

Все легче сказать, чем сделать, Франц не будет игнорировать ограничения производительности. В эту эпоху технология строительства железных дорог достигла зрелости, но эффективность строительства все еще невысока.

Строительство 38 000 км железных дорог за 20 лет и среднегодовое строительство 1 900 км железных дорог, несомненно, является сложной задачей в эту эпоху.

Финансирование также является проблемой. Для строительства 1900 километров железных дорог необходимо 20 миллионов гульденов, а средний бюджет составляет лишь более 10 000 гульденов на километр. В случае практически бесплатной рабочей силы строительства на равнинах может быть едва ли достаточно. Рассчитывается только инженерная стоимость, компенсация за снос и перемещение, а также геологические условия не учитываются.

На самом деле Австрийская Империя не простая страна, здесь много сложного рельефа, что сильно ограничивает строительство железных дорог.

Эти естественные экологические ограничения можно преодолеть. Главное - это объездной путь. Во всяком случае, в эпоху Австрийского строительства железных дорог невозможно рыть туннели длиной в несколько или даже десятки километров.

При столкновении с особым ландшафтом, будь то объезд или трудности, это означает существенное увеличение стоимости.

Сколько это будет стоить в итоге? На этот вопрос никто не может ответить. Возможно, после завершения геологоразведочных работ инженеры могут дать предварительный бюджет.

Бюджетные доходы правительства ограничены, и их невозможно вложить в строительство железных дорог. По мнению Франца, ежегодные затраты на строительство железной дороги должны быть в пределах 5% от бюджетных доходов.

Недостатки могут быть восполнены только частным капиталом, проще говоря, найти способ заставить дворян оплатить строительство железной дороги.

Это особое национальное состояние Австрии. Несмотря на развитие капиталистической экономики, большая часть богатства всего общества все еще находится в руках дворян.

Конечно, нынешнее центральное правительство Австрии также владеет значительным богатством. Это богатство в основном проявляется в земле, лесах, недвижимости и государственных предприятиях. Фактически, деньги, полученные от разграбления домов, были потрачены почти за все это времени, а осталось меньше, чем сто миллионов гульденов.

Недвижимость продается одна за другой, а доход от земли в основном сдается в аренду фермерам. Собирая арендную плату и выкуп, правительство может обеспечивать 150 миллионов гульденов ежегодно в течение следующих нескольких десятилетий.

Не все деньги принадлежат правительству, кроме того, дворянам выплачивается компенсация за землю. Франц хочет пользоваться доверием, а значит эти деньги нужно отдавать.

Даже если его разделить на 20 лет, а то и на 40 лет, их деньги должны быть выплачены.

Но сейчас нету другого выбора, эти дворяне слишком склонны к сотрудничеству, и Австрийское правительство не может найти оправдания, чтобы прибегнуть к этому.

В сочетании с влиянием личных связей, чтобы не вызывать национальных беспорядков, Австрийское правительство теперь должно ежегодно выплачивать компенсацию в размере 100 миллионов гульденов.

Это определяется национальными условиями. Правительство, возглавляемое аристократией, естественно, должно учитывать интересы этой группы интересов. Франц все еще знал, что можно сделать, а что нельзя.

Такая крупная сумма денег пошла в карманы знати, если их не вложить, то очевидно, что они потрачены впустую. Более того, компенсация не является постоянной, и после ее завершения компенсация не будет.

Для них, как хороший Император, естественно думать о будущей жизни. Инвестировать в другие проекты настолько рискованно, что если один не удастся, они потеряют все.

Гораздо безопаснее инвестировать в железные дороги. Пока они открыты для движения, разве на них не течет все золото?

На заседании кабинета министров Франц нерешительно спросил: «Как вы думаете, более уместно выпустить железнодорожные облигации, создать железнодорожную компанию для продажи акций или просто разрешить определенный маршрут капиталистам и позволить им построить железную дорогу самостоятельно?»

Министр финансов Карл поспешно сказал: «Ваше Величество, выпускать железнодорожные облигации нецелесообразно. Железнодорожные инвестиции - это долгосрочное вложение, и в течение нескольких лет не будет возврата.

Учитывая реальную ситуацию, многие железнодорожные линии уже более десяти лет находятся в убыточном состоянии, и в течение столь длительного периода времени государству приходится нести огромные долги, которые легко могут увести финансы.

Более того, если мы будем держать в своих руках такое количество железных дорог и управляться государством, затраты на управление будут слишком высокими. Лучше оставить это руководству предприятия, а мы будем нести ответственность за сбор налогов»

Выгодно ли инвестировать в железные дороги?

В этом нет никаких сомнений.

Единственное необходимое условие - это инвестировать в железные дороги в процветающих коммерческих районах. Очевидно, что Австрийская железнодорожная сеть учитывает не только экономику, но и политические и военные факторы.

Как только железнодорожная сеть будет завершена, все крупные города Австрии будут последовательно соединены, и даже в самой отдаленной провинции Далмации будет запланировано строительство железной дороги.

Это означает, что многие участки железнодорожных операций находятся в убытке. Конечно, территория Австрии невелика, и ее природные условия также превосходны. Нет слишком отдаленных районов. Пока экономика развивается, перспективы этих железных дорог значительны.

Правительство несет ответственность за строительство железной дороги. Это может

обеспечить качество, но не будет работать, если государство несет ответственность за эксплуатацию железной дороги.

Что касается экономии затрат, предприятия определенно лучше государственных учреждений, а частные предприятия лучше государственных предприятий.

Нет другого выбора. В Австрии действует «закон об охране труда». Капиталисты изо всех сил стараются уклоняться и максимально сокращать расходы, но никто в правительстве не осмеливается его не применять.

«Ваше Величество, выпуск акций компании не является большой проблемой, но согласно закону Австрии о ценных бумагах, до начала строительства железной дороги публичное размещение акций невозможно.

Первоначальный капитал все еще должен быть оплачен нами. В противном случае мы будем использовать землю для инвестирования в акции, будем искать каких-то социальных акционеров, которые внесут свой вклад, а затем пойдут на публичные торги для сбора средств после начала строительства?» предложил Герцог Луи.

Это разделит плоды. Хотя Австрия консервативна, не секрет, что нужно вкладывать деньги в железные дороги, чтобы заработать деньги.

В этом случае даже консервативная аристократия испытывала искушение после того, как Австрийское правительство рассматривало железные дороги как национальную политику.

В конце концов, железные дороги несопоставимы с другими отраслями, и риски очевидны. Пока выбран правильный маршрут, никто не боится, что не сможет заработать деньги.

«Да, но коэффициент инвестирования должен быть ограничен. Общая сумма капитала, внесенного всеми социальными акционерами, не должна быть меньше 45% от фондов строительства железной дороги», - подумал Франц и сказал.

Франц не исключает участие дворян в зарабатывании денег. Изначально он хотел за это заплатить. Предпосылкой было то, что он должен был добыть реальные деньги.

Появилось акционерное общество, капиталисты хотят туда попасть, что очень сложно. Францу просто нужно, чтобы кто-то заплатил за строительство железной дороги, и ему все равно, кто это платит.

Конечным результатом переговоров стало то, что правительство предложило сформировать пять железнодорожных компаний, и эти пять компаний отвечали за инвестиции и строительство пяти железнодорожных линий.

Нет сомнений в том, что это всего лишь тест. Если он удастся, они продолжат продвигать его, а если не удастся, они перейдут на другой способ.

Инвестиции и строительство могут быть переданы частному капиталу, но проектирование железной дороги все равно должно входить в сферу ответственности Министерства путей сообщения. Оно должно следовать чертежам и принимать надзор Министерства путей сообщения

Эти пять железнодорожных компаний разделили только часть инвестиций в железную дорогу, и большинство выбранных участков легко построить и получить прибыль за короткий период

времени.

Как следует из названия, они должны позволить тем, кто инвестирует, сначала зарабатывать деньги, а затем привлекать больше людей к участию в строительстве железных дорог и ускорять темпы строительства железных дорог в Австрии. Фактически, все это знают.

У Франца нет этики на порядочность. Он использует интересы железной дороги, чтобы завоевать интересы заинтересованных групп в обмен на лучшее продвижение этого плана.

Некоторые люди спешат сделать прибыльный бизнес, и никто не спрашивает о потере денег. Все не хотят этого делать, поэтому правительство может только это сделать.

Коммерческие железные дороги строятся частным сектором, и государство имеет только определенные доли в нем. Железные дороги в политических и военных целях могут исполняться только Министерством путей сообщения.

Даже Королевская Семья не участвует в этом.

Хотя этому заявлению никто не поверит. Правда в том, что в их руках нет денег. В конце концов, владелец шахты более прибылен, чем железный босс, и у семьи Габсбургов уже есть вложения.

В любом случае, эти железнодорожные компании станут листинговыми компаниями. Просто выкопав для них яму. Когда наступит крах фондового рынка, это будет для них хорошо, и они смогут скупить их акции.

<http://tl.rulate.ru/book/57175/1574496>