

Олександр Пилипенко

ЗОВНІШНЯ ТОРГІВЛЯ НАДДНІПРЯНСЬКОЇ УКРАЇНИ ПРОМИСЛОВОЮ ПРОДУКЦІЄЮ ТА СВІТОВИЙ РИНОК наприкінці XIX – на початку XX ст.

DOI: 10.58407/litopis.240506

© О. Пилипенко, 2024. CC BY 4.0

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6096-9433>

***Метою** розвідки є висвітлення зовнішньої торгівлі Наддніпрянської України промисловою продукцією наприкінці XIX – на початку XX ст.*

***Методи** дослідження добиралися відповідно до поставленої мети на основі принципів об'єктивізму та науковості. Переважно використовувався метод аналізу та дедукції для інтерпретації архівних і друкованих джерел. **Наукова новизна** роботи тісно пов'язана з метою, оскільки аналізуються друковані й архівні документи та джерела, які дозволяють установити важливі історичні факти історії України XIX–XX ст. **Висновки.** Експортно-імпортна політика промислового капіталу підпорядковувалася потребам економічного розвитку країни, її продуктивних сил. Проте результати відповідної діяльності виявилися незначними. Власники вугільних копалень не змогли остаточно витиснути англійських конкурентів навіть із країн, розташованих у басейні Чорного моря. Продукція інших промислових галузей була неконкурентною на європейських ринках і вивозилася в дуже обмежених обсягах. Комерсанти й експортери Російської імперії змогли досягти певних успіхів тільки на іранському напрямку. Складною та суперечливою була імпортна політика промислового капіталу, що мав наміри зменшити обсяги ввезення промислових товарів з інших країн. Але це виявилось непосильним завданням для слабкої імперської промисловості. Імпорт промислових товарів щороку збільшувався, а конкурувати з ним було дуже важко.*

***Ключові слова:** Наддніпрянська Україна, підприємці, торгівля, капітал, світовий ринок, соціально-економічний розвиток, асигнації, рублі, торгові інтереси.*

Зовнішньоторгові інтереси промислового капіталу України, як і всієї Російської імперії, визначалися потребами інтенсифікації виробництва та загального розвитку продуктивних сил. Протягом усього пореформеного періоду населення держави прискорено зросло, досягнувши на поч. 1905 р. майже 144 млн, а в 1913 р. – 166 163 тис. осіб (без урахування Фінляндії), що становило 10,2% усіх жителів земної кулі. За ці роки міське населення Росії збільшилося з 18 366,8 до 27 404,6 тис. осіб чоловічої й жіночої статі, або на 49,2%¹. Проте частка найважливішої продукції промисловості, що припадала на Російську імперію, була значно меншою. Питома вага видобутого кам'яного вугілля в 1913 р. становила 2,74% світового виробництва, виплавка чавуну – 6,19%, міді – 4,4%, кількість бавовнопрядильних веретен – 6,2%. За іншими даними, питома вага Російської імперії (без Царства Польського) у світовому виробництві чавуну становила тільки 3,65%. На душу населення припадало 1,6 пуда, або в 10,5 раза менше, ніж у Німеччині. Прискореними темпами в Україні протягом пореформеного періоду нарощувалися видобуток мінерального палива та виробництво чавуну. За нашими підрахунками, металургійні заводи Донбасу та Придніпров'я виплавляли напередодні Першої світової війни близько 2,45% світового виробництва чавуну, або майже три чверті всієї виплавки Російської імперії – 73,71%².

Окрім важкої індустрії, в Україні набуло розвитку транспортне й сільськогосподарське машинобудування, легка та харчова промисловість тощо. Незважаючи на ці й деякі інші досягнення, Російська імперія навіть наприкінці пореформеного періоду залишалася країною зі слабкою фабрично-заводською промисловістю. Недостатньо розвинені машинобудування та транспортно-промислова інфраструктура у вигляді торгового флоту, річкових і морських портів, шосейних шляхів, систем охолодження стримували розвиток зовнішньої торгівлі й продуктивних сил країни.

¹ Ден В. Положение России в мировом хозяйстве: Анализ русского экспорта до войны: Статистический очерк. Петроград: 25-я гос. тип-я, 1922. С. 5, 7. [1] с.: табл.

² Известия Киевского областного военно-промышленного комитета. Киев, 1916. № 1/2. С. 23–24.

Значно масштабнішими були обсяги продовольчих ресурсів країни, особливо українських губерній. Середній світовий збір найбільш цінної експортної зернової культури – пшениці – становив у 1907–1910 рр. 5 849 961 тис. пудів, а в Російській імперії – 1 147 485 тис. пудів, або 19,61%. Певний експортний інтерес представляли й інші зернові. Маючи близько 2% населення земної кулі, частка України у світовому виробництві пшениці, жита, ячменю та вівса становила в середньому в 1909–1913 рр. 7,16%, зокрема пшениці – 6,68%³. Доволі потужними були цукрові ресурси Російської імперії, доля яких напередодні Першої світової війни становила до 10% світового виробництва. Наприкінці XIX – на поч. XX ст. країна ввійшла в четвірку провідних світових виробників бурякового цукру, а в сезон цукроваріння 1911–1912 рр. посіла перше місце, обійшовши Німеччину, Австро-Угорщину та Францію. Того року було вироблено 112,4 млн пудів бурякового цукру, тоді як у Німеччині – 82,6, Франції – 27,8, Австро-Угорщині – 62,9 млн пудів⁴. Частка України в загальноімперському виробництві цукру перевищувала 80%. Ураховуючи низьку купівельну спроможність населення, власники цукрових заводів були зацікавлені у збуті своєї продукції на світовому ринку. Отже, виробники промислової та сільськогосподарської продукції мали потребу в розширенні зв'язків зі світовими ринками.

З огляду на вищевказане, пріоритети експортно-імпоротної політики представників промислового капіталу Російської імперії (а відповідно, й України) наприкінці XIX – на поч. XX ст. визначалися низкою важливих чинників. Головну роль серед них відігравали, як і в інших країнах світу, потреби розвитку продуктивних сил, наповнення фінансовими засобами державної скарбниці та зростання добробуту населення. Проте їх вирішення виявилось складним завданням для промисловості. Про це в 1911 р. відверто висловився часопис Російської експортної палати, зазначаючи, що імперська промисловість не мала економічної віддушину у вигляді експорту й залежала від хиткого внутрішнього ринку, винятково на якому вона базувалася. До цього додавалася й залежність від урожайності сільськогосподарських культур. Дійсно, питома вага промислового експорту Російської імперії на поч. XX ст. була незначною і не перевищувала 15% від загального вивозу всіх товарів.

Протягом усього пореформеного періоду експортно-імпортна діяльність промислового капіталу базувалася на системі митного захисту виробництва від іноземної конкуренції. Високими митними тарифами було захищено всі промислові галузі, зокрема й металургію, тож ввезення чавуну, заліза і сталі було незначним. І лише в роки промислового піднесення напередодні Першої світової війни, коли внутрішнє виробництво цієї продукції не задовольняло цілком потреби ринку, уряд дав дозвіл на безмитне ввезення металу та кам'яного вугілля. Та все ж близько 90% внутрішнього попиту на металургію покривало вітчизняне виробництво⁵.

Незважаючи на вищевказане, імперська промисловість не могла цілковито обслуговувати внутрішній ринок готовою продукцією власного виробництва, особливо верстатами, машинами, різноманітною апаратурою. Електротехнічна промисловість та розвинене машинобудування потребували великих обсягів міді, нікелю, хрому, ванадію, вольфраму, молібдену тощо. Згодом через їхню нестачу ці товари експортували з інших країн. Недостатньо інтенсивний технічний прогрес, брак фінансових засобів та слабка ділова ініціатива гальмували розвиток хімічної промисловості. Відсутність виробництва анілінових і алізаринових фарб також визначала залежність текстильної галузі від зарубіжного постачання. Залежність від іноземного, особливо німецького, експорту, незважаючи на «високу митну стіну», із роками тільки посилювалася. За свідченням державного контролера П. Харитонова, у 1908 р. ввезення із Німеччини становило 370 млн руб., у 1912 р. воно досягло 543 млн руб., а в 1913 р. – 643 млн руб.⁶ У промові на засіданні Державної ради 9 червня 1914 р. відомий підприємець М. Авдаков для забезпечення внутрішнього попиту продукцією промисловості запропонував старий, випробуваний часом механізм, що практикувався наприкінці XIX ст. Ішлося про активну протекціоністську підтримку державою розвитку важкої промисловості за рахунок доходів Міністерства фінансів часів керівництва М. Бунге, І. Вишнеградського та С. Вітте. Проте перебільшені сподівання останнього на прискорену індустріалізацію країни саме цим методом поставила під сумнів економічна криза 1900–1903 рр. та наступна затяжна депресія⁷. І лише щедрі врожаї 1909–1910 рр.

³ Грегори П. Экономический рост Российской империи (конец XIX – начало XX в.). Новые подсчеты и оценки. Москва: РОССПЭН, 2003. С. 47.

⁴ *Очерки и материалы по истории рабочего вопроса в сахарной промышленности*. Киев, 1922. Вып. 1. С. 15. 192 с. 5 л. ил.

⁵ Лейтес К. Вопросы внешней торговой политики в русской повременной печати. Петроград: Тип-я В.Ф. Киршбаума, 1916. С. 26.

⁶ *Бюллетень Харьковской каменноугольной и железоторговой биржи*. 1914. № 18. С. 296.

⁷ *Промышленность и торговля*. 1914. № 6. С. 303–334; № 10. С. 514–517.

дали поштовх для поживлення й подальшого прискореного розвитку, що визнавали вищі урядовці та керівники підприємницьких організацій. Попри слабкий експортний потенціал, ряд промислових галузей Російської імперії все-таки об'єктивно потребували закордонного збуту своєї продукції. Через вузькість внутрішнього ринку й обмеженість купівельної спроможності населення цю необхідність гостро відчули підприємці Донбасу та Придніпров'я наприкінці 1880-х рр. Згодом, на XV з'їзді гірничопромисловців Півдня Росії у 1890 р., було розглянуто питання про експорт продукції гірничої та металургійної промисловості «в Італію та країни Близького Сходу»⁸.

Проте на ринках цього величезного регіону, що охоплював низку країн Середземномор'я, домінувало англійське мінеральне паливо. Комерсанти й експортери Великобританії успішно забезпечували ним промисловість і торговий флот своєї країни, а також Греції, Туреччини, Австро-Угорщини, Німеччини, Франції, Італії та багатьох інших держав. Зокрема, за 1900–1901 рр. через Босфор і Дарданелли пройшло 40 870 пароплавів. Протягом 1889 р. у Стамбул було ввезено понад 30 100 тис. пудів, у порти Чорного моря – 25 732, у тому числі близько 15 млн пудів у порти Російської імперії. У значно більших обсягах мінеральне паливо з Великобританії надходило до країн Середземномор'я й частково Нижнього Подунав'я, про що свідчать дані таблиці 1.

Таблиця 1

**Експорт Великобританією мінерального палива
у країни Середземномор'я та дунайські порти у 1900 р.⁹**

Країна	Мінеральне паливо (в пуд.)
Румунія (дунайські порти)	4340 тис.
Туреччина	24428 тис.
Греція	19344 тис.
Єгипет	122209,5 тис.
Італія	330841,7 тис.
Загалом	501173,2 тис.

Як бачимо, ввезення мінерального палива з Великобританії тільки в чотири країни Середземномор'я та дунайські порти Румунії становило понад 0,5 млн пудів. Найбільшим ринком споживання імпортованого кам'яного вугілля стала Італія – 330841 тис. пудів. Варто констатувати, що успіх англійського мінерального палива в Середземномор'ї та портах Чорного моря забезпечувався не лише відсутністю гострої конкуренції, а й високою якістю продукції. Паливний ринок близькосхідних країн вивчали фахівці Ради з'їзду донецьких гірничопромисловців. У цьому контексті цінним матеріалом стала доповідь М. Авдакова на засіданні Ради з'їзду про результати візиту ним до Стамбулу в 1902 р. Крім того, гірничого інженера П. Пальчинського відрядили для вивчення досвіду облаштування найбільших портів Західної Європи та можливостей експорту до Італії¹⁰. Вартість різних сортів англійського мінерального палива з урахуванням накладних витрат у портах була меншою від донецького.

До того ж Великобританія мала власний потужний вуглевозний флот, що давало їй великі переваги в торгівлі мінеральним паливом. Проте спочатку йшлося про витіснення конкурента з вітчизняних азово-чорноморських портів, і гірничопромисловці розраховували, як завжди, на допомогу уряду. У зв'язку з цим, на XV гірничопромисловому з'їзді розглянули питання про зниження тарифних ставок на перевезення донецького мінерального палива до чорноморських портів і в губернії Правобережної України. Як наслідок, 16 листопада 1891 р. було запроваджено нові тарифи, згідно з якими знижувалася вартість перевезення вугілля з Донецького басейну в зазначені регіони¹¹. Через три роки, у серпні 1894 р., ввели ощадливий тариф на вугільний транзит через Маріуполь у порти Азовського та Чорного морів і на вивезення донецького палива за кордон. А 9 вересня 1895 р. залізничний тариф було знижено на перевезення мінерального палива в Маріупольський порт з усіх станцій для відправлення його за кордон. Ці та деякі інші заходи російського уряду дали змогу гірничопромисловцям вивозити кам'яне вугілля й антрацит на зовнішні

⁸ Експорт за границу продуктов горной и горнозаводской промышленности Юга России / Под ред. Н.Ф. Дитмара. Харьков: Тип-я Б. Бенгиса, 1911. Вып. 1: Работы Съездов горнопромышленников Юга России по вопросу об экспорте. С. 1.

⁹ Там само. С. 10–11.

¹⁰ Там само. С. 3, 120.

¹¹ Труды XX Съезда горнопромышленников Юга России, бывшего в городе Харькове с 27-го октября по 12 ноября 1895 г. Харьков: Тип-я Зильберберга, 1896. Ч. 1. С. 28–281.

ринки, хоча конкурувати з англійським і сілезьким мінеральним паливом було нелегко¹². За наявними даними, вивезення донецького мінерального палива за кордон протягом морської навігації 1903 р. становило близько 1 млн пудів, із них 400 тис. пудів було відправлено у Грецію, де Єкатерининське гірничопромислове товариство мало свій вугільний склад. Ще 400 тис. пудів було вивезено на Дунай, у Румунію, для Чорноморсько-Дунайського пароплавства. Решту антрациту відправлено у французький порт Марсель¹³.

Експорт залізної руди розпочався у 1901 р. через західний сухопутний кордон. Для металургійних заводів Сілезії було вивезено 211902 пуди криворізької руди. Протягом наступного року до Сілезії відправили понад 1189 тис. пудів. Усього в 1902 р. вивезено за кордон з урахуванням експорту через Миколаївський порт понад 3 млн пудів залізної руди. А з 1 січня до 1 листопада 1903 р. на зовнішні ринки відправлено 15120 тис. пудів руди.

Через гостру економічну кризу й подальші застійні явища в імперській економіці, гірничопромисловці Донбасу та Придніпров'я поклали великі надії саме на збут продукції своїх підприємств на зовнішніх ринках. На обговорення XXVII з'їзду гірничопромисловців підготували доповідь комісії під головуванням М. Авдакова «Про заходи до усунення ускладнень, що їх переживає донецька кам'яновугільна промисловість, про ринки збуту та вивезення донецького кам'яного вугілля за кордон». У ній зазначалося, що комісія, виходячи з відсутності умов для розширення внутрішніх ринків збуту, звертає увагу на необхідність вивезення мінерального палива за кордон. «Кам'яновугільні копальні, – констатувалося в матеріалах з'їзду, – за своєю величезною продуктивністю на 37% перевищують внутрішнє споживання мінерального палива. Перспективи для розширення його збуту на внутрішньому ринку несприятливі. Якщо навіть і збільшиться збут на внутрішньому ринку, то не настільки, щоб поліпшити становище кам'яновугільної промисловості. Тому немає підстав сподіватися на зростання такого внутрішнього споживання у великих розмірах, що відповідало б підготовленості копалень. Тим часом за існуючим поєднанням географічних і економічних умов Донецького басейну, що тягнє до південних портів Чорного й Азовського морів, Південь Росії зв'язується з обширними закордонними ринками споживання мінерального палива»¹⁴.

Заслужують на певну увагу й інші висновки Ради з'їзду гірничопромисловців щодо перспектив закордонних ринків споживання для донецького мінерального палива. По-перше, серед них були Румунія, Туреччина, Греція, Італія і район Суецького каналу до Порт-Саїду. По-друге, щорічне споживання мінерального палива на цьому ринку становило 600 млн пудів. По-третє, продажні ціни на кам'яне вугілля тут свідчили про можливість реалізації донецького мінерального палива за умов урядової підтримки. По-четверте, вивезення за кордон вугілля Донбасу безпосередньо стосувалося інтересів розвитку російського торгового флоту. Зрештою, експорт донецького палива заслужував на увагу уряду і з огляду на нові можливості для посилення російського впливу в регіоні.

Подальший економічний розвиток країни, на наш погляд, засвідчив, що робота комісії, її оцінки та висновки були позбавлені серйозного аналізу. Так, для опанування та суттєвого посилення позицій на ринках збуту для гірничої і металургійної промисловості на Близькому Сході та в ряді країн Південної Європи державна скарбниця не мала належного фінансового ресурсу. Дефіцит стосувався як облаштування морських портів, так і створення власного вуглевозного флоту. До того ж самі гірничопромисловці не підготували для цього необхідної торгової інфраструктури у країнах Середземномор'я, а без неї неможливо було розраховувати на серйозні успіхи в торгівлі продукцією гірничої та металургійної галузей, собівартість яких була більшою, ніж у конкурентів.

У матеріалах XXXIV з'їзду гірничопромисловців зазначалося, що кам'яне вугілля й антрацит вивозили в Туреччину, Грецію та Румунію через Маріупольський порт в обсязі 0,5 млн пудів на рік. Окрім того, у 1907 р. близько 2 млн пудів було відправлено для австрійських залізниць. У 1909 р. через прикордонні сухопутні застави за кордон вивезено тільки 40 тис. пудів¹⁵. У 1912 р. з Донецького басейну експортовано 12 727 674 пуди кам'яного вугілля та коксу на суму 1 781 170 руб., у тому числі 5 114 807 пудів в Австрію, 2 516 945 пудів – у Туреччину, 289 470 пудів – у Францію¹⁶. Проте всебічне дослідження цього аспекту проблеми засвідчує, що головними постачальниками мінерального палива в

¹² Фомин П. Краткий очерк истории съездов горнопромышленников юга России / Под ред. Н.Ф. фон Дитмара. Харьков. Тип-я и Лит-фия М. Зильберберг и сыновья, 1908. С. 107.

¹³ Труды XX Съезда горнопромышленников Юга России... С. 74.

¹⁴ Там само. С. 72–73.

¹⁵ Там само. С. 101.

¹⁶ Рафалович А. Русский вывоз во Францию: Справочная книга для русских экспортёров. Париж: Издание русской торговой палаты, 1916. С. 24.

країни басейну Середземного та Чорного морів аж до Першої світової війни залишилися Великобританія і частково Німеччина.

Затяжна економічна депресія поч. ХХ ст. спонукала гірничопромисловців Донбасу та Придніпров'я до подальшого нарощування експорту залізної і марганцевої руди та частково виробів із чавуну і сталі. Проте їхні зусилля не дали істотних результатів, про що свідчать дані таблиці 2.

Таблиця 2

**Вивезення на зовнішні ринки залізної руди
у 1903–1906 рр. (тис. пудів)¹⁷**

Експортний маршрут	1903 р.	1904 р.	1905 р.	1906 р.
Західний кордон	8852,6	10 454,2	5761,8	13 815
Миколаївський порт	9000,2	4975,4	7435,3	14 200
Загалом	17 852,9	15 429,6	13 197,0	28 015

Наведені статистичні дані показують, що криворізька залізна руда експортувалася через російсько-австрійський кордон і морським шляхом – через Миколаївський порт. Щорічне вивезення коливалось між 13 197 і 28 015 тис. пудів.

Максимального рівня експорт криворізької руди досяг у 1907 р. – 55 млн пудів. Утім, уже наступного року вивезення зменшилося до 33 млн пудів. Характерно, що в цей час чиновники Міністерства торгівлі та промисловості почали висловлювати побоювання, що кращі сорти залізної руди дістануться закордонним заводам, а російські підприємства залишаться без цієї важливої для металургії сировини. За свідченням начальника Миколаївського торгового порту, залізну руду вивозили переважно в Німеччину, Голландію та Великобританію, а марганцеву – у Бельгію.

Таблиця 3

**Експорт залізної і марганцевої руди
через Миколаївський порт у 1902–1912 рр. (пудів)¹⁸**

Рік	Залізна руда	Марганцева руда
1902	–	1 079 175
1903	8 183 370	791 000
1904	4 738 040	1 130 330
1905	6 808 416	1 903 649
1906	16 595 130	4 746 315
1907	31 710 705	3 691 184
1908	13 353 560	2 374 054
1909	15 678 064	2 332 650
1910	32 048 510	1 386 800
1911	39 223 950	1 165 659
1912	21 534 460	1 092 860

Як бачимо, вивезення залізної руди через Миколаївський порт досягло найвищого рівня в 1911 р. – 39 223 950 пудів, а марганцевої – у 1906 р. (4 746 315 пудів). За іншими даними, у 1912 р. максимально вивезли марганцевої руди на зовнішні ринки – 61 527 235 пудів. Зокрема, у Францію відправлено 2 409 686 пудів на 465 934 руб., у Бельгію – 11 404 202, у Німеччину – 6 811 294 пуди¹⁹. У незначних обсягах марганцеву руду вивозили і в інші країни. Зокрема, у Великобританію в 1913 р. експортовано 463 тис. фунтів руди марганцю. У малих обсягах експортували і продукцію металургійного виробництва. У 1906 р. в Туреччину було продано «одним із південних заводів» 0,5 млн залізничних рейок²⁰. Вивезення різних виробів з чорного металу, за даними Департаменту митних зборів, у 1911 р. становило 4050 тис. руб., у 1912 р. – 6390, у 1913 р. – 4730 тис. руб. За оцінкою часопису гірничопромисловців, «нікчемними» були й зовнішньоторгові результати всієї імперської промисловості. Для підтвердження цієї тези видання наvelo такі статистичні дані (див. таблицю 4).

¹⁷ Труды XX Съезда горнопромышленников Юга России... С. 91.

¹⁸ Степаненко В. Північне Прорномор'я у системі зовнішньоторгівельних зв'язків Російської імперії (90-ті рр. XIX ст. – 1914 р.): дис. канд. іст. наук 07.00.01. Миколаїв, 2006. 261 с.

¹⁹ Там само.

²⁰ Труды XX Съезда горнопромышленников Юга России... С. 90.

**Експорт продукції промисловості Російської імперії
у 1908–1909 рр. (млн руб.)²¹**

Вивезення сировинної продукції	1909 р.	1908 р.	Вивезення	1908 р.	1909 р.
			фабричнозаводських і ремісничих виробів		
Нафта і нафтопродукти	32,6	29,8	Гумове й інше взуття	4,8	4,0
Платина	12,2	9,7	Шерстяні та бавовняні речі	6,6	22,3
Чавун, залізо і сталь	9,2	6,8	Вироби з чавуну, заліза, сталі	2,2	1,9
Марганцева руда	7,5	7,1	Вироби з деревини	2,2	2,2
Залізна руда	3,2	3,8	Керамічні вироби	1,4	1,2
Азбест	1,2	1,1	Вагони	1,1	3,7
Кам'яне вугілля	0,6	0,6			
Загалом	66,5	58,9		18,3	35,3

Статистичні дані, що наведені в таблиці 4, наочно демонструють справедливість тези про відсутність реальних можливостей для промисловості Російської імперії на зовнішніх ринках. З іншого боку, вони засвідчують низький рівень конкурентоздатності промислових виробів, виготовлених на російських підприємствах. За винятком нафти, нафтопродуктів і платини, вивезення промислової сировини було незначне. Зовсім невеликими були й обсяги фабричнозаводських і ремісничих виробів – на 35,3 млн руб. у 1908 р. і на 18,3 млн руб. – у 1909 р.

За цих обставин клопотання підприємців про обмеження імпорту іноземних товарів найчастіше доповнювалися вимогами урядового сприяння вивезення на зовнішні ринки тієї промислової продукції, яка не мала повного збуту на внутрішньому ринку. Це стосувалося текстильної і цукрової промисловості, виробництва сірників, нафтопродуктів, фарфору тощо. Своєю чергою, часописи підприємницьких організацій наголошували на необхідності активізації промислового експорту та пошуку нових ринків збуту промислових товарів. За посилення експорту виробів російської промислової галузі висловилися у 1908 р. на III з'їзді представники промисловості й торгівлі. А ректор Київського комерційного інституту професор М. Довнар-Запольський наполегливо радив російським комерсантам і експортерам орієнтуватися на азійські ринки²². За його підрахунками, вивезення фабрично-заводських і ремісничих товарів із Російської імперії протягом 1901–1911 рр. по азійському кордону збільшилося з 18,5 до 41,5 млн руб., або на 124%. Найбільшу цінність для промислових товарів мав Іран. «Перський ринок, – писав секретар Південно-Західного відділення Російської експертної палати С. Остапенко, – може бути ідеальним зразком для перспектив російської промисловості та майбутньої політики держави. Тільки на ґрунті торгових співвідношень, які окреслилися в російсько-перському товарообміні, народне господарство спроможне вийти з обмежених економічних умов внутрішнього ринку, розширюючи та прискорюючи розвиток останнього за рахунок з'єднання його із зовнішнім»²³.

Справа в тому, що тогочасний Іран був країною з нерозвиненою промисловістю й обмеженою купівельною спроможністю населення. Він потребував продукції фабрично-заводської промисловості, натомість мав ряд таких важливих для споживачів інших країн товарів, як килими, бавовна, рис, фрукти, риба, вовна тощо. У бавовні, зокрема, відчувала гостру потребу текстильна галузь Російської імперії. Усе це створювало перспективи для взаємного товарообміну. До того ж варто говорити про залежність вивезення бавовняних тканин і завезення бавовни та певні переваги промислового виробництва над імпортною сировиною.

Загалом, промисловість Російської імперії споживала 96% іранської бавовни, а Іран – близько половини вивозу з Росії тканин²⁴. Виробники та експортери України й частково власне Росії покривали на 81% потреби Ірану в цукрі, отримуючи в обмін майже весь необхідний рис і 85% імпортованих фруктів. Крім того, продукція розташованих в Україні

²¹ Пилипенко О. Зовнішня торгівля українських земель Російської імперії у др. пол. XIX – на поч. XX ст. Київ: ВЦ АМУ, 2008. 115 с.

²² Довнар-Запольский М. Русский вывоз и мировой рынок: В таблицах и диаграммах. Киев: Тип-я И. Чоколова, 1914. С. 6–8, [1] с., 7 л. диагр.: табл.

²³ Остапенко С. Внешние рынки России. Киев: Тип-я И. Чоколова, 1913. Ч. 1: Персидский рынок и его значение для России. С. 78.

²⁴ Там само.

ткацьких, сірникових, фаянсових, фарфорових, кришталево-скляних, паперових фабрик і виробництв успішно збувалася на іранському ринку²⁵.

Дані про вивезення на іранський ринок продукції ряду промислових галузей засвідчують, що вивезення бавовняних тканин із Російської імперії коливалося протягом 1901/1902–1910/1911 рр. (іранський рік починався 21 березня і закінчувався 20 березня) від 31% до 44,8% усього імпорту Ірану, металевих виробів – від 31 до 79,7%, а сірників – від 29,5% до 69,5%. В абсолютних цифрах вивезено бавовняних тканин і виробів з металу найбільше у 1903/1904 рр., під час економічної кризи (59 491 172 і 2 100 611 кранів). Вивезення сірників на іранський ринок мало тенденцію до безперервного зростання – з 473 814 до 2 201 580 кранів (364,65%). У 1910/1911 рр. це перевищувало вартість ввезення металевих виробів на 506 050 кранів²⁶.

Узагальнюючи цей аспект проблеми, відзначаємо, що іранський ринок був єдиним для Російської імперії, де майже вся вартість експорту становила товари обробної промисловості. Він був своєрідним індикатором, що вказував на необхідність пошуку для цієї галузі ринків і в азіатських країнах. Проте з кожним роком на іранському ринку загострювалася конкуренція. Англійський банк «Imperial Bank of Persia» покрити мережею своїх відділень майже всю країну. Британські товари завозили в Північний Іран через Бендер-Бушир, а місто Узд стало центром англійського підприємництва. Британські комерсанти наполегливо витісняли своїх конкурентів з Ірану. Водночас посилювалася французька, австрійська й особливо німецька присутність. Після завершення будівництва Багдадської залізниці Північний Іран міг цілком опинитися у сфері німецького впливу, відтак зручність географічного становища Російської імперії втрачала всякі переваги в комерційній діяльності²⁷. Спроби російських комерсантів проникнути в Південний Іран не мали жодного успіху. Надіслані в той регіон невеликі партії бавовняних тканин, рису, сірників та ін. не вдалося збути через протидію англійського підприємництва. «Товариство нафтового виробництва братів Нобель» також не реалізувало свій намір проникнути на південь Ірану зі своєю продукцією. Невеликі партії його товару, відправлені у 1910 р., не були продані. «Необхідна енергія і підприємливість для того, щоб утримати перський ринок; ці риси потрібні як представникам торгівлі й промисловості, так і російської політичної влади в Персії», – констатував ректор Київського комерційного інституту М. Довнар-Запольський²⁸.

Отже, із розглянутого матеріалу випливає незаперечний висновок. Вивезено на зовнішні ринки продукції обробної промисловості Російської імперії було занадто мало через її неконкурентність. Щоправда, наприкінці XIX – на початку XX ст. з'явилися оптимістичніші перспективи стосовно її експорту в азіатські країни.

Значно масштабніше промислово кон'юнктуру в ці роки відображає імпорт продукції індустрії. У вирішенні цього питання важливу роль відігравали, хоча й різною мірою, промислово розвинені країни. Пожвавлений товарообмін Російської імперії зі США був ускладнений віддаленістю цієї країни, а ще більше тим, що остання не потребувала російської сільськогосподарської продукції. Експорт товарів на американський ринок, за офіційними даними статистики США, становив у 1912 р. всього 18 млн руб., а в 1913 р. – 14,2 млн руб. Американський експорт у Російську імперію був більшим – відповідно 85,7 і 74,2 млн руб.²⁹ Певні ускладнення були і в торгівлі з Великобританією. Наприкінці XIX – на початку XX ст. ця країна експортувала більше капіталів, ніж товарів. Треба було враховувати й ту обставину, що попит Британії на сільськогосподарську сировину покритився переважно заокеанськими країнами. До того ж у цій державі панував принцип вільної торгівлі, тому питання щодо взаємних поступок, яке вирішували під час укладання торгових угод, тут не мало належного ґрунту. Великобританія не могла надати російській сировині ніяких особливих пільг чи переваг порівняно з відповідними товарами, що завозилися з інших країн – США, Канади, Аргентини, Австралії, Румунії та ін. Зі свого боку, Російська імперія також не могла відмовитися від політики митного захисту. Інші умови в торгових взаємовідносинах склалися між Російською й Німецькою імперіями. Вони ставали з кожним десятиліттям усе ширшими, базуючись на товарообміні аграрної країни з промисловою.

²⁵ Центральний державний історичний архів України в м. Київ. Ф. 575. Окружний фабричний інспектор Київського округу. Оп. 1. Спр. 73. Списки промислових підприємств з указанням числа на них робочих по губерніях Київського фабричного округу за 1899, 1914–1916 гг., 1899–1916 рр. Арк. 5–6, 14 (423 арк.).

²⁶ Остапенко С. Внешние рынки России... С. 128–129, 132–135.

²⁷ Довнар-Запольский М. Очередные задачи русского экспорта. Киев: Тип-я И. Чоколова, 1912. С. 21–22, 4 л. диагр.: табл.

²⁸ Там само. С. 22–23.

²⁹ Лейтес К. Вопросы внешней торговой политики в русской повременной печати. Петроград: Тип-я В.Ф. Киршбаума, 1916. С. 107.

З одного боку, перехідний етап від епохи традиційного економічного устрою до індустріального ставив російське промислове зростання у залежність від іноземної промислової продукції у величезних розмірах. Крім цього, завдяки технічним удосконаленням, масовому виробництву і прекрасній торговій організації ця продукція надходила переважно під німецькою маркою. Згодом залежність від закордонного ввезення посилювалася й досягла небезпечних розмірів, особливо від Німеччини. Прагнення промислового капіталу Російської імперії послабити свою залежність від експорту цієї країни, яка поступово набувала рис економічної експансії, шляхом переорієнтації на інші розвинуті тогочасні країни, виявилися безуспішними. Спроба підвищення мита на товари німецької промисловості спричинила такі самі кроки щодо російської сільськогосподарської продукції у Німеччині. Ця інформація важлива тим, що свідчить про велику залежність промисловості Російської імперії від іноземного ввезення. По-перше, у країні не вистачало мінерального палива, без якого важко було розраховувати на прискорений розвиток продуктивних сил. Імпорт кам'яного вугілля в 1911 р. був оплачений значною грошовою сумою – 33 798 тис. руб., і в наступні роки продовжував зростати.

По-друге, промисловість Російської імперії потребувала у значних обсягах закордонний метал (чавун, залізо, сталь, цинк, свинець, мідь, нікель тощо), у край необхідний для розвитку машинобудівної галузі. Витрати на нього перевищили в 1911 р. 37 млн руб. По-третє, цифрові обчислення віддзеркалюють найвразливішу сторону імперської економіки – нестачу машин як у промисловості, так і в сільському господарстві. Витрати на них досягли величезної для того часу суми – 147 247 тис. руб. По-четверте, варто говорити і про недостатню розвиненість у Російській імперії хімічної та фармацевтичної промисловості. Зрештою, наведені цифри проливають світло на небезпечну залежність економіки від експорту німецької промислової продукції, вартість якого в 1911 р. становила 124 675 тис. руб., або 51,62% від усього завезення (241 503 тис. руб.). Слідом за Німеччиною найбільшими імпортерами машин і різного устаткування на ринок Російської імперії були Великобританія – 58 060 тис. руб., США – 29 367 тис. руб., Швеція – 9127 тис. руб.³⁰ Ввезення промислової продукції з Голландії, Франції та Японії було незначним.

Варто зазначити, що аналізовані статистичні дані не відображають цілком усього ввезення промислової продукції та його динаміки. За нашими підрахунками, імпорт машин і апаратів, без урахування сільськогосподарської техніки, протягом 1900–1912 рр. збільшився на 36,68%. Якщо в 1891–1895 рр. готові вироби становили 22,6% загального ввезення в Російську імперію, то у 1906–1910 рр. їх частка зросла до 29,3%, а в 1913 р. – до 37,2%. І це за умов надзвичайно високого рівня митних тарифів у Російській імперії. Зросло привезення й іншої продукції, необхідної для подальшого промислового розвитку країни. У 1911 р. на імперський ринок було ввезено волокнистих матеріалів загальною вартістю 203 200 тис. руб. Серед них переважали вироби зі джуту та сирцю, шовку, шерсті, вовни тощо. Імпорт лляної, конопляної, джутової, шовкової та шерстяної пряди становила 40 660 тис. руб., а бавовняних тканин – 17 770 тис. руб. Частка німецьких комерсантів складала 76 724 тис. руб., або 29,32% усього ввезення. А привезення всіх товарів у грошовому вимірі становило в 1911 р. 1 162 млн руб. при загальному обороті зовнішньої торгівлі в 2 753 млн руб.³¹

Непомірне зростання імпорту іноземних виробів викликало незадоволення як промислового капіталу, так і широкої громадськості. Професор Київського комерційного інституту Л. Яснопольський на Київському експортному з'їзді в лютому 1914 р. зосередив увагу присутніх на тому, що завдяки колосальному ввезенню промислових виробів Росія стала ринком збуту для німецької промисловості³². Зростання промислового імпорту стало ще більш помітним і загрозливим явищем у роки, що передували Першій світовій війні. 2 квітня 1912 р. голова російського уряду В. Коковцов прибув на зібрання Московського біржового комітету. Вітаючи його, лідер московського купецтва Г. Крестовніков звернув увагу на перші ознаки нестачі низки промислових товарів унаслідок зростання попиту. Проте економічне піднесення призвело до зростаючого імпорту з інших держав, вартість якого перевищила в 1911 р. 1 млрд руб., що загрожувало перетворенню зовнішньоторгового балансу в пасивний і неминуче вело до краху фінансової системи³³.

Нестача енергоресурсів, металу та іншої промислової продукції гостро відчувалася в українських губерніях. 2 листопада 1912 р. в Одесі відбулася промислова нарада за участю члена ради Міністерства торгівлі й промисловості Р. Аматуні, на якій розглядалося й питання безпеки паливної кризи. Представники великих фабрично-заводських підпри-

³⁰ Довнар-Запольский М. Русский вывоз и мировой рынок... С. 31, 46, 7 л. диагр.: табл.

³¹ *Промышленность и торговля*. 1914. № 6. С. 303–334.

³² *Торгово-промышленная газета*. 1914. 12 ноября.

³³ Пилипенко О. Зовнішня торгівля українських земель... С. 141.

емств, пароплавних товариств, біржового капіталу одностайно заявили, що попит на мінеральне паливо зростає. Потребу в ньому відчували всі торгові та промислові підприємства. Придбати кам'яне вугілля було важко навіть за підвищеними цінами, а залізниця на той час уже його секвеструвала, що дезорганізувало роботу промисловості. Ряд учасників наради запропонували через відсутність запасів палива клопотатися, щоб уряд заборонив експорт кам'яного вугілля.

Загрозлива тенденція набирала обертів. Зростало закордонне ввезення, послаблюючи позитивне сальдо торгового балансу. Головна причина цього явища була в тому, що попит на ринку перевищував пропозицію, а фабрики й заводи виготовляли недостатньо продукції.

Різні аспекти економічного розвитку країни, експортно-імпоротної політики стали предметом аналізу VIII Всеросійського з'їзду торгівлі й промисловості. У промові С. Тімашев визнав факт «порушення рівноваги між попитом і пропозицією товарів». «Ми знаємо, – заявив він, – що нині деякі продукти першої необхідності ми не можемо отримати за жодними цінами; ми знаємо, що споживач змушений посилено звертатися до іноземного імпорту і що розрахунковий баланс країни щороку різко погіршується»³⁴. Міністр торгівлі й промисловості пояснював нестачу палива, металу та інших товарів різким зростанням попиту на них із боку держави та приватних замовників.

За таких обставин уряд змушений був звертатися навіть до безмитного ввезення мінерального палива та металу. Якщо раніше кам'яне вугілля з Великобританії і німецької Сілезії надходило у великих обсягах переважно в губернії Прибалтійського регіону Російської імперії, то тепер воно знову з'явилося навіть в азово-чорноморських портах. 1913 р. був рекордним щодо завезення іноземного палива. Тільки для казенних залізниць держава закупила й завезла близько 100 млн пудів англійського кам'яного вугілля, зокрема 25 млн пудів – через порти Чорного й Азовського морів (Маріуполь, Одесу, Миколаїв); 42 млн пудів було завезено безмитно. Зважаючи на нищівну критику паливної політики синдикатів «Продамет» і «Продвугілля» з боку громадськості, гірничопромисловці пояснювали гостру нестачу металу та мінерального палива «несподіваним переходом економіки від фази депресії та застою до крутого економічного піднесення»³⁵. Принаймні так подавав ситуацію на паливному й металевому ринку М. Авдаков у доповіді в Державній раді.

«За останні три роки, – говорив він, – попит на кам'яне вугілля та метал зріс неймовірно. Після того вугільна й металургійна промисловість не змогли задовольнити потреби споживачів. Сталося це внаслідок того, що перехід від майже 10-літнього економічного застою до посиленого економічного піднесення важко було передбачити»³⁶. Через нестачу певної продукції промисловці змушені були «звертатися до іноземного ввезення, особливо з Німеччини. Ринок металів був у пригніченому становищі, що сприяло ввезенню в Японію та Ост-Індію залізничних рейок, яких нам тепер так не вистачає». У «пригніченому стані» перебувала й вугільна промисловість.

Така аргументація М. Авдакова була логічною, до того ж вона перегукувалася з поданими оцінками урядовців. Але в ній були деякі неточності. Про це свідчить, зокрема, визнання секретаря Ради з'їздів промисловості й торгівлі барона Г. Майделя, який у спеціальній розвідці назвав низку чинників, що могли пом'якшити економічну кризу та перехід від депресії до господарського піднесення. Серед них він найперше визначив необхідність розумного планування з боку держави, зокрема й казенних замовлень на цей основі для великого підприємництва, регулювання ціни та організацію капіталу у вигляді синдикатів, картелів, трестів тощо. Отже, у нестачі металу, енергоресурсів та іншої промислової продукції були частково винні як урядові структури, так і підприємницькі організації.

Отже, експортно-імпортна політика промислового капіталу підпорядковувалася потребам економічного розвитку країни, її продуктивних сил. Проте результати відповідної діяльності виявилися незначними. Власники вугільних копалень не змогли остаточно витиснути англійських конкурентів навіть із країн, розташованих у басейні Чорного моря. Продукція інших промислових галузей була неконкурентною на європейських ринках і вивозилася в дуже обмежених обсягах. Комерсанти й експортери Російської імперії змогли досягти певних успіхів тільки на іранському напрямку. Складною та суперечливою була імпортна політика промислового капіталу, що мав наміри зменшити обсяги ввезення промислових товарів з інших країн. Але це виявилось непосильним завданням для слабкої

³⁴ *Промышленность и торговля*. 1914. № 10. С. 514–517.

³⁵ *Горно-заводское дело*. 1914. № 11. С. 8712.

³⁶ Речь М.С. Авдакова в Государственном совете в заседании 9 июня. *Бюллетень Харьковской каменноугольной и железоторговой биржи*. 1914. № 18. С. 206.

імперської промисловості. Імпорт промислових товарів щороку збільшувався, а конкурувати з ним було дуже важко.

References

Hrehory, P. (2003). *Ekonomycheskyi rost Rosyiskoi ympery (konets XIX – nach. XX v.). Novye podschety y otsenky* [Economic growth of the Russian empire (the late 19th – the early 20th c.). New calculations and estimates]. Moscow, Russia.

Pylypenko, O. (2008). *Zovnishnia torhivlia ukrainskykh zemel Rosiiskoi imperii u dr. pol. XIX – na poch. XX st.* [Foreign trade of the Ukrainian lands of the Russian empire in the second half of the 19th – the beginning of the 20th c.]. Kyiv, Ukraine.

Stepanenko, V. (2006). *Pivnichne Prychornomia u systemi zovnishnotorhovelnykh zviazkiv Rosiiskoi imperii (90-I tt. XIX st. – 1914 r.)* [The Northern Black Sea region in the system of foreign trade relations of the Russian empire (90s of the 19th c. – 1914)]. Mykolaiv, Ukraine.

Пилипенко Олександр Євгенійович – доктор історичних наук, професор, професор кафедри гуманітарних дисциплін Національного університету харчових технологій (вул. Володимирська, 68, м. Київ, 01001, Україна).

Pylypenko Oleksandr – doctor of historical sciences, professor, professor of department of humanity courses of the National university of food technologies (68 Volodimirska Str., Kyiv, 01001, Ukraine).

E-mail: pylypenko08@ukr.net

FOREIGN TRADE OF NADNIPRIANSKA UKRAINE IN INDUSTRIAL PRODUCTS AND THE WORLD MARKET at the end of the 19th – the beginning of the 20th c.

The purpose of the investigation is to highlight the foreign trade of Naddniprianska Ukraine in industrial products at the end of the 19th – the beginning of the 20th c. Research methods were selected in accordance with the set goal based on the principles of objectivism and scientific research. The method of analysis and deduction was mainly used for the interpretation of archival and printed sources. The scientific novelty of the work is closely related to the goal, as printed and archival documents and sources are analyzed, which allow establishing important historical facts of the history of Ukraine in the 19th–20th c. Conclusions. The export-import policy of industrial capital was subordinated to the needs of the country's economic development and its productive forces. However, the results of the relevant activities turned out to be insignificant. The owners of coal mines were not able to finally squeeze out English competitors even from countries located in the Black Sea basin. Products of other industrial branches were not competitive on the European markets and were exported in very limited quantities. Merchants and exporters of the Russian empire were able to achieve certain successes only in the Iranian direction. The import policy of industrial capital, which was intended to reduce the volume of imports of industrial goods from other countries, was complex and controversial. But this turned out to be an overwhelming task for the weak imperial industry. The import of manufactured goods increased every year, and it was very difficult to compete with it.

Key words: Naddniprianska Ukraine, entrepreneurs, trade, capital, world market, socio-economic development, allocations, rubles, trade interests.

Дата подання: 17 червня 2024 р.

Дата затвердження до друку: 13 жовтня 2024 р.

Цитування за ДСТУ 8302:2015

Пилипенко, О. Зовнішня торгівля Наддніпрянської України промисловою продукцією та світовий ринок наприкінці XIX – на початку XX ст. *Сіверянський літопис*. 2024. № 5. С. 55–64. DOI: 10.58407/litopis.240506.

Цитування за стандартом APA

Pylypenko, O. (2024). *Zovnishnia torhivlia Naddniprianskoï Ukrainy promyslovoiu produktsiieiu ta svitovyi rynek naprykintsi XIX – na pochatku XX st.* [Foreign trade of Naddniprianska Ukraine in industrial products and the world market at the end of the 19th – the beginning of the 20th c.]. *Siverianskyi litopys – Siverian chronicle*, 5, P. 55–64. DOI: 10.58407/litopis.240506.

