

УДК 330.335

INDUSTRIAL REGIONS OF UKRAINE IN FOREIGN TRADE OF RUSSIAN EMPIRE IN THE END OF XIX — BEGINNING OF XX CENTURY

O. Pylypenko

National University of Food Technologies

Key words:

*Donetsk-Kryviy Rig deposits
Ore
Minerals
Resources
Industrial congresses*

Article history:

Received 05.09.2014
Received in revised form 15.09.2014
Accepted 28.09.2014

Corresponding author:

O. Pylypenko
E-mail:
npnuht@ukr.net

ABSTRACT

The article determines the role of Donetsk-Kryviy Rig region in foreign trade of Russian empire in the beginning of XX century. The author was the first to analyze all reports of Russian empire concerning industrial congresses. A special study was conducted relating to export of iron ore, iron, manganese, color metals, minerals, etc. Commercial infrastructure, range of export and trade routes were studied. The biographies of famous entrepreneurs who organized Ukrainian trade are investigated.

ІНДУСТРІАЛЬНІ РЕГІОНИ УКРАЇНИ У ЗОВНІШНІЙ ТОРГІВЛІ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ НАПРИКІНЦІ ХІХ — НА ПОЧАТКУ ХХ СТОЛІТТЯ

О.Є. Пилипенко

Національний університет харчових технологій

У статті визначено роль Донецько-Криворізького басейну у зовнішній торгівлі України в складі Російської імперії на початку ХХ століття. Вперше проаналізовано звіти про експортну торгівлю всеросійських з'їдів промисловців. Особливу увагу приділено вивченню організації експорту залізної руди, марганцю, заліза, кольорових металів, вугілля тощо. Досліджено торговельну інфраструктуру, асортимент експортованої продукції й торговельні шляхи. Описано діяльність відомих підприємців, які брали участь в організації української торгівлі.

Ключові слова: *Донецько-Криворізький басейн, руда, корисні копалини, ресурси, з'їди промисловців.*

Постановка проблеми. Вивчення регіональної економічної історії окремих регіонів України тривалий час залишалась без належної уваги

вітчизняних науковців, тому головне завдання пропонованої статті полягає в тому, щоб на основі історичних документів, які раніше не досліджувались, висвітлити один із найважливіших періодів становлення і розвитку Донецько-Криворізького промислового району у ХХ столітті.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Такі вчені, як О.П. Реєнт, В.С. Сарбей, С. Кривенко та ін. в різні часи вивчали особливості розвитку Донецько-Криворізького басейну в контексті загальнонаціонального соціально-економічного розвитку, однак деякі документи залишилися поза увагою дослідників.

Мета статті. Оцінити роль Донецько-Криворізького басейну в розвитку промисловості України та Росії наприкінці ХІХ — на початку ХХ століття.

Виклад основного матеріалу. Питання про експорт за кордон (в Італію і на Близький Схід) продукції української гірничої промисловості вперше постало на ХV з'їзді гірників Півдня Росії в 1890 р. [1, с. 4], що пояснюється розвитком торговельного мореплавства і вітчизняного суднобудування. На ХХ з'їзді (1895 р.) при Раді з'їзду гірників півдня Росії (далі РЗГПР) було вирішено створити постійну комісію з розширення збуту кам'яного вугілля. Завдання комісії полягало в тому, щоб:

а) облаштувати в Москві склад і контору для торгівлі донецьким вугіллям і керувати їх діями;

б) ознайомитися з тими зарубіжними ринками, на яких можна було б організувати збут українського вугілля (ринки Греції, Туреччини, Румунії);

в) відібрати якісне для експорту вугілля, купувати і відправляти його за призначенням;

г) утримувати торговельних агентів і склади на тих зарубіжних ринках, де це необхідно [3, с. 7].

Варто зазначити, що ХХ з'їзд поклав на РЗГПР функцію суто комерційного характеру. До цього РЗГПР займалась лише внутрішніми питаннями (аналіз повітря в рудниках, ведення статистики нещасних випадків, нагородження тощо). Окрім того, з'їзд порушив клопотання про вивізну премію, вивізний тариф і розчистку Чилійського рукава Дунаю. Всебічне вивчення питання про вивіз руди і вугілля отримало на екстремому з'їзді гірничої промисловості півдня Росії у 1902 р., де доповідала комісія під головуванням М.С. Авдакова. З'їзд вирішив, а Рада з'їзду організувала в 1902 р. експедицію для дослідження ринків Туреччини, Італії, Румунії, Болгарії, Греції [3, с. 10]. Загальний економічний і статистичний матеріал, зібраний експедицією, було обговорено на Раді з'їзду і на ХХІХ з'їзді гірничої промисловості Півдня Росії в 1902 році. У результаті обговорення було прийнято низку постанов, які визначали розвиток експорту даного виду продукції.

ХІХ з'їзд висловився з приводу вивезення за кордон криворізької руди, хоча вперше це питання порушувалося ще на ХV з'їзді. На ХХVІІІ з'їзді у 1903 р. жваво обговорювалося питання про вивезення донецького палива до Греції, Румунії і особливо до Італії, що пояснюється розвитком вітчизняного суднобудування і пропозицією зарубіжних фірм щодо укладення довгострокових контрактів на постачання великих партій донецького вугілля до Італії (до 12 млн пудів щороку), а також переглядом торговельного договору з Італією. Ці питання були відкладені до затвердження статуту «Товариства для вивозу донецького

вугілля за кордон», так само як і питання про вивіз за кордон продукції залізорудної галузі промисловості, яке постало у зв'язку з проектовою організацією продажу металургійного синдикату «Продамет». Статут товариства для вивозу мінерального палива за кордон було затверджено в дещо іншій формі, ніж пропонувався з'їздом проект. З інших з'їздів, цікавих для вивчення питання про експорт, слід відзначити роботу екстреного з'їзду у 1910 р., де розглядалися наслідки участі Ради з'їзду у «плавучій виставці», яка була організована Російським товариством пароплавства і торгівлі (РОПТОМ) в 1909—1910 роках. У роботі з'їзду взяли участь і організатори виставки. Окрім рішення про організацію статистико-економічного вивчення ринків Болгарії, Туреччини, Греції, Єгипту, було прийнято рішення про поставки в ці країни українського палива і металів [4, с. 17]. Почалася нова фаза серйозних комерційних відносин між представниками донецької промисловості і близькосхідним ринком, що і стало головною метою усіх заходів, які здійснювала Рада з'їзду гірників України.

У жовтні 1911 р. помітно поживався інтерес до питань близькосхідного та італійського експорту. Рада з'їзду негайно організувала експедицію до цього регіону. Завдяки зусиллям Ради з'їзду і Харківського відділення Міжнародного комерційного банку продажі донецького антрациту на італійському ринку активізувалися. Звернення правління італійських залізниць до Харкова стало наочним підтвердженням цього факту. Подібна експедиція була організована до Болгарії, однак товарообігу України з Болгарією значно зашкодила турецько-італійська війна. Під час війни майже припинилось вивезення до Італії донецького мінерального палива. В умовах війни паливо зазвичай визнавалося за контрабанду і підлягало конфіскації. З іншого боку, під час війни Туреччина втратила ринок англійського вугілля і була зацікавлена в донецькому паливі. Гірничий інженер П.І. Пальчинський був відряджений Радою з'їзду для ретельного вивчення найголовніших портів Західної Європи, а також для супроводження «плавучої виставки». Наслідком дослідження західноєвропейських портів стала праця про російський експорт до Італії.

На XXVIII з'їзді у 1903 р. було заслухано доповідь М.С. Авдакова «Про сучасний стан і ринки збуту донецького мінерального палива». В цій доповіді наводились дані комісії про вивіз українського вугілля за кордон. Так, протягом навігаційного періоду вивіз донецького мінерального палива за кордон склав близько 1 млн пуд., з яких до 400 000 пудів було відправлено до Греції, де Катеринославське гірничопромислове товариство відкрило свій склад вугілля (близько 400 000 пудів)[5, с. 74].

Вугілля було вивезено до Дунайського регіону, в Румунію, головним чином для Чорноморсько-Дунайського пароплавства цієї країни. Частина антрациту була відправлена до Марселя. Це були перші вдалі спроби експорту. На думку багатьох авторитетних спеціалістів, слід було прискорити вивезення донецького вугілля до Італії. Одна з фірм німецького міста Дюссельдорфа в особі її голови М. Фельдгауза зробила серйозну пропозицію Харкову. Фірма брала на себе зобов'язання щорічно здійснювати в Італії продаж 200 000 т (12 млн пудів) донецького вугілля, але за умови, що їй буде надано право представництва українських торговельних марок у цій країні на

10 років [6, с. 71]. Однак ці переговори було відкладено до часу створення «Товариства для вивозу донецького вугілля за кордон», статут якого очікував на своє затвердження з боку уряду.

Комісія з питань суднобудування і з'їзд українських гірників висловились за надання цьому товариству права мати власні пароплави, що відкривало значні горизонти перед українськими експортерами на міжнародних ринках. Італійський уряд звернувся до Міністерства фінансів з пропозицією надати пільги для завезення в Росію продукції італійської промисловості. В обмін на це італійський уряд пропонував надати пільги для завезення в Італію українських продуктів. Міністерство фінансів доручило українським спеціалістам дослідити дане питання з метою перегляду російсько-італійського торговельного договору. Для української кам'яновугільної і залізорудної промисловості Італія представляла величезний інтерес, оскільки країна була величезним ринком для кам'яного вугілля. Італія щороку закуповувала в однієї лише Англії близько 300 млн пудів різних сортів вугілля. За результатами експедиції 1902 р. спеціальна комісія звернулася до Міністерства фінансів з пропозицією щодо перегляду торговельного договору з Італією з урахуванням інтересів української кам'яновугільної і залізорудної промисловості.

XXVIII з'їзд гірників півдня Росії, який проходив у м. Харкові в 1903 р., прийняв статут «Товариства для вивозу донецького мінерального палива за кордон» і звернувся до Міністерства фінансів з проханням затвердити його. Одночасно перед Головним управлінням торговельного мореплавства було порушено клопотання про надання товариству права на володіння пароплавами. На XXXII з'їзді гірників у 1907 р. Рада з'їзду відзначила, що «донецьке паливо почало в більших обсягах, ніж у минулому, проникати на зарубіжний ринок». Як доказ, було наведено цифрові дані про закупівлю донецького палива австрійськими залізницями. Разом з тим, суттєво скоротилося завезення іноземного вугілля до Росії. Так, за 8 місяців 1905 р. було завезено 122 387 тис. пудів; в 1906 р. — 130 775 тис. пудів; в 1907 р. — 115 357 тис. пудів. Наведені дані підтверджують тезу про те, що українські вугільники були здатні задовольнити величезні потреби імперії у вугіллі [5, с. 18].

У 1909 р. Рада з'їзду у своїй доповіді XXXIV з'їзду «Про сучасний стан кам'яно-вугільної промисловості півдня Росії» констатувала, що вивезення за кордон донецького мінерального палива ще має випадковий характер. Вивозилось вугілля й антрацит до Туреччини, Греції, Румунії переважно через Маріупольський порт. Зазвичай цей вивіз складав 0,5 млн пудів. У 1907 р. було відправлено близько 2 млн пудів для австрійських залізниць. Але після цього відправок для Австрії більше не було. За перші 9 місяців 1909 р. вивіз морем за кордон склав 0,5 млн пудів, суходелом вивезено 40 тис. пудів. Для порівняння, басейн Середземного моря, який забезпечувався виключно англійським вугіллем, у 1902 р. споживав 600 млн пудів вугілля, а з 1906 р. ця потреба зростає до 1 млрд пудів [6, с. 24]. На думку багатьох тогочасних спеціалістів, кам'яновугільна промисловість України була нездатна забезпечити цю потребу в повному обсязі. Вугільна промисловість була порівняно молодою галуззю в Росії, до того ж вона не мала такого багатого досвіду великомасштабного експорту, як Англія. Більшість приватних

підприємців готові були постачати лише дрібні партії вугілля, а урядам багатьох країн Світу це було не вигідно.

Комісія під керівництвом М.С. Авдакова визнала, що «на теперішній момент умови морських перевезень донецького вугілля на Близький Схід і в порти Середземного моря виявилися більш сприятливими, ніж 15 років тому, коли вперше (в 1891 р. — примітка автора) були здійснені перші спроби збуту його на Босфор» [9, с. 47]. Дійсно, Маріупольський порт на той час був менш обладнаним, мілким, пароплави мали не більше 700 тонн ємності, фрахти були надзвичайно високі. До того ж умови торгівлі з Туреччиною були більш складними, ніж при новому «режимі младотурків», які прийшли до влади після революції в цій країні в 1908 р. [7].

За розрахунками спеціалістів, донецький антрацит міг цілком скласти конкуренцію англійському антрациту за умови правильної цінової політики. Так, англійський антрацит постачався до Середземного моря за ціною 22 коп. за пуд. Український антрацит відпускався на місці по 10—11 коп., тариф від станції Штерівки до Маріуполя складав 3 коп. за пуд плюс витрати в порту 1 коп, торговельні витрати складали 1 коп. Тобто була можливість постачати англійський антрацит за ціною 15—16 коп. за пуд і скласти серйозну конкуренцію англійцям. До того ж шлях від Маріуполя до Туреччини займав 60 годин, а від Англії до Босфору — 12 діб.

Для здійснення цього стратегічного завдання XXIV з'їзд гірників вирішив терміново поглибити Маріупольський порт до 26 фунтів, що призвело б до зниження фрахтів, а також продовжити періоди навігації. На з'їзді підкреслювалося, що експорт донецького вугілля повинен стати справою приватної ініціативи власників копалень та їхніх спеціальних закладів. З боку уряду визначалися заходи загальнодержавного характеру, які стосувалися покращення залізничних перевезень до портів, облаштування українських портів, зростання власного торговельного флоту і підтримки з боку російських консульств інтересів українських експортерів. Окрім того, на з'їзді була розроблена низка конкретних пропозицій до російського уряду:

1. Провести нові залізниці від району видобування антрациту до портів Азовського моря.

2. Провести заплановані заходи щодо розвитку російського торговельного флоту (йшлося про здешевлення морських фрахтів).

3. Запропонувати російському посольству створити в Константинополі російську торговельну палату на кшталт англо-турецької та італійсько-турецької.

4. Не припиняти заміну іноземного вугілля на суднах російського військового флоту і суднобудівельних заводів на донецьке вугілля [7, с. 54].

Екстрений з'їзд гірників півдня Росії, який проходив у 1910 р. під головуванням голови Ради з'їзду М.Ф. Фон-Дітмара, був присвячений стану кам'яновугільної промисловості в імперії. З'їзд звернувся до питання про експорт вугілля за кордон і підтвердив пропозиції попереднього форуму, доповнивши їх пропозицією облаштування вугільних складів у найголовніших портах Азовського моря. Експортна комісія доповіла, що експорт донецького вугілля до країн середземноморського регіону можливий за умови зниження

існуючого вугільного залізничного тарифу до 1\40 коп. за пуд і версту. З'їздом було висунуто нове клопотання: 1. Про запровадження експортного тарифу для Маріупольського порту на вугілля, яке йшло на особливі завісні експортні склади в портах Чорного і Азовського морів. 2. Про запровадження експортного тарифу в 1\40 коп. при вивозі донецького палива в Австрію і Румунію. Справа в тому, що в 1910 р. фактично припинився експорт вугілля до цих країн, які до цього купували його для потреб власних залізниць [8, с. 28].

Комісія під головуванням М.Ф. Шимановського у доповіді XXVIII з'їзду «Про сучасний стан і ринки збуту залізної промисловості Півдня Росії» торкнулася і питання про вивіз продукції залізорудної промисловості за кордон. Головним завданням було визнано нормування виробництва і правильна організація продажу продукції металургійної промисловості. На з'їзді зазначалося, що назріло питання не лише видобування руди для задоволення внутрішніх потреб, але й для зовнішнього ринку.

Так, гірничий інженер А.А. Вольський порушив перед комісією питання про експорт чавуну, металевих і сталевих напівпродуктів і балок на зарубіжні ринки. Але умови розвитку української металургійної промисловості на той час були такими, що не давали змоги розвинути експорт металу. Цьому перешкоджала відсутність в Україні синдикатів і знаходження цієї «зброї» в руках тих країн, які займалися правильним, з точки зору ефективності, вивозом своїх металевих виробів за кордон. З огляду на збіг економічних криз у металургійній промисловості Європи і Америки були періоди, коли на міжнародний ринок могла б потрапити українська продукція.

Так, у період проблем у залізорудній промисловості (протягом 10 місяців 1910 р. — по березень 1911 р.) існувала можливість відправляти у США чавун, залізо і сталь за цінами, вищими за собівартість, Але цим сприятливим моментом скористалися Німеччина, Велика Британія, Бельгія, які разом відправили до Америки 60 000 000 пудів виробів [9]. У Росії ж бракувало комерційного досвіду. Наприкінці 1911 р. Америка, в якій почалася криза перевиробництва, відправляла надлишок своєї продукції до європейських країн.

На тому ж XXVIII з'їзді було заслухано доповідь комісії під головуванням С.Е. Зимовського «Про сучасний стан залізорудної промисловості на Півдні Росії». У доповіді зазначалося, що вивіз руди за межі держави розпочався у 1901 р., коли через західний суходільний кордон було вивезено для сілезьких заводів 211 902 пуди криворізької руди. Протягом наступного 1902 р. до Сілезії вивезено 1 817 112 пудів і розпочато вивезення руди морем через Миколаїв. Причому морем цього року вивезено 1 189 098 пудів. Усього в 1902 р. з Криворізького регіону за кордон вивезено 3 006 210 пудів. З 1 січня по 1 листопада 1903 р. було вивезено 15 120 000 пудів, а протягом листопада-грудня 1903 р. — ще 17 млн пудів [5, с.112]. Таким чином, вивіз за кордон руди постійно зростав.

Однак слід проаналізувати, за рахунок чого сілезькі заводи купували українську руду. Причина одна: низькі ціни внаслідок зменшення попиту на руду всередині Росії. У випадках підняття ціни внаслідок збільшення попиту всередині імперії зростала конкуренція із зарубіжними виробниками, зокрема шведською (лапландською) рудою. Відправлення руди морем з України стало

можливим унаслідок сильного падіння фрахтів. Це падіння було зумовлене відсутністю замовлень для великої кількості іноземних суден, які до цього використовувались для перевезення військових вантажів до Південної Африки під час англо-трансваальської війни.

Для прикладу, фрахти до портів Англії і Роттердама восени 1902 р. впали до 7 шилінгів за тонну, тобто 5,4 коп. за пуд. Протягом літа 1903 р. ціни за фрахт піднялися до 12 шилінгів, або до 9 коп. за пуд і восени знизилися до 10 шилінгів або до 7,2 коп. за пуд. Оскільки тариф зі станційними витратами, наприклад, від станції Вечірній Кут Катеринославської залізниці, яка відправляла найбільшу кількість руди через Миколаїв, складав 3,26 коп. за пуд, завантаження судна коштувало 1, 20 коп. за пуд, а портовий збір в Миколаєві складав 0,25 коп. з судна, то при вартості перевезення до портів Великої Британії і Німеччини 10 шилінгів (12,21 коп. з пуду) отримуємо ціну української руди в зарубіжних портах 14, 96 шилінга, або 15 коп. за пуд. Якщо ж додати вартість виробництва руди (5 коп.), то вийде 17,2 коп. за пуд. У той же час, ціни в Мідлсборо на іспанську руду з Більбао з 50 % вмістом заліза коливалися від 11,2 до 12 коп., на шведську із 60 % вмістом заліза — 11—14 коп. за пуд [9]. Зарубіжним суднам було вигідно везти українську руду в той час, коли ціни на руду в інших країнах впали. Високу ціну за криворізьку руду давали на зарубіжних ринках тому, що вона містила не менше 64 % заліза і за якісними показниками була значно кращою за свої зарубіжні аналоги.

Отже, при низьких цінах за фрахт вітчизняна руда могла конкурувати з іншими країнами-експортерами. Але у випадку зростання внутрішнього мита на товари, що вивозилися, і підвищення фрахтів конкуренція була неможлива. Розвитку експорту української руди перешкоджало збільшення експорту шведської руди внаслідок завершення будівництва залізниць у цій країні в 1902 році. У Швеції з'явилася можливість відправляти більшу кількість своєї руди на експорт. У доповіді ХХХ з'їзду у 1906 р. І.І. Вільга «Про сучасний стан металургійної промисловості Півдня Росії і про ринки збуту її продукції в Росії і за кордоном» знаходимо цікавий матеріал про експорт марганцевої руди. На початку ХХ ст. Англія і Німеччина відчували гостру потребу в марганцевій руді і продукті, який отримували з неї, — феромарганці. Українські заводи скористалися цим, хоча і не в повній мірі. В 1906 р. було продано близько 1 000 000 пудів феромарганцю, головним чином до Англії і Німеччини. Один з українських заводів продав Туреччині 500 000 пудів рейок [10, с.4]. Але для того, щоб отримати таке незначне замовлення, українським виробникам довелося запропонувати ціну значно нижчу порівняно з іншими світовими виробниками.

Проблема полягала в тому, що українські заводи не входили до складу міжнародного залізничного синдикату, тому не могли диктувати свої ціни. Міжнародний синдикат укладав угоди лише із союзами підприємців, а не з окремими підприємствами. Недоліком організації зовнішньої торгівлі рудою була відсутність об'єднання українських металургійних підприємств, які б могли захищати їхні інтереси.

За даними, отриманими головою комісії з експорту залізної руди С.Е. Зимовським від управлінь залізних рудників Криворізького району, в 1906 р.

українськими підприємцями була продана за кордон така кількість залізної руди: через Миколаївський порт — 14 200 000 пудів, через західний кордон - 13 815 000 пудів. Усього цього року було вивезено 28 015 000 пудів [7]. Відправлення криворізької руди за кордон, яке розпочалась під час кризи металургійної промисловості в Україні, було викликано відсутністю попиту на руду з боку заводів усередині імперії. Деякі фірми одержали від Міністерства фінансів дозвіл на відправлення певної кількості руди без мита. за умови незначного збільшення собівартості. Була продана руда найкращої якості з рудників, яка містила незначну кількість домішок.

Експорт руди через порти Чорного моря не було обкладено вивізним митом, тому для відправлень через Миколаївський порт дозвіл не вимагався. Окрім того, за відправлену за кордон руду продавці отримували розрахунок готівкою, а це було дуже важливо для донецьких підприємств.

Таблиця. Експорт руди

РОКИ	1901	1902	1903	1904	1905	Всього
Через зах. кордон	219 489	1717039	8852625	10454190	5761780	27005123
Через Миколаївський порт	660	685475	9000274	4975400	7435290	22097099
Разом:	220149	2402514	17852899	15429590	13197070	49102222

Джерело: [9]

З таблиці видно, що за 4 роки за кордон вивезено понад 49 млн пудів найкращої криворізької руди. Такий значний вивіз не сприяв розвитку вітчизняної металургійної промисловості, оскільки вивозилася руда найвищого гатунку, а для власних потреб залишалася руда гіршої якості. Слід також зауважити, що багата на поклади руди Швеція встановила з 1907 р. вивізне мито на свою руду у розмірі 1 крони (52 коп) з тонни руди, яке постійно зростало. В Росії на той момент обкладати митом продану руду не було потреби, однак, на думку делегатів ХХХ з'їзду, треба було припинити вивіз збагаченої криворізької руди і стимулювати вивіз з Керчі знайдених необмежених покладів. З цього приводу комісія під головуванням С.Е. Зимовського на ХХХ з'їзді (1909 р.) висловила власні міркування ХХХІV з'їзду під час розгляду питання «Про сучасний стан залізорудної і марганцевої промисловості Півдня Росії». С. Зимовський запропонував порушити клопотання перед урядом від імені представників металургійної промисловості про запровадження вивізного мита на експортовану руду. Проте представників металургійної промисловості на з'їзді було так мало, що дізнатися їх думку не вдалося, тому з'їзд прийняв рішення не припиняти експорт руди і перенести це питання на наступний з'їзд.

На ХХХІ з'їзді у 1906 р. було представлено доповідь І.І. Вільга «Про сучасний стан залізної промисловості і про ринки збуту її продукції в Росії і за кордоном» З'їзд розглянув експорт українських металургійних заводів, головним чином рейок, балок, листового заліза, чавуну [6, с. 98]. Залізорудна комісія зазначила, що експорт чавуну розпочався у 1906 р. і має спорадичний характер. Експорт вказаної продукції здійснювався лише тоді, коли потрібно було покращити становище внутрішнього ринку. Такий експорт не міг

розвинулись до максимального розміру, для цього потрібна була певна плановість. Щоб примусити могутні міжнародні синдикати з продажу заліза і сталі рахуватися з конкуренцією України, необхідно було постачати металеві вироби за дуже низькою ціною. Назрівав міжнародний скандал. Але після того, як іноземні держави переконалися у випадковому, хаотичному характері конкуренції з боку українських заводів, вони заспокоїлися і не надавали їй суттєвого значення. Міжнародні синдикати не вели жодних переговорів з українськими підприємствами, оскільки звикли мати справу з об'єднаннями підприємств.

Слід зазначити, що з самого початку появи експорту залізної руди царський уряд був його супротивником і всіляко цьому перешкоджав. Інтереси царського самодержавства і українських підприємств не збігалися. Росія розвивала власну металургійну промисловість і була зацікавлена в дешевій і якісній українській руді. Так, статтею 5 Зводу митних тарифів було заборонено вивіз руди через митниці Царства Польського. У документі зазначалося: «железная руда и шлаки от железного производства через таможи губерний Царства Польского запрещены к вывозу». Ця стаття з'явилася у Зводі митних тарифів в 1887—1892 рр. [9, с. 18]. Її запровадження зумовлене начебто бажанням уряду підтримати польську металургійну промисловість у її конкуренції із сусідньою сілезькою промисловістю. Але насправді це було неприховане бажання Росії не допустити вивіз цінної сировини з Польщі. Побічно ця стаття торкалася і України, оскільки остання також втратила право експортувати свою руду до Німеччини та інших країн через територією Польщі. Хоча, на думку українських спеціалістів, забороняти вивіз криворізької руди у вказаному напрямку не було потреби. Руда обходила сілезьким заводам дорожче, а тому не могла ототожнюватися з вивозом за кордон польської руди, яка коштувала однаково і для сілезьких, і власних заводів. Тобто статтю 5 Митного кодексу можна було розуміти по-різному. Розуміючи ст. 5 буквально, царський уряд усіляко перешкоджав експорту криворізької руди через польські кордони.

Наприкінці 90-х років XIX ст. також розвинулася і залізорудна промисловість криворізького району, в яку були вкладені чималі капітали. Розпочата в Росії економічна криза металургійної промисловості в 1901 р. змусила царський уряд рахуватися з інтересами українських залізорудних підприємств і піти їм на поступки, коли з'явилися нові ринки збуту. Постає питання: як все ж таки здійснювався експорт вказаної продукції, якщо офіційно він був заборонений? Відповідь знаходимо у документах Ради з'їзду гірників Півдня Росії.

Виявляється, що коли виникала потреба експорту руди, українські промисловці через Харків зв'язувалися з міністром фінансів і той питав усного дозволу у голови уряду пропустити дану партію товару за кордон, тобто формально не було жодного порушення чинного законодавства імперії. На папері експорту української руди не було, хоча фактично він все ж існував. Так, ХХІХ з'їзд гірничопромисловців висловив думку, що уряду потрібно переглянути ставлення до експорту через польські кордони, і подав клопотання на ім'я міністра фінансів. Міністр фінансів передав клопотання

українських гірників прем'єр-міністру і отримав усний дозвіл на вивезення їхньої продукції. При цьому вивіз руди через Миколаївський порт законодавством не обмежувався.

Після революції 1905 р. для подальшого вивозу руди через митниці Царства Польського, за визнанням самих представників уряду, вимагалось внесення відповідних законопроектів для затвердження їх законодавчими органами. Так, член Ради з гірничопромислових справ Міністерства торгівлі і промисловості М.П. Ланговий вказав, що «вопрос об отмене пошлины на криворожскую руду, если и может быть разрешен в благоприятном смысле, то не иначе, как в законодательном порядке. Причем при внесении этого вопроса на рассмотрение Государственной Думы и Государственного Совета должны быть представлены не только общие соображения, но и точные данные, доказывающие необходимость данного мероприятия» [8, с. 14]. Тобто російська влада змінилася, але її сутність та інтереси не зазнали суттєвих змін. Вивіз української руди не входив до планів російських урядовців і промисловців. За умов, коли потрібні окремі дозволи на вивезення руди, вести нормальну торгівлю неможливо. Угоди із зарубіжними імпортерами можна було укласти лише в тому випадку, коли дві сторони знають напевно, що вивіз руди буде дозволено і що є відповідне юридичне забезпечення. При такому порядку експорту українським рудопромисловцям слід було клопотатися про вивіз руди через Польщу завчасно, ще до отримання пропозиції на поставку руди, що обмежувало експорт.

Рада гірників Півдня Росії на своєму засіданні 23 серпня 1908 р. висловила за необхідність скасування заборони вивозу української руди за кордон. Це необхідно було зробити ще й з огляду на зростання показників видобування залізної руди і знайдення нових запасів в Криворізькому районі. За даними геологічної комісії з'їзду, яку очолював інженер Михальський, роботи з видобування залізної руди були розпочаті з моменту відкриття руху на Єкатерининській залізниці в 1884 році. З цього часу на території 95 верст вздовж і 3 верст вишир було знайдено декілька зон залягання залізної руди, (№ 1, № 2, Червоний, Терапаківський і Лиманський). На початку 90-х років XIX ст. на Саксаганському руднику, який належав акціонерному товариству Криворізьких руд, було знайдено нові поклади. Роботи, які тривали і на початку нового століття, проводились на глибині 30—50 сажнів. Згодом цей показник було доведено до 80 сажнів.

Але точних даних про кількість рудників, які розроблялися, немає, оскільки статистику запасів Криворізького басейну почали вести лише з 1902 року. Згідно зі статистикою, запаси Криворізького басейну склали 5 млрд пудів. З того часу до 1911 р. було видобуто 1,5 млрд пудів. У своїх розрахунках рудопромисловці брали до уваги поклади глибиною 30—40 сажнів. А якщо врахувати, що в 1911 р. роботи велись на окремих копальнях, наприклад, руднях М.С. Копилова, на глибині до 83 сажні, то загальний запас руди в копальнях сягав 12 млрд пудів.

Новоросійським товариством знайдено нові поклади в басейні копальні № 2 потужністю до 4 сажнів, які розробляло Південноросійське дніпровське товариство. Товариством Дубової Балки знайдено новий пласт руди потужністю

до 5 сажнів і завдовжки 4,5 верст. На території Верхньодніпровського товариства знайдено пласт завдовжки 12,5 верст. Також нові пласти знайдено на території середньої частини Криворізького покладу (понад 12 верст). Біля роз'їзду Терни та рудовища товариства Жовтої річки знайдено поклад завдовжки 25 верст. У с. Аннівка, в маєтку князя Кочубея, поблизу ст. Рядова в жовтні 1911 р. знайдено пласт першокласної руди. Геологи припускали, що Криворізький поклад аналогічний відомому шведському покладу, де глибина розробок в окремих рудовищах, наприклад, Ломберот, досягала 460 м, а глибина покладів Кіруновара досягала 1000 м. Таким чином, загальний запас Криворізького покладу складав 16—17 млрд пудів. Розвідані на той час поклади здатні були забезпечити видобуток 5 млрд пудів [10, с. 88].

Усі ці дані представлені уряду комісією Зимовського з метою обґрунтування необхідності експорту. Наведені дані підтвердили, що розвіданих наявних запасів Криворізького басейну достатньо як для забезпечення інтенсивного експорту, так і для задоволення внутрішніх потреб російської промисловості. Єдиним недоліком, який лякав царський уряд, було те, що в Кривому Розі намагались видобувати насамперед руду № 2, яка містила до 60 % заліза. В той же час поза увагою залишились поклади кварцитів, які містили від 25 до 52 % заліза. Запаси кварцитів вимірювались десятками мільярдів пудів, але дуже рідко використовувалися в торгівлі з іншими країнами. Враховуючи цей факт, царський уряд почав гальмувати експорт руди для того, щоб залишити її всередині країни.

На XXXIII з'їзді комісія Зимовського зазначила, що «в Министерстве торговли и промышленности замечается нежелание разрешать вывоз руды за границу на основании боязни того, что лучшая руда, запасы которой считаются ограниченными, пойдет для заграничных заводов, а русские впоследствии останутся без руды» [6, с. 104].

Висновки

Українські землі відіграли важливу роль у започаткуванні та розвитку рудо-переробної та залізо-видобувної галузі в Російській імперії. Аналіз тогочасних документів свідчить про високу організацію виробництва і ефективність праці у даній галузі промисловості.

Література

1. *Работы XV съезда по вопросу об экспорте* // Работы съездов горнопромышленников юга России по вопросу об экспорте. Вып. 1. Экспорт за границу продуктов горной и горнозаводской промышленности юга России. — Х.: Тип. Б. Бенгис, 1911. — 135 с.

2. *Работы XX съезда по вопросу об экспорте* // Работы съездов горнопромышленников юга России по вопросу об экспорте. Вып. 1. Экспорт за границу продуктов горной и горнозаводской промышленности юга России. — Х.: Тип. Б. Бенгис, 1911.

3. *Работы XV съезда по вопросу об экспорте* // Работы съездов горнопромышленников юга России по вопросу об экспорте. Вып. 1. Экспорт за границу продуктов горной и горнозаводской промышленности юга России. — Х.: Тип. Б. Бенгис, 1911.

4. *Работы XVIII съезда по вопросу об экспорте* // Работы съездов горнопромышленников юга России по вопросу об экспорте. Вып. 1. Экспорт за границу продуктов горной и горнозаводской промышленности юга России. — Х.: Тип. Б. Бенгис, 1911.

5. *Работы XXXII съезда по вопросу об экспорте* // Работы съездов горнопромышленников юга России по вопросу об экспорте. Вып. 1. Экспорт за границу продуктов горной и горнозаводской промышленности юга России. — Х.: Тип. Б. Бенгис, 1911.

6. *Работы XXXIV съезда по вопросу об экспорте* // Работы съездов горнопромышленников юга России по вопросу об экспорте. Вып. 1. Экспорт за границу продуктов горной и горнозаводской промышленности юга России. — Х.: Тип. Б. Бенгис, 1911.

7. *Державний архів Херсонської області (ДАХО)*. — Ф. 117 Мариупольській торговий порт. — Оп. 1. — Спр. 42.

8. *Барац Л.Г.* О современном состоянии Мариупольского порта Труды Юго-Западного отделения Российской экспортной палаты. — Вып. XX. — К.: Тип. И.И. Чоколова, 1914.

9. *ЩДІАУ*. — Ф. 2161. — Оп. 1. — Спр. 73. Переписка Совета съезда горнопромышленников Юга России с антрацитопромышленниками о вывозе русского антрацита в Бельгию, Францию, Италию, Турцию и Египет.

10. *Работы XVI съезда по вопросу об экспорте* // Работы съездов горнопромышленников юга России по вопросу об экспорте. Вып. 1. Экспорт за границу продуктов горной и горнозаводской промышленности юга России. — Х.: Тип. Б. Бенгис, 1911.

ИНДУСТРИАЛЬНЫЕ РАЙОНЫ УКРАИНЫ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В КОНЦЕ XIX — В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

А.Е. Пилипенко

Национальный университет пищевых технологий

В статье определена роль Донецко-Криворожского бассейна во внешней торговле Украины в составе Российской империи в начале XX века. Впервые проанализированы отчёты об экспортной торговле всероссийских съездов промышленников. Особенное внимание уделено изучению организации экспорта железной руды, марганца, железа, цветных металлов, угля и т.п. Исследована торговая инфраструктура и ассортимент экспортированной продукции. Освещены персоналии известных предпринимателей, которые принимали участие в организации украинской торговли.

Ключевые слова: *Донецко-Криворожский бассейн, руда, ископаемые, ресурсы, съезды промышленников.*