

08.00.01

О.И. Северьянов к.э.н.

Казанский «Приволжский» федеральный университет,
г. Казань, Oleg.Severyanov@kpfu.ru

РАССТОЯНИЕ И ТРАНСПОРТ КАК УСЛОВИЯ СТАНОВЛЕНИЯ МОНОПОЛИИ (ИЗ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИСТОРИИ)

В статье рассматривается роль расстояния (протяженности пространства) как одного из условий становления монопольного положения хозяйствующих субъектов. Политика дорожного строительства и эксплуатация путей сообщений (водных, сухопутных), развитие средств транспорта и транспортных технологий становятся главными условиями развития национальной промышленности и сельского хозяйства. Показана их роль в развитии системы рыночного регулирования хозяйственной деятельностью, таких как активизация торговли, проведение ярмарок, устройство рынков. Отражено влияние развитости системы путей сообщения на снижение общих издержек производства.

Ключевые слова: монополия, моносония, хозяйственное пространство, протяженность пространства, дорожная инфраструктура, железные и шоссейные дороги.

Расстояние (или территориальная протяженность) является одной из причин появления субъекта монополии. Его существование и по сей день может обуславливаться отставанием в развитии средств транспорта и технологий транспортировки, дорожной инфраструктуры, а также исторически сложившейся структуре транспортной коммуникации страны (доля железнодорожных, авиа- и автомобильных перевозок).

Тем более, это справедливо и для прошлого времени. Например, средние расстояния между городами, по данным на середину XIX века, составляли: во Франции – 14 км, в Пруссии, Польше, Англии – 17 км, в Австро-Венгрии – 27 км, в Европейской России – 86 км, в Сибири – 507 км, при этом в Якутии – 887 км. [12] Высокая протяженность это, как правило, ничем не возмещаемые потери времени как экономического ресурса. Именно они, в совокупности, могут определять объемы монопольного производства и потребления. К таким потерям приводило несовершенство технических возможностей для транспортировки товара, было показано на парижской Всемирной выставке в 1889 году. Здесь выставили картограмму, иллюстрировавшую развитие скоростей за предыдущие до нее двести лет. “Курьерский поезд проходит расстояние от Парижа до Калэ (295 км.) за три с четвертью часа. В 1692 г. повозка за это же время преодолевала 5 км.; в 1786 г. дилижанс – 12 км.; в 1834 г. почтовая карета – 32 км.; в 1867 г. поезд – 193 км. Одно и тоже расстояние преодолевали: в XVII веке за 7 дней, в XVIII в. – за 3 дня, а в середине XIX в. – за 5 часов.” [17] Но есть и примеры другого рода. Часто транспортные издержки могут быть не пропорциональны расстоянию, на которое необходимо переместить тот или иной товар (морские и сухопутные перевозки в расчете на тонну-километр). Следует принимать во внимание топографические условия, климатические пояса и доступ к энергоносителям. Например, в современной России экспорт ограничен из-за сложной логистической схемы: большинство месторождений удалено от морских портов, а цена на нефть формируется за пределами нашей страны. Если себестоимость добычи нефти на Ближнем Востоке составляет 2-6 долларов за 1 баррель и месторождения расположены вблизи океанских портов, то в России себестоимость добычи нефти составляет 14-15 долларов за 1 баррель. Экспортные поставки производятся по нефтепроводам и малотоннажными судами, железнодорожным транспортом. Средняя дальность доставки сырья превышает 3 тысячи км. (для сравнения: из Ливии – 600 км, Норвегии – 1 тыс. км.). Главные конкуренты – Казахстан, Узбекистан,

Туркмения (страны Центрально-Азиатский регион) и Азербайджан. Маршрут в европейские страны через Турцию и Грузию в 1,5 раза короче, чем из Тюмени, и на 25-30% дешевле. [14]

История вопроса.

Отыскание новых рынков и поддержание устойчивых хозяйственных связей может стать технически неисполнимым делом из-за отсутствия транспортной и дорожной инфраструктуры. Например, М.Вебер отмечал, что “античная культура была береговой культурой. Ни один значительный город не находился дальше однодневного пути от берега” [8]. Тем самым, прибрежные города были вовлечены в процессы производства, обмена и потребления интенсивнее, чем находящиеся в глубине континента.

В эпоху античности и период раннего средневековья именно освоение территории под хозяйственное пространство стимулировало масштаб его предпринимательского охвата, определяла активность функционирования монополии-субъекта, мощь ее властного присутствия в конкретном месте и общее хозяйственное предназначение. Для системы производства [мастерская ремесленника – рынок] считались характерными два способа сбыта продукции: 1) разносный торг или сбыт на рынке непосредственно самим производителем. В этом случае рынком сбыта являлся населенный пункт и его ближайшие окрестности; 2) реализация произведенного продукта торговым посредникам. Если расстояния незначительны и малы объемы производства и, как следствие, сбыта, то ограничивались первым способом. Но при увеличении объемов производства продукции, расширении масштабов реализации и роста территориальной удаленности рынка от места производства логичен второй способ, т.к. мелкий товаропроизводитель не имеет технической возможности доставлять лично свои товары на пространственно удаленный рынок. В этом случае возникала ситуация, когда сталкивались монопольные устремления ремесленника, с одной стороны, и купца – с другой. Сделка в условиях [монополия ремесленника – монополия купца] перестала быть равноценной для обеих сторон из-за факта асимметричности информации. Производитель не знает действительных показателей функционирования того рынка (а именно: уровень цен, емкость, объем спроса и предложения и т.д.), на котором данный купец предполагает реализовать его товар. Купец, обладая всей необходимой ему информацией, может выступить в этой ситуации как монопсонист, выжидая выгодные для себя условия покупки. Производитель же не может ждать, т.к. ему необходимы оборотные средства для продолжения хозяйственного кругооборота. Он вынужден в чем-то уступать, соглашаясь с той ценой продукта, которую назначает торговец. В то же время могут иметь место потенциальные ограничения для монопсонического поведения и самого купца. Производитель, затратив определенное время и усилия на поиск информации, может выйти на другого купца-посредника. Во-вторых, самому купцу крайне невыгодно ставить хозяйства мелкого и среднего товаропроизводителей чрезмерно условиями, в противном случае он сам, своими руками, подрывает основы собственного благополучия. Но не сразу устанавливается право сбыта промышленных изделий скупщиками-купцами. Европейские цехи долго придерживались правила, что только лицо, входящее в состав цеха, имеет право реализовывать его товары. Например, статуты *бюхаров городов Визмара и Данцига (XIV – XV в.в.)* вообще запрещали сбывать товары через руки посредников.

Наибольшее значение для роста объемов торговли имели изменения в деле транспортировки товаров. Во Франции XVII века посредством строительства каналов соединялись бассейны рек. Общая протяженность искусственных водных сооружений выросла со 156 километров в 1600 году до 1004 километров в 1800 году. За столетие с 1687 года по 1787 искусственная водная сеть в Пруссии расширилась в 2,5 раза, достигнув 1271,60 км. В Англии во второй половине XVII века была построена сеть дорог, ведущих в Лондон. Свой вклад в дело оживления торговли внесла и почта, которая перевозила не только людей и письма, но и товары [16]. Рост масштабов товарооборота заставил торговцев обратиться к услугам ремесленников, не входящих в цеховой круг. Конкуренция в сфере реализации

проду
товара
проду
Раз
котор
колич
право
окуж
город
незап
торго
жител
окрес
парла
и эти
Рос
комме
ногу
город
людя
преде
проду
налич
средн
негат
плохо
Гобсо
моно
Тем
права
котор
дейст

До
аполо
замор
т.к. о
прави
очере
движе
Одн
протя
развит
являю
Полит
отвод
(акти
сообл
(Напр
XVIII
прост

продукции между ремесленниками, самостоятельно занимающимися продвижением своего товара на рынок, и собственно торговцами позволила расширить ассортиментный ряд продукции и создала условия для снижения товарных цен.

Размер и масштабы экономики города определяются численностью его населения, которое посредством цеховых и торговых монополий пыталось соответствовать наличному количеству ресурсов. В городах, где цеха добились властных полномочий, действовало право заповедной мили, которое налагало запрет на организацию в сельской местности, окружающей город, конкурирующих производств. Например, в 1527 году в парламент города Бридпорт была подана петиция, где говорилось о том, что “означенный город с незапамятных пор занимается производством канатов и веревок для судов военного и торгового флотов и что это занятие составляет главную доходную статью большинства его жителей. В последнее время, однако, появились злоумышленники, которые утвердились в окрестностях города и начали заниматься тем же ремеслом. Поэтому Бридпорт просит парламент запретить в радиусе 5 миль от города продажу пеньки всем лицам, кроме горожан и этим дать возможность удержать за собой старый источник их благосостояния” [22].

Рост объема спроса города на сельскохозяйственную продукцию придавал земледелию коммерческий характер. Продовольственная политика средневекового города шла нога в ногу с ремесленным производством, торговлей и городской дипломатией. Так, регламент городского совета Страсбурга XV века по выпечке хлеба запрещал продавать хлеб чужим людям, не имевшим в городе ни дома, ни имущества ранее 10 часов утра, а также за пределами города. Причем приемы и методы обеспечения города сельскохозяйственными продуктами различались в зависимости от географических факторов. Они зависели от наличия в округе плодородных земель, вида культивируемой сельхозпродукции, а также среднего расстояния между городами и состояния дорог, которые часто играли роль негативного фактора, т.к. увеличивали время и издержки транспортировки. Например, плохое состояние зимних дорог препятствовало торговле в окрестностях Лондона. Дж. Гобсон отмечал, что “невозможность доставлять скот в Лондон позднее октября часто вела к монополии на снабжение Лондона в течение зимы и к высоким ценам”. [6]

Тем самым, расстояние начинает рассматриваться как фактор появления и поддержания права монополии. Особая речь идет о средневековых ярмарках, на время прохождения которых объявлялись мир и торговая монополия. Например, во время ярмарок в Лейпциге действовала монополия на торговлю в радиусе 15 миль от города.

Развитие путей сообщения.

Доктрина меркантилизма, получившая свое яркое выражение во взглядах таких его апологетов, как Т.Ман, Д.Чайлд, Ж.Боден, А. де Монкретьен, считает, что внешняя (или заморская) торговля и судоходство являются двумя наиболее производительными отраслями, т.к. они в наибольшей степени способны увеличивать запасы золота в стране. Деятельность правительства выступала важным фактором роста национального богатства, и в первую очередь благодаря монопольному контролю, над экспортно – импортными товаропотоками, движением золота, а также над внутренним производством и торговлей.

Одним из качественных показателей уровня развития национальной экономики служит протяженность и плотность шоссейных и железных дорог, водных коммуникаций и развитость дорожной инфраструктуры. Помимо своего общегосударственного значения, они являются одним из главных условий развития промышленности и сельского хозяйства. Политика дорожного строительства и эксплуатация путей сообщений (водных, сухопутных) отводит им важную роль в системе рыночного регулирования хозяйственной деятельностью (активизация торговли, проведение ярмарок, устройство рынков). Развитость системы путей сообщения оказывает влияние на снижение общих издержек производства и времени. (Например, Инструкция 1738 года определила приоритеты дорожной политики Франции XVIII века, обозначив категории путей сообщения, от самых крупных, 19 метров ширины, до простых проселочных дорог. Тем самым монархия достигла значительных успехов в

планировании и строительстве дорожной сети. К 1789 году было построено 15.000 километров хороших дорог [13].

Пропускная способность дорог, уровень развития транспортной инфраструктуры и логистики вносит свою лепту в становление и реализацию антимонопольной политики. Стратегия развития транспорта должна учитывать принцип разделения строительства путей сообщения от их эксплуатации. Транспорт никоим образом не должен стать объектом монополии и средством обогащения за счет производства и потребления благ. Для снижения совокупных транспортных издержек и для развития торговли, необходимо построение комплексной транспортной системы, включающую сеть шоссе, железных дорог и водных артерий. Отдельные ведомства могут заниматься эксплуатацией железных дорог, водных путей, портов, каналов и т.д., другие – осуществлять административный надзор и контроль над их эксплуатацией, но само строительство не должно быть разбросано по отдельным министерствам. Данный принцип был признан западноевропейскими государствами еще в конце XIX века. В России даже в начале XX века существовала практика, при которой главные российские реки находились в заведовании различных ведомств: устье рек с выходом в море – в министерстве промышленности и торговли, верхняя часть – полная неизвестность, остальная – в министерстве путей сообщения. Как результат – распыление ресурсов, растрата государственных средств, коррупция, отсутствие координации и нестыковка в деятельности различных ведомств. В сочетании с отсутствием, по понятным причинам, общих технических норм, типовых проектов и стандартов ведомственная неразбериха приводила не только к снижению эффективности функционирования транспорта, а в целом и всего государственного хозяйства, но и, более того, к снижению уровня национальной безопасности. Следование в русле своих монопольных интересов со стороны отдельных министерств и ведомств имело место в европейской, а много позже, и в российской практике. Известны примеры, когда железные дороги строились с таким расчетом, чтобы задержать или вовсе парализовать речное судоходство. (*Например, один из железнодорожных мостов через реку Кубань был возведен таким образом, что при высокой воде речные суда были лишены возможности прохода под мостом, и край, богатый хлебом, оказывался отрезанным от торговли его излишками на побережье Черного моря.*)

Использование паровой и электрической энергии в промышленном производстве и, особенно, на транспорте становится причиной глубоких структурных преобразований в экономике страны. Естественно происходят изменения в политических и социальных институтах общества. Концентрация и локализация производства логически завершается появлением трестов и синдикатов, монополизированных целые отрасли промышленности. Новые формы экономической жизни нанесли удар по принципам свободной конкуренции и положили начало новым формам эксплуатации. С одной стороны под их давление попали доходы потребителей, с другой – рабочая сила, которая стала испытывать на себе “чудеса” регулирования производства и заработной платы.

Железные дороги. Железнодорожное строительство – это вопрос сохранения территориальной целостности страны.

Следует подчеркнуть социально-экономическое значение железных дорог, которые нередко были вообще первыми дорогами в деле освоения новых территорий, определявшими направления для товаро- и пассажиропотоков. Данное первенство позволяло контролировать ритм и динамику хозяйственной жизни тех территорий, где они проходили. Еще Дж.С.Милль в своей работе “Принципы политической экономии” (1848 г.) объявил железные дороги *естественной монополией* [11]. Каждая из железных дорог имела определенные виды на потенциальный доход и, согласно этому, выстраивала алгоритм организации своей монополии. Например, во Франции за период с 1855 по 1875 годы вся железнодорожная сеть перешла под контроль шести компаний, которые поглотили прежние более чем пятьдесят [21]. В Англии на 1875 год имеет место десять больших и двадцать меньших

железн
должен
компан
занять
способ
(акцион
Тем са
террито
действи
в Вели
находи
железн
миллиа
году же
Теор
результ
особенн
контрол
интерес
правите
Англии
академи
организа
ассоциа
Генри А
добрать
консоли
грузоотп
Англи
промыш
произво
строител
проклад
1825 го
двигател
их возве
шоссейн
дорога м
соединя
местное
призыво
следующ
локомот
будет бо
значение
дорожны
будут раз
Желани
железнодоро
железнодоро
Ожидаема
одна ком

пароходные линии с целью не пользования ими, а для их последующего закрытия. Устранение конкурентов позволяло перевозить пассажиров по своей дороге, причем, устанавливая свои произвольные тарифы. Менее значительные компании были вынуждены объединяться в одну, с тем, чтобы снижать издержки и устранить конкуренцию к обоюдной выгоде для всех. Все это привело к тому, что к 1844 году железные дороги стали считать монополиями. В конце 50-х г.г. XIX века положение усугубило строительство железных дорог подрядчиками. Не получая заказов на строительство, но имея все необходимое для его проведения (рабочую силу, машины и оборудование), они строят железные дороги за свой счет и эксплуатируют до тех пор, пока кто-нибудь их не выкупит.

Россия. Сооружение первой железной дороги в России было предоставлено частной компании указом от 15 апреля 1836 года. 21 марта того же года утверждается “Положение об учреждении общества акционеров для сооружения железной дороги от Санкт-Петербурга до Царского Села, с продолжением до Павловска”. Статья 1 данного Положения предоставляла компании исключительное право на постройку дороги, а по истечении следующих десяти лет она становится собственностью компании на неопределенное время. Кроме того, статья XI Положения предоставляла учредителям компании и будущим директорам право “установления платы за проезд и провоз по железной дороге” – “без всяких ограничений” [4].

В течение 1838 – 1848 г.г. была построена Варшавско – Венская железная дорога, 1842 – 1851 г.г. введена в строй Николаевская железная дорога. В феврале 1851 года за счет государственного бюджета началось строительство дороги С.-Петербург – Варшава. Но работы были приостановлены в связи с Крымской войной, инициировавшей привлечение частных инвестиций к строительству железных дорог. Указом от 28 января 1857 года образуется Главное общество российских железных дорог, которому предоставлено преимущественное право их строительства. В период с 1856 по 1863 гг. строительство и эксплуатация железных дорог осуществлялось исключительно частным капиталом. В этот период были утверждены концессии и уставы семи железных дорог: Петергофской, Волго-Донской, Московско-Рязанской, Московско-Ярославской, Риго-Динабургской, Варшавско-Бромбергской, Динабург-Витебской железных дорог.[5] В России 1868 год был назван “железнодорожным годом”. Такой характеристике поспособствовал целый ряд факторов: постоянный рост доходности российских дорог, расширение железнодорожной сети и т.д. Более того, рассматривалась возможность предоставления реальной монополии компаниям в отдельно взятых административно-территориальных единицах, но с обязательным условием строительства дополнительных железнодорожных веток, которые по разным причинам являлись малопривлекательными с точки зрения организации и ведения бизнес-деятельности (данная практика впервые была осуществлена во Франции). По сути, данная практика отражала принцип протекционизма или введение монополии для развития.

Развитие железных дорог привело к соглашению, а затем к слиянию железнодорожных компаний, далее к образованию монополий, которые господствовали над производителями и потребителями. Их господство распространялось постепенно над общественными отношениями, над государством и политической жизнью.[1] Чупров А. в своей книге “Железнодорожное хозяйство, его экономические особенности и его отношение к интересам страны” (1875), из разнообразных форм проявления железнодорожной монополии, останавливается на одной – непрерывное и ничем не ограниченное возрастание прибылей. Он указывал на два способа ограничения монополии железных дорог: 1) установление тарифов за провоз в соответствии издержкам производства; 2) выкуп железных дорог государством, с выплатой компаниям капитала, затраченного на строительство железных дорог.

К 1 января 1876 года российская железнодорожная сеть имела протяжение в 17.749 верст, из которых лишь 63 версты принадлежали казне и ею эксплуатировались; остальные 17.686 версты эксплуатировались 42 частными обществами, протяженность сетей которых колебалась от 2.221 версты (Главное общество российских железных дорог) до 6 верст (Сестрорецкая ж.д.). Среднее протяжение дороги, принадлежащей одному обществу,

составляло 421 версту. С 1880 года строительство и эксплуатация железных дорог окончательно переходит под контроль государства. Например, когда в 1892 году приступили к строительству Транссибирской железной дороги, министр финансов России С.Ю.Витте подчеркивал, что она даст могучий толчок экономическому развитию азиатской части страны, оживит различные отрасли производительной деятельности, окажет услуги как внутренней, так и международной торговле. Спустя тридцать лет, на 1 января 1907 года российская железнодорожная сеть имела протяженность в 58.625 верст, из коих 40.434 версты эксплуатировались казной и лишь 18.191 версты находились в эксплуатации 10 частных обществ, причем средняя длина их сетей равнялась 1.819 верст [20].

По мнению Георгиевского П.Г., концентрация и централизация управления железными дорогами не должна сосредотачиваться в частных руках. Во-первых, монополия и тот доход, который реально возможен благодаря ей, могут быть оправданы только общественными интересами, и, во-вторых, частная монополия на железные дороги потенциально опасна для государства тем, что она может вырасти в огромную силу, грозящую подчинить себе само государство, обратить государственную власть на службу своим интересам и постепенно набрать весомый политический вес [7].

Следует отметить, что разветвленность различных типов дорог, текущее состояние их инфраструктуры могут стать решающим условием монопольного положения и/или поведения отдельных хозяйствующих субъектов. Например, та же сибирская железная дорога отбила значительную часть пассажиров (переселенцев из европейской России) и грузоперевозок (хлеба, угля, рыбы, чая и др.) у сибирских пароходств. Одна из причин – ограниченные сроки речной навигации и высокий банковский процент. Например, статистические данные о пассажиропотоке конца XIX века по сибирской железной дороге выглядят следующим образом [19]

Годы	Количество пассажиров (тыс. чел.)
1895	104,205
1896	417,000
1897	552,202
1898	860,662
1899	919,802
1900	912,326

Перевозки хлебных грузов по сибирской железной дороге выражались следующими цифрами: в 1897 году перевезено 14.969,444 пуда, в 1898 г. – 20.277,526 пудов, в 1899 г. – 19.700,135 и в 1900 г. – 17.575,000 пуд. [18] Снижение объяснялось наличием огромных запасов хлеба, скопившегося на станциях, что вызвало сокращение его подвоза, а также повышением цен на хлеб в самой Сибири из-за неурожая во многих регионах России в 1898 году.

“Торгово-промышленная газета” в номере от 29 января (11 февраля) 1909 года рассматривала роль государства в железнодорожном хозяйстве в различных странах. Газета приводила сведения из исследования британского министерства торговли о формах эксплуатации и доходности казенных железных дорог в иностранных государствах (всего в 43-х странах). Все эти государства были разделены на четыре группы. К **первой группе** отнесены те страны, в которых все железные дороги или часть их составляли полную собственность государства и эксплуатировались им же: Индия, Канада, Австро-Венгрия, Бельгия, Бразилия, Болгария, Чили, Куба, Дания, Франция, Германия, Италия, Япония, Норвегия, Португалия, Румыния, Сербия, **Россия**, Швеция, Швейцария, Турция. **Вторая группа** охватывает такие страны, в которых эксплуатация дорог была передана в руки частных обществ: Голландия, Бразилия, Болгария, Никарагуа. В **третью группу** входили те государства, которые оказывали финансовую поддержку частным железным дорогам, либо в форме субсидирования постройки, либо в форме гарантии по облигациям: Дания, Франция, Греция, **Россия**, Люксембург и Испания, где концессии выдавались на определенное количество лет, по истечении которых железные дороги переходили в собственность

государства. К **четвертой группе** были отнесены те страны, в которых железные дороги были построены государством, но затем переданы в собственность частным обществам. Единственный пример – Гватемала.

Кроме того, в России, в силу ее географических условий, имела место иная очередность в строительстве железных и шоссейных дорог. Если в Западной Европе железные дороги дополняли шоссейные, то в России, еще с конца XIX века было признано целесообразным отдать пальму первенства строительству железных дорог. Причинами этому послужили огромная протяженность территории страны, малая плотность населения и незначительное число крупных городов на тот период, и, как следствие, крайняя разобщенность между производителями и потребителями продукции.

Список литературы

1. *Бунге И.Х.* Монополия железнодорожного царства и ее ограничение. // Вестник Европы – 1876. – март. – с.316
2. Вестник финансов, промышленности и торговли, 1904, №20, 16(29) мая, с.294
3. *Георгиевский П.Г.* Исторический очерк развития путей сообщения в XIX веке. – СПб., Типография Ю.Н.Эрлих, 1893, с.31. (96с.)
4. *Георгиевский П.И.* Исторический очерк развития путей сообщения, с.69-70
5. *Георгиевский П.И.* Исторический очерк развития путей сообщения, с.74
6. *Гобсон Д.А.* Развитие современного капитализма. Машинное производство. М.; Л.: Госизд-во, 1926. С.49
7. Исторический очерк развития путей сообщения в XIX веке. – СПб., Типография Ю.Н.Эрлих, 1893, с.95
8. История хозяйства. Биржа и ее значение / Пер. с нем.; Под ред. И.Гревса. – М.: «Гиперборей», «Кучково поле», 2007, 432с. (с.134.)
9. *Маурис Г.* О свободе в политической экономии или теория социальной реформы. Пер. с нем. – Киев, Типография Императорского Университета Св. Владимира, 1875. – с.344-345 (405с.)
10. *Мижусев П.* Социальное значение железных дорог в Америке. // Научное обозрение. – 1900. - №4. – с.660. (с.658-671)
11. *Дж. С. Милль.* Основы политической экономии, М., Эксмо, с.969
12. *Миронов Б.Н.* Русский город в 1740-1860-е годы: демографическое, социальное и экономическое развитие. – М.: Наука, 1990, с.21-22
13. *Мишо К.* Полицейское управление во Франции при Старом режиме. // Неприкосновенный запас. – 2005. - №4(42)
14. Независимая газета, 2012, 17 января, №2, с.9-10
15. *Озеров И.* Некоторые из итогов экономического развития XIX века.// РЭО. – 1902. - №5. – с.63 (с.57-93)
16. Очерки из эконом. истории. Народное хозяйство. 1905. Кн.2. С.52
17. *Пилленко А.* Право изобретателя, с.43
18. “Сибирь под влиянием рельсового пути”. // Русское экономическое обозрение. – 1902. - №5. – с.12.) (с.1-26)
19. “Сибирь под влиянием рельсового пути.” // Русское экономическое обозрение. – 1902. - №4. – с.54.) (с.34-64)
20. “Торгово-промышленная газета” - 1909. – 20 февраля (5 марта). – №42. – с.1.
21. *Тэн, И.* Хроника. Монополия больших компаний. // Вестник Европы, 1870, январь, т.1, с.420. (с.418-421)
22. *Янжул И.И.* Английская свободная торговля: Исторический очерк развития идей свободной конкуренции и начал государственного вмешательства. Вып. 1. Период меркантильный. М., 1876. С.13 – 14

08.00.05

Воронежский
кафедраСтатья по
территории Р
парка для разм

Ключевые с

Рынок инд
формирования
относительно
различной на
представлено
европейской
наиболее раз
На конец 20
сформировал
также Татар
в большей
управляюще
данном реги

Количеств
из бюджет
бизнес-инк
экономичес
парках, зн
государств
России кр
квалифика
паркам. За
заводом с

Также
на террит
инострани
организац

Если
индустри
индустри
(n=30) ко
компани
Каждый
имеет з
таблице