

наслідках унії 1596 р., які на його думку, мали більшу вагу для розгортання визвольної війни, ніж політичні, адміністративні та інші наслідки Люблінської унії 1569 р.

### Бібліографічні посилання

1. **Ключевский В. О.** Сочинения: в 9 т. / В. О. Ключевский. – М.: Мысль, 1987. – Т. 9: Материалы разных лет. Афоризмы и мысли об истории. Записная книжка [1890-е гг.]. – 1990. – 525 с.

2. **Ключевский В. О.** Сочинения: в 9 т. / В. О. Ключевский. – М.: Мысль, 1987. – Т. I, ч. 1: Курс русской истории. – 1987. – 430 с.

3. **Ключевский В. О.** Сочинения: в 9 т. / В. О. Ключевский. – М.: Мысль, 1987. – Т. III, ч. 3: Курс русской истории. – 1988. – 414 с.

4. **Яковлева Т. А.** Козацкое государство: от Хмельниччины до Руины // История общественной мысли России и Украины XVII – начала XX в.: межвуз. сб. научн. тр. – Д., 1992. – С. 122–132.

*Надійшла до редколегії 25.11.2011*

УДК 94 (477):338:339.543

**О. В. Морозов**

*Академія митної служби України (м. Дніпропетровськ)*

## **ТЕОРИЯ І ПРАКТИКА МИТНОЇ ПОЛІТИКИ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ В УКРАЇНСЬКИХ ГУБЕРНІЯХ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ ст.**

**Розглянуто еволюцію і практичне застосування митно-тарифної моделі в Російській імперії другої половини ХІХ ст. Проаналізовано позитивні та негативні аспекти урядової політики у сфері митного регулювання.**

*Ключові слова:* митна політика, митний тариф, соціальна політика, протекціонізм, економічний лібералізм.

**Рассмотрена эволюция и практическая реализация модели таможенной политики в Российской империи второй половины XIX в. Анализируются позитивные и негативные аспекты правительственной политики в сфере таможенного регулирования.**

*Ключевые слова:* таможенная политика, таможенный тариф, социальная политика, протекционизм, экономический либерализм.

**In the article an evolution and practical realization of model of customs policy of known Russian of end XIX century. Analysed both positive and negative aspects of governmental policy in the field of the custom adjusting.**

*Key words:* customs policy, custom tariff, social policy, protectionism, economic liberalism.

Друга половина XIX ст. в історії Російської імперії пройшла під знаком прискорення промислового розвитку. Важливе місце в урядових програмах, які визначали напрями і темпи індустріалізації, відводилося митно-тарифному регулюванню. Митний тариф впливав на регулювання ринкових цін, на попит і пропозицію, сприяв розвитку того чи іншого виробництва. Тому в програмах урядовців законодавчому регулюванню цієї проблеми приділялася значна увага.

Міністерство фінансів Російської імперії стало основним центром з розробки теоретичних засад митно-тарифної політики та їх запровадження у практику. Протягом другої половини XIX ст. міністерство очолювали люди, пов'язані з українськими губерніями науковою та професійною діяльністю. Це такі наукові та політичні постаті, як Микола Християнович Бунге, Іван Олексійович Вишнеградський і Сергій Юлійович Вітте. Але урядові заходи з прискорення промислового розвитку у другій половині XIX ст. отримали полярні оцінки істориків, починаючи вже з першого десятиріччя XX ст. Особливо це стосується митної складової у цій політиці, а також співвідношення між витратами і отриманими результатами. Таким чином ця проблематика демонструє свою актуальність і вимагає подальшого дослідження.

Метою статті є вивчення та аналіз теоретичних та практичних заходів уряду Російської імперії у сфері митно-тарифної політики у другій половині XIX ст. на прикладі українських губерній.

У дореволюційній російській історіографії проблема протекціонізму найбільш повно і критично була розкрита в працях відомих авторів П. Б. Струве і М. М. Соболева. У радянський період історики, що вивчали економічну політику царського уряду після реформ 1861–1874 рр., акцентували увагу на тому, що економічна політика уряду мала цілком буржуазний характер і пройшла еволюцію від фритредерства до протекціонізму. Саме таку характеристику зазначеним процесам дав П. І. Лященко. У 1960–1979-х рр. у радянській історіографії у працях М. Я. Гетера, І. Ф. Гіндіна, Є. Л. Шепелева протекціоністська політика царського уряду вже розглядалася в контексті проблеми: яку ціну заплатило суспільство за індустріалізацію кінця XIX ст. Зазначені дослідники відстоювали ту точку зору, що основним платником за підтримку промисловості був селянський стан. Такий підхід до розгляду проблеми також співпадає з точкою зору північноамериканських істориків А. Гершенкрона та Т. фон Лауе. На початку XXI ст. в українській історіографії впливу політики протекціонізму на процес модернізації в українських губерніях другої половини XIX – початку XX ст. присвячені праці О. С. Пилипенко, А. М. Шевченко, О. Б. Шляхова. Серед сучасних російських істори-

ків, які активно працюють у цьому напрямі, слід відзначити Б. М. Миронова та Є. Є. Хадонова.

Складна зовнішньополітична ситуація для Російської імперії, що склалася після Східної війни 1853–1856 рр., Польського повстання 1863 р., формування нових міждержавних суперечностей на Балканському півострові потребували зміни економічних орієнтирів. Ситуація, що складалась із суперечності між негайною потребою розвитку промисловості й браку фінансів, змушувала уряд з 1860-х рр. знову схилитися до курсу радикального протекціонізму. Вже у 1869 р. з урядової ініціативи відбулися збори промисловців, на яких перед урядом було порушено питання про посилення саме протекційного напрямку в економічній політиці імперії [3, с. 117].

Протягом першої половини XIX ст. у Російській імперії точилася тривала дискусія між прихильниками протекційного та ліберального митного курсу [3, с. 113]. Так І. В. Вернадський пропонував підтримати концепцію вільної торгівлі. Він уважав, що захисні тарифи звільняють промисловця від «тревожного соперництва, не даючого ни спуску, ни отдыха, вечно державшего в напряжении наши нравственные и умственные силы», а низькі тарифи сприяють зниженню цін, отже, покращується добробут населення [4, с. 603]. Саме цей дискусійний процес С. Ю. Вітте охарактеризував як безкомпромісну боротьбу у своїй публіцистичній праці «Национальная экономия и Фридрих Лист». Але слід враховувати, що публіцистика С. Ю. Вітте з'явилась як результат полеміки з економістами-лібералами, тому мала відверто пропагандистський характер і це, на наш погляд, дозволяло автору достатньо «вільно» оперувати фактами, та іноді їх підганяти під власну теоретичну модель.

У таких складних умовах у січні 1862 р. на посаду міністра фінансів вступив М. Х. Рейтерн. Можна виділити такі основні програмні позиції його діяльності, що безпосередньо пов'язані з митно-тарифним регулюванням та торговельно-промисловою політикою: постійний контроль за тарифним законодавством і внесення змін у його зміст залежно від економічних і політичних потреб держави; застосування більш суворого тарифного законодавства, яке б сприяло «обмеженню нашого привозу і збільшенню вивізної торгівлі, поки не буде досягнута рівновага міжнародних і наших платежів»; ухвалення тарифної системи, «яка схиляється до отримання імпорту з-за кордону в більш поміркованих розмірах: разом із тим це слугуватиме захистом для місцевої фабричної промисловості» [16, с. 143–178].

Серед перших підготовлених М. Х. Рейтерном документів було Подання у 1862 р. до Комітету фінансів, у якому пропонувалося «цілком припинити винятки, що допускаються для різних осіб у сенсі безмитного імпорту товарів, тому що це позбавляє казну митного при-

бутку, наносить шкоду промисловості та збільшує вивіз коштів» [16, с. 41]. Справа в тому, що дух підприємництва, що запанував у суспільстві в пореформеній час, нерідко спонукав підприємців до нечесних шляхів наживи, а іноді й відвертого шахрайства. Досить точну характеристику цього періоду дав відомий дослідник буржуазії П. Берлін: «На кінець 60-х рр. і на початку 70-х особливо яскраво розгорається промислово-банківська вакханалія. Не тільки купці й промисловці, а й знатні дворяни беруть якнайширшу і жадібну участь у нашвидкуруч організованих справах. Жадоба нажити капітали на промислових затіях, на залізничних концесіях, на підрядах і поставках охоплює добросердних учорашніх поміщиків, які здатні були лише проживати гроші» [2, с. 116]. У підсумку чимало високопосадовців, осіб, вхожих до міністерств та інших вищих установ, добре опанувавши ситуацію, ставали ділками, які скуповували акції, не гребуючи навіть послугами підставних осіб.

У ролі таких посередників виступали як найвпливовіші особи з бюрократичних верхів і придворного оточення, так і дворянські товариства та земства [1]. Наприклад, у 1868 р. завдяки своїм зв'язкам гофмейстер А. Абаза разом з К. Унгерн-Штернбергом отримали концесію на спорудження Харківсько-Кременчуцької залізниці [24, арк. 5]. Наприкінці 1860-х – на початку 1870-х рр. із клопотанням про надання залізничної концесії виступило Харківське земство, яке, отримавши його, передало потім свої права відомому залізничному ділку С. С. Полякову, обмежившись порівняно невеликим барішем. Барон Н. П. Фредерікс, завдяки своєму родичу, міністру імператорського двору барону В. Б. Фредеріксу, на початку 90-х рр. XIX ст. очолював Лозово-Севастопольську залізницю [7, арк. 16].

Наприклад, завдяки зв'язкам великого поміщика Полтавської губернії князя С. В. Кочубея в урядових і придворних колах «Новоросійське товариство кам'яновугільного, залізного і рейкового виробництва», засноване в 1869 р. валлійцем Д. Юзом, отримало від уряду цілу низку привілеїв і пільг, а сам С. В. Кочубей став членом товариства й брав у його роботі активну участь [21].

Такий характер «підприємництва» цілком відповідав ступеню обуржуазнення тогочасного дворянства, яке ще не завершило процес первісного нагромадження. І це впливає на оцінку та характеристику російського протекціонізму, під час реалізації якого досить часто економічні заходи підмінялися гіпертрофовано адміністративними методами. Одна з основних проблем протекціоністської політики – співвідношення державних і ринкових регуляторів. Універсальних рецептів не існувало, тому уряд кожної держави обирав власну методологію протекціонізму, відповідно з помилками і перемогами.

У зв'язку з цим, професор Київського університету святого Володимира Д. І. Піхно вважав, що питання про роль держави у розвитку економіки країни «є одним із найбільш важких питань в теорії і практиці економічної науки». В умовах ринкової економіки, коли взаємозв'язок і взаємозалежність приватних господарств з народним господарством перетворює їх на органічну складову останнього, питання полягає «не в тому, чи доречно втручання держави у господарську діяльність, а в доцільних межах такого втручання» [21, с. 4].

Однак, незважаючи на категоричну заборону, у 1860-х – на початку 1870-х рр. розвинулась практика індивідуального звільнення від сплати мит, залежно від увезення тих чи інших товарів. Митні пільги надавалися нерідко залізничним товариствам і підприємствам з обробки металів. Так, в українських губерніях мотивацією цих пільг було прагнення якомога швидше прискорити розвиток залізничного транспорту й зміцнити металургійну та машинобудівну галузі. Згідно з показниками, наведеними П. Йоссом, «за весь період спорудження російських залізниць по 1876 рік включно, на обладнання 18,5 тис. верст було використано 134 млн пудів рейок, у тому числі іноземного виробництва – 107 млн пудів, із яких тільки за 4,8 млн пудів було сплачено мито» [28, с. 44]. Митна статистика надала такі показники по митних пільгах, як результат недотриманих коштів до бюджету: у період з 1869 по 1876 рр. з імпорту складних машин та металевих виробів згідно розрахунків за діючим тарифом 1868 р. очікували надходжень від сплачених мит – 94,8 млн руб., але внаслідок існування нерегульованих пільг надійшло 37,3 млн руб. [7].

Якщо врахувати, що значні обсяги індустріального розвитку в досліджуваній період здійснювалися в українських губерніях і більшість виробів, необхідних для розбудови залізничної мережі, могла бути виготовлена на українських підприємствах, то перспективи останніх залишалися не найкращими [25, с. 162]. Дійсно, імперський уряд зіткнувся з явищем митних пільг, які негативно впливали на становлення промисловості. Імпортні вироби залишали її без вигідних замовлень, без капіталовкладень, таких необхідних в умовах початкового розвитку [8].

У травні 1876 р. за ініціативою М. Х. Рейтерна затверджено відповідне положення Комітету міністрів «Про заборону безмитного ввезення рейок» [12]. На продовження цих дій у 1877 р. затверджено не менш важливе положення Комітету міністрів «Про заходи по зміцненню в Росії внутрішнього виробництва паровозів і залізничного транспорту». Згідно з цим положенням вирішено включити в статuti залізниць умови щодо обов'язкового придбання в Росії всіх паровозів і вагонів як для початкових потреб, так і на час подальшої експлуатації залізниці. Рішення уряду 1877 р. виявилось перспективним для

українських губерній. Міста Харків і Луганськ на початку ХХ ст. перетворилися на потужні центри з виробництва паровозів та рухомого складу для залізниць Російської імперії [16, с. 42].

З точки зору фіскальних інтересів бюджету заходи Міністерства фінансів під головуванням М.Х. Рейтерна можна назвати задовільними і такими, що мали перспективний вплив у подальшому. Якщо за період з 1857 по 1876 рр. зростання митних прибутків становило 97%, то в наступні 20 років (1876–1896) цей показник збільшився до 294% [18, с. 64].

Про сприятливий вплив на стан державних фінансів митно-тарифної програми М. Х. Рейтерна свідчить оцінка міністра фінансів М. Х. Бунге (1881–1886 рр.): «Досвід минулого п'ятиріччя показав, що митні прибутки мають можливість значно збільшити фінансові кошти, сприяти більш рівномірному обкладанню платників податків, а показники зовнішньої торгівлі свідчать – ресурси митних податків ще далеко не вичерпані» [28, с. 47]. За даними М. М. Соболева, підвищення митних ставок сприяло зростанню митних прибутків у середньорічному підрахунку з 71,2 млн руб. за 1870–1876 рр. до 115,3 млн руб. за період з 1887 по 1891 рр. Таким чином, відбулося збільшення митного прибутку в середньому за рік на 43,1 млн руб. [27, с. 696]. Подібний факт, як зазначав М. Х. Рейтерн, переконливо свідчить, що тарифні питання майже у всіх державах належать до найважливіших економічних і політичних питань. Зміни будь-яких податків, без сумніву, не можуть не впливати на побут населення, полегшуючи його, або, навпаки, обтяжуючи підданих. Наприклад, посилення акцизу стосується виробників і споживачів, але воно не здійснює суттєвого перевороту в умовах власне виробництва, отже, народної праці. Зміна двох-трьох тарифних статей, за М. Х. Рейтерном, легко може зупинити цілі галузі фабричної промисловості й не тільки розорити фабрикантів, але кардинально змінити умови життя в усіх областях країни [16, с. 121].

Наступний етап становлення теоретичних основ нової митної політики, на наш погляд, пов'язаний з діяльністю на посаді міністра фінансів Миколи Християновича Бунге. Одним із головних напрямів політики протекціонізму було створення умов надходження в країну не іноземних готових виробів, а фінансових інвестицій. Важливим критерієм успішної інвестиційної політики є створення потужної національної грошової системи. Саме з цієї позиції треба розглядати його діяльність як натхненника нових тенденцій в економічній діяльності імперії [26].

У зв'язку з цим діяльність Міністерства фінансів останньої чверті ХІХ ст. була присвячена реформам, спрямованим на зміцнення грошової системи. Це вимагало ліквідації інфляційного паперово-грошового

обігу і введення золотої валюти. Для проведення грошової реформи, забезпечення розміну паперових грошей на золото необхідний був величезний золотий запас. Через те з 1884 р. міністр фінансів М. Х. Бунге продовжив діяльність щодо накопичення у Державному банку золота з надходжень від мит. Для регламентації сплати мита у золотому еквіваленті щорічно коректувались «Временные правила об оплате таможенных сборов». Згідно з цими положеннями, повноваження збирачів «золотих» мит покладалися тільки на філії Держбанку [10, арк. 145]. Таким чином, Міністерство фінансів через розгалужену мережу Держбанку контролювало надходження мит, що сприяло акумулюванню грошових коштів і спрямовуванню їх на виконання стратегічних завдань.

С. Загорський писав про урядову діяльність М. Х. Бунге: «Його особистість викликала загальну повагу й давала підстави вважати, що в складі нашої вищої адміністрації з'явився діяч, ім'я якого, тісно пов'язане з кращими днями «добы великих реформ», внесе у новий державний курс соціальну та економічну справедливість» [11, с. 134].

М. Х. Бунге був прихильником прямих податків і відкидав ідею посилення непрямих податків. Але повністю здійснити реформу непрямих податків йому не вдалося. Вже дуже легкою і дохідною вважалася справа стягування акцизів і мита. Тому проти відміни цих податків виступали консерватори, які мали в цьому значну підтримку впливових верств суспільства. Перший і єдиний акциз, який лібералам удалося відмінити, – соляний акциз. Скориставшись неврожаєм 1880 р. у деяких губерніях імперії, ліберали запропонували відмінити соляний акциз. 23 листопада 1880 р. імператор підписав указ, у якому проголошувалося: «у важку годину неврожаю, що спіткав деякі зі східних і південних губерній імперії, явити ввіреному нам божественним промыслом народу нашому новий доказ наших турбот про його добробут», а також висловлювалася надія, що відміна соляного акцизу не тільки зменшить тягар бідніших верств населення, а й сприятиме розвитку землеробства, скотарства й низки галузей промисловості [23].

Наслідком відміни соляного акцизу був швидкий розвиток соляної промисловості. За статистичними даними, протягом десятиріччя виробництво солі зросло з 48 до 85 млн пудів, експорт збільшився з 27 до 48,2 тис. пудів, імпорт скоротився з 9,5 до 1,2 млн пудів, споживання на одну особу зросло з 24,2 до 30,2 фунта за рік. Ціни у місцях видобування солі скоротилися на суму акцизу, а доходи від рибних промислів зросли з 829 тис. у 1879 до 1,9 млн руб. у 1891 р. [15, с. 11–14].

У центрі уваги М. Х. Бунге була тарифна політика, яка сприяла розвитку експорту та обмеженню імпорту. Але протекціонізм

М. Х. Бунге був дуже поміркованим. Він добився незначної переваги експорту над імпортом, яка утримувалася протягом тривалого часу. М. Х. Бунге виступав проти обмеження імпорту, вважаючи, що це призведе до розвитку монополізму.

З продовженням протекційного курсу також була пов'язана діяльність уже згаданого Івана Олексійовича Вишнеградського (міністр фінансів 1886–1892 рр.). До посади міністра фінансів І. О. Вишнеградський обіймав керівні посади в правлінні Південно-Західної залізниці, мав великий досвід роботи щодо виконання експортних та імпортних перевезень, чудово знав особливості розвитку українських губерній. Як член Державної ради з Департаменту державної економії І. О. Вишнеградський отримав доручення Олександра III опрацювати пропозиції стосовно покращання фінансового стану імперії. У своєму щоденнику щодо цього державний секретар О. Половцев, зокрема писав: «Відповідаючи на запитання Олександра III стосовно його думки про стан фінансів, І. О. Вишнеградський зазначав їх тяжкий стан і говорив, що неможливо знайти вихід зі складнощів збільшенням дрібних податків, а необхідно змінити докорінно засади фінансової й митної політики» [22, с. 471]. Ці та інші ідеї І. О. Вишнеградського відображені в доповіді «О задачах финансовых учреждений в деле устранения дефицита в государственном бюджете. 1886 год». Крім горілкової та тютюнової монополії збільшенню державних прибутків могла також сприяти раціональна постановка тарифної справи на залізницях, що підвищило б ефективність їх використання і принесло користь торгівлі [28, с. 75–76].

Ситуація дійсно була складна. Як зазначає Л. Б. Кафенгауз, потреби країни у спеціальних машинах на початку 90-х рр. XIX ст. задовольнялися головним чином іноземним увезенням, на частку місцевого виробництва припадали конструктивно недосконалі механізми [14, с. 42]. Комплекс урядових заходів, до розробки яких були причетні М. Х. Рейтерн, М. Х. Бунге, І. О. Вишнеградський, дав позитивний результат [9, с. 100, 102]. Такий же висновок робить на початку XX ст. і дослідник цієї проблеми М. М. Соболев: «Найбільш вагомі результати вжитих заходів вплинули на імпорт сільськогосподарських машин і устаткування, сумарна вага яких за період з 1881 по 1885 рр. скоротилася з 867 до 435 тис. пудів – майже у 2 рази» [27, с. 602]. Тільки з 1894 до 1899 рр. вартість продукції, виготовленої металообробними підприємствами, збільшилась у 3,5 рази [12, с. 23]. З точки зору валових показників для українських губерній друга половина XIX ст. стала свідченням продовження промислового зростання. За період з 1860 до 1897 рр. кількість фабрик і заводів лише у Київській губернії зросла у 4 рази – з 45 до 177; у Херсонській губернії у 1837 р. було 110 підприємств, у 1900 р. – 486 фабрик і заводів виробляли продукції



на 59 млн руб. [13, с. 91]; у Харківській губернії в 1871–1899 рр. кількість промислових підприємств зросла з 79 до 259. Зростання промислового потенціалу українських губерній позитивно впливало на прискорення процесу формування професійних кадрів технічної інтелігенції, робітників.

Значне місце у процесі формування й практичного застосування теорії протекціонізму належить С. Ю. Вітте. Обіймаючи високу адміністративну посаду в правлінні Південно-Західної залізниці, С. Ю. Вітте виступив ініціатором наукового підходу до розробки залізнично-тарифної справи. У 1883 р. він видав науково-практичну працю «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов». Головна ідея цієї книги в тому, що залізничні тарифи повинні визначатися не випадково, а базуватися на економічному законі попиту й пропозицій. У другому виданні цієї праці автор сформулював не тільки політекономічні, але й соціально-політичні погляди. Виходячи з положень книги, симпатії С. Ю. Вітте тяжіли до «реалістичної школи» Г. Шмоллера та А. Вагнера. Свої ідеї про залізничні тарифи С. Ю. Вітте багаторазово впроваджував у практику на підпорядкованих йому залізницях.

З метою розвитку та впорядкування залізнично-торговельних операцій С. Ю. Вітте уклав низку угод з управліннями австрійських, німецьких, румунських прикордонних залізниць і заснував на цих прикордонних станціях митні агентства (аналог сучасних контор митних брокерів) [5, с. 237]. 10 березня 1889 р. С. Ю. Вітте призначають директором новоствореного Департаменту залізничних справ при Міністерстві фінансів. Створення цього департаменту стало наслідком політики радикальних протекційних реформ. Саме 1889 р. відбулася реформа залізничних шляхів сполучення, залізнична система була націоналізована державою.

Погляди С. Ю. Вітте щодо протекціонізму набули більш чіткого змісту в його урядовій програмі 1893 р. Автор програми, обґрунтовуючи проблему співвідношення приватного підприємництва і державного начала в економічному розвитку, до загальних заходів державної підтримки зараховував: охоронний митний тариф; сприяння для держави зовнішньоторговельні угоди; розробку й прийняття раціональних залізничних тарифів; доступність кредиту для підприємців [28, с. 90].

Захистити місцевих виробників від конкуренції з іноземними виробами на внутрішньому ринку можна завдяки протекціоністській політиці, але С. Ю. Вітте розумів це не як абсолютну істину. Суть проблеми в тому, що країна потребувала не тільки захисту промисловості, але й вітчизняних виробів високої якості у достатній кількості і за доступними цінами для широкого кола споживачів. При цьому

малося на увазі, що після досягнення конкурентоспроможності власними товарами уряду потрібно поквартитися, щоб справедливі вимоги споживачів не опинилися під монопольною владою окремих промислових привілейованих груп. Інакше кажучи, потрібно повністю виключити можливість того, щоб митний тариф сприяв створенню необгрунтованих привілеїв приватним підприємствам, а, навпаки, дійсно надавав позитивного захисту вітчизняній промисловості в цілому.

Саме на зазначену особливість протекціонізму звертав увагу М. М. Соболев. Він зазначав: «Загальний підсумок усіх переplat російського народу завдяки діючій митній системі сягає 631 млн руб. на рік. Якщо підрахувати суму переplat, викликаних митною політикою, за II половину XIX ст., то ми отримаємо вражаючу цифру близько 14–15 млрд руб.» [27, с. 843]. Таким чином, промисловці в умовах становлення виробництва для отримання надприбутків штучно підтримували тенденцію на високі ціни, користуючись загальнодержавним протекційним політичним курсом. Отже, як перед промисловцями, так і перед урядом існувало головне завдання – отримати максимальні фінансові надходження для форсування індустріалізації. С. Ю. Вітте усвідомлював усі риси, характерні для методу форсування подій, особливо в умовах бурхливого економічного розвитку країн Західної Європи та США. Тому для пошуку коштів з метою їх подальшого інвестування в розвиток промисловості держава мала здійснити цей крок і покласти важкий тягар на плечі вітчизняного споживача. Саме про ці аспекти модернізації зазначав і урядовий «Вестник финансов» у 1895 р., у якому йшла мова про перекачку коштів з села у промисловість і ця політика тривала вже більше двадцяти років.

У зв'язку з цим значно зростали завдання Департаменту торгівлі й мануфактури, серед них: інтенсифікація й нові форми регулювання торгівлі; контроль за розвитком фабрично-заводської промисловості; торгове судноплавство й суднобудування; реформування митної та податкової систем; піднесення на новий якісний рівень страхової справи в умовах інтенсивної капіталізації господарського життя країни; удосконалення торговельно-промислової статистики.

Особливе місце в програмі відводилося зовнішній торгівлі. Із 1892 р. митна політика країн Західної Європи набула суттєво нового спрямування із широким використанням у практичній діяльності взаємних тарифних конвенційних поступок, інакше кажучи, встановлювався режим найбільшого сприяння в торгівлі між країнами Європи. Доступ російських товарів до нових ринків збуту значно звужився [19]. Тому для покращання стану зовнішньої торгівлі та її пристосування до нових реалій програма передбачала такі заходи: ознайомлення російських товаровиробників зі зразками товарів, які за кордоном користувалися найбільшим попитом; створення торговельно-