушальних) або періодичних (роялті) платежів. Концесійні угоди реалізуються на основі публічного майна, у тому числі з використанням бюджетних коштів [4, с. 390].

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. 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. Отже, концесійна форма вирішила проблему уряду щодо реалізації планів створення залізничної транспортної мережі. Ваємовідносини держави та приватних підприємців, що привели до успішного вирішення питання будівництва первинної залізничної мережі складались із умов, за яких

концесіонери мобілізували приватні капітали й інвестували їх у будівництво залізниць, самостійно встановлюючи провізні тарифи на рівні, що забезпечували покриття будівельних витрат і прибутковість акцій, відповідно до заявленої капіталізації залізниці. Зі свого боку держава гарантувала прибутковість акцій і облігацій залізничних товариств на весь статутний строк їхнього функціонування. Держава одержувала у повноправне управління залізницю після закінчення строку концесії, або ж викупувала її достроково по ринковій вартості акцій. Усі можливі суперечки з даних питань вирішувалися шляхом добровільних угод або у судовому порядку.

Фондовий ринок (ринок цінних паперів), який став невід'ємною частиною початкової стадії залізничного будівництва. Термін «ринок» з часом набув більш широкого смислового значення, цим терміном почали називати систему товарно-грошових відносин виробників і споживачів матеріальних благ і послуг. Словом «фонд» широко користуються для визначення різних за змістом економічних понять, але найчастіше – для визначення суми грошових або матеріальних цінностей, що мають цільове призначення (основні та оборотні фонди, фонд розвитку виробництва, фонд накопичення, амортизаційний фонд тощо).

Біржова спекуляція – різке зростання кількості угод з цінними паперами для одержання спекулятивного прибутку від різниці курсів при покупці та продажу. Стрибки ціни (курсу) у цей період пояснюються багато в чому спекулятивним характером угод. Біржова паніка являється наслідком біржового ажіотажу, тобто найгострішим періодом біржової кризи, що характеризується різким зниженням курсу акцій [2, с. 379].

До середини XIX ст. усі біржі Російської імперії були винятково товарними. В Україні їх було три: Одеська, Київська і Харківська. На них, в основному, укладалися угоди щодо покупці-продажу товарів, страхування суден. З другої половини XIX ст. на біржах країни почали проводити угоди з державними та приватними цінними паперами. Внаслідок посиленого випуску нових кредитних білетів і зниження банківських відсотків у заможної частини

населення з'явилася достатня кількість вільних грошей, що дало можливість до їхнього вигідного розміщення шляхом купівлі цінних паперів. Таким чином, біржовий ажіотаж досяг свого апогею та охопив спекулятивною лихоманкою всі прошарки суспільства. Відомий економіст В.П. Безобразов писав: «Все денежные обороты совершались чрезвычайно легко и быстро; только что затраченные капиталы возвращались с огромными барышами. ...В промышленность и спекуляцию бросились люди, которые до войны были совершенно им чужды... никогда не занимавшиеся ни торговлею, ни промышленностью».

Вкладення капіталів в акції залізниць перетворилось в одну з найвигідніших і прибуткових справ. Населення активно купувало акції залізничних підприємств, від чого ті щоденно зростали у ціні. Великим успіхом на ринку цінних паперів користувались акції Головного товариства російських залізниць. Державний банк, Петербурзьке товариство взаємного кредиту й інші кредитні установи, йдучи назустріч бажанню майбутніх акціонерів, пропонували свої капітали на вигідних умовах, надаючи значні позики під будь-які папери, «вартість яких була трішки більшою від шпалерного паперу» [7, с. 16].

У «Вестнику промышленности» писалося: «Не успеет составиться новая акционерная компания, смотришь, все ее акции разобраны нарасхват до дня официальной продажи, и тотчас же начинают ходить из рук в руки с надбавкой. В Петербурге рассказывали, как желающие получить акции образовавшегося в Москве Страхового от огня общества собрались еще с вечера – накануне дня раздачи у дверей конторы – прождали целую ночь, и при открытии дверей только весьма немногие получили желанные бумаги». Народу собралось так много, что «началась теснота, давка, были и такие, которым сделалось дурно, другие принуждены были вылезать в окно, потому что назад протесниться было невозможно» [5, с. 3].

Біржова гарячка досягла 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... Разгулу на бирже не было удержу». Економічна ситуація в країні погіршилася наприкінці 1858 р., коли під впливом світової економічної кризи, розпочалося падіння цін на фондовому ринку. Значно погіршилося становище Головного товариства російських залізниць, акції та облигації якого упали в ціні, їхня біржова вартість зменшилася на 45%. Близько 100 тисяч акцій Головного товариства було закладено до Державного Комерційного банку і не викуплялося їхніми власниками [10, с. 47-48].

Ставлення суспільства до біржі різко змінилось: багато хто вбачав у ній причину своїх втрат, поневірянь і понесених фінансових збитків. Проте повторне захоплення біржею і цінними паперами у Російській імперії відбулося через 10 років, причиною чого стали позитивні тенденції розвитку економіки у кінці 1860-х рр. Поштовхом до повторного захоплення біржовою грою стало активне залізничне будівництво. Першою ластівкою була підписка на акції Козловсько-Тамбовської та Рибинської залізниць. Фінансово спроможні прошарки населення, у зв'язку зі зростанням у ціні залізничних акцій, почали розміщувати свої кошти саме у ці папери.

«Общество, – писали сучасники, – заболело тяжелой болезнью – акционерной горячкою», а «...последние месяцы 1868 года сделались первой эпохой принятия всею публикою участия в биржевой игре акциями». Інший очевидець згадував: «Дух спекуляции охватил... всю Россию ... в 1868-1869 годах Петербург, Москва, Одесса, одним словом, все главные города увлеклись биржевой игрой до нездоровых размеров... Финансовую и денежную Россию нельзя было узнать. Весь народ, даже неграмотный, усвоил себе понятие о процентных бумагах, свободно обращающихся на биржах, о разных акциях, облигациях и т. д.». 1869 рік, відзначав ще один очевидець, «можно назвать годом спекулятивным. Одушевление, с которым производились обороты

бумажных ценностей, охватившее все классы общества, распространилось подобно заразной эпидемии. ...Даже прекрасный пол не оставался чужд разгоревшемуся спекулятивному настроению и, со свойственной ему энергией, преодолев десятичные дроби, пускался в биржевую игру». Ажіотаж на біржах продовжувався до кінця серпня 1869 р. Ці події отримали назву знаменитої «біржової російської кризи» [9, с. 260].

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 Довгорукова.

Підтвердження цьому знаходимо серед мемуарів сучасників, що проявилась у боротьбі за концесію на будівництво Лозово-Севастопольської і, особливо, Ландварово-Роменської (вона ж Конотопська) залізниць. З 1871 р. система розподілу залізничних концесій через торги була відмінена і міністр шляхів сполучення отримав право вибирати концесіонерів одноособово, у результаті чого загострилася боротьба лобістських груп при дворі. На будівництво Конотопської залізниці претендував фон Мекк, а його суперником виступав невідомий Юхимович, якого підтримували брат імператриці, принц Олександр Гессенський, або сама всемогутня царська фаворитка, Катерина Довгорукова (княгиня Юр'ївська).

У червні 1871 р. до Комітету міністрів з найвищого повеління вноситься пропозиція про видачу концесії на Ландварово-Роменську (Конотопську) залізницю Юхимовичу і Вікерсгейму. Проте міністр Бобринський і шеф жандармів Шувалов просять імператора дозволити Комітету обговорити питання ще раз. 5 липня Комітет міністрів приймає рішення на користь Мекка. Імператор пропонує переглянути питання з урахуванням прохання Юхимовича,



але Комітет наполягає на власному рішенні. 30 липня 1871 р. рішення на користь фон Мекка Олександр II все-таки затверджує, але думки мемуаристів розходяться щодо обставин такого результату. За свідченням О.І.Дельвіга, що працював заступником Бобринського, агентам Мекка довелося знову їхати в Емс і переконувати оточення Довгорукої, що немає різниці в тому, від кого одержувати гроші: від Юхимовича або від Мекка.

К.Ф.фон Мекк, одержавши на Конотопську залізницю концесію, зустрівся зі значними труднощами. Завдяки фінансовій допомозі уряду він добудував залізницю, але її експлуатація виявилася збитковою, що привело до повторного звернення до двору для отримання урядової позики. «Причина цього, – пише С. Ю. Вітте, – була та, що в міру будівництва нових залізниць уряд ставав більш досвідченішим і ставив більш тяжкі умови для концесіонерів. Тому зрештою люди перестали так наживатись і навіть були випадки, коли і великі підрядники прогоряли» [11, с. 292].

Отже, «залізнична лихоманка», що збіглася зі світовим економічним піднесенням 1868–1872 рр., стала «золотим століттям» для засновників і концесіонерів. Кінець 1860-х – перша половина 1870-х рр. ознаменувалися нечуваним бумом концесійного підприємництва. Концесія стала предметом торгу та продажів [13, с. 163].

Концесіонери виплачували акціонерам дивіденди з «прибутку» ще не побудованої залізниці. Однак, кошти, отримані ними від емісії акцій, не витрачалися продуктивно, а, найчастіше, розглядалися як «капітал» приватного підприємства. Визначену частку відповідальності у формуванні зазначеної думки несло Міністерство фінансів, очолюване у той час М.Х. Рейтерном, який вважав, що акції необхідно притримувати у Міністерстві фінансів, щоб не переповнити ринок цінними паперами, внаслідок чого залізниці досить часто будувалися лише за рахунок облігаційного капіталу. Таким чином, усі підприємницькі ризики лежали на державному казначействі; відповідно пропорція відносин була наступною: зі збагаченням концесіонерів державна скарбниця, навпаки, отримувала стабільні бюджетні витрати. Тобто

сформована у той час приватногосподарська концесійна система була улаштована таким чином, що на державу перекладався весь ризик і майбутні збитки залізничного підприємства. При цьому концесіонерам надавалася повна свобода дій при будівництві та експлуатації залізниці.

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

Операції із залізничними цінними паперами – одна з найважливіших сторін діяльності банківського дому. Збагачення залізничних грюндерів – власників банківських будинків – здійснювалось значною мірою за рахунок державної скарбниці. Наприклад, 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 гроші за термінове будівництво залізничних колій для військових потреб. С.С. Полякову дозволялося купувати за кордоном за казенний рахунок рухомий склад і паровози, безмитно ввозити рейки та інші необхідні для будівництва залізниць матеріали.

Навесні 1871 р. товариство Рибинсько-Бологовської залізниці, головою правління якого був А.М. Варшавський, а до складу директорів входив І.О. Вишнеградський, випустило позику на 3 млн. рублів металічних через німецькі банківські будинки «Брати Зульцбах» і «Август Зиберт» у Франкфурті-на-Майні. Позика була розміщена також через берлінські банківські будинки «Мюллер і К» і «Ріхтер і К». Посередником у розміщенні позики з російського боку виступив Петербурзький банкірський будинок «Э.М. Мейер і К», що взяв на себе 16,3 % суми позики. У 1869 р. потомствений почесний громадянин Олександр Шепелер (представник торгового дому «Шепелер і Шварц» у Ризі)

разом із банківським будинком «Брати Зульцбах і К» виступив засновником товариства Московсько-Смоленської залізниці. Це свідчило про те, що російський банківський дім у своїй більшості співробітничав з німецькими банками у створенні залізничних товариств. Таким чином, банківські будинки у 1860–1870-х рр. виступали як довірені по частині фінансових операцій багатьох залізничних товариств. З часом, ці функції перейшли до великих акціонерних банків [1].

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, ринків, які розміщують свої капітали, залишалися тільки німецькі, проте улюбленими паперами, що користувалися попитом великих німецьких капіталістів, були переважно американські фонди, які приносили величезний відсоток. Дрібні, головним чином провінціальні капіталісти, що шукали розміщення своїх незначних заощаджень, зверталися, переважно, до придбання урядових німецьких паперів або залізничних гарантованих облігацій. Залучення дрібних капіталістів до придбання російських залізничних облігацій відбувалося при сприянні так званих банкірів-мін'яйл, головним чином берлінської і франкфуртської бірж. Звичайно, зауважує І. Бліох, залізничним діячам при вигідних умовах видачі концесії, не важко було платити дуже високі комісійні, тільки б мати можливість залучення капіталу для будівництва [3, с. 45–46].

У середині 1860-х рр. прибуткова Миколаївська залізниця була продана Головному товариству російських залізниць. Кошти від її продажу утворили особливий залізничний фонд, призначений для цілеспрямованого фінансування подальшого залізничного будівництва; формально цей фонд був відособлений від державного бюджету. Зі створенням залізничного фонду проблема пошуку коштів урядом на будівництво залізниць була у деякій мірі розв'язана. Під облігації акціонерних товариств держава видавала значні суми коштів, яких, у більшості випадків, вистачало для спорудження залізничної лінії. В окремих

випадках засновникам компаній не було необхідності навіть вкладати у будівництво власні кошти. Випущені акції майже повністю залишалися в організаторів, приносячись їм значні доходи.

Отже, на першому етапі залізничного будівництва (1865–1875) російські засновники залізничних товариств із незначними власними капіталами майже безконтрольно здійснювали будівництво й експлуатацію залізниць і збагачувалися 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. При цьому уряд, відповідно до діючої системи гарантій, був змушений 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.

Взаємовідносини 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 лихоманки, біржевих спекуляцій, фінансових пірамідах і підкупу державного чиновництва.

На першому етапі залізничного будівництва залізничні лінії вирішували локальні економічні проблеми окремо взятого регіону без урахування економічних умов функціонування майбутньої розгалуженої мережі залізниць, що поступово, зі зростанням кількості побудованих верст, перетворювалась в окрему галузь народного господарства.

### Список використаних джерел і літератури

1. *Ананьич Б. В.* Банкирские дома в России в 1860–1914 гг. : очерки истории частного предпринимательства / Б. В. Ананьич. – [2-е изд.]. – М. : РОССПЭН, 2006. – 296 с.
2. *Безобразов В. П.* О некоторых явлениях денежного обращения в России / В. П. Безобразов // Русский вестн. – 1863. – № 5. – С. 379.
3. *Блиох И. С.* Влияние железных дорог на экономическое состояние России / И. С. Блиох. – СПб., 1878. – Т. 5 : Финансовые результаты. – С. 45–46.
4. *Большой экономический словарь* / Ин-т новой экономики ; под ред. А. Н. Азримяна. – [4-е изд.] – М., 1999. – С. 390.
5. *Вестник промышленности.* – 1859. – Т. 1. – С. 3; 1858. – Т. 1. – С. 3–17.
6. *Вітренко В.* Транспорт і зв'язок в кінці XVIII – на початку XX століття [Електронний ресурс] / В. Вітренко. – Режим доступу: <http://www.via-regia.org/bibliothekypdf/Vitrenko.Transport.formatiert>.
7. *Гейлер И. К.* Сборник сведений о процентных бумагах (фондах, акциях и облигациях) России : руководство для помещения капиталов / И. К. Гейлер. – СПб. : Тип. В. Безобразова и Ко, 1871. – С. XVI.
8. *Лановик Б. Д.* Економічна історія України і світу : підручник // Б. Д. Лановик, З. М. Матисякевич, Р. М. Матейко ; за ред. Б. Д. Лановика. — К. : Вжар, 2004. – С. 309–322. – (Сер. «Вища освіта XXI століття»).
9. *Лизунов П. В.* Российское общество и фондовая биржа во второй половине XIX – начале XX в. / П. В. Лизунов // Экономическая история : Ежегодник. 2005. – М. : Рос. полит. энцикл. (РОССПЭН), 2005. – С. 257–288.
10. *Русский экономист.* – 1884. – Вып. 1. – С. 47–48.
11. *Феоктистов Е. М.* За кулисами политики и литературы 1848–1896 / Е. М. Феоктистов. – М. : Новости, 1991. – С. 288–294.
12. *Хадонов Е. Е.* Железнодорожное строительство – ключевое звено приоритетных направлений экономической политики России. (Вторая половина XIX – начало XX века) : автореф. дис. на соиск. учен. степени д-ра экон. наук / Е. Е. Хадонов. – М., 1998. – 37 с.
13. *Шепелев Л. Е.* Акционерное учредительство в России : (историко-статистический очерк) / Л. Е. Шепелев // Из истории империализма в России : тр. Ленингр. отд-ния ин-та истории АН СССР. – М. ; Л., 1959. – С. 163–166.