

## Фінансування суднобудівної промисловості України у 1911-1916 рр.

*У статті визначено вплив організації фінансування воєнних замовлень на розбудову суднобудівної промисловості та мілітаризацію економіки. Проаналізовано вплив урядових заходів у сфері фінансової політики Російської імперії на діяльність суднобудівних підприємств України у 1911-1916 рр.*

**Ключові слова:** Перша світова війна, державне регулювання економіки, суднобудівна промисловість, фінанси, кредит.

Перша світова війна випробувала на міцність фінансову систему Російської імперії та організаційну будову її фінансової адміністрації. Різні аспекти фінансування промисловості Російської імперії в роки Першої світової війни розглядали В. Михайлов [1], І. Маєвський [2], А. Сидоров [3], В. Шаццло [4], В. Полікарпова [5]. Визнаючи загальне збільшення асигнувань на утримання флоту у 1908–1913 рр., дослідники вважають, що виробничі потужності та рівень інноваційних технологій виробництва та організації роботи суднобудівної промисловості Російської імперії не дозволяли їй виступати повноцінним конкурентом на світовому рівні. Причиною цього називають недостатній рівень усвідомлення вищим керівництвом держави економічного забезпечення ведення війни та специфіки застосування у бою лінкорів-дредноутів на Чорноморському театрі бойових дій.

Крім того, вказувалося, що усталена система розподілу воєнних замовлень та визначення їх обсягів поєднана із лобюванням інтересів як великих фінансово-промислових груп, так і окремих підприємців, наближених до влади, в тому числі й за рахунок належності до родинно-земляцьких угруповань, сприяла поширенню випадків неефективного використання державних фінансових ресурсів завдяки штучному завищенню цін на виконання казенних замовлень. До того ж, деякі спроби регулювання цін шляхом їх корекції на казенних заводах не давали потрібного результату через активну протидію цьому з боку частини урядовців.

Практика розподілу воєнних замовлень між державними та приватними підприємствами виявила наявність протиріч між інтересами їх власників. З одного боку, відносна швидкість перепрофілювання виробництва на виконання військових замовлень, властива приватним фірмам, приваблювала замовників внаслідок загострення цейтноту в умовах війни. З іншого боку, частина приватних підприємств не мала технічних можливостей для виконання військових замовлень, що тягнуло за собою необхідність розбудови казенних заводів. Особливо це стосувалося налагодження виробництва у сфері технічно складної металообробки та металургії, які вимагали значних капіталовкладень і відносно великих термінів їх окупності.

Напередодні Першої світової війни світова першість у військовому кораблебудуванні належала Великобританії. Суттєве посилення британського флоту на початку ХХ ст. пов'язувалося із створенням принципово нових лінійних кораблів типу «Dreadnought» [6], чиї тактико-технічні дані значно перевищували відповідні показники броненосців так званого «додредноутного» типу. За рахунок збільшення середньої водотоннажності лінкорів-дредноутів до 20000-25000 т на відміну від попередніх броненосців, водотоннажність яких сягала 15000 т, вдалося суттєво посилити озброєння шляхом встановлення 5 артилерійських башт із 10 305-мм гарматами на лінкорі «Dreadnought» на противагу пануючому до того стандартному озброєнню із 4 305-мм гармат у двох баштах. Створення «Dreadnought» ознаменувало революцію у військовому кораб-

лебудуванні і примусило інші держави включитися у так звану «дредноутну» гонитву, яка передбачала будівництво нових кораблів з метою повторення та перевершення бойової могутності англійських лінкорів. Дредноути завдяки збільшеній кількості та далекобійності гармат головного калібру, оптимізації схеми бронювання та підвищенню швидкості ходу могли обирати найбільш вигідні для себе умови бою, займаючи позицію поза зоною досяжності артилерії інших кораблів.

Старі броненосці виявилися безсилим у можливому протистоянні із дредноутами. Однак для будівництва великотоннажних дредноутів потрібно було здійснити відповідну модернізацію суднобудівних заводів, модернізувати виробництво судових машин, гармат, башт, бронювання та прицільно-навігаційного обладнання.

У зв'язку із цим почалося переобладнання та модернізація чорноморських суднобудівних заводів «Наваль», а пізніше – «Россуд». Вже з 1907 р. на заводі «Наваль» прискорено велося технічне переоснащення, яке включало реконструкцію стапелів і добувочних споруд, що використовувалися після спуску кораблів на воду. В цей час подовжено і практично заново збудовано для великотоннажних кораблів стапель № 1. У 1909 р. російське Морське міністерство опублікувало доповідь спеціалістів Адміралтейського заводу і Петербурзької інженерної академії, де відзначалося, що «Наваль» був «найбільшим і найважливішим із приватних суднобудівних і механічних заводів у Росії» [7, с. 452].

У 1910 р. Туреччина купила у Німеччини два ескадрених броненосця та чотири нових ескадрених міноносця. Ще чотири есмінця були придбані у Франції. Тоді ж було підписано контракт між Туреччиною та Англією про будівництво і поставку на Чорне море до 1914 р. трьох нових кораблів, із них двох дредноутів. Відповідно прагнення Російської імперії оволодіти чорноморськими протоками диктувало необхідність посилення Чорноморського флоту за рахунок будівництва нових кораблів-дредноутів, для чого протягом передвоєнних років було здійснено переобладнання миколаївських суднобудівних заводів.

Так, у 1911 р. на заводі «Наваль» було збудовано так званий «великий ковш», що був здатний приймати кораблі водотоннажністю до 45000 т. Розширювалося і модернізувалося також суднобудівне, баштове, турбінне, котельне, ковальсько-пресувальне, цинкувальне та мідницьке виробництва, будувалися нові механічно-збиральний та інструментальний цехи. Крім того, було збудовано сталеливарний цех із трьома мартенівськими печами; прокладено автономні, не пов'язані із містом, каналізацію та водопровід. Також вдалося серйозно модернізувати центральну електростанцію, компресорну та гідравлічні підстанції. У 1912 р. на завод «Наваль» було доставлено у розібраному стані з Німеччини, а потім змонтовано на місці плавучий кран вантажопідйомністю 150 т. Протягом реконструкції 1907-1912 рр. площа території заводу була збільшена за рахунок купівлі й освоєння нових ділянок з 80 га до 120 га.

У березні 1911 р. французький банк «Со-сьєте-женераль» придбав акції бельгійських власників заводу «Наваль», створивши у Парижі французьке «Акціонерне товариство Миколаївських заводів і верфів», яке разом із «Російсько-Азіатським» банком з Петербургу стало новим власником заводу. Правління очолював великий промисловець і колишній міністр фінансів Поль Думер, що через деякий час був обраний президентом Франції. Важливу роль у правлінні миколаївського заводу відіграв «король озброєнь Європи» французький капіталіст Базиль Захаров, який був власником багатьох промислових підприємств і банків, у тому числі відомої фірми «Віккерс і Максим», що об'єднувала 17 військових заводів в Англії, Швеції та Іспанії.

Водночас у 1911 р. казенне Миколаївське Адміралтейство було закрито через відсутність засобів на реконструкцію. Заново створена на його базі приватна компанія «Россуд» («Російське суднобудівне товариство») отримала безкоштовну оренду терміном на 25 років стару верф на Інгулі із правом її перебудови. Варто підкреслити, що значна кількість акцій «Россуду» належала імператриці Олександрі Федорівні та найближчому оточенню Миколи II і вищим чинам Морського міністерства.

Саме нова компанія у серпні 1911 р. розгорнула на лівому березі Інгулу великомасштабну модернізацію, яка здійснювалася протягом двох років і перетворила новий завод на потужне сучасне підприємство для будівництва великих військових кораблів із залученням найновітнішого обладнання. На зборах комітету засновників у Санкт-Петербурзі 5 листопада 1911 р. директором-розпорядником був призначений колишній начальник судово-механічного виробництва Адміралтейського заводу Санкт-Петербурга М. І. Дмитрієв.

У ході будівництва було демонтовано старі дерев'яні елінги, замість яких збудовано суднобудівний відкритий елінг на залізобетонній основі з перекриттям на металевих опорах над двома великими нахиленими стапелями. На нових стапелях, обладнаних мостовими кранами, могли бути збудованими кораблі водотоннажністю до 30000 т. Одночасно було прокладено залізницю, що зв'язувала «Россуд» з товарною станцією. Крім того, на заводі було споруджено 200-тонний плавучий кран та плавучий док вантажопідйомністю 30000 т. До того ж, на правому березі Інгулу збереглися і продовжували працювати філіали петербурзьких Балтійського, Невського заводів і Миколаївський військовий порт. Через деякий час плавучий док, побудований на заводі «Россуд», був переданий у оренду «Навалю», де й залишився.

У 1911 р. постановою Ради Міністрів Російської імперії були видані замовлення на будівництво двох лінкорів-дредноутів заводу «Россуд» і ще одного такого ж корабля заводу «Наваль». При їх спорудженні мав бути врахований досвід будівництва з 1909 р. у Петербурзі на Балтійському та Адміралтейському заводах чотирьох лінкорів типу «Гангут». Водночас, не маючи достатньої кількості кваліфікованих конструкторських кадрів, «Россуд» залучав для розробки проекту технічне бюро Балтійського заводу, а також спеціалістів петербурзьких підприємств та відомств Морського міністерства [7, с. 451].

У квітні 1912 р. Петербурзький міжнародний комерційний банк, який контролював діяльність 22 великих компаній у різних частинах Росії і брав участь у фінансуванні модернізації «Россуду», перекупив у «Росій-

сько-Азіатського» банку акції «Товариства Миколаївських заводів і верфів» і став фактичним власником «Наваля». Найбільш впливовим із числа акціонерів, який володів 2400 акціями і правом на 240 голосів загальних зборів акціонерів, став прибалтійський поміщик і підприємець барон М. Врангель, батько майбутнього головнокомандуючого білогвардійськими частинами генерала П. Врангеля. 12 жовтня 1913 р. керуючий відділом торгівлі і промисловості повідомив, що імператор Микола II дозволив французькому «Анонімному товариству Миколаївських заводів і верфів» заснувати «Акціонерне товариство Миколаївських заводів і верфів» на основі статуту, затвердженого 8 жовтня 1913 р. [8]. Акція I розряду коштувала 187 руб. 50 коп., а акція II розряду – 100 руб. Збільшення загального розміру статутного капіталу на суму більше 7000000 руб. повинно було узгоджуватися з Міністром торгівлі і промисловості [9].

Загалом протягом 1911-1914 рр. розміри основного капіталу «Россуду» і «Наваля» зросли у десять разів, а кількість працівників «Наваля» збільшилася у п'ять разів. Згідно даних перших загальних зборів акціонерів «Товариства Миколаївських заводів і верфів», яке відбулося 8 листопада 1913 р., станом на 8 жовтня 1913 р. основний капітал товариства складав 7 млн руб., і розподілявся у 24000 акцій I розряду і 25000 акцій II розряду. Отриманий прибуток дозволив акціонерному товариству відрахувати його 5% до запасного капіталу та видати дивіденди тримачам акцій I розряду у розмірі 6% річних. Крім того, 15000 руб. було виділено на преміювання найкращих службовців [10]. Наприкінці 1913 – на початку 1914 рр. кількість постійних робітників заводу «Россуд» досягала 2500 осіб, чий річний заробіток становив 1100000 руб., а кількість обігових коштів заводу – 5225000 руб., з яких 3000000 руб. відводилося на лінійні кораблі, а більше 2000000 – на модернізацію обладнання заводу [11].

Крім того, перед Першою світовою війною на Північній стороні Севастополя за кресленнями, затвердженими особисто Миколою II, було побудовано сухий док для обслуговування нових лінкорів-дредноутів.

У роки війни прискореними темпами продовжувало здійснюватися переобладнання суднобудівельних заводів Миколаєва «Россуд» і «Наваль», започатковане ще перед початком бойових дій у тому числі й для будівництва кораблів збільшеної водотоннажності типу «Императрица Мария». Це було викликано замовленням Туреччиною трьох лінійних кораблів-дредноутів у Англії, що могло б суттєво змінити баланс сил на Чорному морі. Відмова Англії передати Туреччині замовлені кораблі з початком Першої світової війни не усунула такої загрози через продаж туркам Німеччиною крейсерів «Goeben» і «Breslau». Зокрема бій поблизу м. Сарич 5 листопада 1914 р. виявив, що ескадра з п'яти найпотужніших лінкорів Чорноморського флоту не може забезпечити гарантію нейтралізації лінійного крейсера «Goeben», у першу чергу через низьку швидкість ходу (близько 16 вузлів проти 28) [12, с. 226]. Такий стан речей зумовив застосування комплексу заходів для прискорення будівництва нових лінійних кораблів для Чорноморського флоту.

Впродовж 1914 р. згідно даних управляючого заводом «Россуд» К. Ващалова фінанси підприємства було використано для запуску нового крану для сортування сталі на головному складі, за планом розширення заводу придбані необхідні станки, укріплені набережні ділянки берега, побудовано казарми для пожежників при депо, а також продовжено гілку залізниці до морського госпіталю. До того ж, з осені 1914 р. основна увага приділялася добудові лінкора «Императрица Мария», оскільки уряд вимагав прискорення здачі цього корабля. Кількість робітників сягнула 3000 осіб, за рік їм було виплачено заробітної плати 1757622 руб. Витрати за 1914 р. на будівництво лінкорів «Императрица Мария», «Император Александр III», плавучого доку, крейсерів «Адмирал Нахимов», «Адмирал Лазарев», «Адмирал Истомирин», «Адмирал Корнилов» становили 5944186 руб. [13].

Процес будівництва нових лінкорів виявив певні труднощі і особливості фінансування таких проектів. Ставка була зроблена на широке залучення банківського капіталу і приватного підприємництва. За контрактом від 31 бе-

резня 1912 р. із «Россудом» за кожен з лінкорів «Императрица Мария» і «Александр III» завод мав отримати 19719654 руб. При цьому загальний кошторис на придбання механізмів за кордоном не мав перевищувати 1000000 руб. із узгодженням переліків замовленого обладнання із Радою по суднобудуванню. У випадку, коли певне обладнання мало бути створене російськими підприємствами, що не належали «Россуду», то воно виготовлялося виключно під контролем представників комісії Морського міністерства із відповідним відшкодуванням витрат заводу [14]. Наприклад, «Россудом» заводу «Г. А. Лесснер» було замовлено виготовлення підводних мінних апаратів та інших механізмів мінного озброєння лінкорів «Императрица Мария» і «Александр III» на суму 278500 руб. за умови їх монтажу на кораблі «Россудом» [15].

Для прискорення будівництва нових кораблів архітектурний тип і головні проектні рішення приймалися згідно з досвідом закладених у 1909 р. у Петербурзі лінкорів типу «Гангут». За контрактом від 31 березня 1912 р., підписаним між Морським міністерством і заводом Російського суднобудівного товариства «Императрица Мария», потрібно було спустити на воду не пізніше липня, а повна готовність корабля до планових випробувань планувалася на 20 серпня 1915 р. Такі високі темпи, що майже не поступалися темпам спорудження кораблів провідних країн світу, були майже витримані: завод, який продовжував модернізацію виробничих потужностей, забезпечив спуск корабля на воду 6 жовтня 1913 р. Для забезпечення високих темпів будівництва передбачалася фіксація ступеня готовності механізмів на встановлений період часу [16]. Зокрема, готувалися відповідні графічні зображення певних стадій виконаних робіт [17]. Крім того, встановлювалася поетапна оплата виконання замовлення по будівництву корабля. Так, наприклад, виконавши близько 60% робіт, 25 жовтня 1913 р. завод «Россуд» отримав шостий платіж у сумі 1500000 руб. [18].

Попри високі темпи будівництва корабля «Императрица Мария» певні проблеми при спорудженні були викликані замовленням товариства «Россуд» в Англії турбін, деяких

допоміжних механізмів, гребних валів та дейдвудних пристроїв. Вчасно профінансовані, ці елементи були доставлені лише у травні 1914 р. До того ж, в умовах збільшення загрози війни виконання даного контракту залишалося швидше виключенням з правил. Водночас для прискорення введення в дію лінкора «Императрица Екатерина II» (з 14 червня 1915 р. «Императрица Екатерина Великая»), який будувало «Товариство Миколаївських заводів і верфів» («Наваль»), Морському міністерству довелося вжити ряд невідкладних заходів: заводу «Наваль» передали броню башт, бойових рубок, окремих кожухів і димових труб від третього лінкора у серії «Император Александр III», а також запасні станки 305-мм гармат «Севастополь» і «Полтава». Однак відчутні збої у контрагентних поставаннях вже до листопада 1914 р. примусили міністерство погодитися із перенесенням строків готовності лінкорів. 22 лютого 1914 р. у записці директора заводу «Россуд» М. Дмитрієва відзначалося, що, незважаючи на надзвичайні затримки поставок корабельної сталі та обмежену кількість робітників, вдалося не лише спустити на воду лінкор «Императрица Мария», а й виготовити значну частину набору корпусу лінкора «Александр III». При цьому місячна потужність майстерень заводу досягала 120000 пудів [19].

Для прискорення та здешевлення будівництва нових кораблів архітектурний тип і головні проектні рішення приймалися згідно з досвідом закладених у 1909 р. у Петербурзі лінкорів типу «Гангут». За контрактом від 31 березня 1912 р., підписаним між Морським міністерством і Російським суднобудівним товариством «Императрица Мария», потрібно було спустити на воду не пізніше липня, а повна готовність корабля до планових випробувань планувалася на 20 серпня 1915 р. Такі високі темпи, що майже не поступалися темпам спорудження кораблів провідних країн світу, були майже витримані. Завод, який продовжував модернізацію виробничих потужностей, забезпечив спуск корабля на воду вже 6 жовтня 1913 р.

Прагнення до прискорення строків введення в дію нових кораблів, викликані війною, в умовах бойових дій призводило до змін пла-

нів проведення робіт за рахунок перерозподілу замовлень для компенсації замовлених приладів за кордоном [20, 495]. Цим же прагненням зумовлювалося призначення особливих премій на оплату екстрених витрат підприємствам, які брали участь у будівництві чорноморських лінкорів-дредноутів. Крім цього, для прискорення будівництва від заводів вимагалося лише виконання завдань, необхідних для бойової готовності цих кораблів, а для добування інших суден приватним підприємствам надавалася допомога у справі вчасного отримання необхідних механізмів та деталей від суміжників (у документі «заводів-питомників») та у попередженні можливих проблем із призупиненням праці робітниками [20, с. 547].

Перегляд кошторису будівництва суден здійснювався під час війни, в тому числі й у зв'язку із внесенням змін у конструкцію кораблів. Проблемаю розрахунків обсягів фінансування програм будівництва суден для російського флоту була організація їх проектування та забезпечення відповідності проектним розрахункам кораблів однієї серії за відсутності налагодженої роботи науково-дослідних станцій. Миколаївські суднобудівні заводи не мали достатньої кількості кваліфікованих спеціалістів для проектування лінкорів-дредноутів. Це змусило їх залучати до роботи спеціалістів балтійських заводів. Побудовані на основі проекту балтійського лінкору типу «Гангут», перші три чорноморські лінкори типу «Императрица Мария» мали деякі відмінності: із врахуванням особливостей театру бойових дій проект суттєво переробили. Пропорції корпусу стали більш повними, швидкість та потужність механізмів зменшили, але суттєво посилили бронювання суден: питома вага броні на чорноморських лінкорах сягнула 7045 т (31% від проектної водотоннажності проти 26% на «Гангуті»), розмір броньових плит привели у відповідність до кроку шпангоутів з метою перетворити останні на додаткову опору. Крім того, дещо збільшився нормальний запас палива до 1200 т вугілля і 500 т нафти, що забезпечувало дальність плавання 3000 миль економічним ходом. Однак від переважання чорноморські дредноути страждали ще більше, аніж балтійські. Зокрема,

через помилку у розрахунках «Императрица Мария» отримала великий диферент на ніс, що погіршувало й без того погану морехідність. Для виправлення ситуації довелося зменшувати боєзапас двох носових гармат головного калібру до 70 пострілів на ствол замість 100 за штатом, на лінкорі «Императрица Екатерина Великая» змінили центрування ваги за шпангоутами із перенесенням центру ваги корабля в бік корми, а на лінкорі «Император Александр III» з цією метою зняли дві носові 130-мм гармати.

Прагнення вдосконалити кораблі однієї серії чи виправити виявлені у конструкції недоліки призводили до певних змін у конструкції і відповідних змін кошторисів, про що, наприклад, свідчили дані специфікації механізмів лінкора «Императрица Екатерина Великая» [21]. Лінійні кораблі типу «Императрица Мария» відрізнялися водотоннажністю («Императрица Мария» – 22600 т, «Император Александр III» – 22600 т, «Императрица Екатерина Великая» – 23783 т, «Император Николай I» – 27800 т), засобами вирівнювання диференту, способами кріплення броні та її типом тощо. Це призводило до виділення додаткових коштів на добудову кораблів, їх перерозподіл між контрагентами та порушення графіків виконання запланованих робіт [20, с. 495].

Ще однією причиною внесення суттєвих змін у конструкцію кораблів типу «Императрица Мария» були результати засекречених випробовувань міцності броні нових лінкорів, проведені перед війною, коли у корпус старого броненосця «Чесма» врзали один відсік корпусу лінкору типу «Гангут». Внаслідок випробувань з'ясувалося, що 305-мм фугасний снаряд зразка 1911 р. пробивав головний броньовий пояс «Гангут» вже з дистанції 63 кабельтова, а на більших дистанціях деформував розташовану за бронею основу, порушуючи герметичність корпусу. Обидві броньові палуби виявилися занадто тонкими – снаряди не лише пробивали їх, а й подрібнювали на дрібні осколки, що викликали ще більші руйнування. Саме тому броньовий захист чорноморських лінкорів було посилено, а четвертий корабель типу «Императрица Мария» мав суттєво збільшену водотоннажність і броню-

вання, що відповідним чином збільшувало обсяги фінансування його будівництва. Тут варто зазначити, що прийняття свого часу за основу проекту лінкорів конструкторського бюро Балтійського заводу під керівництвом І. Бубнова із зменшеною товщиною броні було наслідком існування потужного лоббі у вигляді підтримки академіка О. Крилова, який був одночасно і головою конкурсного журі, і співавтором відповідного проекту. У своїх мемуарах академік наголошував на тому, що Франція, яка надавала Росії кредит для спорудження кораблів, виступила проти прийняття Росією проекту відповідного корабля німецької фірми «Blohm & Voss» через небажання вкладати близько 500 млн руб. золотом у розвиток німецької суднобудівної промисловості. Результатом такого лоббі стало вкладення значних коштів у переобладнання та модернізацію російських лінкорів, в основі яких лежав не досить досконалий проект корабля із великою швидкістю, потужним озброєнням, але відносно слабким броньовим захистом, не дивлячись на запровадження кріплення прямокутних броньових плит меншою стороною до ватерлінії [12, с. 228].

Саме тому за контрактом від 30 серпня 1914 р. із «Товариством Миколаївських заводів і верфів» про будівництво четвертого лінійного корабля типу «Императрица Мария» («Император Николай I») цей лінкор із збереженням основного озброєння у вигляді 12 305-мм гармат мав суттєво посилений броньовий захист. Вага броні без урахування башт досягла 9417 т або 34,5% від проектної водотоннажності. Крім того, посилити опорну основу під броню, а головне – всі броньові плити з'єднували вертикальними шпонками типу «подвійний хвіст ластівки», що перетворювало пояс у монолітний 262-мм панцир. Позаду нього знаходився 75-мм скіс броньової палуби і прокольна переборка такої ж товщини, що збільшувало загальну товщину броньового захисту до 337 мм. Але подібні вдосконалення суттєво підвищували вартість спорудження корабля. Крім того, на фінансування будівництва «Императора Николая I» суттєво вплинув факт участі Росії у бойових діях. Контрактом передбачалося, що загальна сума замовлення облад-

нання для лінкора за кордоном не повинна була перевищувати 2000000 руб., а у випадку представлення розрахунків щодо перевищення такої суми, різниця мала компенсуватися за рахунок прибутків власників суднобудівних заводів із зменшенням контрактної вартості будівництва корабля. Загальна вартість лінкора, спорудженого у відповідності до контрактних креслень, мала становити 22500000 руб. (майже на 15% більше, ніж лінкор «Императрица Мария»). У цю суму не входила вартість мін, гармат, бортових станків, броні, приладів керування вогнем артилерії, безпроводного телеграфу, морехідних інструментів та секретної сигналізації із відповідними проводами, а будь-які відхилення від проекту допускалися виключно за умови їх узгодження із Морським міністерством. Кораблебудівники мали обов'язково вести облік ваги всіх елементів корабля для недопущення його перевантаження, що контролювалося відповідними органами [22].

В умовах воєнного часу закладене у проект будівництва кораблів фінансування доволі часто доводилося переглядати внаслідок здрожження матеріалів та оплати праці. Так, електричне обладнання міноносців типу «Дерзкий», замовлене товариству «Всеобщая компания электричества» за контрактом від 12 жовтня 1912 р. на суму 54000 крб. за міноносець без урахування вартості встановлення на кораблях електричних тахометрів. А вже на серії міноносців типу «Ушаковский» загальне збільшення ціни на електрообладнання за контрактом від 26 жовтня 1915 р. становило близько 75000 крб. і досягло 129935 крб. за міноносець [23].

29 серпня 1914 р. було укладено контракт із Російським суднобудівним товариством у Миколаєві на будівництво двох легких крейсерів типу «Адмирал Лазарев». До речі сума прибутків акціонерів у справі будівництва крейсерів закладалася згідно з контрактом у розмірі 10% [24]. 17 березня 1915 р. із «Товариством Миколаївських заводів і верфів» було укладено контракт на побудову чотирьох підводних човнів типу «Барс» надводною водотоннажністю 650 т. Вартість однієї субмарини за контрактом складала 1665000 руб., а за-

гальна сума контракту дорівнювала 6660000 руб. У цю суму не входило постачання мін Уайтхеда, радіотелеграфів, компасів. До того ж, як і у інших випадках сплата мита за обладнання, ввезене з-за кордону, покладалося на виконавця замовлення [25].

Держава активно фінансувала купівлю судових механізмів та приладів за кордоном з метою прискорення введення в експлуатацію кораблів. Зокрема, велика увага приділялася будівництву не лише лінкорів, а й міноносців: специфіка ведення бойових дій на Чорному морі передбачала їх активне використання для блокування транспортного сполучення супротивника вздовж Анатолійського узбережжя. Міноносці також використовувалися для блокування порту Зонгулдак, який використовувався для відвантаження вугілля турками.

17 березня 1915 р. Морським міністерством було укладено контракт із «Товариством Миколаївських заводів і верфів» на будівництво восьми міноносців із швидкістю повного ходу 33 вузли. Всі частини корпусу та механізмів для обладнання кораблів мали відповідати міноносцям типу «Дерзкий» і бути спорудженими із матеріалів «російського походження» за виключенням тих частин, які в Росії не виготовлялися, а налагодження їх виробництва призвело б до затримки здачі кораблів. «Товариство Миколаївських заводів і верфів» отримало право придбати за кордоном без зниження контрактної вартості матеріал для лопаток турбін, лопаточці поковки, а також додаткові механізми, що купувалися для міноносців типу «Дерзкий». Стосовно таких частин надавалося право виступати із вимогою їх придбання за кордоном із обов'язковим узгодженням замовлення із Радою по суднобудуванню. Специфіка контракту передбачала сплату «Товариством Миколаївських заводів і верфів» всіх митних платежів та зборів, необхідних для отримання замовлених механізмів, а також заборону надсилати всі матеріали специфікації на міноносці виконавцям замовлень за кордоном для збереження режиму секретності. Важливо, що гармати та пристрої для їх кріплення на кораблях (аж до відповідних фундаментних болтів), а також обладнання для передачі сигналів надавалося виключно

Морським міністерством і не могло бути предметом замовлення за кордоном. Водночас встановлення вказаного обладнання здійснювалося за рахунок «Товариства Миколаївських заводів і верфів» і не передбачало визначення додаткового фінансування [26]. У випадку неготовності плавучого доку товариства до виконання робіт, передбачених контрактом, передбачалося використання відповідного доку із Севастополя за рахунок коштів «Товариства Миколаївських заводів і верфів». За побудованим згідно із затвердженими кресленнями міноносець Морське міністерство мало заплатити 2,2 млн руб., а загальна вартість контракту дорівнювала 17,6 млн руб. До того ж, у випадку, коли Міністерство вважало б за потрібне відмовитися від встановлення на кораблях певних механізмів чи приладів, то відповідна сума їх вартості була б вирахована з оплати [27].

20 квітня 1915 р. Морським міністерством було укладено додатковий контракт із «Товариством Миколаївських заводів і верфів» на прискорення будівництва лінкора «Императрица Екатерина Великая», згідно з яким корабель мав бути повністю готовим до 20 червня 1915 р. У випадку виконання цієї умови суднобудівельникам виплачувалося додатково 1250000 руб. У випадку, якщо корабель не буде завершений до обумовленого терміну із суми премії вираховувалася сума неустойки, що не повинна була перевищувати 750000 руб. Водночас перед виходом корабля із заводу було передбачено, що комісія Морського міністерства мала скласти точний список робіт згідно встановлених креслень, що мали бути виконані підрядником тоді, коли міністерство знайде можливість повернути корабель для їх довиконання. За умовами контракту, замовник не виплачував суму у 1000000 руб. із загальної суми вартості корабля, як засіб забезпечення виконання гарантійних зобов'язань виконавцем. У випадку аварії чи загибелі корабля або неповернення його на завод протягом 12 місяців для здійснених запланованих контрактом робіт суднобудівникам виплачувалися всі обумовлені кошти за виключенням сплати неустойок за невчасне виконання замовлень на певні механізми корабля [28].

Форми фінансування будівництва лінкора «Императрица Екатерина Великая» були одним із важелів прискорення будівництва корабля за умови якісного виконання робіт. Представник компанії «Віккерс» Джонсас, який був присутнім на заводі під час здійснення будівництва корабля, 19 січня 1916 р. відзначав у своєму листі на ім'я Ю. Юренєва, що європейським спеціалістам видавалося за неможливе здійснення такого великого обсягу робіт за такий короткий термін. Адже в межах будівництва було виготовлено та встановлено 23400 т сталі, обладнання та гармат в умовах затримок постачання матеріалів, зниження кваліфікації робітників. У листі підкреслювалося, що темпи і якість будівництва лінкора «Императрица Екатерина Великая» дозволяли стверджувати, що «Товариством Миколаївських заводів і верфів» було поставлено рекорд для Росії у справі спорудження кораблів такого типу [29].

25 травня 1916 р. Морське міністерство уклало контракт із заводом «Россуд» на будівництво восьми підводних човнів: чотирьох типу «Голланд» надводною водотоннажністю 952 т і «Фіат-Сан-Джоржио» надводною водотоннажністю 920 т. Вартість будівництва одного підводного човна типу «Голланд» складала 4000000 руб., а «Фіат-Сан-Джоржио» – 3800000 руб. при загальному обсязі контракту в 31200000 руб. Морське міністерство залишало за собою право зменшувати ціну контракту у випадку відмови від установки певного обладнання на підводні човни та формувало комісію, яка мала слідкувати за якістю виконання робіт [30].

У 1916 р. заводу «Россуд» вдалося довести готовність лінійного корабля «Император Александр III» до 92%, оскільки протягом року вдалося перевезти головні механізми корабля з Англії через Архангельськ по водним системам до Миколаєва. Корпус та механізми корабля було застраховано на 12640000 руб. [31]. Розмір страховки для «Императрица Мария» становив 1269000 руб. [32]. Планувалося завершити будівництво корабля до весни 1917 р., однак станом на 1 грудня 1916 р. будівництво легкого крейсера «Адмирал Нахимов» довели до 78,7%, а «Адмирал Лазарев»



– до 71,7%. Завод «Наваль» забезпечив готовність крейсера «Адмирал Истомир» до 54,5%, а завод «Россуд» довів готовність крейсера «Адмирал Корнилов» до 54,9%. Протягом 1916 р. були спущені на воду міноносці «Фидониси», «Керчь», «Гаджибей», «Калиакрия», «Цериго», «Корфу» і «Левкас». У 1916 р. було введено в експлуатацію останній з підводних човнів типу «Голланд» водотоннажністю 630 т, побудованого Невським суднобудівним заводом у Миколаєві. «Товариством Миколаївських заводів і верфів» був спущений на воду підводний човен «Орфей» із розрахунком бути готовим до випробувань до 1 січня 1917 р. [20, с. 631-632].

Проблемою для забезпечення фінансування суднобудівної промисловості стали страйки 1916 р. та розповсюдження чуток серед робітників про те, що у працівників секвестрованих підприємств суттєво підвищено розміри заробітної плати. Так, під час страйку на суднобудівному заводі «Наваль» у Миколаєві висловлювалися побажання про ревізію підприємства ще до секвестру Путилівського заводу. Такі надії пов'язувалися із прикладом встановлення підвищеного розміру заробітної плати працівникам залізниць, що були ревізовані урядом [5, с. 484].

Загалом обсяги фінансування суднобудівних підприємств свідчать про масштабність вкладення коштів у розвиток суднобудівної промисловості. На користь такого судження говорить те, що, наприклад, директор «Россуду» вже на 1914 р. вважав виробничі потужності підприємства достатніми для

виконання поставлених завдань. Водночас обсяги капіталовкладень суттєво зросли, що обумовлювалося різким зростанням водотоннажності кораблів, а відповідно й розмірів доків для їх будівництва та обслуговування. До того ж, зростання обсягів фінансування робило дредноути настільки дорогими кораблями, що вище керівництво ряду держав певний час утримувалося від їх введення в бій через побоювання можливої втрати: загибель таких кораблів нерідко прирівнювалася до національної трагедії у зв'язку із широким спектром залучення коштів для фінансування (в тому числі й частково приватних капіталів через участь у роботі акціонерних товариств).

Проблеми у сфері фінансування суднобудівної промисловості України під час Першої світової війни створювало здорожчання вартості робочої сили, збільшення оплати за окремі матеріали та їх перевезення залізничним транспортом. Особиста зацікавленість імператорської сім'ї та частини високопосадовців у роботі суднобудівних заводів, як їх акціонерів, полегшувала організацію фінансування виробництва. Водночас темпи освоєння коштів, принаймні до кінця 1916 р., залишалися досить високими. Існування обмеження на купівлю матеріалів та механізмів з-за кордону для спорудження кораблів заохочувало розвиток суміжних галузей промисловості: електротехнічної, хімічної, металургійної. Впродовж 1914-1916 рр. суднобудівна промисловість практично виконувала роль мультиплікатора.

### Джерела та література:

1. Михайлов В. С. Очерки по истории военной промышленности / В. С. Михайлов. – М.: ВСНХ СССР, 1928. – 421 с.
2. Маевский И. В. Экономика русской промышленности в условиях первой мировой войны / И. В. Маевский. – М.: Политиздат, 1957. – 392 с.
3. Сидоров А. Л. Финансовое положение России в годы первой мировой войны (1914-1917) / А. Л. Сидоров. – М.: Изд-во АН СССР, 1960. – 578 с.
4. Шацилло В. Первая мировая война. 1914-1918. Факты. Документы / В. К. Шацилло. – М.: Олма-пресс, 2003. – 480 с.
5. Поликарпов В. В. От Цусимы к Февралю. Царизм и военная промышленность в начале XX века / В. В. Поликарпов. – М.: «ИНДРИК», 2008. – 552 с.
6. Характеристики введенного в експлуатацію у 1907 р. (спущений на воду 10 лютого 1906 р.) корабля були настільки видатними, що його назва стала родоначальником нового класу кораблів: лінкорів-дредноутов.
7. Бабич В. В. Наши авианосцы на стапелях и в дальних походах / В. В. Бабич. – Николаев : АТОЛЛ, 2003. – 544 с.

8. Держархів Миколаївської обл., ф. 297, оп. 1, спр. 209, арк. 1.
9. Держархів Миколаївської обл., ф. 297, оп. 1, спр. 209, арк. 2-4.
10. Держархів Миколаївської обл., ф. 297, оп. 1, спр. 208, арк. 1-2.
11. Держархів Миколаївської обл., ф. 300, оп. 1, спр. 124, арк. 23-24.
12. Тарас А. Е. Энциклопедия броненосцев и линкоров / А. Е. Тарас. – Минск; М.: Харвест; АСТ, 2002. – 792 с.
13. Держархів Миколаївської обл., ф. 300, оп. 1, спр. 124, арк. 29-31.
14. Держархів Миколаївської обл., ф. 300, оп. 1, спр. 11, арк. 24-31.
15. Держархів Миколаївської обл., ф. 300, оп. 1, спр. 14, арк. 27-29.
16. Держархів Миколаївської обл., ф. 300, оп. 1, спр. 16, арк. 38-41.
17. Держархів Миколаївської обл., ф. 300, оп. 1, спр. 1105, арк. 3.
18. Держархів Миколаївської обл., ф. 300, оп. 1, спр. 244, арк. 182.
19. Держархів Миколаївської обл., ф. 300, оп. 1, спр. 124, арк. 22-25.
20. История создания и развития оборонно-промышленного комплекса России и СССР 1900-1963: документы и материалы: в 2 т. Т. 1: Военная промышленность России в начале XX века (1900-1917) // под ред. Р. Ш. Ганелина. – М.: «Новый хронограф», 2004. – 832 с.
21. Держархів Миколаївської обл., ф. 297, оп. 1, спр. 862, арк. 1-4.
22. Держархів Миколаївської обл., ф. 297, оп. 1, спр. 272, арк. 82-92.
23. Держархів Миколаївської обл., ф. 297, оп. 1, спр. 84, арк. 47.
24. Держархів Миколаївської обл., ф. 300, оп. 1, спр. 400, арк. 10-12.
25. Держархів Миколаївської обл., ф. 297, оп. 1, спр. 322, арк. 48-54.
26. Держархів Миколаївської обл., ф. 297, оп. 1, спр. 322, арк. 64-70.
27. Держархів Миколаївської обл., ф. 297, оп. 1, спр. 185, арк. 69-76.
28. Держархів Миколаївської обл., ф. 297, оп. 1, спр. 322, арк. 95.
29. Держархів Миколаївської обл., ф. 297, оп. 1, спр. 358, арк. 286-286 зв.
30. Держархів Миколаївської обл., ф. 300, оп. 1, спр. 694, арк. 9-16.
31. Держархів Миколаївської обл., ф. 300, оп. 1, спр. 244, арк. 129.
32. Держархів Миколаївської обл., ф. 300, оп. 1, спр. 244, арк. 192-192 зв.

*Лариса Синявская*

#### **Финансирование судостроительной промышленности Украины в 1911-1916 гг.**

*В статье определено влияние организации финансирования военных заказов, связанных со строительством судостроительной промышленности и милитаризации экономики. Проанализировано влияние правительственных мер в сфере финансовой политики Российской империи на деятельность судостроительных предприятий Украины в 1911-1916 гг.*

**Ключевые слова:** *Первая мировая война, государственное регулирование экономики, судостроительная промышленность, финансы, кредит.*

*Larisa Syniavska*

#### **Financing shipbuilding industry in Ukraine in 1911–1916 years**

*In this article determined the influence of finance military orders to build the shipbuilding industry and the militarization of the economy. Analyzed the influence of government measures in the financial policy of the Russian Empire on the activities of shipbuilding enterprises of Ukraine in 1911-1916 years.*

**Key words:** *First World War, government regulation of the economy, shipbuilding industry, finance, credit.*