

УДК 94 (477.6) „1890/1899”

А. Г. Перетокін

Придніпровська державна академія будівництва та архітектури

ПРОТЕКЦІОНІСТСЬКА ПОЛІТИКА ЦАРСЬКОГО УРЯДУ, СПРЯМОВАНА НА РОЗВИТОК ДОНЕЦЬКО- ПРИДНІПРОВСЬКОГО РЕГІОНУ НАПРИКІНЦІ ХІХ ст.

Проаналізовано протекціоністські дії царського уряду, які були спрямовані на розвиток гірничо-металургійного комплексу Донецько-Придніпровського регіону наприкінці ХІХ ст.

Ключові слова: протекціоністська політика, царський уряд, розвиток гірничо-металургійного комплексу, Донецько-Придніпровський регіон.

Проанализированы протекционистские действия царского правительства, которые были направлены на развитие горно-металлургического комплекса Донецко-Приднепровского региона в конце XIX в.

Ключевые слова: протекционистская политика, царское правительство, развитие горно-металлургического комплекса, Донецко-Приднепровский регион.

Постановка проблеми. Наприкінці ХІХ ст. у Донецько-Придніпровському регіоні швидким темпом розвивалася гірнична і металургійна промисловість. Донецько-Придніпровський регіон України перетворюється в основну вугільно-металургійну базу Російської імперії. З розвитком регіону виникали економічні та соціальні проблеми, на які царський уряд був змушений реагувати. Усі ці проблеми необхідно було висвітлювати для суспільства. Відповідно, ця ситуація зумовила появу та поширення періодичної галузевої преси. Галузева преса публікувала розпорядження царського уряду щодо розвитку промисловості, давала змогу проаналізувати економічну ситуацію, соціальне становище деяких верств населення, які працювали у тих чи інших галузях промисловості, їх взаємовідносини, умови життя, соціальний склад тощо.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед наукових досліджень з проблематики даної статті заслуговують на увагу роботи П. О. Хромова, О. О. Нестеренка, Т. І. Дерев'янкін, Л. Г. Мельника,

В. О. Голобуцького, В. В. Крутікова, Б. М. Миронова, Ф. Г. Турченка, І. В. Довжука, І. В. Подова, О.Б. Шляхова, О. В. Морозова [37; 28; 19; 25; 5; 23; 26; 36; 21; 30; 38; 27], у яких вивчалися проблеми розвитку гірничодобувної галузі промисловості у Донецько-Придніпровському регіоні та протекціоністська політика царського уряду стосовно її розвитку. Але галузева преса як історичне джерело недостатньо використовувалася в працях дослідників для вивчення протекціоністських дій царського уряду щодо розвитку гірничо-металургійного комплексу Донецько-Придніпровського регіону наприкінці XIX ст.

Метою статті є проаналізувати протекціоністські дії царського уряду, які були спрямовані на розвиток гірничопромислового комплексу Донецько-Придніпровського регіону наприкінці XIX ст.

Виклад основного матеріалу дослідження. У 90-х рр. XIX ст. на Півдні Росії були створені сприятливі умови для розвитку вітчизняної гірничопромисловості. У галузевому журналі ГЗЛ про це писали так: «... поле деятельности тем более интересное, что сама горная промышленность соприкасается со многими различными сторонами русской экономической жизни и ставит для решения вопросы живые, насущные, полезные и важные и для государства, и для населения вообще» [1, с. 861].

Щодо стану кам'яновугільної промисловості, фахівці галузі у звітах статистичного бюро Ради з'їзду гірничопромисловців Півдня Росії інформували на сторінках ГЗЛ про постійне зростання обсягів видобутку вугілля, яке надходило на внутрішній ринок. Приймавши за одиницю обсяг вивезення вугілля в 1880 р., отримали дані, які дозволяють дослідникові унаочнити цей процес у табл. 1.

Таблиця 1

Зростання обсягу вугілля, яке надходило на внутрішній ринок

Роки	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Обсяг відносно 1880 р. (рази)	2,28	3,25	3,00	3,43	4,11	4,50	5,15	5,26	5,76	6,82	7,72

(за: ГЗЛ. – 1899. – № 17. – С. 3937-3938)

Аналіз даних показав, що за 10 років обсяг вивезення донецького вугілля на внутрішній ринок країни збільшився майже у 3,4 рази, а з 1880 р. – у 7,7 разів.

Попит на вугілля зростав на ринку, про що свідчать дані про кількість вагонів, які були задіяні для вивезення вугілля. Статистичні дані, які наводилися в ГЗЛ за станом на перше вересня року до першого вересня наступного року, можна звести в табл. 2.

Таблиця 2

Щорічна кількість вагонів для перевезення донецького вугілля

Роки	1895–1896	1896–1897	1897–1898	1898–1899
Вагони	355 892	441 133	506 878	642 675

(за: ГЗЛ. – 1899. – № 16. – С. 3919-3920)

Дані показують, що за 5 років (1895–1899 рр.) необхідна кількість вагонів збільшилась у 1,8 разів. Якщо врахувати дані А. Ф. Мевіуса за 1889–1890 рр. (240 925 вагонів) [24, с. 579], то можна встановити, що за 10 років (1889–1899 рр.) кількість вагонів для вивезення вугілля зросла у 2,7 разів. Серед головних чинників, які викликали постійне зростання вивезення вугілля, фахівці називали бурхливий розвиток металургійної промисловості та будівництво переробних, машинобудівних заводів у Донецько-Придніпровському регіоні [20, с. 3675]. Завдяки зусиллям гірничопромисловців, працівників гірничозаводської галузі уряд виявив зацікавленість у подальшому розвитку Донецько-Придніпровського регіону. У 90-х рр. XIX ст. галузева преса регіону публікувала офіційні урядові документи, які були пов'язані з розвитком гірничої та металургійної промисловості. Гірничопромисловці у своїх публікаціях у галузевих виданнях зазначали, що вони вдячні уряду за «...все правительственные мероприятия последних лет, сопряженные с большими денежными затратами для поддержания и развития южной горнозаводской промышленности вообще, особенно каменноугольной, а также... за заботливое отношение правительства к горной промышленности» [8, с. 848; 12, с. 1316].

Аналіз матеріалів галузевої преси дозволяє виділити декілька аспектів діяльності уряду. Один із них можна охарактеризувати як адміністративно-організаційний. У 1891 р. було опубліковано царське розпорядження про запровадження окремого гірничого управління для південної Росії в Катеринославі. У цьому розпорядженні повідомлялося, що «начальнику горного управления южной России предоставляются все те права, которыми пользуется главный начальник уральских горных заводов по заведыванию горною частью на Урале» [4, с. 993]. Уряд вирішив, що нове гірниче управління буде більш ефективно опікуватися проблемами південної промисловості. Уряд надсилав інструкції гірничому управлінню південної Росії, які публікувалися в ГЗЛ. Одна з таких інструкцій мала назву «Положение о круге ведомства, правах и обязанностях должностных лиц и уста-

новлений местного горного управління». Гірниче управління завідувало державними та приватними гірничими заводами, рудниками, а також розробками корисних копалин. До обов'язків управління входили: нагляд за виконанням законів і розпоряджень уряду, опікування розвитком і покращенням рудничного та заводського виробництва [32, с. 1460].

Особлива увага приділялася контролю за витратами державних коштів. Управління мало сприяти приватним гірничим заводам і промислам, володіти інформацією про становище, потужність, нововведення та відкриття на підприємствах [31, с. 1085–1086].

Губернії, які належали до гірничого управління, поділялися на чотири гірничі округи: Луганський, Харківсько-Бахмутський, Південно-Західний, Дніпровсько-Таврійський. Гірничі округи очолювали окружні інженери, діяльність яких підпорядковувалася безпосередньо гірничому департаменту Міністерства землеробства та державного майна. Гірничому департаменту також підпорядковувалися металургійні заводи. Гірничу справу області Війська Донського знаходилась у сфері діяльності Військового міністерства [18, с. 4535]. Міністрові державного майна надавалося право встановлювати та змінювати кордони гірничих округів, видавати інструкції щодо внутрішнього розпорядку й обов'язків посадових осіб, скликати з'їзди гірничо-промисловців Півдня Росії для обговорення потреб регіональної гірничої промисловості [31, с. 1085].

У 1892 та 1895 рр. були опубліковані урядові розпорядження як доповнення до правил даної інструкції. Гірничопромисловці мали узгоджувати проекти розробки корисних копалин із окружними гірничими інженерами [11, с. 1151–1152; 13, с. 2245–2246]. Серед обов'язків окружних інженерів виділялися такі: «распорядительные действия по применению обязательных постановлений, издаваемых присутствием по горнозаводским делам, и надзор за исполнением постановлений; рассмотрение и утверждение такс, табелей, расписаний и правил внутреннего распорядка, составляемых горнозаводскими управлениями для руководства рабочих» [11, с. 1139–1140].

Царський уряд опікувався розвитком не тільки гірничої промисловості, а й металургійної. Так, у 1892 р. було опубліковано урядове розпорядження про створення постійної дорадчої контори залізних заводчиків. Контора мала збирати дані про стан залізної промисловості, розробляти й обговорювати питання, пов'язані з потребами цієї промисловості. Члени контори повинні були підтримувати зв'язки з

урядовими установами та представниками заводів, розробляти програми з'їздів, видавати періодичний орган, присвячений інтересам залізної промисловості [33 с. 1510].

Іншим аспектом діяльності уряду, який висвітлювався на сторінках ГЗЛ, було вирішення проблем залізничного транспорту. Промисловий розвиток регіону, зростання видобутку мінерального палива, будівництво металургійних заводів – усе це загострювало залізничне питання. Так склалося, що найголовніші залізничні магістралі, Донецька кам'яновугільна та Катерининська, не могли узгодити свої дії, що знижувало ефективність доріг і призводило до подорожчання перевезення. Для вдосконалення мережі залізниць Донецького басейну та Катеринославського промислового району в 90-х рр. було створено багато нових гілок і під'їзних шляхів. При цьому уряд надавав перевагу казенним залізницям. У 1891 р. держава викупила Курсько-Харківсько-Азовську, а через два роки – Донецьку кам'яновугільну залізницю. До Катерининської дороги були приєднані донецькі ділянки: Ясинувата–Маріуполь, Ясинувата–Хацапетівка, Дебальцевський вузол із лініями, які йшли до Микитівки, Луганська, Зверєво, Варваропілля. До кінця 90-х рр. XIX ст. [16, арк. 1–7] Катерининська залізниця стала однією з найбільших у Росії, її довжина становила 2 166 верст. Збільшення вантажопотоку (якщо по всій Росії на одну версту припадало 81 тис. пуд. вантажів, то в південному гірничопромисловому районі – 302 тис. пуд.) змусило уряд будувати другу Катерининську дорогу довжиною 683 версти, прокладену паралельно першій. Нова дорога проходила територією Маріупольського, Бердянського, Мелітопольського й Олександрівського повітів, забезпечивши вихід вантажів із Донецько-Придніпровського регіону до центральних промислових регіонів імперії й Азовсько-Чорноморських портів [30, с. 225].

На рубежі століть начальник Катерининської залізниці О. А. Верховцев на сторінках журналу ГЗЛ доповідав про будівництво нових залізничних гілок: Долгінцево – Нікополь – Олександрівськ – Пологи – Волноваха та інших [14, с. 4633; 15, с. 6409].

У ГЗЛ наводилися дані про зростання обсягів вантажів на залізницях регіону. Так, наприклад, Курсько-Харківсько-Азовська залізниця в 1880 р. перевозила 26 млн пуд. кам'яного вугілля, а в 1894 р. – 70 млн пуд., тобто майже в три рази більше. Особливу роль відіграли Донецька кам'яновугільна та Катерининська залізниці. Катерининська залізниця разом із Донецькою перевезла в 1885 р. 18,8 млн пуд.

кам'яного вугілля, а в 1895 р. – 127,8 млн пуд., що у 6,5 разів більше. Всі три залізниці – Азовська, Катерининська і Донецька – разом у 1885 р. перевезли 69,5 млн пуд. мінерального палива, у 1894 р. – 197,5 млн пуд., а в 1898 р. – вже 316,2 млн пуд. Якщо порівняти дані перевезення вугілля за 1885 р. з даними перевезення за 1898 р., то ми можемо констатувати зростання обсягів перевезення в 4,5 разів. У 1899 р. було перевезено: мінерального палива – 382,8 млн пуд., залізних руд – 175 млн пуд., флюсів – 35 млн пуд., металевих виробів – 75 млн пуд., солі – 26, 4 млн пуд., що в цілому дорівнювало майже 700 млн пуд. вантажів [29, с. 3973–3974].

У зв'язку з постійним зростанням обсягів перевезення гірничих і гірничозаводських вантажів уповноважені з'їздів південних гірничо-промисловців зверталися до уряду з проханням збільшити кількість паротягів і вагонів або, принаймні, – підіймну силу вагонів. Як наслідок, за розпорядженням міністра шляхів сполучення була створена у Харкові спеціальна комісія для розробки нових правил перевезення мінерального палива, а також для прискорення завантаження та розвантаження кам'яновугільних вантажів. Уряд щороку виділяв значні кошти для розвитку залізничного перевезення, але гірничі та гірничозаводська галузі промисловості регіону так швидко розвивалися, що залізниці за ними не встигали.

Проблеми з перевезенням усе зростаючих обсягів вугілля зумовили створення в 1888 р. Тимчасового комітету з перевезення мінерального палива. Члени урядової комісії, яка інспектувала залізниці, задіяні у перевезенні донецького мінерального палива, вирішили, що буде доцільним, щоб комітет діяв згідно з опублікованими правилами перевезення. Він виконував розподільчу та контролюючу функції. Згідно з правилами, до 20-го числа кожного місяця власники копалень і вуглепромисловці повинні були складати списки та надавати заявки на перевезення мінерального палива. Головні споживачі вугілля – залізниці, пароплавства, заводи, фабрики та інші установи – теж надавали заявки із зазначенням обсягів перевезень і станцій призначення. Якщо вуглепромисловці несвоєчасно відмовлялися від заздалегідь замовлених вагонів, то вони повинні були сплачувати штрафи на користь залізниці, а якщо залізниця порушила домовленості, то вона повинна була сплачувати штрафи відправникам мінерального палива [7, с. 364–365; 6, с. 516]. Очолив комітет А.Ф. Мевіус, який раз на місяць публікував у ГЗЛ статистичні дані про перевезення мінерального палива залізницею.

У 1892 р. було опубліковано розпорядження уряду про продовження дії Тимчасового комітету з урегулювання перевезення донецького кам'яного вугілля на три роки до 1 січня 1895 р. У Комітеті міністрів було заслухано записку міністра шляхів сполучення, в якій зазначалося, що на час дії положення Комітету міністрів дозволялося знімати не більше однієї п'ятнадцятої копійки з кожного пуда мінерального палива, яке відправлялося з копалень Донецького басейну, на вирішення проблем залізничного транспорту [10, с. 1065]. У ГЗЛ було опубліковано ще одне урядове розпорядження, що стосувалося роботи залізниць, – циркуляр правлінням залізничних товариств від 19 січня 1891 р., адресований інспекторам та управляючим залізницями. У циркулярі містилися правила маркування бракованих рейок, що свідчило про відповідальне ставлення уряду до роботи залізниць і якості перевезення [9, с. 906–907].

У 90-х рр. традиційним напрямом урядової політики щодо гірничої та металургійної галузей промисловості Донецько-Придніпровського регіону залишався державний протекціонізм. У 1890 р. були переглянуті розміри мита на іноземне кам'яне вугілля, а в 1891 р. – на чавун. Метою цих заходів було витіснити закордонне паливо та метал із російських ринків, тобто остаточно встановилася протекційна система підтримки вітчизняного виробника. У 1893 р. М. С. Авдаков наводив показники швидкого промислового зростання на Півдні Росії, яке, на його думку, було наслідком сприятливої митної політики. Обсяги видобутку кам'яного вугілля зросли майже на 137 млн пуд., виробництво чавуну збільшилося майже у два рази, заліза та сталі – на 16 млн пуд. [2, с. 1617]. Він закликав уряд зберегти мито як позитивний фактор розвитку промисловості в регіоні, навівши результати про прогресуючу конкурентоспроможність донецького вугілля. Донецьке вугілля почало використовуватись у віддалених промислових районах імперії.

На сторінках ГЗЛ детально висвітлено перебіг так званої митної війни між Росією та Німеччиною, яка точилася у цей період. В опублікованих журнальних матеріалах наводилися розрахунки і таблиці. Питання розглядалося на позачерговому з'їзді гірничопромисловців Півдня Росії в серпні 1893 р. Головні висновки, на які наводять усі ці матеріали галузевої преси, такі: прийняті за вісім років (1885–1893 рр.) зміни в державному охоронному миті призвели до втрати Німеччиною вугільного ринку [3, с. 1639–1640]. До питання про мито на іноземну продукцію, зокрема чавун, ГЗЛ неодноразово звертався у

1897 р. У 1898 р. уряд прийняв закон про податок на чавун, який був запроваджений на 10 років [17, с. 3569].

Тверді протекціоністські дії уряду стимулювали надходження капіталів до Донецько-Придніпровського регіону. До таких заходів уряду можна віднести залучення іноземного капіталу. Ці заходи обговорювались у ГЗЛ. І. А. Тіме, заслужений професор С.-Петербурзького гірничого інституту, до якого неодноразово зверталися за консультацією гірничопромисловці, опублікував у 1899 р. у ГЗЛ статтю, що була присвячена проблемі іноземних капіталів. Він зазначав, «...что иностранцам прекрасно жилось в России», вони відчували на собі надзвичайну гостинність населення і використовували недосконалість російського законодавства про надра. Різні погляди висловлювали фахівці на роль іноземного капіталу в російській промисловості, але, як підкреслював І. А. Тіме, цей капітал був корисним. Хоча приплив іноземних капіталів був викликаний необхідністю, він розглядав існуючу ситуацію як тимчасову. Знання та досвід іноземних фахівців, на його погляд, необхідно було запозичувати та ефективно використовувати (серед гірничих інженерів Півдня Росії 50 % були іноземцями), а що стосується надр, то питання про наслідки їх експлуатації було складним, тому що іноземці часто перепродували землі для прискорення власного збагачення [35, с. 3483–3486; 34, с. 3663].

У галузевій пресі аналізувалася ситуація з іноземними капіталами, які надходили безпосередньо до Донецько-Придніпровського регіону. Так, наприклад, розглядався звіт Південно-Російського Дніпровського металургійного товариства за 1896–1897 рр., акціонерами якого були бельгійські, французькі та польські підприємці [22, с. 223]. Автор публікацій підкреслював, що діяльність цього товариства давала блискучі результати. Товариство посідало одне з перших місць у промисловості регіону. Проведений аналіз засвідчував, що 22 % виробленої продукції, яка була створена на базі іноземних капіталів, потрапляли за межі країни, а 78 % залишалося в ній. У 1897–1898 рр. Дніпровське товариство одержало чистого прибутку на суму 3 979 741 крб., що склало 80 % до основного капіталу, а акціонерам нарахували 2 млн крб., тобто 40 % на основний капітал [34, с. 3663; 17, с. 3569, с. 3648].

Висновок. Таким чином, у 1890-х рр. продовжилося формування Донецько-Придніпровського індустріального регіону. Технічні галузеві журнали (ЮРГЛ та ГЗЛ) висвітлювали діяльність гірничопромисловців Півдня Росії, спрямовану на розвиток

кам'яновугільної та металургійної промисловості, відзначали роль іноземного капіталу як важливого чинника у становленні та модернізації промисловості, підтримували державні пільги та субсидії для розвитку вітчизняної промисловості, визначали недоліки та прорахунки урядової політики щодо регіону на тлі загального промислового відставання імперії.

У 90-х рр. XIX ст. завдяки твердій протекціоністській урядовій політиці, зусиллям підприємців, а також роботі редакційних комітетів галузевої преси, стан гірничої та металургійної промисловості не тільки значно поліпшився, але й дозволив промисловості регіону вийти на провідні рубежі в народногосподарському комплексі Російської імперії. Діяльність уряду щодо забезпечення темпів розвитку гірничої та гірничозаводської промисловості в Донецько-Придніпровському регіоні здійснювалася за принципами протекціонізму і мала декілька головних аспектів, які досить повно висвітлювала галузева преса.

Бібліографічні посилання

1. **Авдаков Н. С.** Железная и каменноугольная промышленность на Юге России / Н. С. Авдаков // ГЗЛ. – 1891. – № 2. – С. 856–861.
2. **Авдаков Н. С.** О перевозках минерального топлива в Донецком бассейне / Н. С. Авдаков // Горнозаводской листок (далі – ГЗЛ). – 1893. – № 17. – С. 1617–1619.
3. **Авдаков Н. С.** Русская горная промышленность и русско-германская таможенная война / Н. С. Авдаков // ГЗЛ. – 1893. – № 19. – С. 1639–1640.
4. Высочайшее повеление. Об учреждении горного управления южной России // ГЗЛ. – 1891. – № 12. – С. 993.
5. **Голобуцький В. О.** Економічна історія Української РСР: Дожовтневий період / В. О. Голобуцький. – К. : Вища шк., 1970. – 298 с.
6. Горнозаводская промышленность в Екатеринославской губернии // ГЗЛ. – 1889. – № 19. – С. 516–518.
7. Горнозаводская промышленность на Юге России в 1886 г. // ГЗЛ. – 1889. – № 6. – С. 364–365.
8. ГЗЛ. – 1891. – № 3. – С. 848.
9. ГЗЛ. – 1891. – № 5. – С. 906–907.
10. ГЗЛ. – 1892. – № 17. – С. 1065; № 21. – С. 1101; № 23. – 1129 С.
11. ГЗЛ. – 1892. – № 8. – С. 1139–1140; № 9. – С. 1151–1152.
12. ГЗЛ. – 1892. – № 16. – С. 1316.
13. ГЗЛ. – 1895. – № 13. – С. 2237–2238; № 14. – С. 2245–2246.
14. ГЗЛ. – 1900. – № 21. – С. 4560–4563; № 23. – С. 4633.

15. ГЗЛ. – 1903. – № 26. – С. 6409.
16. Державний архів Дніпропетровської області. – Ф. 566, оп. 1, спр. 1.
17. XXIII съезд горнопромышленников Юга России // ГЗЛ. – 1898. – № 22. – С. 3569; 1899. – № 2. – С. 3648.
18. 200–летие горного ведомства в России // ГЗЛ. – 1900. – № 20. – С. 4534–4536.
19. **Дерев'янкін Т. І.** Промисловий переворот на Україні: Питання теорії та історії / Т. І. Дерев'янкін – К. : Наук. думка, 1975. – 279 с.
20. **Дитмар Н. Ф.** Сведения о производительности южных металлургических заводов / Н. Ф. Дитмар // ГЗЛ. – 1899. – № 3. – С. 3675.
21. **Довжук І. В.** Роль важкої промисловості Донбасу в розвитку економіки Наддніпрянської України (друга половина XIX – початок XX ст.) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня докт. іст. наук : спец. 07.00.01 «Історія України» / І. В. Довжук. – Донецьк, 2004. – 40 с.
22. Історія міст і сіл Української РСР. Дніпропетровська область. – К. : Гол. ред. УРЕ АН УРСР, 1969. – 958 с.
23. **Крутіков В. В.** Буржуазія України та економічна політика царизму в пре-реформений період / В. В. Крутіков. – Д. : Вид-во ДДУ, 1992. – 172 с.
24. **Мевіус А.** Недочёты угольной промышленности / А. Мевіус // ГЗЛ. – 1890. – № 1. – С. 579.
25. **Мельник Л. Г.** Технічний переворот на Україні 60–90 рр. XIX ст. / Л. Г. Мельник – К. : Вид-во КДУ, 1972. – 240 с.
26. **Міронов Б. Н.** Социальная история России периода империализма (XVIII – начало XX в.) / Б. Н. Міронов : в 2 т. – [3-е изд., испр. доп.] – СПб.: «Дмитрий Буланин», 2003. – Т. 1. – 548 с.
27. **Морозов О. В.** Діяльність митних органів Російської імперії в українських губернях у складі Російської імперії (XVIII – початок XX ст.) : дис. доктора іст. наук / О.В. Морозов. – Д., 2012. – 431 с.
28. **Нестеренко О. О.** Розвиток промисловості на Україні / О. О. Нестеренко. – Ч. 1. – К. : Наук. думка, 1959. – 496 с.; Ч. 2. – К. : Наук. думка, 1962. – 576 с.
29. О современном положении горной и горнозаводской промышленности на юге России // ГЗЛ. – 1899. – № 15. – С. 3903; № 16. – С. 3919; № 18. – С. 3955–3957; № 19. – С. 3973–3974.
30. **Подов В. І.** Історія Донбасу / В. І. Подов, В. С. Курило. – Луганськ : Вид-во ДЗ «ЛНУ імені Тараса Шевченка». – 2009. – 300 с.
31. Правительственное распоряжение. Инструкция Горному Управлению южной России, составленная на основании ст. 10 Высочайше утвержденного, в 13-й день мая 1891 года, мнения Государственного Совета // ГЗЛ. – 1891. – № 20. – С. 1085.

32. Правительственное распоряжение. О горном управлении южной России // ГЗЛ. – 1893. – № 4. – С. 1459–1461.
33. Правительственное распоряжение. Положение о постоянной совещательной конторе железных заводчиков // ГЗЛ. – 1891. – № 15. – С. 1303–1304; 1892. – № 20. – С. 1510.
34. **Тиме И. А.** Иностранные капиталы / И. А.Тиме // ГЗЛ. – 1899. – № 3. – С. 3663.
35. **Тиме И. А.** Современное положение нашего южного горнозаводского дела, его светлые и темные стороны / И. А. Тиме // ГЗЛ. – 1898. – № 18. – С. 3483–3486.
36. **Турченко Ф.** Південна Україна: модернізація, світова війна, революція / Ф. Турченко, Г. Турченко. – К. : Генеза, 2003. – 304 с.
37. **Хромов П. А.** Экономическое развитие России / П. А. Хромов. – М. : Наука, 1967. – 535 с.
38. **Шляхов О. Б.** Україна на шляху до індустріального суспільства (друга половина ХІХ – початок ХХ ст.) : моногр. / О. Б. Шляхов – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту, 2010. – 244 с.

Надійшла до редколегії 02.12.2013

УДК 94 (477.63)(092) «1900/1903»

О. В. Дриганюк

Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара

**КАТЕРИНОСЛАВСЬКИЙ ГУБЕРНАТОР Ф. Е. КЕЛЛЕР
ТА ЙОГО ПОГЛЯДИ НА ВИРІШЕННЯ ЕКОНОМІЧНИХ
ТА ПОЛІТИЧНИХ ПРОБЛЕМ РЕГІОНУ**

Висвітлено погляди катеринославського губернатора Ф. Е. Келлера на вирішення економічних та політичних проблем регіону.

Ключові слова: губернатор, Катеринославська губернія, аграрне питання, протиурядова пропаганда, з'їзд губернаторів.

Освещены взгляды екатеринославского губернатора Ф. Э. Келлера на решение экономических и политических проблем региона.

Ключевые слова: губернатор, Екатеринославская губерния, аграрный вопрос, антиправительственная пропаганда, съезд губернаторов.