

Н. Касаткиной, В. Рубина, под ред. Р. Гальпериной, предисл. П. Поспелова. - М. : Гос. изд-во иностр. лит., 1947. - 453 с.

7. Трухановский В. Г. Внешняя политика Англии на первом этапе общего кризиса капитализма, 1918 - 1939 гг. [Текст] / В. Г. Трухановский. - М.: Издательство Института международных отношений, 1962. - 410 с.

8. Холодковский В.М. Революция 1918 года в Финляндии и германская интервенция [Текст] / В. М. Холодковский. - М.: Наука, 1967. - 387 с.

9. Шамбаров В. Е. Белогвардейщина [Текст] / В. Е. Шамбаров. - М.: Изд-во ЭКСМО-Пресс, 2002. — 640 с.

10. Шамбаров В. Г. Государство и революции [Текст] / В. Е. Шамбаров. - М.: Алгоритм, 2001. — 592 с.

11. Широкопад А. Б. Северные войны России — Под общ. ред. А. Е. Тараса [Текст] / А. Б. Широкопад. — М.: ООО Издательство АСТ; Мн.: Харвест, 2001. — 848 с.

12. Kopisto. The British Intervention in South Russia, 1918-1920 [Текст] / Lauri Kopisto, Academic Dissertation; Historical Studies from the University of Helsinki XXIV. - Helsinki., 2011. - 211 p.

**В. В. Долід**

УДК 94(5):625.1:339.727.22

**БРИТАНСЬКІ ІНВЕСТИЦІЇ ЯК ФАКТОР СТАНОВЛЕННЯ  
ЗАЛІЗНИЧНИХ СИСТЕМ ГЛОБАЛЬНОГО ПІВДНЯ  
(ДРУГА ПОЛОВИНА ХІХ ст.)**

*Визначено стимулюючий вплив британських інвестицій на розбудову залізничних систем колоній і країн так званої «неформальної імперії». Здійснено історичний ретроспективний аналіз процесу становлення британського залізничного імперіалізму в другій половині ХІХ ст.*

**Ключові слова:** колонія, неформальна імперія, залізничний імперіалізм, залізнична манія, інвестиції.

У другій половині ХІХ ст. горизонти діяльності британських інженерів залізничного транспорту сягнули далеко за межі Туманного Альбіону. Динамічне прокладання рейкових шляхів розгорнулося в колоніях і країнах Латинської Америки, економічний, а подекуди й політичний, статус яких майже не відрізнявся від колоніального. Перші залізниці тут були побудовані на території Бразилії, Чилі (1852) й Аргентини (1857). В Азії перша лінія з'явилася в 1853 р. в Британській Ост-Індії, в Африці – в 1856 р. в Єгипті, в Австралії – в 1854 р. Глобальне залізничне будівництво стало важливим інструментом економічної експансії та поширення геополітичного впливу в різних регіонах світу.

Безумовно, однією статтею неможливо охопити все розмаїття тем, що складають суть британського залізничного імперіалізму у досліджуваній нами період. Саме тому було вирішено вдатися до аналізу ролі, обсягів та динаміки британських закордонних залізничних інвестицій, які здійснювали безпосередній вплив на генезис цього складного, багатогранного, суперечливого явища.

Стосовно вчених, які зосередились на дослідженні піднятої проблеми, то серед вітчизняних істориків вона дотепер не отримала чіткої експлікації. Кардинально протилежна ситуація спостерігається на Заході, зокрема в англо-американській історіографії. Використана під час написання статті література в жодному разі не є вичерпною. Ми навіть обмежили коло джерел з метою виокремлення декількох найбільш корисних і доступних робіт [8; 10; 11; 15; 16], які спонукатимуть вітчизняних британістів долучитися до рефлексій навколо залізничного імперіалізму.

Відкриття в 1830 р. залізничного сполучення між Ліверпулем і Манчестером призвело до остаточного усвідомлення переваг локомотивної тяги над гужовою. Фактично, це була перша залізниця сучасного типу: вона

об'єднала два великих міста, мала регулярний пасажирський і вантажний рух, працювала повністю на паровій тязі. Тріумфальний успіх цієї лінії дав потужний імпульс подальшому розвитку залізничного транспорту. Протягом наступних двадцяти років Великої Британії охопила справжня лихоманка, що увійшла в історію під назвою «залізнична манія». До 1850 р., коли бум практично згас, в експлуатацію було введено майже 6 тис. миль залізничних колій і ще близько 1 тис. миль знаходилися у процесі будівництва (див. табл. 1).

*Таблиця 1*

**Динаміка розвитку британської залізничної індустрії в другій половині 1840-х рр. [13, р. 3]**

| Рік  | Миль в експлуатації | Вартість будівництва за милю (£) | Річний дохід з милі (£) |
|------|---------------------|----------------------------------|-------------------------|
| 1844 | 2.240               | 35.700                           | 3.280                   |
| 1845 | 2.536               | 35.000                           | 3.470                   |
| 1846 | 3.142               | 31.800                           | 3.300                   |
| 1847 | 3.945               | 31.700                           | 2.870                   |
| 1848 | 5.127               | 34.200                           | 2.560                   |
| 1849 | 5.996               | 35.200                           | 2.100                   |
| 1850 | 6.621               | 35.200                           | 2.080                   |
| 1851 | 6.890               | 35.100                           | 2.220                   |

Колосальні прибутки від діючих ліній привертали увагу потенційних інвесторів до нових проектів. На жаль, нам не вдалося знайти остаточних даних про загальну кількість інвестицій у розвиток залізничної мережі Великої Британії у вказаний період. Не можна сказати, що вони відсутні

взагалі. Проте між дослідниками залізничної манії існують серйозні розходження, викликані відмінностями в методах підрахунку, неповнотою статистичних показників, а також різницею в меті, заради якої здійснювалися ці підрахунки. Загалом же науковці сходяться на тому, що приріст залізничних капіталовкладень у цей час побив усі рекорди. Скажімо, Артур Сміт підрахував, що станом на жовтень 1845 р. було зареєстровано 1,4 тис. компаній. У розвиток залізничного транспорту планувалося спрямувати понад £700 млн. Реально ж вдалося залучити трохи більше £48 млн. [17, р. 20]. Натомість Генрі Левін подає дещо інші цифри, які, разом з тим, принципово не впливають на загальний висновок. Він стверджує, що кількість зареєстрованих компаній складала 1,1 тис. Загальна протяжність ліній за заявленими проектами мала досягти 20,7 тис. миль, а сукупні інвестиції – £350 млн. [12, р. 116].

Акції залізничних компаній користувалися неабияким попитом. У клубах, салонах, будуарах, омнібусах говорили лише про залізниці. Кожен новий випуск акцій миттєво розкуповувався. Зростали курси всіх паперів, у тому числі й тих, які ще не приносили дивідендів, а лише віщували бариші у недалекому майбутньому. Пропорційно зі збільшенням попиту розгорталась і спекуляція акціями залізничних компаній. У якийсь момент вони почали коштувати більше, ніж самі компанії.

Втім невдовзі з'явилися грізні ознаки, які пророкували падіння курсів і кінець буму. На ринок дедалі частіше просочувалася інформація про шахрайство ініціаторів проектів. Заговорили про те, що для реалізації усіх планів знадобиться капітал у такому обсязі, якого просто не існує. Нові проекти вимагали як мінімум £560 млн., зобов'язання за старими становили близько £600 млн., у той час як увесь національний продукт оцінювався приблизно в £550 млн. і країна могла безболісно витратити на залізниці не більше £30 млн. на рік [5, с. 111]. Інвестування сотень мільйонів у залізниці, образно кажучи, знекровило б усі інші галузі, залишивши їх без капіталів.

Як тільки неспроможність функціонування десятків компаній стала очевидною капітали почали витікати з залізничних акцій, гальмуючи спекулятивний бум. Зростання цін втратило динаміку, а потім і зовсім зупинилося. З початком їхнього падіння інвестиції припинилися буквально за одну ніч. Про згасання інвестиційної манії свідчить наступна статистика. У 1846 р. парламент ухвалив 270 наказів, якими дозволив будівництво близько 5 тис. миль залізниць із загальним обсягом капіталовкладень £130 млн. Але це було задоволення старих заявок, поданих до обвалу ринку в жовтні 1845 р., або дозволом на будівництво відгалужень від існуючих шляхів. Якщо в 1847 р. санкціоновано будівництво 1415 миль нових ліній, то в 1848 р. – 373 милі, в 1849 і 1850 рр. – 16 і 7 відповідно [5, р. 112]. Одночасно падали й доходи акціонерів. З 1846 по 1849 р. середній дивіденд знизився з 10% до 1,88% власного капіталу [8].

Падіння темпів залізничного будівництва призвело до характерного явища: в країні виник значний надлишок капіталів, які потребували вигідного розміщення. Англійські фінансово-промислові групи опинилися перед несподіваною дилемою: вкладати капітали в середині країни, спрямовуючи їх на технічне переоснащення промисловості, чи вивозити його за кордон, передусім туди, де дешева робоча сила забезпечувала більшу прибутковість, ніж у Європі. Перевага надалася миттєвим прибуткам над довгостроковими перспективами. Сталі інвестиційні потоки спрямувалися в усі регіони світу. Англія перетворювалася на найбільшого кредитора, а Лондон – на фінансовий центр світу. Основа потужності країни перемістилась із заводів у банки та фінансові ринки.

Широким потоком британський капітал спрямувався за кордон в 1870-х рр., під час світового залізничного буму. Загальна сума англійських закордонних інвестицій зросла з £144 млн. в 1862 р. до £600 млн. в 1872 р., £875 млн. в 1882 р. і майже £1,7 млрд. в 1893 р. [2, с. 61]. Таким чином, до кінця століття іноземні інвестиції збільшилися більше ніж у десять разів. Якщо ж виокремити британські капіталовкладення в залізничне будівництво за кордоном, то слід зазначити, що

протягом 1870–1913 рр. у колоніях і країнах «неформальної імперії», до складу якої входили сфери впливу в політично незалежних країнах Латинської Америки (передусім Бразилія й Аргентина) та Південно-Східної Азії (Китай, Сіам), вони зросли в п'ять разів – до £1,5 млрд., що перед Першою світовою війною становило близько 40% від усіх британських зарубіжних капіталовкладень [7, р. 116]. Маститий американський історик Майкл Едельштейн постулює ідею, що такий рівень інвестицій більше обумовлювався прагненням британців вкласти свої капітали, ніж реальними потребами в цьому капіталі за кордоном [9, р. 1001]. Однак ми не можемо цілковито погодитися з його думкою.

Не заглиблюючись у полеміку з автором, можемо констатувати одне: економічне та політико-стратегічне значення розвиненої залізничної мережі добре розуміли і за межами Європи. Проте, у більшості випадків, гострий бюджетний дефіцит не дозволяв покрити колосальні витрати на її створення. Єдиним реальним і доступним механізмом фінансувати швидке будівництво рейкових шляхів лишалися іноземні інвестиції. Залучення капіталів здійснювалося шляхом випуску акцій, створювалися акціонерні товариства. Однак високого рівня зосередження економічних ресурсів вдавалося досягти лише після створення сприятливого інвестиційного клімату.

Крок у цьому напрямку – гарантії на виплату щорічного доходу з цінних паперів залізничних компаній. У 1849 р. однією з перших їх почала надавати Британська Ост-Індська компанія. З 1853 р., в період генерал-губернаторства лорда Далхаузі, ця практика стає стандартною. Вона продовжилася і після 1858 р., коли компанія передала свої адміністративні функції британській короні. Державні зобов'язання дозволяли в найкоротші терміни залучити до купівлі цінних паперів (акції, облігації) необхідну кількість інвесторів, у тому числі зарубіжних.

У цей час шляхи розширення власної залізничної мережі шукала й Бразилія. Райдужні перспективи інвестицій іноземного капіталу спонукали до вироблення комплексу політичних, правових, економічних і соціальних

умов, сприятливих іноземним інвесторам. У 1852 р. уряд встановив фіксований обмінний курс, забезпечив 5% гарантію на залізничні інвестиції, погодився придбати непродані акції, ліквідував мита на імпорт, запровадив порядок відчуження землі, узаконив обов'язкові земельні асигнування і дозволив зони недопущення конкуренції. Того ж року дві лондонські компанії отримали концесію на будівництво в Бразилії першої залізниці (Петрополіс, або залізниця Майя) [15, р. 174].

Приплив британських інвестицій відіграв вирішальну роль у прискореному створенні залізничної мережі Аргентини. Один лише приклад: у 1874 р. брати Кларк, Хуан і Матео, отримали від уряду концесію на будівництво Трансандійської залізниці – важливого залізничного коридору від Тихого до Атлантичного океану. Для повної реалізації проекту були необхідні кошти, значно більші за ті, які знаходились у розпорядженні Кларків. Після довгих років поневірянь, лише у 1887 р., вони вирішили відправитися в Лондон шукати фінансової підтримки. Економічним результатом візиту стало підписання декількох документів, якими представникам британського капіталу надавалися різноманітні привілеї (на кшталт, наприклад, гарантій 7% прибутковості, зони недопущення конкуренції та ін.) [15, р. 174].

Важливо зазначити, що британський капітал, прискорюючи розвиток залізниць, одночасно сприяв посиленню експортно-сировинної спрямованості розвитку країн регіону, що гальмувало розвиток національної промисловості, поглиблюючи диспропорції в економіці. Домінуючі позиції британських компаній у вирішальних ланках економіки, зростання зовнішньоекономічної залежності від Великої Британії приховували загрозу суверенітету цих латиноамериканських республік.

Лондон жорстко відстоював фінансові інтереси підданих корони за кордоном. В останній третині XIX ст. на зміну ліберальній доктрині фритредерства приходить ідея про те, що сила держави може і повинна використовуватися за її межами в економічних інтересах членів цієї держави

[1, с. 24]. Іншими словами, підприємці, які представляли Британію на світових ринках, іноді були не в змозі витримати конкуренцію з боку французьких або німецьких ділових кіл, за якими явно чи приховано стояла держава. Урядова політика захищала британські інвестиції як шляхом уникнення конфліктів із країнами, в яких британські капітали були представлені найбільше, так і шляхом втручання у конкретні конфліктні ситуації. Так, під час будівництва лінії Бангкок – Кхорат уряд Сіаму в односторонньому порядку розірвав контракт з британським підрядником Джорджем Мюрреєм Кемпбеллом. Офіційно це виправдовувалося зривом термінів будівництва, а насправді було спричинено вторгненням німецьких капіталів у сферу споконвічно британських інтересів. Оскільки залізниця мала важливе стратегічне значення в англо-французькому суперництві в Індокитаї, під тиском Уайтхоллу справу передали на розгляд третейського суду. Процес відбувся 15 лютого 1894 р. в Лондоні. Арбітри, зрозуміло, вирішили спір на користь Кемпбелла, іншими словами, на користь Англії [11, р. 91]. Одночасно, якщо національним інтересам нічого не загрожувало, уряд офіційно дотримувався політики невтручання в подібні ділові суперечки.

Будівництво залізниць відіграло колосальну роль у розвитку британської промисловості, особливо металургійної, машинобудівної та вугільної, оскільки надавало цим галузям безперервно зростаючий попит на рейки, локомотиви, ваготи, паливо і т.д. Тяжка промисловість поступово почала висуватися на перше місце в англійській індустрії. Видатний радянський історик Федір Ротштейн наводить наступну статистику: станом на 1871 р. в Сполученому Королівстві у металургії та машинобудуванні були зайняті лише 489230 чоловік проти 1446260 в текстильній промисловості. Того ж року 518798 чоловік були зайняті в гірничій промисловості. В 1881 р. у металургії та машинобудуванні нараховувалося вже 901954 чоловіки проти 1337500 в текстильній і 589194 у гірничій промисловості. Ще через десять років, у 1891 р., кількість осіб, зайнятих у перших двох згаданих індустріях,



уже перетнула мільйон, складаючи 1056724, кількість осіб, зайнятих у гірничій промисловості, зросла до 724526, а в текстильній – лише до 1391453. Але вже на початку нового століття, в 1901 р., у металургії та машинобудуванні було зайнято 1435835 осіб, тобто більше, ніж у текстильній промисловості, де працювало 1301885 чоловік; кількість осіб у гірничій промисловості також майже досягла мільйона, склавши 906541 чоловік [4, с. 24].

Диверсифікувалися ринки збуту британських промислових товарів, скорочувався час пересування і витрати на транспортування вантажів, що у свою чергу знайшло відображення в експорті. У 1870 р. Англія вивезла виробів з бавовни та пряжі на £81,4 млн., а металургійних виробів і машин на £33,5 млн., що ледь склало 48% від бавовняного експорту. Того ж року вивіз вугілля оцінювався в £5,6 млн. Але вже через двадцять років, у 1890 р., поряд із вивозом бавовняних виробів вартістю £74,4 млн. Англія вивезла металургійних виробів і машин на £54,7 млн., що склало вже більше 73% від першої цифри, а вугілля вона вивезла на £19 млн. Ще через десять років, у 1900 р., вивіз виробів із бавовни оцінювався в £69,7 млн., а вивіз металургійних виробів і машин – в £57,2 млн., або більше 82%; вартість вивозу вугілля зросла до £38,6 млн. [4, с. 24].

Залізниці, побудовані на британські інвестиції, задовольняли, насамперед, британські інтереси. У колоніально-залежних країнах головною метою їхнього створення була підтримка зв'язків із метрополією та світовим ринком. Лінії тут прокладалися від портів до хінтерланду, полегшуючи експорт й імпорт: природні ресурси перевозилися з глибини континенту до узбережжя колоній, де їх вантажили на кораблі і доправляли в Європу, звідки згодом до колоній постачалися промислові товари. Суть цієї політики у 1853 р. влучно охарактеризував Карл Маркс. Він писав: «Я знаю, що англійські промислові магнати у своєму прагненні покрити Індію залізницями керуються виключно бажанням здешевити доставку бавовни й іншої сировини, необхідної для їхніх фабрик» [3].

У країнах Сходу не плекали жодних ілюзій щодо свого місця і ролі в європейській імперській політиці. Так, приміром, доповідаючи королю з приводу прагнення англійців забезпечити собі концесію на будівництво залізничного сполучення Сіаму з узбережжям Андаманського моря, урядовці відкрито заявляли: «Ми лише санкціонуємо цю британську залізницю, якою транспортуватимуться товари до і від Моулмейн, збільшуючи британські прибутки і жодним чином не сприяючи нашому процвітання» [11, р. 82]. Справді, ця надзвичайно зручна для англійців лінія майже не представляла жодної користі для самого Сіаму, регіони якого й надалі лишалися не зв'язаними між собою, що стримувало розвиток національного господарського комплексу. Проте тайський уряд так і не наважився опиратися неминучому.

Уже в період залізничної лихоманки стало зрозуміло, що шалений темп рейкового будівництва рано чи пізно піде на спад. Крім фінансових він мав й інші наслідки – скорочення попиту на робочу силу, в тому числі й висококваліфіковану. У 1841 р. президент лондонського Інституту громадянських інженерів Джеймс Уокер заявив: «Якщо подивитися на кількість студентів, які навчаються за програмами громадянського будівництва у тих чи інших навчальних закладах... виникає логічне запитання: чи зможуть усі вони працевлаштуватися в країні? Я, відверто кажучи, маю щодо цього серйозні сумніви» [6, р. 508]. Постала небезпека загострення соціальних протиріч.

Британські інвестиції в зарубіжні залізничні проекти, відкривши широкі перспективи перед цими професійними групами, дозволили скоротити резервну армію робітників у метрополії і, як наслідок, частково знизити енергію соціального протесту. Інтернаціональність характеру інженерно-технологічної діяльності зумовила активізацію територіальних переміщень носіїв цих знань. Англійська дослідниця Керолін Догерті виділяє три характерні для зазначеного періоду моделі кар'єрної мобільності інженерів шляхів сполучення [8]. До першої відносяться ті, хто вже мав багаторічний

досвід роботи у Великій Британії. Їх, зазвичай за рекомендаціями з попередньої роботи, запрошували консультувати закордонні проекти. Характерні приклади: інженер-консультант Turin and Savona Railway Джеймс Абернеті, головний інженер-резидент Great India Peninsula Railway Джеймс Джон Берклі, інженер Cape Town Railway and Dock Company Вільям Джордж Брунджер, інженер-консультант усіх залізничних проектів бізнесмена та прем'єр-міністра Капської колонії Сесіла Родса Чарльз Меткалф, інженер-резидент French Great Northern Railway, пізніше – головний інженер на будівництві декількох залізниць у Північній і Південній Америці Вільям Ллойд та інші.

Друга модель представлена молодими і менш кваліфікованими спеціалістами, які з різних причин не змогли знайти роботу на батьківщині чи континентальній Європі. Серед них: інженер Victoria and Natividade Railway у Бразилії Девід Ангус, інженер-будівельник Chubut Railway у Патагонії Едвард Джонс Вільямс, інженер-консультант уряду Нової Зеландії Джон Блеккет. Одним із так званих «виштовхуючих факторів» для них було й матеріальне питання. У своїх мемуарах Ангус згадує, що в Бразилії його заробітна плата складала £400 на рік плюс поточні витрати. Для порівняння, у Великій Британії інженер на аналогічній посаді отримував лише £100 [8].

Третя модель представлена інженерами, які приїздили передусім у ті частини імперії, в яких уже працювали їхні родичі. Брат Девіда Ангуса Джордж працював на залізницях в Буенос-Айресі; сьогодні вже не можна достеменно з'ясувати, хто з них першим опинився в Бразилії. Генрі Денджерфілд, отримавши посаду в залізничній компанії свого дядька, переїхав до Індії. Джордж Полінг, головний підрядник Родса у Південній Африці, разом з братом емігрував у Капську колонію, продовживши свою кар'єру в тій же компанії, де працював їх батько.

Прокладення нових шляхів сполучення вимагало, перш за все, великої кількості професійних кадрів, які б володіли спеціальними знаннями та навичками в цій галузі. Однак колоніальні адміністрації не поспішали

розширювати мережу технічних навчальних закладів. Для прикладу: в Індії топографів випускало лише одне, засноване ще у 1794 р., інженерне училище в Мадрасі. Лише після проголошення суверенітету британської корони над англійськими володіннями в Індії (1858), в умовах гострого дефіциту спеціалістів для ведення проектних і будівельних робіт, по всій країні розпочалося створення мережі технічних коледжів. Навчання у них вирішувало прикладні цілі: готували молодший технічний персонал. До того ж послуги місцевих спеціалістів обходилися значно дешевше, ніж британців.

Насамкінець зазначимо, що зазвичай британські інженери за кордоном проектували і будували залізниці за англійською методикою та стандартами, без врахування специфіки клімату й інших регіональних особливостей. Скажімо, в Канаді під час будівництва мостів перевага надавалася імпортованим металевим конструкціям, хоча місцеві лісоматеріали обходилися значно дешевше [10, р. 75]. За словами Джорджа Полінга, британські військові інженери, які працювали на будівництві угандійської залізниці, так і не змогли адаптуватися до місцевих умов. Їхні прорахунки вимагали додаткових будівельних процедур, і, як наслідок, додаткових витрат часу та фінансових ресурсів [14, р. 219].

Разом з тим, взаємодія з іншою культурою, іншою ментальністю та способом мислення з часом накладала відбиток на взаємодіючі сторони. Співпраця з туземним персоналом дозволяла на основі існуючих норм проектування виробити унікальні для кожного району технічні вимоги й умови їх виконання. Так, приміром, у Японії британські інженери розробили нові методи укладки рейок, зведення залізних мостів і тунелів, в основу яких ліг віковий японський досвід гірничої промисловості й іригації [16].

Підсумовуючи, зауважимо: по-перше, з моменту зародження залізничного транспорту його переваги усвідомлювалися не лише передовими, але й периферійними країнами світу; по-друге, перед останніми, передусім через брак коштів, проблема розвитку власних залізничних мереж стояла особливо гостро; по-третє, Великобританія мала реальну можливість

надати не лише експертні знання, але й, що важливіше, необхідні капітали на їхнє будівництво; по-четверте, в інвестиціях були зацікавлені обидві сторони: як інвестор, так і сторона, яка залучала інвестиції; нарешті, по-п'яте, британські фінансові капітали несли не лише перспективи розвитку інфраструктури, але й загрозу державному суверенітету.

*V. V. Dolid*

### **BRITISH INVESTMENT AS A FACTOR OF FORMATION OF RAIL GLOBAL SOUTH (THE LATE XIX CENTURY)**

*It was determined stimulating effect on the development of British investments rail systems of colonies and countries the so-called "informal empire". It was done historical retrospective analysis of the formation of the British railway imperialism in the late nineteenth century.*

***Key words:** colony, informal empire, railway imperialism, railway mania, investments.*

*V. V. Долид*

### **БРИТАНСКИЕ ИНВЕСТИЦИИ КАК ФАКТОР СТАНОВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СИСТЕМ ГЛОБАЛЬНОГО ЮГА (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX В.)**

*Определено стимулирующее влияние британских инвестиций на развитие железнодорожных систем колоний и стран так называемой «неформальной империи». Осуществлен исторический ретроспективный анализ процесса становления британского железнодорожного империализма во второй половине XIX века.*

**Ключевые слова:** колония, неформальная империя, железнодорожный империализм, железнодорожная мания, инвестиции.

### **Список використаної літератури та джерел**

1. Глеб М. В. Имперская идея в Великобритании (вторая половина XIX века) / М. В. Глеб. – Минск: Белорусская наука, 2007. – 192 с.
2. Гобсон Дж. Империализм / Дж. Гобсон. – Ленинград: Рабочее издательство «Прибой», 1927. – 287 с.
3. Маркс К. Будущие результаты британского владычества в Индии / К. Маркс [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://lugovoy-k.narod.ru/marx/09/33.htm>
4. Ротштейн Ф. А. Международные отношения в конце XIX века / Ф. А. Ротштейн. – Москва – Ленинград: Издательство Академии наук СССР, 1960. – 705 с.
5. Чиркова Е. Анатомия финансового пузыря / Е. Чиркова. – М.: Кейс, 2010. – 288 с.
6. Buchanan R. A. The Diaspora of British Engineering / R.A. Buchanan // Technology and Culture. – 1986. – Vol. 27, №3. – P. 501–524.
7. Darwin J. The Empire Project: The Rise and Fall of the British World-System, 1830–1970 / J. Darwin. – Cambridge: Cambridge University Press, 2009. – 800 p.
8. Dougherty C. The Fall and Rise of the British Railway Industry, 1847–1900 / C. Dougherty [On-line resource]. – Access Mode: [http://www.academia.edu/212326/The\\_fall\\_and\\_rise\\_of\\_the\\_British\\_railway\\_industry\\_1847-1900](http://www.academia.edu/212326/The_fall_and_rise_of_the_British_railway_industry_1847-1900)
9. Edelstein M. The Determinant of UK Investment Abroad, 1870–1913: The U.S. Case / M. Edelstein // The Journal of Economic History. – 1978. – Vol. 34, Dec. – P. 980–1007.

10. Headrick D. R. *The Tentacles of Progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850–1940* / D.R. Headrick. – Oxford: Oxford University Press, 1988. – 416 p.
11. Ichiro K. *Laying the Tracks: The Thai Economy and its Railways 1885–1935* / K. Ichiro. – Kyoto: Trans Pacific Press, 2005. – 327 p.
12. Lewin H. G. *Railway Mania and its Aftermath (1845–1852)* / H.G. Lewin. – Newton Abbot: Davis and Charles, 1968. – 526 p.
13. Odlyzko A. *The Railway Mania: Fraud, Disappointed Expectations, and the Modern Economy* / A. Odlyzko // *Journal of the Railway and Canal Historical Society*. – 2012. – № 215, Nov. – P. 2–12.
14. Pauling G. *The Chronicles of a Contractor: Being the Autobiography of the Late George Pauling* / G. Pauling. – Bulawayo: Books of Rhodesia, 1969. – 264 p.
15. *Railway Imperialism* / Edited by C. B. Davis, K. E. Wilburn. – Westport: Greenwood Press, 1991. – 225 p.
16. Richards T., Rudd C. *Japanese Railways in the Meiji Period, 1868–1912* / T. Richards, C. Rudd. – Uxbridge: Brunel University, 1991. – 38 p.
17. Smith A. *The Bubble of the Age; or, the Fallacies of Railway Investments, Railway Accounts, and Railway Dividends* / A. Smith. – London: Sherwood, Gilbert and Piper, Paternoster Row, 1848. – 83 p.