

*А.М. Шевченко
(м. Ізмаїл)*

КОНКУРЕНЦІЯ ІНОЗЕМНОГО І РОСІЙСЬКОГО КАПІТАЛУ НАПЕРЕДОДНІ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ (НА ПРИКЛАДІ МИКОЛАЇВСЬКОГО ЗАВОДУ “НАВАЛЬ”)

Останнім часом значно зріс інтерес до економічної історії. Адже мо-лода Українська держава, що виникла після розпаду СРСР, прямує до капіталістичних відносин. Досвід ринкового господарства, яке склало-ся в світі, може бути використаний у сучасних умовах. Особливо акту-альним стає вивчення економічних особливостей окремих регіонів, до яких дедалі частіше звертаються фахівці різного рівня. В наш час окре-мі дослідники починають приділяти більше уваги економічній історії Новоросії в XIX – на початку XX ст. Так, Щербініна О. розглянула міс-це та роль іноземних інвестицій у розвитку металургії в Катеринослав-ській губернії¹. Слісаренко О. дослідив у зазначений період діяльність американських компаній у розвитку машинобудування в Херсоні, Оде-сі й Катеринославі². В праці Машкіна О. висвітлено зародження акціо-нерних товариств і діяльність закордонних інвесторів у машинобуду-ванні в кінці XIX – на початку XX ст.³ Окремі праці присвячено вив-ченню історії суднобудівництва та судноплавства у Чорному й Азов-ському морях. Функціонуванню суднобудівних заводів в Миколаєві, які майже повністю забезпечували Чорноморський флот бойовими кораб-лями, займалася Кац Р.⁴ Шляхов О. розглянув розвиток судноплавства в Азово-Чорноморському басейні⁵.

Тому, оцінюючи стан вивчення вищеназваної теми, слід зазначити, що окремі її питання потребують подальшого дослідження. Актуальни-ми залишаються проблеми вивчення економічних і політичних мотивів, що сприяли іноземним надходженням до чорноморських портів, та су-перечностей, які виникли між закордонними інвесторами й російськи-ми монополіями напередодні війни, коли завдяки воєнним замовленням вони стали більш прибутковими.

Виходячи з цього, автор робить спробу розкрити відносини, які ви-никли між цими монополіями на початку XX ст. в боротьбі за володін-ня одним з надпотужних чорноморських портів.

У 1909–1913 рр. депресію в економіці імперії змінило промислове піднесення, яке на відміну від 1890-х рр. проходило в умовах уже

сформованого російського монополістичного капіталізму. Важлива роль у керівництві промисловості відтепер належала банківським монополіям, які були центром господарського життя країни.

Впливовими на той час були Русько-Азіатський і Петербурзький міжнародний комерційний банки. З їх появою змінився характер участі іноземних капіталів у довоєнній російській промисловості. Якщо в 1890-х рр. існували самостійні французькі, бельгійські й американські акціонерні товариства, то напередодні війни завдяки політиці протекціонізму на півдні України закордонні акціонери та банки змушені були брати участь разом з російськими монополіями у контролі над великими підприємствами ⁶.

Процес іноземних вливань активізувався в 1910–1913 рр., коли в промисловість України було вкладено близько 400 млн крб ⁷. Більшість цих інвестицій направлено до тих галузей останньої, які обслуговували потреби армії й флоту. Вони належали французьким капіталістам, що домінували щодо вкладень до економіки південно-східного регіону українських губерній. Яскравим прикладом такого напряму інвестування був миколаївський суднобудівний завод “Наваль”.

Засноване у 1896 р. бельгійським “Товариством суднобудівельних, механічних і літейних заводів” підприємство в період депресії 1900–1909 рр. зазнало великих збитків. Втрати тільки однієї із секцій заводу у 1909 р. становили 1,5 млн крб. Крім того, “Товариство” повинно було сплатити 15 725 000 франків компенсацій власникам його акцій ⁸.

Ці збитки пояснюються не лише економічною кризою, а також і політикою протекціонізму в Росії. У той період посилювався тиск російського уряду на великі промислові підприємства, які одержували значну частку іноземних інвестицій. Він намагався проводити політику запровадження державного підприємництва в паливній, вугільній, металургійній та суднобудівній промисловості. Така політика гальмувала надходження іноземного капіталу й стримувала розвиток продукції останніх ⁹. Із своєї сторони закордонні інвестори не бажали вкладати гроші в російські підприємства з таких причин: по-перше, краще було інвестувати капітал у країни з цивілізованими правовими відносинами і стабільною політичною ситуацією, де не існує утисків з боку уряду та немає яскраво вираженої політики антисемітизму, як у царській імперії, що значно ускладнювало розвиток економіки ¹⁰; по-друге, політика протекціонізму стримувала іноземний капітал від вкладень до Росії, оскільки для нього було більш вигідно вкладати гроші в колонії й залежні країни, де немає сильної конкуренції ¹¹.

У 1910 р. перед заводом виникла перспектива покращити свій стан. Це пояснюється намаганням Морського міністерства посилити воєнну

присутність на Чорному морі напередодні війни. Було розроблено нову програму по розбудові військового флоту, за якою планувалося побудувати три лінійних кораблі, дев'ять міноносців і шість підводних човнів¹². Французький банк “Сосьєте женераль”, який був головним акціонером “Наваль”, намагався зробити все, щоб саме він отримав цей контракт. Таке бажання останнього пояснюється не тільки економічними, а й політичними інтересами. Франція була зацікавлена в посиленні воєнної сили царської імперії, намагаючись у майбутній війні використати російських вояків як гарматне м'ясо¹³.

В 1911 р. “Сосьєте женераль” придбав у бельгійського “Товариства” акції підприємства за піввартості (7 862 000 франків) і вже 14 березня 1911 р. оголосив про ліквідацію¹⁴, а 6 червня 1911 р. на його базі було засноване “Товариство миколаївських заводів та верфей”, яке контролювалося двома фінансовими монополіями – “Сосьєте женераль” і Русько-Азіатським банком. Таким чином, вже у січні 1912 р. воно офіційно розпочало свою діяльність в Україні¹⁵.

Керування новим акціонерним товариством взяли на себе його Паризьке й Петербурзьке відділи. На чолі першого було призначено П. Думера, хоча фактично головою був Б. Захаров – власник англійської фірми “Віккерс та Максим”, яка спеціалізувалася на виробництві зброї. Крім того, останньому належав контрольний пакет акцій заводу “Наваль”. Головою Петербурзького відділу було призначено представника Русько – Азіатського банку промисловця І. Путілова. Нове товариство одразу включилося в боротьбу за контракт на побудову бойових кораблів. У серпні 1911 р., незважаючи на обіцянку міністра морських справ І. Григоровича, воно отримало замовлення лише на один лінійний корабель “Катерина II”. Інші дісталися миколаївському “Руському суднобудівному товариству”, яке контролював Петербурзький міжнародний комерційний банк¹⁶. Це пояснюється небажанням царського уряду давати змогу іноземним компаніям повністю контролювати військове суднобудування.

Для розробки проекту останнього і забезпечення технічного керівництва більш кваліфікованим персоналом на підприємстві були задіяні спеціалісти з компанії “Віккерс та Максим”, які спроектували корабель “Катерина II”. У жовтні 1911 р. І. Путілов домігся передачі контракту заводу “Наваль” на побудову ще одного лінійного корабля “Імператриця Марія” й чотирьох міноносців. Контракт з “Товариством” було підписано 11 лютого 1912 р.¹⁷ Спорудження кораблів було доручено ще одній англійській фірмі “Торнікрофт”. Таким чином головна роль в інвестуванні заводу “Наваль” стала належати британському капіталу.

Морському міністерству не подобалася така велика кількість іноземних працівників. Тому однією з умов при підписанні контракту на

побудову протимінного підводного човна “Краб” (11 серпня 1912 р.) було *“використання російського обладнання, російських працівників та спеціалістів.”*¹⁸ Царський уряд намагався захистити вітчизняного виробника. Але компанії вдалося обійти цю умову, зазначивши, що фірма не може виробити потрібне обладнання на російських заводах у вказаний контрактний період і тому вона вимушена розміщати частину своїх замовлень за кордоном¹⁹. Про несправедливість цих тверджень свідчать такі факти: головним корабельним інженером заводу в 1912 р. було призначено В. Костенка, який особисто брав участь у розробці проєктів 150 бойових та торговельних кораблів, головним інженером по підводних човнах М. Наметова, який разом зі своїм помічником Н. Бекком розробив підводний протимінний човен “Краб”, аналога якому не існувало в світі²⁰. Таким чином, можна стверджувати, що вітчизняні спеціалісти не були гіршими, ніж їх закордонні колеги. Але керівництву компанії було вигідним використовувати іноземців і тим самим збільшувати свій прибуток.

Така політика власників заводу призвела до того, що у 1912 р. він не був готовим до виконання великих замовлень. Постала гострою проблема реконструкції підприємства й заміни деяких працівників більш кваліфікованими кадрами²¹. В лютому 1912 р. у Парижі відбулося засідання акціонерів “Товариства миколаївських заводів”, де було досягнуто рішення доручити реконструкцію підприємства фірмі “Віккерс і Максим”²². Цю подію можна вважати перемогою англійського капіталу над французьким у боротьбі за контролем над заводом та всією суднобудівною промисловістю Миколаєва.

Навесні 1912 р. правління підприємства розпочало переобладнання: були добудовані й перебудовані стапель для лінійного корабля, турбіна, цинкова і міднокотельна майстерні, центральна електрична, компресорна та гідравлічна станції й нова артилерійська технічна контора. Крім того, було споруджено нову чавуноливарну майстерню²³.

Однак інтенсивна реконструкція не принесла вагомих результатів. Англійські постачальники нового обладнання намагалися заощадити на купівлі дорогих пристроїв. Так, фірма “Віккерс і Максим” поставила заводу “Наваль” застарілі гідравлічні станки, які не могли ефективно працювати. Всі проблеми на виробництві англійські інженери пов’язували з некомпетентністю своїх російських колег, намагаючись таким чином позбавитися конкурентів²⁴. На жаль, керівництво компанії підтримувало іноземний персонал та звільняло вітчизняних інженерів, які *“відстоювали інтереси російських виробників, а не власної фірми”*²⁵. Звільнення інженерно-технічних працівників не торкнулося робітників заводу. Компанія була зацікавлена в досить дешевій місцевій робочій силі й не

вважала за потрібне тратити гроші на іноземних робітників. Так, у 1912 р. чисельність трудівників не перевищувала 3 200 чол., а в 1913 р. на заводі працювало їх уже 3 900 чол.²⁶ Збільшення кількості працівників пояснюється досить високим рівнем прибутку. Так, за 1911–1912 рр. він становив 767 146 франків (приблизно 287 000 крб). Це дало змогу виплатити дивідендів по 30 франків за кожен акцію²⁷.

Звісно, що таке потужне підприємство обіцяло великі прибутки, особливо напередодні війни. Збагатитися на воєнних поставках хотів і головний конкурент Русько-Азіатського банку Петербурзький міжнародний комерційний банк, якого підтримував царський уряд, незадоволений майже повним контролем іноземних компаній над суднопромисловістю. Ще на початку діяльності заводу в квітні 1912 р. було досягнуто домовленості про співробітництво “Наваля” й “Руського суднобудівного товариства”, за яким стояв Петербурзький банк. Крім того “Сосьєте женераль”, як власник заводу, передав 2 965 акцій та 3 656 паїв останньому, що дозволило тому розпочати реорганізацію підприємства²⁸. 31 липня 1912 р. були звільнені від обов’язків членів правління представники “Сосьєте женераль” і Русько-Азіатського банку, а також директор заводу Канігессер, який обіймав цю посаду 14 років²⁹. Нові керівники мотивували ці рішення намаганням встановити справедливість та передати повноту влади на заводі росіянам, яких “*кривдили французи*”³⁰. Петербурзький банк у своїх діях отримав підтримку з боку російського уряду, який виступав на захист вітчизняних промисловців. Крім того, Морське міністерство наполягало, щоб у розробці проектів бойових кораблів не брали участь особи іудейського сповідання, до яких належав Канігессер. Також було утворено новий склад комітету правління, до якого ввійшли виключно росіяни: І.В. Бострем – віце-адмірал Чорноморського флоту, Н.А. Авдаков – віце-голова комітету, Г.А. Блох – член правління Петербурзького банку й ін.³¹ Таким чином, уся влада в керуванні заводом зосереджувалася у руках банківської монополії та близької до неї націоналістично налаштованої військової верхівки, що було типовим на той час для Росії³².

З червня 1912 р. розпочався процес зрощування двох суднобудівних гігантів Миколаєва, які належали Петербурзькому банку. Так, головному бухгалтеру “Россуда” – А. Філіпповичу було доручено виконувати аналогічні обов’язки і на заводі “Наваль”, а директором заводу призначено колишнього інженера “Россуда” Б. Юр’єва, який уже навесні 1913 р. побудував другий басейн для добудови кораблів загальним тонунажем 45 000 тонн³³. Це дозволило керівництву заводу оголосити 18 травня 1913 р. про завершення перебудови підприємства³⁴. Таким чином, можна стверджувати, що гостра боротьба за володіння заводом між

англо-французьким та російським капіталом завершилося перемогою останнього. 8 жовтня 1913 р. було прийнято статут нового “Товариства миколаївських заводів і верфей”, куди також увійшов “Механічний завод Уманського”. Основний капітал нової компанії, яка контролювала всю суднобудівну промисловість Миколаєва, нараховував 49 000 акцій загальною вартістю 7 млн крб³⁵. Останнім кроком, який закріпив утворення монопольного об’єднання, став договір між “Россудом” і “Товариством миколаївських заводів і верфей” про передачу один одному замовлень на всі типи кораблів з прибавкою 10 % прибутку. Остаточо злиття двох заводів відбулося в травні 1915 р., коли підприємства отримали загальне замовлення від уряду на будівлю двох підводних човнів “Фіат” та “Голанд”.

Розглянувши у досліджуваній період боротьбу іноземних капіталістів з російськими конкурентами, можна зробити такі висновки. На базі концентрації й зрощування промислового капіталу з банківським у період економічного піднесення завдяки політиці протекціонізму царського уряду виникало нове монопольне об’єднання в суднової-промисловості, яке зуміло витіснити іноземний капітал і забезпечити військово-морський флот бойовими кораблями у роки Першої світової війни.

¹ Щербініна О. Іноземні капітали в металургійній та вугільній промисловості Донбасу та Подніпров’я (дисс. канд. наук) – Донецьк, 2000. – 241 с.

² Слісаренко О. Діяльність американських компаній на Україні в кін. XIX – поч. XX ст. (автореферат канд. іст. наук). – Дніпропетровськ, 1994. – 16 с.

³ Машикін О. Історія зародження та розвитку акціонерних об’єднань в сільському господарстві та машинобудуванні України в кін. XIX – поч. XX ст. (автореферат канд. іст. наук). – Київ, 1995. – 21 с.

⁴ Кац Р. Черноморский судостроительный завод 1896–1972. – Л., 1973 – 234 с.

⁵ Шляхов О. Судновласники та моряки Азово-Чорноморського басейну 1890 – 1914. – Дніпропетровськ, 2003. – 336 с.

⁶ Слісаренко О. Діяльність американських компаній на Україні в кін. XIX – поч. XX ст. (автореферат канд. іст. наук) – Дніпропетровськ, 1994. – С. 6.

⁷ Кац Р. Черноморский судостроительный завод 1896–1972. – Л., 1973 – С. 80.

⁸ Реснит О., Сердюк О. Перша світова війна і Україна. – К., 2004. – С. 38.

-
- ⁹ *Слісаренко О.* Діяльність американських компаній на Україні в кін. XIX – поч. XX ст. (автореферат канд. іст. наук) – Дніпропетровськ, 1994. – С. 7.
- ¹⁰ *Реснит О., Сердюк О.* Перша світова війна і Україна. – К., 2004. – С. 38.
- ¹¹ *Кац Р.* Черноморський судостроительний завод 1896–1972. – Л., 1973. – С. 82.
- ¹² *Вавилин И.* Иностранные капиталы в России в кон. XIX. – нач. XX ст.– Л., – 1925. – С. 123.
- ¹³ *Кац Р.* Черноморський судостроительний завод 1896–1972. – Л., 1973. – С. 85.
- ¹⁴ *Шляхов О.* Судновласники та моряки Азово-Чорноморського басейну 1890 – 1914. – Дніпропетровськ, 2003. – С. 37.
- ¹⁵ *Бовыкин В.* Французский капитал в дореволюционной России. // История СССР. – 1991. – № 4. – С. 161.
- ¹⁶ *Шляхов О.* Судновласники та моряки Азово-Чорноморського басейну 1890 – 1914. – Дніпропетровськ, 2003. – С. 89.
- ¹⁷ *Кац Р.* Черноморський судостроительний завод 1896–1972. – Л., 1973 – С. 86.
- ¹⁸ Там само.
- ¹⁹ *Лаврін П.* Історія Південно - Східної України. – К., 1996. – С. 87.
- ²⁰ *Кац Р.* Черноморський судостроительний завод 1896–1972. – Л., 1973. – С. 88.
- ²¹ *Лаврін П.* Історія Південно - Східної України. – К., 1996 – С. 54.
- ²² *Кац Р.* Черноморський судостроительний завод 1896–1972. – Л., 1973. – С. 89.
- ²³ *Бовыкин В.* Французский капитал в дореволюционной России. // История СССР. – 1991. – № 4. – С. 160.
- ²⁴ Там само.
- ²⁵ *Кац Р.* Черноморський судостроительний завод 1896–1972. – Л., 1973. – С. 90.
- ²⁶ *Ананьев Б.* Банковские дома в России. – Л., 1991 – С. 65.
- ²⁷ *Ананьев Б.* Банковские дома в России. – Л., 1991 – С. 66.
- ²⁸ Там само.
- ²⁹ *Кац Р.* Черноморський судостроительний завод 1896–1972. – Л., 1973. – С. 91.
- ³⁰ *Бовыкин В.* Французский капитал в дореволюционной России. // История СССР. – 1991. – N 4. – С. 211.
- ³¹ *Кац Р.* Черноморський судостроительний завод 1896–1972. – Л., 1973. – С. 93.
- ³² Там само.
- ³³ *Кац Р.* Черноморський судостроительний завод 1896–1972. – Л., 1973ю – С. 94.
- ³⁴ *Бовыкин В.* Французский капитал в дореволюционной России. // История СССР. – 1991. – N 4. – С. 162.
- ³⁵ *Кац Р.* Черноморський судостроительний завод 1896–1972. – Л., 1973. – С. 95.