

**III. ПРОБЛЕМИ ІСТОРІЇ
XIX – ПОЧАТКУ XX ст.**

УДК (477)«19–20»

Андрій Шевченко*

ВПЛИВ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ НА ІМПОРТНУ ТОРГІВЛЮ ПОРТІВ УКРАЇНИ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ ст.

В статті розглянуто вплив митної політики Російської імперії на обіги та структуру імпоротної торгівлі портів України капіталістичної доби.

В статье исследовано последствия таможенной политики Российской империи на объемы и динамику импорта портов Украины.

In the article the consequences of customs policy of Russia are explored on volumes and dynamics of import of ports of Ukraine.

Дослідження імпоротної торгівлі у пореформені роки майже не висвітлено у вітчизняній історіографії. Фрагментарно цьому питанню приділена увага у працях О. Варнеке, Д. Бованенко, Т. Гончарука, С. Надибської та ін. Поза увагою залишилися питання впливу митної політики Росії на структуру імпортних товарів, місця українського імпорту у загальноросійській торгівлі. Вивчення досліду торговельних відносин України на початку ХХ ст. дозволить краще з'ясувати сучасну економічну ситуацію.

Метою статті є вивчення впливу митної політики на структуру, обіги та динаміку імпортних операцій південноукраїнських портів, які були головними поставальниками іноземних виробів до України.

Отримані результати можуть бути використані для підготовки краєзнавчого матеріалу з історії Півдня України та для вивчення економічної історії України.

Митна політика Російської імперії протягом ХІХ – початку ХХ ст. відзначалася певною послідовністю. Починаючи з 1822 р., царський уряд дотримувався протекціонізму, намагаючись підтримати вітчизняну промисловість. Якщо у 1857–1876 рр. відбулося послаблення митного податку, то з 1878 р. мито на промислові вироби та обладнання постійно зростало¹. Для усунення іноземної продукції з вітчизняного ринку у 1878 р. було введено мито на бавовну; у 1880 р. було відмінено безмитний імпорту заліза та чавуну; у 1884 р. оподатковувався ввіз кам'яного вугілля. Загалом, у 1881–1884 рр. мито зросло до 18,7 % вартості іноземних товарів. У 1885 р. було запроваджено мито на привіз сільськогосподарського реманенту, продукції хімічної промисловості, яке сягнуло 20 % у 1885–1890 рр., 33 % – у 1891–1900 рр.² Так, у 1861–

* *Шевченко Андрій* – кандидат історичних наук, старший викладач кафедри історії України Ізмаїльського державного гуманітарного університету.

1881 рр. мито на чавун складало 5–6 коп. з пуда, у 1891 р. – 25–30 коп., у 1903 р. мито сягнуло 45 коп. Вартість гасу зросла у 3 рази, рейок – в 4,5 рази, машин – у 8 разів³.

У 1903 р. відбулося нове підвищення мита на ввіз вугілля з 4,5 до 6 коп. за пуд, заліза – з 1 крб. 50 коп. до 1 крб. 80 коп., косів й серпів – з 1 крб. 65 коп. до 3 крб. та сільськогосподарських машин з 75 коп. до 1 крб. 5 коп. Якщо у 1892–1905 рр. вартість імпортованих товарів збільшилася з 32,7 % до 36,6 %, то на 1910 р. – до 60 %. Якщо у 1860 р. прибутки оподаткування імпорту склали 49,9 млн. крб., то у 1890 р. – 126,5 млн. крб., у 1900 – 209,7 млн. крб.⁴

Прихильники протекціонізму аргументували зростання мита тим, що воно забезпечило позитивне сальдо зовнішньої торгівлі, зміцнення внутрішнього ринку імперії, посилення позицій вітчизняного виробництва. У захисній митній системі тогочасні російські публіцисти (Г. Неболсін, М. Мордвінов) бачили гарант економічної незалежності Росії⁵.

У свою чергу південноукраїнські економісти та підприємці у протекціонізмі бачили порушення прав вільної торгівлі. Одеський дослідник А. Скальковський вважав, що імпортована торгівля азово-чорноморських портів створює конкуренцію Санкт-Петербургу і шкодить зростанню привозу російської продукції до українських губерній. «Главный упрек, который делают Одессе ее недруги – московские фабриканты и их нахлебники, состоит в том, что через ее порт ввозят такое множество мануфактурных изделий, что они подрывают отечественные фабрики». Його думку підтверджує анонімне зауваження на публікації у «Коммерческой газете»: «Коммерческая газета» не может говорить без ненависти о Черном море, как будто мы, наконец, вредим торговле Северной России⁶. Зменшення імпортованої торгівлі було викликано не тільки бажанням російських урядовців та промисловців відстояти економічну незалежність країни, а й усунути південноукраїнські порти від ввозу іноземної продукції до країни й примусити південь імперії купувати більш дешеві, проте неякісні російські вироби. На думку одеського дослідника О. Варнеке «Чужоземні вироби завдяки високому миту подорожчали в ціні і усувалися більш підступним російським виробництвом»⁷. Д. Бованенко додає: «Привіз чужоземних товарів на Україну був обставлений великими митними утисками, а привіз товарів із Росії було обставлено різними пільгами». На Торгово-Промисловому з'їзді в Одесі у 1905 р. власник млинів Вайнштейн звітував: «Для перевезення товарів потягом з Москви до Одеси тарифна ставка зменшується на 65 %, тому товари з центральних губерній дешевші за наші»⁸.

Протекціонізм негативно впливав на експорт збіжжя з українських портів. Дослідник експортної торгівлі початку – ХХ ст. С. Остапенко відзначив: «Замедляя высоким таможенным тарифом ввоз, Россия сократила свой сельскохозяйственный вывоз в Европу и открыла рынок для американских земледельческих продуктов. Всякий торговец охотнее заключит сделку с той страной, где он сможет сбыть свои товары»⁹.

Тому, протекціоністська політика практично зупинила зростання імпорту у торгівлі українських портів. У 1860–1864 рр. імпорт складав 22 % торгівельних оборотів чорноморсько-азовських портів, у 1866–1870 рр. – 20,7 %, у 1895–1899 рр. – 23,4 %. Досліджуючи роль України у зовнішній торгівлі Росії, І. Гуржій підраху-

вав, що у 1883–1890 рр. вартість імпорту іноземних товарів через всі чорноморсько-азовські порти та сухопутні митниці складала: 28,9 млн. крб. життєвих припасів, 41 млн. крб. сирих та напівоброблених матеріалів, що відповідно становило 36,2 % російського імпорту життєвих припасів, 17,2 % сирих та напівсирих матеріалів, 21,7 % виробів. В середньому, доля всіх митниць України складала 25 % імпорту¹⁰. Таким чином, за 39 років, частка імпорту зросла на 1,4–3 %, тоді як щорічний експорт зерна зріс за 1861–1913 рр. у 12,5 разів, промислової продукції – у 50 разів¹¹.

На початку ХХ ст. питома вага імпорту в зовнішній торгівлі українських портів зменшилася до 14 %¹². Розрахунки автора підтверджуються відомостями по Одеському порту: у 1895 р. експортно-імпортні операції сягали 157 млн. пудів, вартістю 146,4 млн. крб., з яких імпорт складав 22 млн. пудів (14 % загального обсягу експортно-імпортних операцій), вартістю 38,2 млн. крб. (26,1 %)¹³.

Дослідник П. Марціновський, спираючись на наукові розробки А. Попова, розрахував співвідношення вартості експортних та імпортних операцій в Україні. У 1909–1911 рр. позитивне сальдо становило 263 млн. крб. У 1913 р. експорт складав 347 млн. крб., імпорт 75 млн. (17,7 % торгівельних обігів). Позитивне сальдо складало 272 млн. крб.¹⁴.

У загальноросійській торгівлі український імпорт не займав значного місця. У дореформених роках спостерігалося деяке зростання: так, у 1825–1829 рр. питома вага чорноморсько-азовських портів складала в середньому 5,5 % (2548,9 тис. крб.), у 1856–1860 рр. – 9,14 % (13465 тис. крб.)¹⁵. На початку ХХ ст. їх частка скоротилася до 9 %.¹⁶ У 1910–1913 рр. вона була ще нижчою – 8,17 % (93,1 з 1139 млн. крб.)¹⁷. Причому, у 1913 р. український ввіз не перевищував 5,5 % (75 з 1374 млн. крб.)¹⁸. Таке скорочення пояснюється тим, що середньорічний привіз іноземних товарів до чорноморсько-азовських портів збільшився з 83,1 млн. крб. у 1895–1899 рр. до 93,1 млн. крб. у 1910–1913 рр., тоді як у Росії – з 650,4 млн. крб. (1900–1904 рр.) до 1139,6 млн. крб. (1910–1913 рр.), тобто у 1,75 рази¹⁹. Отже, ввіз іноземних виробів до південних губерній фактично припинився, що зумовило збільшення комерційних операцій балтійських портів і забезпечило просування російських виробів на український ринок.

Заборона імпорту активізувала контрабанду. «Контрабанда есть неизбежное зло всякой охранительной системы. Европейцы опередили нас в качестве промышленных товаров, поэтому контрабанда будет расти» – зазначав ще у першій половині ХІХ ст. купець І. Вавілов²⁰. Більшість контрабанди складала виробы текстильної промисловості та алкогольними напоями. Так, у звітах Ренійської митниці за 1907 р. повідомлялося про досить велику кількість (до 150 аршин) контрабандної тканини та французького коньяку²¹.

Доцільно розглянути вплив протекціонізму на структуру імпортової торгівлі південноукраїнських портів.

Значну частину імпорту складало кам'яне вугілля з Британії, яке було необхідне для подальшого розвитку залізничної мережі та роботи заводів. У 1864–1865 рр. на нього припадало 7,7–9,3 % вартості одеського та 39 % миколаївського імпорту.

Імпорт дерев'яної олії складав 6,5–10 %, машинного обладнання – 3,8–7,9 %, тютюну – 6,3–6,9 % всього імпорту²².

У 1861 р. до Одеси завезли 3109 тис. пудів вугілля, у 1875 р. імпорт зріс майже вчетверо і становив 10256 тис. пудів²³. У 1878 р. завезли вже 24 млн. пудів вугілля. За 1880–1884 рр. імпорт вугілля до українських портів Одеси та Миколаєва становитиме 87,6 млн. пудів. Подальша розбудова Донецького вугільного басейну призвела до скорочення його ввозу. За 1890–1894 рр. привіз зменшився до 30,7 млн. пудів²⁴. У 1905 р. імпорт вугілля сягав 3,2 млн. пудів, що становило 1,4 % загально-російського привозу. У 1909 р. привіз вугілля був найнижчим за всі попередні роки – 790 тис. пудів. У 1911 р. імпорт вугілля збільшився до 1184 тис. пудів²⁵. У порівнянні з 1878 р. привіз палива скоротився у 24 рази.

У 1861 р. до Одеси завезли 151 тис. пудів свинцю, олова та міді. У 1875 р. імпорт металів сягав 961 тис. пудів, у 1885 р. – 1008 тис. пудів, у 1895 р. – 1991 тис. пудів. За 34 роки імпорт металів збільшився у 13 разів. У 1895–1899 рр. імпорт сягатиме 28,5 млн. пудів. У 1900 р., через спад виробництва внаслідок світової кризи 1900–1903 рр., ввіз металів тимчасово скоротився до 22,8 млн. пудів, у 1903 р. – 28,3 млн. пудів. У 1913 р. до південних портів було завезено 9 млн. пудів чавуну та 25 млн. пудів металу та машинного обладнання. Тимчасове збільшення ввозу металів пояснюється недостатнім виготовленням чавуну та сталі вітчизняними заводами, які не встигали виконувати замовлення міністерства оборони²⁶.

Достатньо великим був імпорт цементу та сірого колчедану. У 1905 р. до Маріуполя завезли 847 тис. пудів колчедану, у 1912 р. – вже 2,1 млн. пудів, що становило 54 % російського імпорту²⁷.

З 1870-х рр. великими партіями завозиться сільськогосподарські машини та обладнання з Англії та Німеччини. У 1875 р. було привезено машин на 250 тис. пудів, у 1895 р. – на 369 тис. пудів²⁸. В 1895–1899 рр. до південних портів щорічно завозилося більше 1 млн. пудів машинного обладнання²⁹. На початку ХХ ст. імпорт машин зазнав скорочення через розвиток сільськогосподарського машинобудування на Півдні України. В 1904 р. було завезено тільки 636,8 тис. пудів (8 % російського привозу). За 1910–1913 рр. до українських портів завезли 1,3 млн. пудів плугів, сіялок, віялок та 1,8 млн. пудів локомотивів, парових плугів³⁰. Отже, за виключенням окремих років, імпорт промислової продукції (паливо, технічне обладнання) зазнав скорочення.

Натомість до південних портів України привозилася велика кількість т. зв. «колоніальних» товарів (рис, прянощі, тютюн, чай, бавовна). У 1860-х рр. щорічно на 500 тис. крб. привозили чаю з Китаю. У 1892 р. вартість імпортованого чаю становила більше 4 млн. крб. Крім чаю до українських портів у 1861 р. з Індії та Китаю привезли бавовни на 45 тис. пудів, у 1895 р. – 1640 тис. пудів. За 1861–1895 рр. імпорт прянощів збільшився з 11 до 73 тис. пудів, кави з 31 до 103 тис. пудів, фруктів з 349 до 2267 тис. пудів³¹. Зазнає збільшення імпорт овочів та фруктів. Якщо у 1901 р. до портів їх було завезено 1875 тис. пудів, то у 1912 р. – 2,6 млн. пудів³². Крім перелічених товарів до південних портів України привозилося на сотні тисяч карбованців різного посуду, тканин, соди, вин, спирту тощо. Так, у 1897 р. вперше з

Бразилії привезли 13 тис. пудів каучуку. Отже, на початку ХХ ст. спостерігається переорієнтація імпорту з привозу вугілля технічного обладнання металлів до технічного обладнання та «колоніальних товарів», які не постачалися з Центральної Росії.

Переважає більшість товарів відправлялась у різні міста Російської імперії. Чай транспортувався до Петербурга і Москви; тютюн – до Москви, Петербурга, Риги, Ростова-на-Дону, Керчі; кофе – до Петербурга, Москви, Ростова, Таганрога, Унген; сухі фрукти привозилися до Петербурга, Таганрога і Керчі; вино – до Москви, Ростова, Таганрога і Севастополя; олива – до Москви, Ростова, Таганрога, та Харкова; бавовна – до Північно-Західного краю; фарби – до Москви, Севастополя, Керчі, Ростова і Харкова. Так, у 1884 р. з Одеси до Москви перевезли 303 тис. пудів чаю; у 1887 р. – 328 тис. пудів, у 1891 р. – 689 тис. пудів³³. На думку О. Оглобіна, південноукраїнські порти стали транзитними пунктами імпортової торгівлі Росії і більшість товарів осідали на внутрішніх ринках імперії, що не влаштовувало місцевих комерсантів³⁴.

Українські неогоціанти намагалися всіляко збільшити імпорт. У 1895–1901 рр. в Одеському порту побудували Нафтову гавань, до якої привозили гас. У 1909 р. міська дума розробила проект будівництва Вугільної гавані, для збільшення привозу англійського вугілля. У 1903 р. Торгово-промисловий з'їзд в Одесі вимагав від уряду збільшення тарифів на перевезення вугілля, руди до центрально-російських губерній³⁵. Своєрідним компромісом з царським урядом було утворення у 1905 р. біржових комітетів у південноукраїнських портах, які мали право регулювати зовнішню торгівлю.

Промисловий підйом у Російській імперії у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. зумовив провадження протекціонізму в імпортової торгівлі. Найбільших збитків зазнали саме українські порти, які були головними постачальниками іноземного палива та технічного облачення до вітчизняного ринку. Фактично припинивши привіз до південноукраїнських портів, царський уряд заповнив український ринок російськими виробами, що значно посилює економічну залежність України.

В перспективі досліджується проблема може бути розглянута за такими напрямками: визначення місця окремих портів Півдня України у загально-російському імпорті; дослідження впливу світового ринку на об'єми та структуру імпортованих товарів на початку ХХ ст.

¹ Жуков В.И. Города Бесарабии (1861–1900). Очерки социально – экономического развития. – Кишинев: Штиинца, 1975. – С. 137.

² Покровский С.А. Внешняя торговля и внешняя торговая политика России. – М.: изд. «Международная книга», 1947. – С. 275.

³ Дерев'якин Т.І. Промисловий переворот на Україні. Питання теорії та історії. – К.: Наукова думка, 1975.– С. 201.

⁴ Підраховано за: Китанина Т.М. Хлебная торговля России в 1875–1914 гг. (Очерки правительственной политики). – Л.: Наука, 1978. – С. 107.; Соболев М.Н. Перестройка принципов торговой политики России – Харьков: Тип. М.Х. Сергеева, 1915. – С. 29.

- ⁵ Гончарук Т.Г. З історії вивчення української економіки першої половини XIX ст.: Історіографічні нариси. – О.: Астропринт, 1999.– С. 51.
- ⁶ Там само. – С. 51, 82.
- ⁷ Там само. – С. 62–63.
- ⁸ Слабченко М. Матеріали по соціально – економічній історії України: в 2 т. – Т. I. – Харьков: Держвидав, 1927. – С. 227.
- ⁹ Гончарук Т.Г. З історії вивчення... – С. 54.
- ¹⁰ Гуржій І.О. Україна в системі всеросійського ринку в 1860–1890-х рр. – К.: Наукова думка, 1968.– С. 165.
- ¹¹ Шевченко А.М. Зовнішня торгівля портів на Півдні України (друга половина XIX – початок XX ст.): дисс... канд. іст. наук. – Ізмаїл, 2008.– С. 158.
- ¹² Золотов В.А. Внешняя торговля России через порты Черного и Азовского морей в конце XVIII–XIX в.: автореф. дис. д ист. наук. – Ростов-на-Дону. – 1966. – С. 42.
- ¹³ История Одесского порта. // <http://www.palariev.sitcity.ru>
- ¹⁴ Марциновский П.Н. Внешняя торговля Украины накануне Первой Мировой войны // Культура народов Причерноморья. – 2000. – № 15. – С. 67.
- ¹⁵ Підраховано за: Дружинина Е.И. Южная Украина в период кризиса феодализма, 1825–1860 гг. – М.: Наука, 1981. – С. 195.
- ¹⁶ Марциновский П.Н. Внешняя торговля Украины... – С. 70.
- ¹⁷ Покровский С.А. Внешняя торговля и внешняя торговая политика России... – С. 348.
- ¹⁸ Марциновский П.Н. Внешняя торговля Украины... – С. 70.
- ¹⁹ Покровский С.А. Внешняя торговля и внешняя торговая политика России... – С. 348.
- ²⁰ Гончарук Т.Г. З історії вивчення... – С. 46, 54.
- ²¹ Комунальне підприємство «Ізмаїльський архів». – Ф. 443. – Оп. 1. – Спр. 76. – Арк. 1, 3, 6.
- ²² Надибська С.Б. Соціально-економічний розвиток міст Південної України в 1861–1900 рр.: автореф. дис. канд. іст. наук. – Одеса, 2005.– С. 10.
- ²³ Шевченко А.М. Зовнішня торгівля портів на Півдні України (друга половина XIX – початок XX ст.). – С. 113.
- ²⁴ Золотов В.А. Внешняя торговля России через порты Черного и Азовского морей в конце XVIII–XIX в. – С. 43.
- ²⁵ Підраховано за: Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1909 год: [Изд. Департамента таможенных сборов] – Т. II. – СПб.: Тип. М.П. Фролова, 1911. – 1231 с.
- ²⁶ Шевченко А.М. Зовнішня торгівля портів на Півдні України (друга половина XIX – початок XX ст.). – С. 114.
- ²⁷ Підраховано за: Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1909, 1912 гг. – СПб.: Тип. М.П. Фролова, 1911, 1914.
- ²⁸ Гуржій І.О. Україна в системі всеросійського ринку в 1860–1890-х рр. – С. 163.
- ²⁹ Золотов В.А. Внешняя торговля России через порты Черного и Азовского морей в конце XVIII–XIX в. – С. 42.
- ³⁰ Алавердов Э.Г. Внешняя торговля России через порты Черного и Азовского морей в конце XIX – нач. XX ст.: автореф. дис. канд. ист. наук. – Ростов-на-Дону, 1975. – С. 36.
- ³¹ Гуржій І.О. Україна в системі всеросійського ринку. – С. 164–165.
- ³² Підраховано за: Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за, 1912 г. – СПб.: Тип. М.П. Фролова, 1914.
- ³³ Статистико-экономический обзор Херсонской губернии за 1913 год. / Издание Херсонской губернской земской управы. – Херсон: Паровая типо-литография наследников О.Д. Ходушиной, 1915. – С. 352.
- ³⁴ Гончарук Т.Г. З історії вивчення. – С. 67.
- ³⁵ Слабченко М. Матеріали по соціально-економічній історії України. – С. 227.