

## **ЕКСПОРТ ПРОМИСЛОВОЇ ПРОДУКЦІЇ З ПОРТІВ ПІВДНЯ УКРАЇНИ НАПРИКІНЦІ ХІХ — НА ПОЧАТКУ ХХ ст.**

**Вступ.** Вивчення економічних особливостей окремих регіонів є актуальним в історичній науці. Включаючись у систему міжнародних економічних відносин ХХІ ст. Україна має враховувати досвід зовнішньоторговельних операцій південноукраїнських портів кінця ХІХ — початку ХХ ст. Важливою складовою цього процесу був експорт промислової продукції, який сприяв розгортанню торговельних операцій України і освоєнню нових ринків збуту.

**Аналіз останніх досліджень.** Дослідженню промислового вивозу з портів Півдня України присвячено наукові розвідки І. Гуржія, Ю. Коновалова, П. Марціновського. Проте ці науковці не приділяли окремої уваги експорту промислової продукції і розглядали її у контексті загальноукраїнського експорту. Російські дослідники Т. Кітаніна, Є. Дік не відокремлювали український експорт від загальноросійського.

**Постановка завдання.** Головним завданням цієї статті є висвітлення об'ємів та структури промислової продукції, що вивозилася за кордон з українських губерній, аналіз ринків збуту та конкурентоспроможності вітчизняних виробів.

**Результати.** Отримані результати можна використати при підготовці наукових праць, присвячених економічній історії України, та для використання досвіду ринкових відносин ХІХ — ХХ ст. в сучасних умовах.

Розпочатий у пореформені роки промисловий підйом завершив реорганізацію промислового виробництва, збільшив продукцію металургійних заводів та вугільних шахт, що перетворило Південну Україну в індустріальний центр Російської імперії. На початку ХХ ст. підприємства Півдня України виготовляли 20,2 % машинобудівної та металообробної продукції Росії. У 1913 р. регіон видобував 72,3 % залізної руди, 78 % вугілля в імперії. Зростання промислового виробництва створило сприятливі умови для експорту промислової сировини за кордон. На початку ХХ ст. зростає міжнародний попит на руду, рейки, що були необхідні для промислового будівництва на Близькому Сході, Балканському півострові. У 1900–1913 рр.

експорт промислових товарів поступався лише вивозу зерна з південноукраїнських портів.

Вагоме місце у зовнішньоторговельних операціях українських портів займав експорт вугілля та рейок. На початку 1890-х рр. донецькі підприємці починають виявляти зацікавленість у балканському ринку збуту. Питання щодо поставок донецького палива до Греції, Румунії та Туреччини розглядалося, зокрема, на XX з'їзді гірничопромисловців (1895 р.), де були визначені заходи, спрямовані на організацію його регулярного експорту [1, с. 111]. У 1890 р. з Донецького басейну до Румунії завезли першу партію кам'яного вугілля у 10 тис. пудів. Однак велика собівартість донецького палива не дозволила конкурувати з англійським вугіллям [2, с. 148].

Намагання донецьких гірничопромисловців освоїти іноземні ринки отримало підтримку з боку міністра фінансів С. Вітте. За його наполяганням Комітет міністрів у 1894–1895 рр. звільнив вугільний каботаж від установленого в маріупольському порту попудного збору з вугілля в розмірі 1/8 коп.; на 5 років звільнив судна, які вивозили паливо з Маріуполя до Константинополя, від сплати якірного, ластового та інших корабельних зборів. Це дозволило підприємцям продавати вугілля на константинопольському ринку за ціною, близькою до англійського палива [2, с. 148; 1, с. 111]. Так, з Маріуполя у 1901 р. продали за кордон 10,6 тис. пудів. У 1904 р. вивіз вугілля досяг значних розмірів — 697 тис. пудів, у 1910 р. — 960 тис. пудів, у 1912 р. — 6,9 млн пудів [3, с. 47]. Царський уряд намагався перепрофілювати маріупольський порт на “вугільний”: передбачалося будівництво комор для зберігання вугілля та покращення завантаження вугілля на пароплави.

Оригінальне за формою вирішення популяризації російських товарів на світовому ринку було запропоновано Російським товариством пароплавства та торгівлі. У листопаді 1909 р. виставку було влаштовано на судні “Імператор Микола II”. Зупинки в портах країн Середземного моря сприяли ознайомленню закордонних споживачів з продукцією вітчизняної промисловості [4, с. 6]. За результатами “плавучої” виставки до Ради З'їздів надійшло багато запитів про укладення комерційних контрактів з промисловими підприємствами Донбасу від комерційних фірм Болгарії, Єгипту, Італії. Було організовано

спеціалізоване “Південноросійське товариство внутрішньої та експортної торгівлі антрацитом”, налагоджено регулярне постачання донецького антрациту до Генуї, кам’яного вугілля та коксу — до Неаполя [5, с. 19].

Міжнародна Туринська виставка 1911 р., яка представляла південноукраїнські гірничі та гірничозаводські підприємства, мала на меті налагодження комерційних зв’язків зі збуту донецького палива на італійському ринку [1, с. 111]. Рада З’їздів організувала експериментальні показові спалювання антрациту в умовах його застосування в газогенераторах, домашнього опалення, ливарних роботах. Проведені південними гірничопромисловими заходи сприяли поширенню донецького вугілля на ринках Середземномор’я. Уже навесні 1911 р. до Ради З’їздів від управління італійських залізниць надійшли замовлення про поставки зразкових партій. Того ж року за сприянням Ради З’їздів гірничопромисловців Півдня Росії було організовано Харківське відділення російсько-італійської торгової палати [1, с. 150–151]. Завдяки цим заходам у 1909–1913 рр. з морських портів України вивезли за кордон понад 9,6 млн пудів вугілля.

На початку ХХ ст. набуває розмаху експорт рейок, який повністю здійснювався з Миколаєва та Маріуполя. У 1909 р. з Маріуполя вивезли за кордон 4,4 млн пудів рейок, з Миколаєва — 3,7 млн пудів [6, с. 618–620]. У 1910 р. майже 100 % загальноросійського експорту рейок припадало на українські порти [7, с. 24].

Більша частина металургійного експорту припадала на країни Південної Америки та Африки. Так, у 1907 р. до цих регіонів з Росії було відправлено 840 тис. пудів чавуну, 356 тис. пудів залізних, сталевих виробів, тоді як до Румунії та Австрії відповідно 1 167 та 1 768 тис. пудів, Австро-Угорщини — 594 тис. пудів. З 1908 р. значно скорочується вивіз чавуну та заліза і, навпаки, зростає експорт рейок, особливо до Капської області, Трансваалю Південної Африки. За цей рік туди експортували 48,5 тис. тонн за ціною 5 фунтів 14 шилінгів за тону проти 6 фунтів 5 шилінгів, що пропонували англійські промисловці [8, с. 154].

Вивіз до країн Латинської Америки був значно більшим. У 1906 р. металургійні підприємці Донбасу успішно викона-

ли перше замовлення для аргентинських залізниць. Навесні 1907 р. Макіївський металургійний завод експортував до Аргентини 8 тис. тонн літєйного чавуну за ціною 64 коп. за пуд, найнижчою в світі. Тільки у 1908–1910 рр. туди завезли 3 млн штук (тонн) рейок Дніпровського заводу. Навесні 1908 р. Рада З'їзду представників промисловості і торгівлі прохала російську місію в Буенос-Айресі надати “достовірні відомості про ринки збуту до Аргентини російських виробів”. Часопис Міністерства фінансів закликав “не відступати” на аргентинському чавунному та рейковому ринку перед австрійськими, французькими, бельгійськими виробниками [8, с. 154].

У часопису Міністерства фінансів також пропонувалося: “Російські рейки, що мали попит в Аргентині, можуть мати успіх в Мексиці. Доцільно туди експортувати вагони”. Посол Мексики у Росії Карлос Лера обіцяв підтримку металургійним заводам на мексиканському ринку. У 1909 р. загальний вивіз рейок до країн Латинської Америки складав 3 460 тис. пудів, тоді як до Румунії та Китаю разом 678 тис. пудів. У 1911 р. рейки вперше завезли до Бразилії (334 тис. пудів з 927 тис. пудів загального привозу до Південної Америки). Загалом у 1910 р. Росія постачала до 50,5 % світового експорту рейок, абсолютна більшість яких припадала на українські підприємства. Панівне місце на світовому ринку пояснюється сприятливою кон'юнктурою, низькою вартістю, високою якістю. Розширення зовнішнього ринку також пояснюється внутрішніми обставинами: в той час відбувається спад залізничного будівництва на Півдні України та в сусідніх країнах, зокрема в Туреччині. До останньої експорт рейок скоротився, що було викликано гострою конкуренцією з боку Німеччини та Англії, які будували на Близькому Сході залізниці [8, с. 153–154]. У 1910 р. експорт рейок зменшився до 4,2 млн пудів, у 1912 р. — до 1,8 млн пудів [9, с. 563].

Значно більшою була частка південних портів у вивозі залізної руди. Близьке розташування портів від Придніпровського промислового району сприяло її реалізації за кордон. У 1899 р. з Миколаєва до Англії, Голландії та США відправили першу партію руди, кількістю 1 247 тис. пудів (2 % південноросійського експорту) [10, с. 41]. У 1903 р. експорт руди з Миколаєва сягне 9 млн пудів, у 1906 р. — 14 млн, 1909 р. — 18 млн,

у 1911 р. — 40 млн пудів, які вивозилися до Англії, Голландії та Німеччини [3, с. 46]. Загалом у 1901–1905 рр. експорт руди з міста становив 24,84 млн пудів, у 1909–1913 рр. — 135 млн пудів, що у 5,4 рази більше. В окремі роки її експорт сягав 61,5 % загальноросійського вивозу [11, с. 109]. Можна стверджувати, що експорт руди займав друге за кількістю місце в структурі південноукраїнського експорту.

З портів Південної України експортували гас та нафту. Нафта вивозилася переважно з Одеси та Рені до Болгарії та Румунії. Так, у 1904 р. експорт нафти з Одеси складав 378 тис. пудів, у 1906 р. — 395 тис., з яких 350 тис. пудів експортовано з Рені. У подальші роки експорт нафти майже повністю припинився: у 1909 р. з Одеси вивезли за кордон 2 тис. пудів, з Рені вивозу взагалі не було. Занепад нафтоекспорту пояснюється посиленням конкуренції з боку кавказьких портів. На Поті, Батумі припадало 90,5 % російського вивозу нафти, тоді як на українські порти у 1904 р. — 0,3, у 1905 — 0,6 % кавказького експорту. Таким чином, частка південних портів України у вивозі нафти була дуже незначною [11, с. 108].

Наприкінці XIX ст. гас продавався за кордон тільки з Одеського порту. Найбільшим експортером була компанія “Саккер і К”, яка у 1884 р. вивезла до Англії 720 тис. галонів гасу. У 1886 р. компанія експортувала вже 4000 тис. галонів гасу (100 тис. бочок). Вітчизняні виробники гасу на чолі з Д. Саккером вимагали від англійської Гасової асоціації надати їм рівні права з американськими експортерами. “Російський гас після 6 годин горіння дає на 50 % більше світла, ніж американський, тому він більш якісний та дешевший за ціною” [12, с. 38]. У офіційному листі від 23 лютого 1886 р. англійські виробники гасу відмовили у проханні, пояснюючи це тим, що: “російський гас займає дуже незначне місце у англійському імпорті, тому немає потреби надавати йому рівні пільги з американським”. Дійсно, з США до британської колонії Сінгапур у 1884 р. завезли 1 292,4 тис. галонів гасу, що в 1,8 рази більше одеського експорту до Британії [12, с. 39].

З 1890-х рр. більша частина гасу експортувалася до Болгарії та Румунії через дунайський порт Рені. У Рені було побудовано декілька цистерн місткістю до 300 тон гасу. За 1891–1893 рр. до балканських країн завезли 1 336 тис. пудів гасу (535 тис. га-

лонів), у 1900 р. до Сербії доставили 794 563 пуди гасу, до Болгарії — 782 187 пудів і до Румунії — 2 276 пудів [13]. У 1910, 1912–1913 рр. з ренійського порту везли за кордон 1 185 тис. пудів або 474 тис. галонів гасу [11, с. 126].

Перевезенням гасу займався Російське Дунайське пароплавство (далі РДП). У 1890 р. судами компанії в закордонні порти було вивезено 221 135 пудів гасу наливом; 22 312 пудів гасу в бочках. У 1891–1893 рр. до іноземних портів було відправлено: гасу наливом — 1 274 415 пудів; гасу в бочках — 61 682 пуди. У 1894 р. гасу наливом вивезли 750 621 пуд, у бочках — 37 573 пуди. У 1909 р. Російським Дунайським пароплавством до Сербії було доставлено на власних пароплавах 59 тис., на приватних судах Росії і Австрії — 286 тис. пудів гасу. У 1911 р. пароплавством було доставлено за кордон гасу 381 224 пуди, що склало 89,4 % всього експорту незернової продукції [13].

На початку 1900-х рр. з Рені набуває розмаху експорт вугілля. У 1908 р. з Ренійського порту було вивезено 314 788 пудів гасу та 168 тис. пудів вугілля. У 1910 р. з Рені було експортовано 330 тис. пудів гасу та 180 тис. пудів вугілля, тоді як з Одеси у 1909 р. — тільки 36 тис. пудів гасу та 16,5 тис. пудів вугілля. Тільки до Сулинського порту за 1909–1911 рр. пароплавними компаніями щорічно вивозилося 782 тис. пудів кам'яного вугілля і 584 тис. пудів гасу [14, арк. 2, 8–14]. У 1912–1913 рр. з Ренійського порту експортували 854 443 пуди гасу, 271 851 пуд вугілля [15, арк. 12–14]. Можна стверджувати, що Рені стає потужним портом промислового експорту поруч з Маріуполем, Миколаєвом, Одесою.

Для подальшого збільшення експорту гасу уряд у 1902 р. ухвалив рішення про перевезення гасу до Бессарабії з Одеси потягами Південно-західної залізниці. У 1913 р. було доставлено 18 тис. пудів гасу, хоча це коштувало за пуд на 40–45 коп. дорожче, ніж водним шляхом.

Окрім зазначеної продукції за кордон вивозилися мануфактурні товари, залізо, чавун з Одеси та Миколаєва. Здебільшого ця продукція вироблялася на місцевих підприємствах для потреб внутрішнього ринку і лише незначна кількість вивозилася за кордон до країн Близького Сходу. Так, у 1861–1865 рр. з цих портів вивозили мотузку і канатів — 255,5 тис. пудів, сві-

чок — 31 тис. пудів; у 1895 р. з Одеси вивезли 477 тис. пудів заліза, 289 тис. пудів залізних виробів, 130 тис. пудів чавуну та 10 тис. пудів зброї. З Миколаєва було вивезено понад 800 тис. пудів заліза [11, с. 105–106].

З придунайських портів у 1890 р. продали за кордон 2 490 пудів землеробських машин, 657 пудів виробів з металу, 215 пудів мануфактурної продукції. У 1894 р. було вивезено 582 пуди землеробських машин, 2 016 пудів виробів з металу, 849 пудів фабрично-заводської продукції [13]. Але вивіз готової продукції не мав значного розмаху через низьку якість виробів та небажання вітчизняних комерсантів конкурувати з німецькими, англійськими та австрійськими виробниками.

**Висновки.** На початку ХХ ст. вивіз за кордон промислової продукції постійно зростав через низьку вартість та високу якість. Промислові вироби постачалися до Латинської Америки, Південної Африки та Балканського півострову. Провідне місце у промисловому експорті належало руді, рейкам, гасу. Вивіз фабричної продукції через низьку якість не сягав значного розміру.

**В перспективі** досліджувану проблему може бути розглянуто за такими напрямками: визначення місця окремих портів Півдня України у загальноросійському експорті промислових товарів; дослідження впливу світового ринку на об'єми та структуру фабрично-заводського експорту.

### *Джерела та література*

1. Шандра І. О. З'їзди гірничопромисловців Півдня Росії у системі державних та громадських установ (1874–1918 рр.): дис.... канд. іст. наук. 07.00.01 — Історія України. — Луганськ, 2007. — 211 с.
2. Довжук І. В. Зовнішня торгівля підросійської України у післяреформений період // Проблеми історії України ХІХ — поч. ХХ ст. — 2006. — Вип. ХІ. — С. 142–153.
3. Отчет начальника Мариупольского порта о теперешнем состоянии сего порта и его деятельности. — Мариуполь, 1904. — 64 с.
4. Труды XXXIV съезда горнопромышленников юга России (23 ноября — 8 декабря 1909 г.). — Т. 1. — Харьков, 1909.
5. Труды XXXV съезда горнопромышленников Юга России (23 ноября — 9 декабря 1910 г.). — Т. 2. — Харьков, 1910.
6. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1909 год: [Изд. Департамента таможенных сборов] — Т. II. — СПб.: Тип. М. П. Фролова, 1911. — 1231 с.

7. Історія Української РСР: в 8-ми т., 10-ти кн. / [Під. ред. А. Г. Шевельова]. — Т. 4. — К.: Наукова думка, 1978. — 561 с.
8. Дик Е. Н. Промышленный экспорт России на нетрадиционных рынках в нач. XX ст. // Отечественная история. — 1993. — № 4. — С. 153–158.
9. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1910 год: [Изд. Департамента таможенных сборов] — Т. I. — СПб.: Тип. М. П. Фролова, 1912. — 563 с.
10. Золотов В. А. Внешняя торговля России через порты Черного и Азовского морей в конце XVIII — XIX в.: автореф. дис... докт. ист. наук. 07.00.02 — История СССР. — Ростов-на-Дону. — 1966. — 47 с.
11. Шевченко А. М. Зовнішня торгівля портів на Півдні України (друга половина XIX — початок XX ст.): дисс... канд. іст. наук. 07.00.01 — історія України. — Ізмаїл, 2008. — 206 с.
12. Саккер Д. О вывозе русского керосина за границу. — Одесса, 1886. — 46 с.
13. Архив Измаильского музея Дунайского пароходства. — Ф. 2. — Оп. 1. — Спр. 3.
14. Измаильский архив. — Ф. 443. — Оп. 1. — Спр. 141.
15. Измаильский архив. — Ф. 443. — Оп. 1. — Спр. 452.

### *Анотації*

***Шевченко А. М. Экспорт промышленной продукции через порты Юга Украины в конце XIX — в начале XX вв.***

В статье исследуется вывоз промышленных товаров с Юга Украины в Южную Америку, страны Балканского полуострова в конце XIX — в начале XX века.

***Shevchenko A. M. Export of industrial products through South Ukrainian ports in the late 19<sup>th</sup> — early 20<sup>th</sup> c.***

The export of industrial goods from South of Ukraine to South America as well as to the countries of Balkan Peninsula in the late 19<sup>th</sup>-early 20<sup>th</sup> c. is analyzed in the article.