

Зміст

Вступ	9
Один. Corpus economicus	24
Два. Банк	49
Три. Акція	82
Чотири. Монополія	119
П'ять. Конвеєр	165
Шість. Транснаціональна корпорація	205
Сім. Рейдер	245
Вісім. Стартап	286
Висновок	336
Подяки	368
Примітки	369

Чотири

Монополія

Авраам Лінкольн 1 липня 1862 року мав чимало турбот. Генерал конфедератів Роберт Лі був у розпалі своєї знаменитої Семиденної битви, завдаючи серйозних втрат славетній Потомакській армії Союзу. Генерал Союзу Джордж Макклеллан надіслав Лінкольну телеграму з проханням про підкріплення («Якби в нас був мільйон чоловіків, ми не встигли б доставити їх до вас вчасно», — відповів Лінкольн, перш ніж написати до штатів із проханням надати ще 300 тис. солдатів для війни). Лінкольн тільки-но підписав закон про заборону рабства на цих територіях. За два місяці він видав Прокламацію про визволення рабів, звільнивши всіх поневолених людей у Конфедерації. Громадянська війна йшла повним ходом, американці тисячами гинули в жорстоких кривавих боях у садах, на полях і в долинах по всій країні⁹⁶.

На тлі цих важливих справ Лінкольну можна було б пробачити, що він не звернув уваги на законопроект, який саме потрапив на його стіл з Конгресу. Закон про допомогу в будівництві залізничної і телеграфної лінії від річки Міссурі до Тихого океану і про забезпечення уряду її використання у поштових, військових та інших цілях був довгим і заплутаним. Його двадцять пунктів займали до десяти сторінок і містили детальні відомості про меридіани та довготи, а також про відсоткові ставки. На перший погляд, це може здатися не дуже важливим порівняно з іншими питаннями, що хвилювали Лінкольна того дня. Втім, Лінкольну було видніше.

Він вважав, що цей закон був у край важливим для майбутнього країни. Врешті-решт, мали збудувати трансконтинентальну залізницю.

Залізниці завжди були дорогі серцю Лінкольна. До початку своєї політичної кар'єри він працював юристом, відстоюючи інтереси залізничних компаній в Іллінойсі. В одній зі своїх найвідоміших справ він виграв судовий процес на користь залізниць, побудованих над річками, від позовів з боку власників пароплавів, які постійно на них натикалися. Виступаючи на захист залізниць, Лінкольн не просто шукав легкої наживи. Він вірив, що за ними майбутнє і що вони мають велику «суспільну користь» для Америки. Вони здатні підняти бідні та віддалені громади, надаючи їм нові шляхи для подорожей, торгівлі та комунікації з іншими регіонами країни. Під час виборчої кампанії до Палати представників штату Іллінойс 1832 року Лінкольн з особливою наполегливістю взявся за справу із залізницею, заявивши: «Жодне інше вдосконалення, яке нам підказує розум, не може порівнятися корисністю із залізницею».

Трансконтинентальна залізниця мала ще більший потенціал. Лінкольн вважав, що залізниця від узбережжя до узбережжя необхідна для того, щоби згуртувати вразливі штати. Власне, він сприяв появі законопроекту, що тепер лежав у нього на столі. Керівник залізниці Гренвілл Додж писав: «Лінкольн відстоював її прокладання і будівництво не лише через військову необхідність, а й як засіб утримання Тихоокеанського узбережжя в межах Союзу». Пізніше Лінкольн попросив іншого керівника залізниці — Корнеліуса Бушнелла — поквапитися із завершенням будівництва залізниці, щоб він міг проїхатися нею, коли залишить свою посаду наприкінці президентського терміну. Підписання закону про дозвіл її будівництва було «найбільшою гордістю його життя»⁹⁷.

Для Лінкольна залізниця була невіддільною частиною нації, що об'єднувала країну як фізично, так і духовно. Лінкольн

знав, що законопроект на його столі так само важливий, як і перебіг бойових дій. Тож його стратегія будівництва залізниці могла здатися чимось несподіваним. Закон про тихоокеанську залізницю не вповноважував уряд розпочати прокладання шляхів. Він не створив федерального залізничного департаменту для нагляду за роботами. Він узагалі не був державним проектом. Натомість згідно з цим законом була створена Залізниця тихоокеанського союзу (Union Pacific Railroad Company), «корпоративна й політична організація, наділена правами прокладати, розміщувати, будувати, облаштовувати, утримувати й користуватися суцільною залізничною колією» від Айови до Каліфорнії. Інші положення закону стосувалися капіталу компанії, порядку обрання директорів та проведення засідань правління. Закон також дозволяв Центральній тихоокеанській залізничній компанії — корпорації, що вже існувала в Каліфорнії, будувати залізницю в іншому напрямку — на схід від узбережжя Тихого океану. Лінкольн вирішив, що трансконтинентальну залізницю будуватимуть корпорації.

До кінця своїх днів Лінкольн щиро цікавився ходом будівництва трансконтинентальної залізниці й стежив за розвитком подій. 20 січня 1865 року, всього за три місяці до його вбивства, Лінкольн, помітивши, що Залізниця тихоокеанського союзу зволікає з будівництвом, зустрівся з конгресменом Оаксом Еймсом, щоб обговорити цю ситуацію.

— Візьми це, Еймсе, — сказав йому Лінкольн, — і якщо наданих субсидій не вистачить на будівництво колії — попроси вдвічі більше, і ти їх отримаєш. Цей шлях має бути збудований, і ти єдиний, хто може це зробити; ти візьмеш це у свої руки. Проклавши цей шлях, ти станеш людиною, що потрапить в історію твого покоління⁹⁸.

Лінкольн помилявся, вважаючи, що Оакс Еймс стане пам'ятною особою свого покоління. Лінкольн сам вшанований цією честю. Його слова були промовистими. Він вірив

у важливість залізниці для своєї вразливої нації. І довірив її під опіку корпорації. І залізниця, і компанія мали об'єднати співдружність⁹⁹.

* * *

У довгому переліку жахливих речей, які роблять корпорації, створення монополій посідає перше місце. Монополії — страшний сон усіх економістів. Коли компанія стає такою великою і потужною, що перетворюється на єдину у своїй галузі структуру, ціни зростають, вкладень стає все менше, а якість страждає. Споживачі залишаються на поталу приймам непідзвітних корпорацій, а уряди не в змозі їм допомогти.

Як не дивно, для концепції, яку так висміюють у всьому світі, самі корпорації вважають монопольну владу чимось на кшталт Святого Грааля. Вони всі до неї прагнуть. Зрештою, в основі капіталізму лежить дух суперництва. Основний принцип економіки полягає в тому, що активна конкуренція між підприємствами — у створенні кращого продукту, продажі його за нижчою ціною, швидшому постачанні та зручнішому обслуговуванні — зробить світ кращим для всіх. Проте, звісно, компанії не змагаються заради змагання. Вони борються за перемогу. Їхня мета — створити продукти, кращі за продукти конкурентів, продати їх дешевше, доставити швидше. І якщо їм це вдається, на них чекає привабливий приз. Вони займуть весь ринок, продадуть усю продукцію і врешті-решт витіснять своїх конкурентів з бізнесу. І звісно, щойно вони заволодіють об'єктом своїх прагнень, то опиняться поза конкурентною грою. Їм уже ніхто не може кинути виклик.

Для теоретиків капіталізму це, м'яко кажучи, певна проблема. Як може існувати система, заснована на суперництві, якщо кінцевим результатом цієї конкуренції є її усунення? Це все одно, що Національна баскетбольна асоціація (НБА)

створила б систему, за якої, у випадку перемоги «Лейкерс» над «Селтікс» у серії плей-офф, «Селтікс» не просто вилітають із плей-офф, а й назавжди покидають НБА. Якби «Лейкерс» перемогли у фіналі НБА, вони могли вилучити з НБА всі інші команди. З того моменту спостереження за матчами «Лейкерс» між собою було б для вболівальників привілеєм — квитки продавали б за значно вищою ціною. Годі й говорити, що така версія баскетболу не викликала б захвату.

Звісно, можна сказати, що навіть якщо корпорація обіграє своїх конкурентів, їй усе одно доведеться змагатися з потенційними новими учасниками ринку. Якщо вона не продовжить надавати якісний продукт за низькою ціною, інші кращі компанії почнуть відбирати її частку ринку. На прикладі з НБА можна сказати, що ніщо не заважає іншим командам, виключеним з ліги, піти й створити свої власні ліги та конкурувати за глядача з панівними «Лейкерс». Але якби їм щось заважало? Що, якби НБА створила непрохідні бар'єри, які заважали б появі інших баскетбольних ліг? Імовірно, НБА могла б укласти контракти з телевізійними станціями, які забороняли б їм транслювати ігри інших ліг. Може, вона могла значно знизити ціни на квитки, навіть до неприйняттого рівня, але якраз настільки, щоб вивести з бізнесу менші ліги з меншими фінансовими резервами.

Монополії викликають велике занепокоєння не лиш у споживачів, а й у суспільства. Корпорації, за своєю природою, постійно намагаються зосередити контроль над ринком. Щойно вони здобувають панівне становище на ринку, вони використовують низку стратегій для збереження цієї позиції, часто завдяки громадськості. Немає історії, яка краще розповіла би про те, як виникають монополії та що відбувається з їхньою появою, ніж історія трансконтинентальної залізниці.

Середина XIX століття у США була часом грандіозних перетворень. Американці в прямому сенсі слова були зайняті