

Voytonis **МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

УНІВЕРСИТЕТ МИТНОЇ СПРАВИ ТА ФІНАНСІВ

Навчально-науковий інститут права та міжнародно-правових відносин

Кафедра історії та теорії держави і права

Кваліфікаційна робота бакалавра

**на тему: УКРАЇНСЬКІ ГУБЕРНІЇ В КОНТЕКСТІ
ПРОТЕКЦІОНІСТСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНО-МИТНИХ ВІДНОСИН
ОСТАННЬОЇ ЧВЕРТІ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ СТ.**

Виконав: студент навчальної групи ІСТ 21-2

спеціальність 032 «Історія та археологія»

Войтоніс Артур Сергійович

(прізвище та ініціали)

Керівник д. іст. наук, доцент Морозов О. В.

(науковий ступінь, вчене звання, прізвище та ініціали)

Рецензент

Врадій Є.А. , к.і.н., заст.директора з науки Музею «Пам'ять

єврейського народу і Голокост в Україні»

(місце роботи, посада, науковий ступінь, вчене звання, прізвище та ініціали)

Дніпро – 2025

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. ІДЕОЛОГІЯ МИТНОГО ПРОТЕКЦІОНІЗМУ ТА ЇЇ ВПЛИВ НА РОЗВИТОК УКРАЇНСЬКИХ ГУБЕРНІЙ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ–НА ПОЧАТКУ ХХ ст.	15
РОЗДІЛ 2. РЕГУЛЮВАННЯ ТА МИТНИЙ ЗАХИСТ ЗЕРНОВОГО ЕКСПОРТУ УКРАЇНСЬКИХ ГУБЕРНІЙ ОСТАННЬОЇ ЧВЕРТІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ ст.....	35
РОЗДІЛ 3. УКРАЇНСЬКА ЦУКРОВА ПРОМИСЛОВІСТЬ В УМОВАХ МИТНОГО ПРОТЕКЦІОНІЗМУ.....	57
ВИСНОВКИ.....	71
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ.....	76

АНОТАЦІЯ

Войтоніс А.С.. «Українські губернії в контексті протекціоністських торговельно-митних відносин останньої чверті XIX – початку XX ст.»
Кваліфікаційна робота бакалавра на здобуття освітнього ступеня «бакалавр» за спеціальністю 032 «Історія та археологія». Університет митної справи та фінансів, Дніпро, 2025. 78 с.

Кваліфікаційна робота розкриває процес розвитку експортної торгівлі українських губерній у складі Російської імперії в останній чверті XIX – початку XX ст. Вказаний процес відбувався в умовах протекціоністської політики імперського уряду і покликаний був максимально підтримувати позитивний зовнішньоторговельний баланс і прискорити становлення переробної промисловості в аграрному секторі і таким чином отримати вільні грошові ресурси для проведення індустріалізації.

Структурно робота складається з трьох розділів, які в логічній послідовності аналізують теорію і практику митної ідеології другої половини XIX ст., і розвиток двох найбільш важливих експортних галузей українських губерній, які приносили найбільші прибутки і одночасно були донорами імперської індустріалізації. Процеси експортної діяльності підприємців українських губерній розглянуті в контексті еволюції митного та промислового законодавства вказаного періоду.

Висновки роботи ґрунтуються на залучених архівних матеріалах, зовнішньоторговельної та митної статистики і відповідають сформульованим завданням.

Ключові слова: протекціонізм, торговельна політика, експорт, імпорт, митний тариф.

ABSTRACT

Voytonis A.S.. "Ukrainian provinces in the context of protectionist trade and customs relations of the last quarter of the nineteenth and early twentieth centuries". Qualification work for the bachelor's degree in the specialty 032 "History and Archeology". University of Customs and Finance, Dnipro, 2025. 78 c.

The qualification work reveals the process of development of export trade of Ukrainian provinces within the Russian Empire in the last quarter of the nineteenth and early twentieth centuries. This process took place under the protectionist policy of the imperial government and was intended to maintain a positive foreign trade balance as much as possible and accelerate the formation of the processing industry in the agricultural sector and thus obtain free cash resources for industrialization.

Structurally, the work consists of three chapters that analyze in a logical sequence the theory and practice of customs ideology in the second half of the nineteenth century, and the development of the two most important export industries of the Ukrainian provinces, which brought the largest profits and were simultaneously donors to imperial industrialization. The processes of export activity of entrepreneurs of Ukrainian provinces are considered in the context of the evolution of customs and industrial legislation of the period.

The conclusions of the paper are based on the archival materials, foreign trade and customs statistics and correspond to the formulated objectives.

Keywords: protectionism, trade policy, exports, imports, customs tariff.

ВСТУП

Митна політика покликана виконувати складну функцію захисного механізму, і при цьому держава і суспільство не повинні опинитись в економічній та зовнішньополітичній автаркії. Для розуміння сучасних проблем розвитку важливим є аналіз історичних процесів кінця XIX – початку XX ст., бо це був розквіт нової доби світової цивілізації – індустріальне суспільство. На даному етапі своєї еволюції держава позбавляється функцій лише “нічної варті” і активно втручається в економічні процеси. Елементи цього втручання особливо характерні для таких держав, як Німеччина, США, Австро-Угорщина, Франція. У Російській імперії ліберальна зовнішньоторговельна політика 1850 – 1867-х рр. змінюється митним протекціонізмом 1880 – 1890-х, який мав значний вплив на подальший розвиток українських губерній. Слід зазначити цікаву деталь: формування і втілення в життя ідеології протекціонізму безпосередньо пов’язане з діяльністю вищих урядовців – міністрів фінансів М.Х. Бунге, І.А. Вишнеградського, С.Ю. Вітте, професійне становлення яких проходило в Україні. Саме в Україні ці урядовці змогли впровадити в практику свої теоретичні напрацювання, а потім поширити їх на територію всієї Російської імперії, зайнявши міністерські посади. Протекціоністський митний курс, сприяючи розвиткові експортного потенціалу українських губерній, дав значний імпульс розбудові залізничного й морського транспорту, сприяв формуванню нових закордонних ринків збуту для українських промисловців.

Розвиток українських губерній у русі цієї політики висунув на перше місце питання української державності. Саме інвестиційний процес в Україні кінця XIX ст. привернув увагу української етнополітичної думки до логічного взаємозв’язку таких понять: політика протекціонізму – інвестиційна політика – процес державотворення. Політика протекціонізму прискорила процес

політичної структуризації українського суспільства, створила підґрунтя, на якому базувалися й діяли політичні сили, що прагнули відновлення державотворчих процесів в Україні. Історико-правове дослідження цих явищ дає змогу більш детально дослідити їх основні прояви та зміст з урахуванням політичних, економічних, соціальних, міжнародних умов. Тому для вітчизняної історичної науки набуває актуальності проблема висвітлення головних напрямків митної політики другої половини XIX – початку XX ст., які впливали на еволюцію українського суспільства.

Об’єктом дослідження виступає процес становлення та розвитку політики протекціонізму останньої чверті XIX – початку XX ст. в українських губерніях у складі Російської імперії.

Предмет дослідження становить основні етапи формування ідеології протекціонізму та їх вплив на експортний потенціал українських губерній.

Мета полягає у висвітленні історико-правових, економічних, соціальних аспектів політики протекціонізму, що впливали на розвиток зовнішньоторговельного потенціалу українських губерній останньої чверті XIX – початку XX ст.

Відповідно до зазначеної мети сформульовані наступні завдання:

1. Проаналізувати процес розробки та впровадження в економічне життя українських губерній політики митного протекціонізму в зазначений період.

2. Розглянути взаємозалежність розвитку економіки та експортного потенціалу від ступеня ефективності митної політики на прикладі українських губерній початку XX ст.

3. Провести історико-правовий аналіз митного законодавства Російської імперії кінця XIX – початку XX ст. і його дії у сфері соціально-економічного життя України (на прикладі експортних галузей економіки).

4. Розкрити взаємозв'язок політики протекціонізму і процесу створення, зміцнення або відновлення державності, яким чином цей політичний курс сприяв створенню політичного й економічного підґрунтя відновлення Української держави в 1917 р.

5. Розглянути роль і місце України в геополітичному просторі у контексті зовнішньоторговельної політики Російської імперії та інших держав.

Методи дослідження. У методологічному арсеналі даного дослідження використано міждисциплінарний підхід. Він полягає у застосуванні концепцій та моделей, категоріального апарату історії, економіки, права, соціології. Методологія дослідження ґрунтувалась передусім на головних засадах діалектичної гносеології та евристики, що створило умови для наукових висновків. Провідними в праці стали такі методи: історичний, історико-порівняльний, ретроспективний, економетричний, метод реконструкції. До основних методологічних принципів належить принцип історизму. Ідея аналізу соціальних явищ з позицій історизму передбачає їх розгляд у структурних та трансформаційних зв'язках.

У дослідженні широко використовувався загальнонауковий метод – описовий, ефективність якого виявилась у поєднанні з критикою. Наукова критика документальних і наративних джерел ґрунтується на врахуванні впливу обставин, у яких вони з'явилися на світ, на повноту заведеної в них інформації, її достовірність, точність, а також на врахуванні політичних, соціальних, фахових та інших позицій авторів, їх суб'єктивного впливу на джерельну інформацію.

Під час установлення нормативно-правових засад, що забезпечували діяльність експортерів основними були методи системно-структурного і формально-логічного аналізу, синтезу, індукції та дедукції. Законодавчі та нормативні акти з митного регулювання, промислового розвитку, зовнішньої торгівлі, які створювалися як своєрідні механізми для проведення цілеспрямованої урядової політики. Тексти законів виступають як умовна система координат, яка вказує, з одного боку, на те, що хотіли б мати урядові

структури, укладачі законів, а з іншого – як уряд відштовхувався від реального становища, яке переставало задовольняти органи державної влади й управління.

Залучення різних видів масових джерел у процес дослідження торговельно-митних відносин останньої чверті XIX – початку XX ст. передбачає використання кількісних методів їх обробки й аналізу. Ми визначили, що одним із важливих критеріїв оцінки успішності митної політики уряду є показники, які демонструють динаміку індустріалізації, ускладнення соціальної структури суспільства, динаміку розвитку торгівлі й фінансів, аналіз ринків збуту продукції промислових підприємств; розвиток зовнішньоторговельної галузі з обов'язковим урахуванням регіонального аспекту.

Важливим напрямом досліджень із соціальної історії українських губерній у капіталістичну добу є виявлення регіональної типології промислового розвитку губерній, які суттєво розрізнялись як за рівнем розвитку промисловості, так і за її структурою. Як початкові дані може бути використано матеріали промислового перепису 1900 р. Методи для дослідження цієї проблематики розроблено І. Ковальченком та Л. Бородкіним. Сформовано систему з 18 показників, що характеризували загальний рівень розвитку промисловості в кожній із 50 губерній. Побудована за допомогою кластер-аналізу багатомірна типологія губерній Європейської частини імперії включала 8 груп губерній, об'єднаних таким чином, що до складу кожної групи входили губернії, досить близькі за значенням 18 показників їх промислового розвитку. В результаті отримано групу з 9 найбільш розвинутих у промисловому відношенні губерній імперії. З українських губерній у цю групу увійшла Катеринославська. Таким чином, кількісними методами підтверджено висновок, що саме південні губернії України стали лідерами індустріалізації в умовах політики протекціонізму.

В якості джерельної бази використовувалися часові ряди цін, обсяги експорту та імпорту, величини митного й акцизного зборів, обсяги виробництва

продукції. Отримані результати підтвердили, що формування тарифного законодавства з преференціями для експортерів, як правило, призводить до згортання внутрішнього ринку й, відповідно, зростання цін, що є одним із суттєвих недоліків протекціонізму.

Такі основні напрями застосування кількісних методів, стосуються проблематики нашого дослідження. Але слід зазначити: кількісні методи не є абсолютними й не зможуть замінити інших методів, а результати отримані на їх основі, кількісні характеристики явищ і процесів, можуть поглибити наші знання про минуле лише за органічного поєднання формально-кількісного й змістовного якісного аналізу, тобто на базі певної теорії та методології історичного пізнання.

Хронологічні рамки обумовлені періодом проведення урядом Російської імперії радикальної протекціоністської політики (1876 – 1914 рр.). Характерна особливість цього процесу – еволюційний безперервний розвиток. Саме в 1876 р. видано протекціоністські закони, які мали за мету сприяти інтенсифікації розвитку гірничодобувної, металургійної, машинобудівної промисловості для матеріального забезпечення розбудови залізничних шляхів сполучення. Слід зазначити, що дія цих законів стосувалася насамперед металургійного, добувного та залізничного комплексів Південної України. Процес був перерваний початком великої європейської війни 1914 р., яка потім переросла у світову та змінила не лише державні кордони, але й соціально-політичний устрій деяких країн. Однак для кращого розуміння генезису протекціонізму, впливу цієї політики на світовий розвиток також аналізуються події поза хронологічними рамками посібника, фактично все ХІХ ст.

Джерела. Центральне місце у нашому дослідженні відведено опублікованим публічно-правовим документам, а саме: законодавчим актам, міжнародним договорам, процесуальним актам, що регулювали різні аспекти торговельно-митних відносин.

Важливою складовою актових джерел нашого дослідження є міжнародно-правові акти – міждержавні договори, що регламентували торговельні угоди, які відображали державний курс митної політики.

До справочинних, а це документи розпорядчого, доповідного, звітного, облікового видів, належать неопубліковані джерела (матеріали державних та громадських установ, документи періоду останньої чверті – початку ХХ ст.). Їх можна класифікувати відповідно до видової належності, за принципом їх походження (Міністерство фінансів – Департамент митних зборів (ДМЗ) – митні округи – митниці; Комітет міністрів – канцелярії генерал-губернаторів – губернські земські управи – громадські об'єднання промисловців та купецтва), за їх цільовим призначенням.

Окрему частину опублікованих джерел становлять документи офіційної митної та торговельної статистики. Статистика зовнішньої торгівлі належить до джерел, які широко використовуються в історичних дослідженнях різної проблематики, у тому числі й впливу митної політики на економічний розвиток країни. Без цього неможливо здійснити аналіз безпосередньо зовнішньої торгівлі: її структури, динаміки, основних напрямків, місця у господарському житті країни. Крім того, статистика зовнішньої торгівлі використовується і як показник загальної характеристики економічного розвитку країни.

До офіційних статистичних джерел належать матеріали губернської і місцевої статистики, а саме: статистичні відомості, зібрані місцевими статистичними комітетами, статистична звітність портів, які здійснювали зовнішньоторговельні операції.

Досить значну й водночас цілісну специфічну групу організованих за певними формами джерел та матеріалів, які мають суспільне призначення й соціально-культурне функціонування, утворює періодика, тобто сукупність журналів і газет. На губернському рівні цей різновид джерел було представлено місцевими періодичними

виданнями, що містили комерційні розділи, серед них: “Волынские Губернские Ведомости”; “Житомирский листок”; “Николаевская газета”; “Николаевский курьер”; “Южанин”; “Юг” (Херсон); “Одесский листок”, журнал “Вестник сахарной промышленности” та ін. Крім офіційної інформації, що розміщувалась на сторінках періодичних видань, також публікувались публіцистичні матеріали – аналітичні статті, в яких автори аналізували, піддавали критиці ті чи інші урядові та громадські заходи з організації зовнішньої торгівлі і митної політики, а також пропонували для обговорення свої ідеї щодо покращання добробуту міста, губернії, країни.

Наративні джерела представлено мемуарною літературою, до якої належать спогади державних діячів, пов’язаних професійно з митною справою та політикою.

Так репрезентований джерельний комплекс створює інформативну, нормативно-правову, статистичну та соціологічну базу для виконання завдань дослідження й формулювання перспективних наукових напрямків і методики.

Історіографія. Історіографія протекціонізму розпочала формуватися у 1890-х рр. і продовжує активно розвиватися на сучасному етапі. Українська історіографія включилася в цю дискусію у першій половині 1920-х рр. Різноманітність цієї проблеми сприяла формуванню двох напрямів: відстоювання тези про колоніальний характер російської митної політики стосовно до України та інша точка зору, згідно з якою українська економіка могла зайняти сприятливі позиції на світових ринках лише після своєрідного “технологічного” тренування на внутрішньому ринку, і в першу чергу на російському.

Українська історіографія в першій половині 1920 рр. відкрила наукову дискусію щодо місця й ролі економічного організму українських губерній у митно-тарифній політиці Російської імперії XIX – початку XX ст. Різноманітність цієї проблеми сприяла формуванню двох напрямів:

відстоювання тези про колоніальний характер російської митної політики стосовно України та інший погляд, згідно з яким український господарський комплекс мав змогу зайняти сприятливі позиції на світових ринках лише після своєрідного “технологічного” тренування на внутрішньому ринку імперії.

Зусиллями М. Слабченка та О. Оглобліна в українській історіографії 1920 рр. позначився історико-економічний напрям, представники якого за своє головне завдання вважали дослідження таких історично-господарських процесів і явищ, що визначали українську економіку як окремий (автономний) економічний організм. У працях історико-економічного циклу О. Оглоблін розробив конкретно-історичну модель розвитку української промисловості й торгівлі у хронологічних межах XVII – першої половини XIX ст. Він критично переглянув історіографічний доробок своїх попередників та сучасників: О. Лазаревського, С. Подолинського, І. Джиджори, І. Токмакова, В. Антоновича, Л. Яснопольського, В. Модзалевського, Д. Багалія, М. Зібера, К. Воблого та ін. У той же час, якісно нові концептуальні підходи до оцінки й аналізу історично-економічних процесів в Україні, залучення потужного комплексу нових джерельних матеріалів обумовили новаторство О. Оглобліна.

Розглядаючи українське господарство й ринок як певну цілісність у межах Російської імперії, науковець доводить колоніальний характер російської економічної політики в Україні. Історик обґрунтовує висновок про те, що в основі цієї політики в Україні були політичні, воєнні, економічні потреби імперії та інтереси російської правлячої еліти. Його дослідження засвідчують, що інтеграція української економіки в імперську не відповідала інтересам України. Вона здійснювалася під впливом, у першу чергу, позаекономічних чинників й мала закласти економічний підмурок геополітичних спрямувань царського режиму. Через неможливість вести свою власну політику в таких секторах, як зовнішня торгівля, розвиток економічної структури, українська економіка більше втрачала, ніж вигравала.

Такий напрямок відстоювали Г. Кривченко, О. Копорський, Є. Костелянський, які вважали, що в умовах, коли на початку ХХ ст. українська промислова продукція технологічно не могла вільно конкурувати з європейськими зразками, для її реалізації залишався внутрішній ринок. У той же час з економічної теорії відомо, що саме рівень споживання на внутрішньому ринку є одним із основних показників економічного стану держави. Тим більше, що одна із основних цілей російського уряду полягала у збільшенні споживчого попиту на внутрішньому ринку за рахунок власного виробництва. Дослідження О. Копорського, Є. Костелянського спирались на комплексну статистику й підтверджували саме таку тенденцію, яка поступово набирала темпи напередодні Першої світової війни.

У ХХІ ст. в Україні проблематику зовнішньоторговельного потенціалу українських губерній ХІХ – початку ХХ ст. досліджують Р. Буравченко, О. Пилипенко, А. Шевченко. Важливим також є дослідження О. Реєнта “Україна в імперську добу (ХІХ – початок ХХ ст.)”

У четвертому і п'ятому розділах монографії О. Реєнт висвітлює соціально-економічний розвиток України. На думку автора, друга половина ХІХ ст. ознаменувалася масштабними зрушеннями в економіці та виробничих відносинах в Україні. Відбулися зміни, зокрема в аграрному секторі, промисловості, фінансах, торгівлі. “Концентрація виробництва, капіталів, робочої сили на підприємствах України дозволила швидкими темпами здійснити промисловий переворот, – робить висновок автор, – а потім і модернізацію технологічних процесів та вийти на рівень повновправних учасників світового ринкового процесу”.

Проблемі впливу політики протекціонізму на процес модернізації в українських губерніях другої половини ХІХ – початку ХХ ст. присвячена новітня праця О. Б. Шляхова “Україна на шляху до індустріального суспільства (друга половина ХІХ – початок ХХ ст., 2010 р.). Розглянувши основні аспекти соціальної модернізації в Україні, автор багато уваги приділив ролі митної політики в цьому процесі. О. Шляхов акцентує на наступному, що

внаслідок надзвичайно великої питомої ваги влади в процесах модернізації відбувалося часткове послаблення ролі ринкових регуляторів економіки. Так, заохочувальна політика царизму з підтримки окремих підприємств та фірм брутально порушувала засадничі принципи функціонування ринкової економіки, зокрема принцип рівних можливостей у конкурентній боротьбі [14, с. 200].

Аналіз історіографії, що сформувалась у XIX–XX ст. дозволяє стверджувати, що значна кількість наукових досліджень присвячена зовнішньоторговельним аспектам, де митна проблематика розглядається як структурний допоміжний інструмент. Більшість дослідників – істориків не сприймає ідею формування узагальнюючого терміну “митна політика” і з цим можна погодитися до середини XIX ст. Митне регулювання – це досить специфічна й вузька функція держави, але вона тісно пов’язана з іншими напрямками державної діяльності: фіскальна, правоохоронна, обліково-статистична. У той же час з другої половини XIX ст. структура економіки настільки ускладнилась, що вже важко було визначити чіткі функціональні кордони для торговельної політики, фінансової, митної. Вони тісно пов’язуються, взаємодоповнюють одна одну. З ускладненням форм міжнародної торгівлі та економіки розвивається й набуває нових функцій митна система. Склалися умови, коли митна діяльність держави, отримавши нове функціональне і правове наповнення, змогла перейти в категорію “митна політика”.

Структурно кваліфікаційна робота складається з вступної частини, трьох розділів, висновків та списку використаних джерел. Обсяг роботи 71 сторінка та 40 позицій джерел літератури.

РОЗДІЛ І. ІДЕОЛОГІЯ МИТНОГО ПРОТЕКЦІОНІЗМУ ТА ЇЇ ВПЛИВ НА РОЗВИТОК УКРАЇНСЬКИХ ГУБЕРНІЙ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.

Перша половина ХІХ ст. характеризувалась інтенсивним розвитком капіталістичних форм господарювання у промисловості й торгівлі українських губерній. Приватні й особливо посесійні мануфактури поступаються місцем купецьким приватним підприємствам. У 1830-х рр. розпочався промисловий переворот – перехід від мануфактури до капіталістичної фабрики, заснованої на машинному виробництві. Купецтво України зробило суттєвий внесок у розвиток промислового підприємництва. Темпи розвитку капіталізму в українських губерніях були значно вищими, аніж в інших регіонах Російської імперії. За період з 1825 по 1861 рр. кількість промислових підприємств в Україні збільшилася втричі. Помітну роль почали відігравати підприємства металургійної й машинобудівної промисловості. Наприкінці 1850-х рр. в Україні працювало 11 заводів з виробництва чавуну, 32 металообробних та 16 механічних заводів. Пореформене економічне життя в Україні характеризувалося зростанням товарного обігу й збільшенням торгово-промислової верстви населення. Розвивались форми й методи торгівлі, змінювалась ярмаркова торгівля, яка почала більше орієнтуватись на оптові операції з певними товарними класифікаціями. Кількість ярмарків в Україні зросла з 1860 до 1895 рр. в 1,8 раза, а обсяг товарів і їх продаж збільшились відповідно в 1,3 і 2,3 рази [21, с.26 – 27]. Торгівля трансформувалась і набувала якостей, властивих індустріальному суспільству. Ці трансформації вимагали постійних змін у митній політиці для адекватної відповіді викликам часу. Саме тому важливим є аналіз теоретичних засад, на яких будувалась нова митна ідеологія.

Якщо звернутися до історії митної політики, то її зміст багато в чому залежав від ступеня розвитку економічних відносин у суспільстві. Для національних лідерів Козацької держави середини ХVІІ ст. в умовах

недостатнього рівня розвитку промисловості (яка в європейських країнах перетворилась на основне джерело прибутків для держави) існували сприятливі умови, відповідно до яких контроль за торгівлею (збір мит) був майже єдиним стабільним джерелом поповнення скарбниці. Прагнучи розширити зовнішню торгівлю, гетьманське управління заохочувало іноземних купців і дозволяло їм після сплати 2 % ввізного мита вільну торгівлю своїми товарами в містах України. Вивізне мито також становило 2 % від вартості товарів. Ця ставка мита була чи не найменшою в тогочасній Європі, що дало можливість Козацькій державі значно збільшити товарообіг в Україні. Для впорядкування фінансово-митних відносин Козацької держави в складі гетьманського уряду з'явилась посада генерального підскарбія. А впорядкування і законодавча регламентація митної справи зафіксовано універсалом Богдана Хмельницького від 28 квітня 1654 р. На цьому історичному етапі митна політика виконувала такі важливі функції: невелике мито створювало сприятливі умови для купецтва й торгівлі, тим самим населення країни в умовах довготривалої війни 1648 – 1656 рр. отримувало необхідні товари і зберігався внутрішній ринок, а держава підтримувала фінансові ресурси для матеріального забезпечення визвольної війни; митна політика гетьманського уряду Б. Хмельницького працювала на перспективу і була спрямована на максимальне використання транзитних можливостей держави [2]. З останньої чверті XVIII ст. Україна, особливо її південні губернії, розпочинає відігравати важливу роль у торговельній системі Російської імперії. Поступово формується виробнича спеціалізація цього регіону, і в першу чергу орієнтація на виробництво товарного зерна.

Ситуація кардинально змінилася у XIX ст., коли різко відчувалась економічна і технологічна відстань між Британією і Францією, з одного боку, і США, Німеччиною, Росією – з іншого. Від рівня економічного розвитку вже безпосередньо залежав зовнішньополітичний успіх. Можемо спостерігати закономірний інтерес держави до втручання в економічні процеси. До того ж у першій чверті XIX ст. суспільно-політичне середовище європейських країн

сприймає й бере на “озброєння” ідеї Йоганна Гердера стосовно майбутнього устрою Світу. Й. Гердер вважав за необхідне культивувати негативне ставлення до війни як політичного засобу вирішення спорів, а також до колоніальної політики, а з іншого боку – поширювати серед людей відчуття поваги до інших народів, позбавитись духу антагонізму в торговельному суперництві. Цей історичний період характеризувався піднесенням національної свідомості в бездержавних народів, розпочався процес відродження держав у греків, італійців, угорців, хорватів. На думку політичних сил, які ставили за мету національне відродження, митна політика на початковому етапі національного державотворення повинна відігравати важливу захисну функцію молодого державного організму.

При цьому можна говорити про унікальне становище українських губерній, які були вільні від традицій “казенного заводу”, що характерне для уральського промислового регіону. Ці традиції у нових економічних умовах виявили себе регресивними і вели до економічної стагнації. Таким чином, нова індустріальна доба вимагала нових теоретичних ідей для осмислення кардинальних змін. Разом з ними нового теоретичного наповнення потребувала і митна політика. Вона мала відігравати не лише фіскальну функцію, але й увібрати в себе весь комплекс заходів, спрямованих на збалансований розвиток соціальних, політичних, економічних компонентів суспільства. Саме в цьому полягає новий погляд на призначення митної політики, характерний для кінця XIX ст. У свою чергу будь-яка політика, в тому числі митна, будується на теоретичній базі, тобто на засадах митної ідеології держави.

У сучасних дослідженнях термін митна ідеологія визначається як система політичних та правових поглядів держави на певному етапі її розвитку стосовно проведення економічного захисту власних державних кордонів з допомогою митно-тарифного та позатарифного регулювання. Однак це визначення більше стосується регулювання процесів безпосередньо в митній справі. На наш погляд, сфера митної політики містить не тільки функції

фіскального спрямування, а й широку гаму заходів щодо руху суспільства до якісно нового рівня розвитку. Виходячи з цього, митну ідеологію слід визначити як систему політико-правових поглядів держави, що сприяють розробці нових напрямків митної політики для надання суспільству, державі нових якісних показників політичного й соціально-економічного розвитку [3].

Однак, досліджуючи проблему еволюції митної ідеології, ми не можемо не враховувати питання, безпосередньо пов'язані з митною справою. Митна справа виступає як тактична складова митної стратегії. На початку XIX ст. державні діячі Російської імперії усвідомили, що зовнішня торгівля є не тільки джерелом митних прибутків, а також важливою галуззю народного господарства. Усвідомлення цього факту вплинуло на бажання регламентувати зовнішню торгівлю через комплексне митне опадаткування. Міністерство фінансів перетворилось на головний центр з розробки теоретичних засад нової митної політики та втілення їх в економічне життя країни. Протягом другої половини XIX ст. міністерство очолювали люди, пов'язані з Україною науковою та професійною діяльністю. Це такі видатні політичні постаті, як Микола Християнович Бунге, випускник Київського університету 1852 р., Іван Олексійович Вишнеградський і Сергій Юлійович Вітте, які у 1880-х рр. очолювали управління Південно-Західних залізниць. І І.О. Вишнеградський, і С.Ю. Вітте, керуючи залізницею, яка була безпосередньо пов'язана з основними експортними потоками, вперше застосували нові теоретичні підходи з урахуванням політики митного протекціонізму. Як свідчать історичні факти, саме на території українських губерній уперше апробовано теоретичні положення Ф. Ліста у митній політиці в контексті загальноросійського протекційного курсу. Для визначення системи поглядів на місце й роль митної політики у нових політичних умовах слід звернути увагу на діяльність керівників Міністерства фінансів Російської імперії саме в цьому напрямку. Перехід до нових ідей, програм при розробці курсу нової митної політики можна поділити на декілька етапів:

1. 1862 – 1876 рр. Початок процесу формування нового погляду на митний протекціонізм, пов'язаний з діяльністю на посаді міністра фінансів М.Х. Рейтерна.

2. 1876 – 1890 рр. Перші спроби застосування нових теоретичних засад митного протекціонізму. Перший етап грошової реформи; діяльність на посаді міністра фінансів М.Х. Бунге, І.О. Вишнеградського.

3. 1891 – 1902 рр. Етап активного руху по шляху митного протекціонізму згідно з урядовими програмами, розробленими і впровадженими у політико-економічне життя країни С.Ю. Вітте; дії щодо зміцнення фінансової системи держави й створення умов для іноземних капіталовкладень [4].

Слід зазначити, що на той час значне місце в урядових програмах, які регулювали митну політику, митну справу, значне місце відводилось саме митно-тарифному регулюванню. Як складова митної справи тариф є важливим джерелом поповнення державного бюджету. Тариф впливав на регулювання ринкових цін, на попит і пропозицію, він сприяв розвитку того чи іншого виробництва. Тому в програмах вищезазначених урядовців законодавчому регулюванню цієї проблеми приділялась значна увага.

Початок діяльності М.Х. Рейтерна пов'язаний з черговою зміною митної політики. У 1857 р. прийнято закон про митний тариф, який створював ліберальні умови у сфері зовнішньоторговельної діяльності. Протягом першої половини ХІХ ст. у Російській імперії йшла довготривала боротьба між прихильниками протекційного та фритредерського митного курсу. Історія протекціоністської охорони російської промисловості від іноземної конкуренції бере свій початок від 1820-х рр. [4].

С. Вітте підкреслює, що сприятливі наслідки встановленого протекціонізму слугують наочним доказом не принципів і думок фритредерів. Новий митний тариф (1822 р.) сприяв надходженню капіталів і розумових сил з усіх цивілізованих країн, особливо з Британії та Німеччини. Але наслідки цієї реформи зведено нанівець такими факторами: недостатній розвиток банківської системи, шляхів сполучень, слабкий темп оновлення технологій,

що примушувало промисловців тримати високі ціна на внутрішньому ринку. У 1857 р. уведено ліберальний митний тариф, продиктований необхідністю посилити конкуренцію на внутрішньому ринку і таким чином вплинути на ціновий монополізм вітчизняних підприємств. На відродження фритредерського курсу вплинули також явища лібералізації громадського життя. Для української ліберальної інтелігенції цей процес був пов'язаний з поверненням до громадської й політичної діяльності М. Костомарова, Т. Шевченка, П. Куліша, В. Білозерського, із створенням політичного об'єднання "Громада". Відкриття на кошти українських підприємців В. Тарнавського і Г. Галагана часопису "Основа" свідчило про поступове розуміння українськими буржуа значення національного фактору для подальшого розвитку українського суспільства [3, с. 46].

Зацікавлені в посиленні протекціонізму промисловці й купецтво вимагали підвищення мит, вважаючи це найголовнішим засобом успішного розвитку промисловості. Великі землевласники, як покупці промислових товарів, виступали за продовження ліберального митного курсу. Не спостерігалось єдності поглядів на цю проблему і серед українських науковців. Так, П.П. Мігулін, М.Н. Соболев були прихильниками протекціонізму при активному втручанні держави в економічне життя. У той же час І.В. Вернадський пропонував вільну торгівлю. Він вважав, що захисні тарифи звільняють промисловця від "тревожного соперничества, не дающего ни спуска, ни отдыха, вечно державшего в напряжении наши нравственные и умственные силы", що низькі тарифи сприяють зниженню цін, отже, покращується добробут населення [1, с. 303]. Але складна зовнішньополітична ситуація для Російської імперії, наслідки Східної війни 1853 – 1856 рр., Польське повстання 1863 р., поява нових міждержавних суперечностей у басейні Середземного моря, Балканського півострова; вихід на політичну арену "пореформеної буржуазії", а також форсування процесу промислової революції вимагали зміни економічних і політичних орієнтирів. Ситуація, що складалась із суперечності між негайною потребою розвитку промисловості й

браку фінансів, змушувала уряд з 60-х рр. XIX ст. поступово схилитися до курсу поміркованого протекціонізму. Але вже в 1869 р. з ініціативи уряду були скликані збори промисловців, на яких вони вимагали від уряду посилення саме протекційного напрямку у митній політиці держави [5]. М.Х. Рейтерн вступив на посаду міністра фінансів у січні 1862 р. Аналіз “Біографічного нариса” життя й діяльності М.Х. Рейтерна дає змогу виділити такі головні програмні напрямки його діяльності, які безпосередньо пов’язані з митно-тарифним регулюванням комплексу питань торговельно-промислової політики.

1. Постійний контроль за тарифним законодавством і внесення змін у його зміст залежно від економічних і політичних потреб держави.

2. Розуміння митного тарифу як важливого тактичного елемента в стратегії митного протекціонізму. Застосування більш суворого тарифного законодавства, яке б сприяло “обмеженню нашого привозу і до збільшення вивізної торгівлі, поки не буде досягнута рівновага міжнародних і наших платежів”.

3. Особлива увага тарифному регулюванню при розгляді питань розвитку промисловості. Прийняття тарифної системи, “яка схиляється до отримання імпорту із-за кордону в більш поміркованих розмірах: разом із тим це буде слугувати захистом для фабричної промисловості і мусить мати вигідний вплив на її зміцнення” [5].

Серед перших, підготовлених М. Рейтерном документів, було Подання у 1862 р. до Комітету фінансів, в якому пропонувалось припинити вилучення, що допускаються для різних місць та осіб у сенсі безмитного імпорту товарів, тому що це позбавляє бюджет митного прибутку, наносить шкоду промисловості та збільшує вивіз коштів.

**Втрати державного бюджету
внаслідок існування митних пільг млн. крб.**

Рік	Загальна	Вартість	Сума мит		Недобрано мит (млн. крб.)
	Загальний імпорт	Імпорт складних машин та металевих виробів	План збору мит за тарифом (млн. крб.)	Сплачено мит фактично (млн. крб.)	
1869	319.4	96.4	14.2	2.2	12.0
1870	309.1	84.9	12.2	3.1	9.1
1871	344.6	66.1	9.5	4.0	5.5
1872	407.6	71.1	7.5	3.9	3.6
1873	412.5	85.8	11.6	5.1	6.5
1874	440.2	86.8	12.4	6.3	6.1
1875	498.9	114.2	13.9	6.0	7.9
1876	442.8	92.7	13.5	7.1	6.5
Усього	3175.1	698	94.8	37.7	57.2

Комітет фінансів із цього приводу прийняв відповідне рішення, яке було затверджене Олександром II. Однак, не дивлячись на таку 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 надавались нерідко залізничним товариствам і підприємствам з обробки металів. Так, в Україні мотивацією цих пільг було прагнення якомога швидше прискорити розвиток залізничного транспорту і зміцнити металургійну й машинобудівну галузі. Але із збільшенням обсягів розбудови залізниць (на території українських губерній з 1866 по 1879 рр. прокладено 4,5 тис. верст залізниць, у 1890-х рр. функціонували й продовжували свій розвиток найбільші залізниці імперії: Південно-Західна (4164 км), Південна (3268 км), Катерининська (3054 км) [7, арк.15–17]. На початку 1870-х рр. усе більше виявлялась тенденція уряду надавати замовлення вітчизняним підприємствам на виготовлення залізничної продукції шляхом закріплення в статутах залізничних товариств зобов'язань

на придбання вітчизняного устаткування. У травні 1876 р. з ініціативи М. Рейтерна затверджено відповідне положення Комітету міністрів “Про заборону безмитного ввезення реєк”. Більше того, за поданням М. Рейтерна Комітет міністрів з метою розвитку вітчизняного рейкового виробництва ухвалив: не допускати безмитного ввезення рейок як для будівництва, так і для діючих залізниць через те, що статuti залізничних товариств не забороняють цього; у майбутньому статuti залізниць повинні містити умови придбання в Російській імперії не менше половини рейок із тим, щоб закордонне ввезення рейок дозволялось лише після сплати мита. На продовження цих дій у 1877 р. затверджено не менш важливе положення Комітету міністрів “Про заходи із зміцнення в Росії внутрішнього виробництва паровозів і взагалі залізничного транспорту”. Згідно з цим положенням вирішено включити в статuti залізниць умови щодо обов’язкового придбання в Росії всіх паротягів і вагонів як для початкових потреб, так і на час подальшої експлуатації залізниць. Рішення уряду 1877 р. виявилось перспективним для України. Міста Харків і Луганськ на початку XX ст. перетворились на потужні центри з виробництва паротягів та рухомого складу, задовольняючи потреби залізниць Російської імперії [6].

Якщо врахувати, що основні обсяги індустріального розвитку у досліджуваній період здійснювались в українських губерніях і більшість потрібних виробів для розбудови залізничної мережі могла бути виготовлена на українських підприємствах, то перспективи останніх залишались не найкращими.

Дійсно, уважно проаналізувавши дану таблицю, побачимо, що російський 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. Митно-тарифні зміни, особливо у 1876 і 1877 рр., мали велике значення для промислових регіонів України. Так, розпочинаючи з 1869 р., за участі й підтримки Джона Юза виникли та інтенсивно розвивались такі промислові групи як Криворізький залізорудний басейн; Донецький вугільний

басейн; Азово-Чорноморський басейн, що споживали керченську руду з центрами в Маріуполі й Таганрозі [8, с. 132].

Доказом успішності стратегії М. Рейтерна можуть слугувати такі дані: якщо за період з 1857 р. по 1876 р. зростання митних прибутків становило 97 %, то в наступні 20 років (1876 – 1896) цей показник збільшився до 294 % [6].

Про сприятливий вплив на стан державних фінансів після реалізації програмного положення М. Рейтерна стосовно тарифної політики свідчить оцінка професора М.Н. Соболева, підвищення мит у 80-х рр. ХІХ ст. сприяло збільшенню митних прибутків у середньорічному підрахунку з 71,2 млн. крб. за 1870 – 1876 рр. до 115,3 млн. крб. за період з 1887 по 1891 рр. Таким чином, відбулося зростання митного прибутку в середньому за рік на 43,1 млн. крб. [9, с. 103]. Подібний факт достатньо переконливо свідчить, як зазначав М. Рейтерн, що тарифні питання майже у всіх державах належать до найважливіших економічних і політичних питань. Зміни будь-яких податків, без сумніву, не можуть не мати впливу 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, продовжував М. Рейтерн, легко може зупинити цілі галузі фабричної промисловості й не тільки розорити фабрикантів, але кардинально змінити умови життя у всіх областях країни [6]. Можна говорити, що зусилля Рейтерна були спрямовані на створення збалансованої митно-тарифної системи для вирішення у тому числі такої суперечності, як існуючі митні пільги для російських імпортерів і протекційний курс з боку головного експортера – Німеччини. Питома вага Германської імперії у загальноросійському імпорті за 15 років (1858 – 1872) зросла з 28 % до 44 % [10, с. 112]. У той же час пільгова ставка мита має визначення як ставка, що застосовується до товарів з інших країн або економічних союзів, які користуються режимом найбільшого сприяння. Але про режим найбільшого сприяння з боку Германської імперії

мови не йшло. Ще в 1825 р. створено “Центральний союз німецьких промисловців”, і під його тиском канцлер О. Бісмарк проголосив у рейхстазі гасло про захист національної праці [10, с. 55]. Фактично програмні напрацювання М. Рейтерна у сфері митно-тарифного регулювання були закономірною відповіддю на посилення протекційних заходів з боку Німеччини.

Наступний етап становлення теоретичних основ нової митної політики, на наш погляд, пов’язаний з діяльністю на посаді міністра фінансів М.Х. Бунге. Микола Християнович Бунге народився у 1823 р. Закінчив юридичний факультет Київського університету. У 1852 р. М. Бунге відзначений вченим ступенем доктора політичних наук за наукову дисертацію “Теорія кредиту”. Як професор Київського університету святого Володимира читав курс лекцій з політичної економії і поліційного права. М.Х. Бунге – автор монографій “Курс статистики”, “Основы политической экономии”, “Теория кредита”, “Исторический очерк экономических учений”. Економічна наукова діяльність М.Х. Бунге вплинула і на його професійну діяльність. Одним із головних напрямків політики протекціонізму було створення умов надходження в країну не іноземних готових виробів, а саме фінансових інвестицій. Важливим критерієм успішної інвестиційної політики є створення потужної національної грошової системи. Саме з цієї позиції слід розглядати діяльність Бунге як натхненника нових тенденцій в економічній діяльності держави. Фактично вся друга половина XIX ст. заповнена реформуванням грошової системи. Таке довготривале реформування можна розділити на три етапи:

1. 1862 – 1863 рр. Цей етап реформи мав за мету ліквідувати державний дефіцит за допомогою іноземних кредитів, які слугували розмінним фондом при обміні кредитних білетів на золото і срібло. Але уряд витратив більшість грошей на покриття дефіциту бюджету, що негативно вплинуло на курс карбованця.

2. 1876 – 1895 рр. Для цього етапу характерне нове бачення розбудови фінансово-кредитної системи та розуміння ролі митної політики, митно-тарифного регулювання для зміцнення національної грошової системи.

3. 1895-1897 рр. подальша еволюція ринкових відносин, фінансово-кредитної системи вимагала міцної золотої валюти. Тому головна мета третього етапу реформування – ліквідація інфляційного паперово-грошового обігу і введення золотої валюти. Для проведення грошової реформи, забезпечення розміну паперових грошей на золото необхідний був величезний золотий запас. Тому з 1884 р. міністр фінансів М.Х. Бунге розпочав діяльність щодо накопичення у Державному банку золота з надходжень від мит. Серед заходів Міністерства фінансів, спрямованих на збільшення золотого запасу, були такі:

- проведення політики активного торговельного балансу (1882 –1899), активного платіжного балансу;

- ліквідація дефіциту бюджету шляхом оподаткування, зовнішніх позик;

Велике значення мав запроваджений у 1876 р. порядок сплати мита у золотому еквіваленті. Для регламентації сплати “золотих” мит щорічно вводились “Временные правила об оплате таможенных сборов”. Згідно з цими положеннями повноваження збирачів “золотих” мит покладались тільки на філії Держбанку [11, 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.

За час діяльності М.Х. Бунге на посаді міністра фінансів визначено головні напрямки наступного етапу фінансових реформ, здійснених С.Ю. Вітте у 1897 – 1902 рр.

Аналіз діяльності М.Х. Рейтерна і М.Х. Бунге ще раз підтверджує нашу позицію про нове наповнення суті митної політики, зокрема новий погляд на митно-тарифне регулювання. За їх поглядами, митно-тарифний курс в умовах радикального економічного перетворення переслідував такі цілі:

1) забезпечувати належний рівень надходжень до державного бюджету і тим самим робити певний внесок у спільні зусилля уряду щодо макроекономічної стабілізації;

2) створювати рівні умови для конкуренції вітчизняних виробників, розробити механізм для захисту вітчизняних промисловців, які здійснюють перебудову виробництва з метою підвищення її конкурентоздатності.

З продовженням та вдосконаленням цього політичного курсу також була пов'язана діяльність Івана Олексійовича Вишнеградського (на посаді міністра фінансів з 1886 по 1892 рр.). До посади міністра фінансів І.О. Вишнеградський займав керівні посади в правлінні Південно-Західної залізниці. Мав великий досвід керування залізничним транспортом в умовах виконання експортних та імпорتنих 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. Відзначивши у своєму щоденнику цей факт, державний секретар О. Половцов, зокрема, писав: "Відповідаючи на запитання Олександра III стосовно його думки про стан фінансів, І. Вишнеградський зазначав їх тяжкий стан і сказав, що неможливо знайти вихід із складнощів збільшенням дрібних податків, а необхідно змінити докорінно засади фінансової й митної політики" [4, с. 15-21]. Ці та інші ідеї І.О. Вишнеградського знайшли своє відображення у доповіді "О задачах финансовых учреждений в деле устранения дефицита в государственном бюджете. 1886 год". Крім горілчаної та тютюнової монополії, збільшенню державних прибутків також сприяла б раціональна постановка тарифної справи на залізницях, що підвищило б ефективність їх використання і принесло користь торгівлі. Для цього необхідно провести ряд суттєвих заходів:

– ліквідувати конкуренцію різних залізничних шляхів із наданням переваги у перевезенні вантажу залізниці, яка доставляє його з найменшими

витратами та об'єктивним розподілом прибутку від цих перевезень між здатними до конкуренції залізницями;

– встановлення тарифних ставок при закордонному сполученні з таким розрахунком, щоб перевезення вантажу здійснювалось за кордон і у зворотному напрямку, щоб найбільший прибуток отримували вітчизняні залізниці, залишаючи якнайменшу користь закордонним компаніям, які брали участь у транспортуванні залізничного вантажу [4, с. 19].

У поданні І.О. Вишнеградського окремо розглянуто питання покращання загального стану економіки країни. З цією метою пропонувалося рішучими діями стати на шлях протекціоністської політики щодо вітчизняної промисловості. За наполяганням І.О. Вишнеградського в першу чергу слід переглянути систему митних тарифів у протекційному напрямку, не зупиняючись перед його вольовим встановленням щодо окремих товарів, які завозились в імперію у великих розмірах. Необхідність перегляду діючої митно-тарифної системи визнавалась особливо актуальною внаслідок різкого скорочення обсягів експорту зерна (мається на увазі хлібна криза 1884 р.), причому без відповідного скорочення обсягів увезення іноземних виробів. Негативний зовнішньоторговельний баланс, що при цьому виникав, своїми наслідками загрожував економічному життю держави й народу.

Ситуація дійсно залишалася складною. Як зазначає Л.Б. Кафенгауз, потреби країни у спеціальних машинах на початку 90-х рр. XIX ст. задовольнялись головним чином іноземним ввезенням, на частку вітчизняного виробництва припадали конструктивно недосконалі механізми. Але комплекс урядових заходів, до розробки яких були причетні М.Х. Рейтерн, М.Х. Бунге, І.О. Вишнеградський, дав позитивний результат [12, арк. 100, 102]. Такий самий висновок робить на початку XX ст. і дослідник цієї проблеми М.Н. Соколов. Найбільш вагомі результати вжитих заходів вплинули на імпорт сільськогосподарських машин і устаткування, сумарна вага яких за період з 1881 по 1885 роки скоротилась з 867 тис. пудів до 435 тис. пудів – майже у 2 рази” [5, с. 70]. Для українських губерній ці показники стали

свідченням промислового й технологічного зростання. За період з 1860 до 1897 рр. кількість фабрик і заводів лише у Київській губернії зросла у 4 рази – з 45 до 177 [13, с. 130]; в Одеській губернії у 1837 р. було 110 підприємств, у 1900 р. – 486 фабрик і заводів виробляли продукції на 59 млн. крб. [13, с. 91]; у Харківській губернії в період з 1871 до 1899 рр. кількість промислових підприємств зросла з 79 до 259. Тільки з 1894 до 1899 рр. вартість продукції виробленої металообробними підприємствами, збільшилась у 3,5 раза [13, с. 23]. Зростання промислового потенціалу українських губерній позитивно впливало на прискорення процесу формування професійних кадрів технічної інтелігенції, робітників.

Слід зазначити, що керівництвом Міністерства фінансів протягом 1870 – на початку 1890-х рр. застосовувався комплексний метод в умовах перебудови економічного й політичного життя країни і головної політичної домінанти – протекційного курсу. На думку авторів програм, митна політика та її складова, митно-тарифне регулювання повинні сприяти розвитку тісно пов'язаних компонентів: транспорту, машинобудівної, паливної галузей, міжнародної торгівлі.

Значне місце у процесі формування і практичного застосування нової митної ідеології належить С.Ю. Вітте. Політичні й наукові погляди на нову роль держави в регулюванні суспільного добробуту набувал практичного змісту з 80-х рр. XIX ст. У 1880 р. С. Вітте було призначено на посаду начальника експлуатації Південно-Західної залізниці, а потім – на посаду керуючого цією залізницею. На цей час його професійна діяльність пов'язувалась з Києвом і “залізничними королями” України того часу – С.С. Поляковим, П.І. Губоніним, І.С. Бліохом. Займаючи високу адміністративну посаду, С.Ю. Вітте виступив ініціатором наукової розробки залізнично-тарифної справи. У 1883 р. С.Ю. Вітте 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 [5]. У

другому виданні цієї праці автор сформулював не тільки політекономічні, а й соціально-політичні погляди. Виходячи з положень книги, симпатії С. Вітте тяжіли до “реалістичної школи” Г. Шмоллера та А. Вагнера. Свої ідеї про залізничні тарифи С. Вітте багаторазово впроваджував у практику на підлеглих йому залізницях.

Новаторський підхід зустрів протидію з боку захисників звичних методів управління. Погляди С. Вітте піддав критиці у журналі “Киевлянин” також професор-економіст Д.І. Піхно. Але найкращим доказом правоти С. Вітте було збільшення прибутковості Південно-Західної залізниці після застосування нововведень.

У той же час він уперше зіткнувся в регіональному масштабі із зовнішньоекономічними питаннями. З метою розвитку та впорядкування залізнично-торговельних операцій С. Вітте уклав ряд угод з управліннями австрійських, німецьких, румунських прикордонних залізниць і заснував на цих прикордонних станціях митні агентства (аналог сучасних контор митних брокерів) [7, С. 237]. 10 березня 1889 р. С.Ю. Вітте призначили директором новоствореного Департаменту залізничних справ при Міністерстві фінансів. Створення цього департаменту якраз і стало наслідком політики радикальних протекційних реформ. Саме у 1889 р. відбулася реформа залізничних шляхів сполучення і вся залізнична система була націоналізована державою.

Погляди С. Вітте щодо протекціонізму набули більш чіткого змісту в його програмі 1893 р. Спираючись на дослідження М.Х. Рейтерна, А.А. Абазі, М.Х. Бунге, Ф. Ліста, автор програми при обґрунтуванні проблеми співвідношення приватного підприємництва і державного начала в економічному розвитку в цілому до загальних заходів державної підтримки зараховував:

- охоронний митний тариф;
- сприятливі для держави зовнішньоторговельні угоди;
- розробку й прийняття раціональних залізничних тарифів;
- доступність кредиту [14, с. 18-19].

Захистити вітчизняних виробників від конкуренції з іноземними виробами на внутрішньому ринку можна завдяки протекціоністській політиці, але автор програми 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 малось на увазі, що після усунення впливу конкуренції іноземних товарів, уряду потрібно поквартитися, щоб справедливі вимоги споживачів не опинились під монопольною владою окремих промислових привілейованих груп. Інакше кажучи, потрібно повністю виключити можливість того, щоб митний тариф сприяв створенню необґрунтованих привілеїв приватним підприємцям, а навпаки, дійсно надавав позитивний захист вітчизняній промисловості в цілому.

Підкреслюючи значення митного тарифу для розвитку промисловості й торгівлі, М.Н. Соболев відзначав, якщо зробити приблизні підрахунки тих матеріальних жертв, які приносить народ на вівтар вітчизняної промисловості, то загальний підсумок усіх переplat споживача завдяки діючій митній системі досягає 631 млн. крб. на рік. Якщо підрахувати суму переplat, викликаних митною політикою, за II половину XIX ст., то ми отримаємо вражаючу цифру близько 14 – 15 млрд. крб [15]. М.Н. Соболев акцентував увагу на негативному боці політики митного протекціонізму, що спричиняла занадто високу вартість виробів вітчизняної промисловості. 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. Вітте усвідомлював усі риси, характерні для методу форсування подій, особливо в умовах бурхливого економічного розвитку країн Європи, Японії, США, складання політичних передумов для інтенсивних військових конфліктів (кіпрська криза 1887 р., війна Японії з Китаєм 1894 – 1895 рр., англо-бурська війна 1898 – 1902 рр.). 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. У зв'язку з цим значно зростали завдання Департаменту торгівлі й мануфактури, серед них:

- 1) інтенсифікація й нові форми регулювання торгівлі;
- 2) контроль за розвитком фабрично-заводської промисловості;
- 3) торгове судноплавство й суднобудування;
- 4) реформування митної та податкової систем;
- 5) піднесення на новий якісний рівень страхової справи в умовах інтенсивної капіталізації господарського життя країни;
- 6) удосконалення торговельно-промислової статистики.

Особливе місце в програмі відводилось зовнішній торгівлі. З 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 звузився. Репресивні заходи в першу чергу позначились на українських промисловцях [16, с. 142 – 144], які становили значний відсоток у загальноросійському експорті: цукор – 87,8 % (на початок 1890-х р.); вовна – 50 %; зерно – 50 %; марганець – 100 %; залізна руда (криворізька) – 100 %.

Тому для покращання стану зовнішньої торгівлі та їх пристосування до нових реалій програма передбачала такі заходи: ознайомлення російських товаровиробників із зразками товарів, які за кордоном користувались найбільшим попитом; створення торговельно-промислових компаній для збуту певного роду товарів за кордон; установа пільгових провізних тарифів; спрощення процесу надання пільгових кредитів для зовнішньої торгівлі; заснування інституту комерційних агентів. У подальшому ці положення зафіксовано в законах: “Закон о биржах” (1905 р.), “Закон об основном промышленном налоге” (1904 р.) [6].

У зв'язку з цим перед Департаментом торгівлі і мануфактур ставилось завдання прогнозувати вплив діючих та перспективних митних ставок на різноманітні галузі економіки і відслідковувати досягнення мети при їх застосуванні.

Програма С. Вітте 1893 р. мала логічне продовження, які базувались на перших успіхах, закладених діяльністю М.Х. Рейтерна, М.Х. Бунге, І.О. Вишнеградського.

Висновки до розділу

Тепер слід зробити такі висновки стосовно процесу формування ідеології нової митної політики в Російській імперії у другій половині ХІХ ст.

Саме українські губернії у другій половині ХІХ ст. найбільш повно сприйняли ідеї політики протекціонізму. Незалежність від традицій державних мануфактур і заводів, характерних для Центральної Росії й Уралу, дали можливість як українським промисловцям і підприємцям, так і іноземним інвесторам ефективно використати умови, створені протекційним курсом. Це дало можливість українським губерніям скористатися першою хвилею індустріалізації (1868-й – 1880-ті рр.) і створити базис національної промисловості.

На впровадження протекційного політичного курсу в Російській імперії суттєво вплинули кризові явища у міждержавних стосунках. Бажання подальшої активної участі у міжнародних відносинах вимагали від російського уряду перебудови поглядів на соціально-економічний розвиток.

Концентрація загальнодержавного фінансового регулювання, в тому числі у митній сфері, створила умови щодо перетворення Міністерства фінансів на головний центр із розробки і втілення в практику нових протекційних тенденцій у митній політиці.

Особлива роль належала керівникам Міністерства фінансів. Вони стали ініціаторами корінних змін у митній політиці держави. Цілеспрямованість і стабільність даного політичного курсу підтримували М.Х. Рейтерн,

М.Х. Бунге, І.О. Вишнеградський, С.Ю. Вітте. Фактично можна говорити про створення концепції “протекціонізм – митна політика – національна безпека”.

Крім того, виявлена закономірність негативного впливу митних пільг на “молоду промисловість” в умовах її технологічної трансформації, становлення й розвитку. Історичний досвід показує, що одним з найефективніших заходів щодо запобігання цьому явищу є політика митного протекціонізму на етапі індустріалізації.

РОЗДІЛ II. РЕГУЛЮВАННЯ ТА МИТНИЙ ЗАХИСТ ЗЕРНОВОГО ЕКСПОРТУ УКРАЇНСЬКИХ ГУБЕРНІЙ ОСТАННЬОЇ ЧВЕРТІ XIX – ПОЧАТКУ XX СТ.

Розглядаючи проблему впливу протекційного курсу на індустріальний розвиток українських губерній та співвідношення фінансових можливостей держави й масштабів політичних завдань, можна констатувати такий факт. Імперія при вирішенні такого складного завдання, як модернізація промислової бази в умовах швидкого розвитку технічного прогресу, сировинний потенціал ставить на перший план для отримання необхідних коштів в умовах їх постійної нестачі. На жаль, таким джерелом для прискорення промислового розвитку в Російській імперії став аграрний сектор промисловості українських губерній. Мова йде про дві основні статті загальноросійського експорту – українське збіжжя та цукор. Важливу роль цієї складової добре усвідомлювали вищі урядовці Російської імперії і тому бажали скористатися цим повною мірою. Слід зазначити, що серед учених, які досліджували роль і місце зернового експорту в кінці XIX на початку XX ст., були С.С. Бехтєєв, П.І. Ляшенко, М.Д. Челишев, С.А. Покровський, які звертали увагу на тісний зв'язок та взаємозалежність зернового експорту від промислової політики і вказували на провідну роль митної політики в отриманні максимальних прибутків від аграрного експорту.

У кінці XIX ст. Російська імперія зайняла провідне місце серед експортерів зернових культур. Завдяки потенціалу України, Донської, Кубанської області Російська імперія міцно утримувала 1/2 світового збору жита, 1/5 світового збору пшениці, 1/3 світового врожаю ячменю, 1/4 вівса. Частка України досягала 50 %. Вивезення хліба перетворилося на основне джерело отримання вільних коштів, таких необхідних для промислового розвитку. Отже, питання про аграрний

експорт українських губерній безпосередньо пов'язане з проблемою капіталістичного розвитку і протекційною політикою.

В Україні в кінці XIX ст. утворились райони торговельного землеробства:

1. Район зернового господарства (Катеринославська, Таврійська, Херсонська губернії).

2. Район цукробурякового господарства (Київська, Подільська губернії, північно-західна частина Полтавської, північ Харківської, південь Чернігівської губерній).

3. Район торговельного вівчарства (Катеринославська, Таврійська губернії).

Господарства, які спеціалізувались на такому виробництві, орієнтувались виключно на зовнішні ринки. Проте внутрішній ринок у вигляді неземлеробського населення був дуже вузьким, оскільки загальноросійський показник частини населення міст становив 15 %, для України цей показник дорівнював 13 %, а його розширення відбувалось повільними темпами. Треба було шукати вихід на зовнішні ринки. Склалась ситуація, коли внутрішній ринок слабкий унаслідок недостатнього розвитку промисловості, малої чисельності міського населення як основного споживача продуктів сільського господарства. До того ж подальший прогрес сільського господарства залежав від ступеня розвитку переробної промисловості. Світовий ринок також усе більше наповнювався не аграрною сировиною, а переробленими продуктами. Але національна промисловість, у тому числі переробна, знаходилась на початковому етапі і змушена користуватися протекційним захистом держави. Така політика держави суперечила інтересам експортерів аграрних продуктів, продукція яких на світових ринках також опинилась під митно-тарифним тиском з боку іноземних держав. За цих умов імперія мала можливість утриматись на ринку лише шляхом зниження цін на хліб. Особливо вони впали в 90-х рр. XIX ст. Якщо

середні ціни за пуд хліба, що вивозився в 1887 – 1891 рр., становили 76 коп., то в 1893 – 1894 рр. вони знизились до 64 коп. Для того щоб нейтралізувати падіння цін при потребі в грошах, яка постійно зростала, доводилось поставляти на ринок усе більшу кількість збіжжя, експорт якого швидко розвивався [17, с. 21-22].

Дійсно, інтенсивний соціально-економічний прогрес у країнах Західної Європи відкривав перед урядом російської імперії перспективи скористатися експортом сільськогосподарських продуктів для прискореного отримання таких необхідних коштів на індустріалізацію. Ставка була зроблена на протекційну політику, а саме на її головний інструмент – митно-тарифне регулювання торговельних операцій. Враховуючи такий фактор, як відмінність українського типу землеволодіння від російського (у Російській імперії залишалась класична дворянська форма землеволодіння, яка дуже важко пристосовувалась до нових капіталістичних умов господарювання і вимагала від держави великих бюджетних дотацій), очевидно що Південь України, розпочинаючи з першої чверті XIX ст., розвивався з елементами торговельно-промислового землеробства, чому сприяла наявність чорноморських портів і наближення до світових середземноморських комунікацій, особливо стратегічного пункту – Суецького каналу, розташування господарських регіонів поблизу головних залізниць, що впливало на вартість експортного зерна на європейських ринках. Підтвердження особливої ролі українських губерній в експорті зернових є і в працях С. Рудницького: “Свою роль як найважливіша житниця Європи відігравала Україна в різних періодах, середньовіччя та нових віків. Вже від кількох літ її збіжжя під іменем “російського” грало важну роль у живленню Європи – головно Англії, Італії й Німеччини” [18, с. 189]. Крім цього, існує й документальне підтвердження значної ролі українських губерній у зовнішньоекономічній діяльності. Це доповідь секретаря Олександрівської повітової земської управи П.І. Чижевського “Про

заходи щодо встановлення відносин із французькими споживачами” 1896 р. Для покращання умов експортування збіжжя П.І. Чижевський пропонував таке:

1. Ознайомлення з умовами, в яких перебуває український експортер на французькому ринку; установа прямих зв'язків із французькими фірмами, які виробляють борошно з українського зерна, а також з комісійними банками Марселя.

2. Ознайомлення французького споживача із зразками хліба, який може бути експортований з території Олександрівського повіту; розробка умов реалізації зерна для олександрівських експортерів.

3. Ознайомлення французьких підприємців із системою земства та її кредитоспроможністю.

4. Вивчення умов вивантаження та збереження зерна у Марселі.

5. Визначення французьких комісійних банків, яким можна доручити реалізацію зерна.

У подальшому ці пропозиції схвалив президент Полтавського сільськогосподарського товариства Д.К. Квітка, їх включили у загальне Положення з торгівлі хлібом Олександрівського повіту [19]. Цей документ дозволяє зробити висновок, що ідеї протекціонізму набули поширення в колах українських промисловців, які поступово усвідомлювали свою політичну й громадську роль у процесі соціально-економічного розвитку українського суспільства.

Отже можна стверджувати, що протягом 1880 – 1910-х рр українське сільське господарство перетворилось на основне джерело постачання коштів для російського бюджету.

Протягом зазначеного часу експорт збіжжя пройшов декілька етапів і пережив періоди спаду і піднесення. Так, спади у торгівлі на європейських ринках у 1892, 1898 – 1900, 1907 – 1908, 1912 рр., чергувалися з дуже успішними 1894 – 1895, 1905, 1910 – 1911 рр. Аналізуючи динаміку експорту збіжжя, необхідно враховувати

економічну ситуацію, яка склалася в країнах Європи в останню чверть XIX ст. Із середини 1870-х рр. у Західній Європі розпочинається аграрна криза, яка позначилась на зовнішній торгівлі Російської імперії. Ринок відчув різке коливання цінової політики на збіжжя і вироби з нього. На експортну політику Російської імперії, крім європейської цінової нестабільності, також вплинули і внутрішні фактори. Так, у 1901 р. голод охопив 19 губерній, які постачали збіжжя на експорт. Цей факт і складні соціальні наслідки голоду змусили уряд в 1891 р. обмежити експорт пшениці, наслідком чого була втрата позицій Росії на англійському ринку, де провідну роль зайняли США.

Митна війна 1891 – 1893 рр. з Німеччиною ускладнила становище українських експортерів збіжжя не тільки на ринку Німеччини, але й на ринках Австро-Угорщини, Швейцарії, країн, які уклали під тиском Німеччини митну конвенцію для захисту своїх ринків від аграрного експорту третіх країн. Однак ці несприятливі фактори не змогли зруйнувати урядовий курс на збільшення експортування збіжжя. Політика протекціонізму слугувала середовищем для посилення саме цієї статті зовнішньої торгівлі. Однак засідання Особливої наради у зв'язку з уведенням деякими державами Європи радикальних захисних тарифів на російське збіжжя прийняло рішення на відповідне підвищення мита на імпортні промислові вироби. Скориставшись протекційним захистом з боку держави, аграрні експортери почали цим зловживати й вивозити збіжжя, іноді ігноруючи потреби внутрішнього ринку. За даними П.І. Ляценка, Лівобережний український землеробський район експортував 47 % усього зерна, а Правобережний – 73 % [17, с. 24]. А якщо порівнювати агротехнічну культуру землеробства (мається на увазі використання мінеральних добрив, сільськогосподарські машини), то можна зрозуміти тезу М.В. Довнар-Запольського про виснаження земельних ресурсів і перевагу екстенсивного методу агротехніки в Україні на початку XX ст. [20, с. 14].

Але існував і другий бік цієї проблеми. Протекційний курс спрямовувався на захист розбудови промисловості, що у подальшому дало можливість експортувати не лише збіжжя, а й продукти, вироблені з нього – борошно, комбіновані корми, олію тощо. Розвиток переробної промисловості дозволив би підняти на більш високий рівень експортний потенціал українського аграрного сектора. І це повністю збігалося з урядовою програмою дій.

У 1896 р. губернські керівники дворянства запропонували цареві Миколі II “Записку о нуждах дворянского землевладения”, де скаржились на важке економічне становище поміщиків. Серед побажань фігурували і прохання про відміну або послаблення протекційних митних тарифів на імпорتنі промислові вироби. У відповідь міністр фінансів С.Ю. Вітте наступного року подав Державній раді доповідь, в якій висловив свою позицію. Міністр вважав передчасним послаблення протекційної системи, а відмову від неї – політичною помилкою й джерелом глибоких потрясінь для господарського організму країни. За твердженням С. Вітте, промисловість на внутрішньому ринку вже приносила більше прибутку, ніж сільське господарство, здійснюючи вплив на розподіл економічних ресурсів. Зворотна перебудова господарського устрою за типом аграрної країни була б рівнозначною економічному падінню. Від такого становища не вигравало й сільське господарство. Більшість західноєвропейських країн на той час вже застосовували суворі заходи митного захисту аграрного сектора своєї економіки. У ситуації, яка склалась, відмова імперії від протекційного захисту промисловості означала добровільну згоду на пряму експлуатацію своїх виробничих сил іншими державами. С. Вітте також зазначав, що протекціоністська політика не виключає можливості зниження окремих статей митного тарифу із зміцненням відповідних галузей вітчизняної промисловості при згоді іноземних держав компенсувати це зниженням мита на російські аграрні продукти [19,

арк. 6]. Тому слід констатувати, що протягом останнього десятиріччя XIX ст. і початку XX ст. зерновий експорт виконував роль фінансового джерела для промисловості й військових програм, і від цього напрямку у зовнішньоторговельній політиці уряд Російської імперії не збирався відмовлятися. До того ж концентрація зусиль на цьому “фронті” експортування спричинила паралельний розвиток транспортних комунікацій (залізниць), портів, особливо Чорного та Азовського морів, розвиток елеваторного господарства, біржового законодавства.

Враховуючи всі ці різноманітні фактори, подальше дослідження доцільно проводити, розглядаючи протекційний захист аграрного експорту з України через розвиток тарифного залізничного законодавства, діяльності залізниць із перевезення зернових продуктів, діяльності елеваторного господарства. І на основі зазначених показників сформулювати уявлення й висновки, з’ясувати закономірності явища, що досліджується.

У 70-ті рр. XIX ст. світова аграрна криза охопила країни Західної Європи. Для Російської імперії ця криза мала тривалий характер. За період з 1891 по 1894 рр., згідно з даними МВС, врожай в 60 губерніях на 30 % перевищував середній показник за останні 5 років, і це негативно впливало на надходження до загальноросійського бюджету. Вартість зернового експорту різко знизилась і впала порівняно з 1884 – 1890 рр. на 35 %. Однак залізнична статистика демонструвала, що російський уряд покривав наслідки кризи за рахунок збільшення обсягів вивезення зерна: 1890 – 1894 рр. – 550 млн. пудів; 1896 – 1900 рр. – 919 млн. пудів; 1901 – 1905 рр. – 1237 млн. пудів; 1905 – 1910 рр. – 1339 млн. пудів [21, арк. 589].

Основними торговельними центрами південних, степових і південно-західних губерній України з початку 1880-х рр. були значні чорноморські й азовські портові міста, а також річкові порти Дніпра, Дністра, Південного Бугу: Одеса, Миколаїв, Феодосія, Генічеськ,

Маріуполь, Херсон. Через цей важливий район також проходили потужні залізниці: Харків – Миколаївська, Київ – Харків – Севастопольська, Катерининська. З кінця XIX ст. торгівля почала зосереджуватись навколо Києва, Харкова (саме ці фактори сприяли перетворенню Харкова на митний центр і відкриття там складської митниці), Полтави, Катеринослава, Кременчука, Олександрівська, Херсона. Шляхи катеринославських, нікопольських, павлоградських купців перетинали області вверх по Дніпру. Залізниця перетворилась на головний фактор, від якого залежав тепер успіх експортної політики. Така залежність полягала в тарифній політиці залізничних компаній, рівня розвитку інфраструктури залізниць для якісного збереження й переробки вантажу. Від зростання обсягів продукції для вивезення прямо залежав і якісний показник зростання залізничних шляхів. Так, якщо у 1860 – 1872 рр. довжина залізниць в імперії становила 10 317 верст і середньорічний приріст знаходився на рівні 1,5 тис. верст, то в 1893 – 1897 рр. цей показник збільшився до 2,5 тис. верст, а довжина всієї мережі в 1892 р. становила 30 023 верст, у 1902 р. – 53 887 верст. При цьому переважна кількість потужних залізниць імперії була розташована на території України. До цих залізниць належали:

1. Район південно-західних залізниць (напрямки Козятин – Млава – Граєво, Козятин – Одеса). Послугами цього залізничного напрямку користувались виробники зерна Київської, Подільської, Херсонської губерній, і вантажі спрямовувались на Варшаву, Данциг, Кенігсберг, Одесу, Миколаїв.

2. Лібаво-Роменська залізниця (напрямок Бахмач – Лібава). Надходило зерно з Полтавської, Харківської, Чернігівської губерній, після чого вантаж спрямовувався до північно-західних портів.

3. Залізниця Орел – Рига, послугами якої користувались промисловці Харківської губернії, потім їх зерновий вантаж спрямовувався до Риги.

Слід зазначити, що до початку 1880-х рр. переважала тенденція оформлення вантажів у балтійських портах. У 1880 р. на балтійські портові міста припадало 52 % хлібного експорту, на порти Чорного й Азовського морів – 29,2 %, на західний сухопутний кордон – 18 % [21, арк. 61]. (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

**Рух зернового вантажу до портів
і сухопутних кордонів (тис. пудів)**

Рік	Північні порти	Південні порти	Західний кордон
1876	72,7	29	27,9
1878	107,1	85,2	49,4
1880	72,6	26,9	12,9

З 90-х рр. XIX ст. ситуація почала різко змінюватися, на перше місце з переробки експортного збіжжя почали виходити чорноморські та азовські портові міста, і ця тенденція підтверджується табл. 2.2.

Таблиця 2.2

Рух хлібного вантажу на початку XX ст.

Залізниця	Місто прибуття	Тис. пудів
Південні залізниці	Сімферополь, Севастополь, Миколаїв, Керч, Феодосія	3870
Південно-західні залізниці	Бердичів, Київ, Кременчук	145
Риго-Орловська залізниця	Вітебськ, Полоцьк, Рига, Смоленськ, Могильов	247
Москва – Віндава – Рибінськ	Віндава, Петербург	125
Лібаво-Роменська залізниця	Лібава, Гомель, Мінськ	82
Миколаївська залізниця	Петербург	559
Іноземні залізниці	Данциг, Кенігсберг	155

Усього		5183
--------	--	------

Таку переорієнтацію зернових вантажів на південні порти можна пояснити реформуванням тарифної системи залізниць і початком нового ставлення держави до ролі комунікацій у процесі розширення обсягів експорту. При новій системі господарювання залізниця набувала стратегічних якостей. Розпочаті М.Х. Бунге реформи тарифної системи зміцнено І.А. Вишнеградським і введено в 1889 р. Реформа 1889 р. відкривала новий етап тарифної політики – її державне регулювання. Вона повністю відповідала протекційному курсу, залучала до світового товарообміну українські губернії, суттєво розширювала можливості експорту. Призначення тарифної політики на залізницях не обмежувалось тільки регулюванням кількості привезених товарів, а впливало на інтенсивність переміщень вантажу, визначення їх напрямків. Реформування підтримувало економіку того чи іншого регіону і захищало інтереси сільського виробника від коливань міжнародної ринкової кон'юнктури [22, С. 90].

До 1889 р. тарифна справа належала виключно до компетенції приватних залізничних компаній. Роль держави обмежувалася впливом на тарифи шляхом установлення граничних норм і ставок, відображених у статутах цих компаній. Конкуруючи одна з одною з метою залучення вантажу, залізниці грали на пониження ставок, застосовували так звані “рефракційні тарифи” (сепаратні знижки на перевезення певної кількості товару), що призводило до грошового дефіциту 20 – 25 млн. крб. на рік” [23, с. 180]. Такі висновки фахівців дають змогу побачити негативний бік справи, коли держава була відокремлена від повноцінного керування стратегічною галуззю народного господарства – залізничним транспортом. Наприкінці 1870-х рр., коли з’явилися тенденції відступу від системи фритредерства в галузі зовнішньої торгівлі, попередня тарифна формула почала протистояти митним заходам. Не випадково

цей факт опинився в центрі уваги Комісії з дослідження залізничної справи. Ситуація, що склалася на приватних залізницях, загрожувала зірвати всі урядові заходи митного протекціонізму. Адміністрації залізничних компаній хаотично змінювали за своєю ініціативою тарифи для перевезення імпорتنих вантажів і подібними діями руйнували стабільність митно-тарифної системи [9, с. 156].

Невідповідність тарифних заходів загальнодержавним завданням створило необхідність державного втручання в тарифну практику залізниць.

Становище ще більше ускладнилось у середині 1880-х рр. у зв'язку з падінням хлібних цін на світових ринках. При впровадженні високої тарифної ставки для зерна (1,24 коп. з пуда на версту) збільшувалась ринкова вартість зерна на 20 – 25 % на невеликих відстанях (до 200 верст), що вплинуло на рентабельність залізниць. Такі зовнішні фактори вимагали не тільки від урядовців, але й від адміністрацій залізниць змінювати методи роботи і знаходити нові варіанти співробітництва. Початок новому процесу поклала Лозово-Севастопольська залізниця, прагнучи спрямувати рух до Севастопольського порту. Не бажаючи поступитися власними інтересами, Лібаво-Роменська залізниця відповіла зниженням хлібного тарифу в напрямку на Лібаву. До цієї боротьби приєдналась також Південно-Західна залізниця, яка зорієнтувалась на Одесу. Безкомпромісна конкурентна боротьба, яка не стихала протягом трьох років, призвела до загального руйнування нестійких тарифних формул. Така “реформа” тарифної системи, не узгоджена з інтересами сільського господарства, з інтересами експортерів, не могла бути виправдана. Більше того, вона знову продемонструвала повну неузгодженість із завданнями митної політики. У 1885 р. з'явилося друге звернення міністра шляхів сполучення до Комітету міністрів з пропозицією “Про підпорядкування урядовому нагляду тарифів прямого закордонного сполучення” [17, с. 27].

Положенням Комітету міністрів у липні 1886 р. заборонено подальше зниження ввізних залізничних тарифів, які суперечили митним інтересам держави.

З листопада 1887 р. дію цієї заборони поширено і на вивізну тарифну схему. У подальшому для колегіального визначення норм вивізних хлібних тарифів у 1888 р. скликано перший загальний тарифний з'їзд. Необхідність реформування вивізної тарифної схеми не викликала сумніву. Ряд експортних центрів забезпечувався масовим надходженням зерна внаслідок заниження тарифних ставок, рухові до інших перешкоджала надвисока плата. Норми вивізних тарифів суперечили торгівлі, порушуючи координацію ринкових цін. Але тарифний з'їзд проходив з обмеженою участю представників промисловості й торгівлі, що спричинило неповноту його рішень. З'їзд прийняв такі рішення: розвиток прямих сполучень, прийняття єдиного принципу визначення вивізних хлібних тарифів, надання зерновим районам широких можливостей експорту. На останнє рішення слід звернути особливу увагу. Держава відкривала “зелену вулицю” саме для експортерів, перед аграрним сектором українських губерній відкривались нові перспективи збільшення продуктивності господарств, зорієнтованих на товарне землеробство. Такий підхід, у свою чергу, створював умови для розвитку машинобудівної промисловості для сільського господарства й обробної промисловості, що у перспективі розширювало споживчі характеристики внутрішнього ринку. Підвищення тарифів виключно в інтересах залізниць для південних губерній України в умовах падіння цін на світових ринках поставило на межу розорення землевласників інших територій [17, с. 28]. Фактично скликана лише в 1888 р. Комісія для з'ясування питання падіння ціни на експортні сільгосппродукти під керівництвом товариша міністра внутрішніх справ В.К. Плеве внесла суттєві зміни в процес вирішення тарифного питання. Завданнями державної важливості комісія Плеве визнавала:

- створення розгалуженої мережі елеваторів впродовж усього маршруту перевезення хлібних вантажів;
- удосконалення форм короткотермінового кредиту для експортерів;
- розвиток шляхів сполучення та впорядкування тарифів;
- розробка нових торговельних правил для нових економічних умов.

Ці заходи, на думку Комісії Плеве, мали наблизити хлібний ринок до вимог міжнародної торгівлі. Закон від 8 березня 1889 р. поклав початок новому державному етапу розвитку тарифної справи. Він передбачав видання указу “О товарных складах” (виданий 30 березня 1888 р.), “Правил о выдаче Государственным банком кредитов под хлеб при посредничестве коммерческих агентов железных дорог”, а також рішення імператора Олександра III (видано 18 листопада 1888 р.) про перепідпорядкування тарифної справи Міністерству фінансів, яке очолював на той час І. Вишнеградський.

В основу нової тарифної схеми покладено диференційоване зменшення пудоверстних ставок залежно від збільшення відстані перевезень. “Відкриття” зовнішніх ринків для потужних зернових районів України максимально спростило вивезення. Уперше в практику вводились спеціальні тарифи для тимчасового зберігання зерна в елеваторах на шляху прямування експортного зерна. Призначенням елеваторів було рівномірне розташування хлібних запасів на внутрішній території для недопущення накопичення його у портах та інших експортних центрах.

Уведення в 1889 р. диференційованої тарифної формули і залучення південних губерній України до світового товарообміну, з одного боку, повністю збігалось з переходом до протекціоністської політики, з іншого – мало відповідати інтересам регіональних аграрних промисловців.

На підставі аналізу архівних документів можна стверджувати, що в 1889 р. реформа залізничного тарифу не закінчилась. Ця реформа спонукала губернські земські збори, залежно від їх ролі в експортній діяльності, виступати з ініціативою доповнень до тарифного законодавства. Завдяки цим доповненням тарифне законодавство враховувало місцеві особливості. Так, на обговорення чергової XXXIX сесії Катеринославських губернських зборів 1904 р. внесено пропозицію про зміни до тарифного законодавства з урахування ролі Катеринославської губернії у виробництві зерна і його збуті. Також у доповіді вказувалось на значення Катерининської залізниці для підтримки високих показників транспортування експортного зерна [21]. Очевидним був і прямий державний інтерес у реформуванні залізничного сполучення для концентрації та максимального збільшення фінансових надходжень до імперського бюджету за рахунок підвищення ефективності перевезення зерна, що йшло на експорт.

З початку 90-х рр. XIX ст. південний напрямок руху зернового вантажу поступово займає провідне становище. У 1895 р. обсяги перевезення зерна до чорноморських і азовських портів досягло 53 % загального вантажообігу. У 1902 р. цей показник збільшився до 62 %. І навпаки, до балтійських портів рух зернового вантажу скоротився з 33 % у 1895 р. до 27 % у 1909 – 1910 рр., якраз у найбільш сприятливий період для експортних операцій. Збільшення інтенсивності руху зерна до південних портів України особливо вражає при порівнянні середньорічних статистичних показників про перевезення за кожні п'ять (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

**Середньорічний підвіз зерна до портів
та прикордонних пунктів**

Напрямок	1895 – 1899		1900 – 1905		1906 – 1910	
	Тис. пудів	%	Тис. пудів	%	Тис. пудів	%
Північні порти	114,7	100	127,7	111	116,8	102
Південні порти	154,7	100	204,3	132	275,5	180
Західний кордон	30,4	100	35,9	110	32,9	101
Німецькі порти	25,4	100	32,6	124	34,9	137
Загальний вивіз	325,7		400,7		460,2	

Наведені дані свідчать, що перевезення зерна у другому п'ятиріччі перевищило рівень відправлень хліба в 1895 – 1899 рр. на 23 %, а на південному напрямку за той же період збільшилось на 32 %.

Що стосується вивезення зерна, то з 1 січня по 20 листопада 1911 р. воно трохи впало порівняно з 1910 р.: з 678,6 млн. пудів до 652,4 млн. пудів. На 1 вересня через південні порти України вивезено 80,4 % всього імперського зернового експорту [22, С. 86 – 87]. А якщо врахувати, що 58,5 % перевезень у 1910 р. здійснювались на відстань до 500 верст, то зрозуміло, що українські сільгоспвиробники були основними користувачами південних портів і залізниць, а відповідно і головними постачальниками експортного зерна. Непрямим доказом цієї тези можуть бути дані про торговельний потенціал Катеринославської губернії. У 1908 р. загальна вартість виробленого зерна становила 107 152 000 крб., або 11 % від усієї продуктивності губерній України [24, С. 64].

Дії уряду із протекційного захисту зернового експортера не обмежувалися лише реформуванням тарифної системи і націоналізацією шляхів сполучення. Проводилась корінна модернізація всієї системи

зовнішньої торгівлі, щоб отримати максимальну вигоду від форсованого експорту зерна, і перетворення сільського господарства на товарно-промислове. Тому наступним урядовим кроком стала розбудова мережі елеваторів. 30 березня 1888 р. затвердили “Положение о товарных складах”, згідно з яким до їх організації допускалися земські, купецькі, біржові товариства, акціонерні компанії та окремі особи [19, арк. 74].

На нараді 1899 р. при департаменті торгівлі й мануфактур система елеваторів розглядалась вже як сукупність різновидів зерносховищ: звичайних складів, земських зерносховищ. При обговоренні майбутнього устрою й діяльності елеваторного господарства також залучались представники від сільськогосподарських промисловців, купецтва. У 1902 р. розпочалась робота Особливої наради з питань сільгоспвиробництва. На обговорення внесли проекти елеваторних господарств і з боку сільгоспвиробників українських губерній. Серед них проект від 21 жовтня 1902 р. великого землевласника В.І. Костянтинова, представника Конотопського земства. Автор пропонував створити мережу земських зерносховищ у районах, що виробляли зерно, де протягом року мали здійснюватися виключно торговельні операції, і паралельно формувати систему залізничних елеваторів на шляху пересування зерна до зовнішніх ринків. Проект розподіляв елеватори на три види:

1. Продовольчі елеватори в центрах вироблення й споживання зерна, які б споруджувались за рахунок Держбанку або місцевих податків. Після цього вони підпорядковувались кредитним установам.

2. Розподільчі елеватори в районах залізничних вузлів, мережу яких доручалось будувати залізничним товариствам. Стаціонарні елеватори планували об'ємом близько 2 млн. пудів.

3. Найбільші й найпотужніші портові елеватори для переробки експортного зерна.

Діаметрально протилежний погляд на використання елеваторів запропоновано в проекті Харківського товариства сільського господарства, який мав назву “Об правильной организации хлебной торговли”. Харків’яни зосередили увагу на призначенні залізничних елеваторів, завдання яких полягало у регулюванні хлібних вантажів. Крім цього, харківський проект передбачав ширші функції елеваторів. “Елеваторна система має за мету експлуатацію, зберігання, очищення, сортування й перевантаження зерна на основі встановлених, ясно визначених норм, але елеватор не повинен бути ні покупцем, ні продавцем хліба, що надходив на елеватор” [25].

На прикладі наведених проектів, особливо харківського, спостерігається чітке усвідомлення представниками аграрного виробництва складності визначення статусу елеваторів, коли вони могли перетворитися з прогресивної технології на механізм монополізації послуг на внутрішньому й зовнішньому ринках хліба. Цю тонку грань бачили й урядовці, які чудово усвідомлювали, що питання цінової політики на хліб – це вже питання політичне, загострення якого призвело б до соціальних потрясінь, особливо в умовах невирішеності земельного питання загалом. Тому Міністерство фінансів наполягало на обов’язковому відокремленні права власності на елеватор від права його торговельної експлуатації. Елеватори повинні належати спеціальним організаціям, не власникам зерна. Враховуючи рекомендації Міністерства фінансів, Нарада про потреби сільськогосподарської промисловості дійшла таких висновків: елеваторна мережа має розвиватися в суворій послідовності, при цьому головну увагу слід приділити розвитку портових елеваторів; тип елеватора повинен відповідати умовам і звичаям внутрішньої та експортної торгівлі кожного району; оскільки перехід до торгівлі оптовим зерном затягувався, необхідне сполучення різних форм зерносховищ – від елеваторів до нескладних типових складів [25].

До кінця 1897 р. Міністерство шляхів сполучення вже мало 62 елеватори і 198 зерноскладів з обсягом переробки 42,4 млн. пудів зерна. Найбільшими потужностями відзначалась Курсько - Харківсько - Севастопольська залізниця. Так, вузлові станції Лозова і Харків мали в розпорядженні 2 елеватори потужністю 400 тис. пудів [20, С. 136]. У 1899 р. обсяг переробленого зерна сягнув уже 48 млн. пудів, із них портовими елеваторами – 16 млн. пудів. Серед усіх елеваторів найбільшою потужністю виділявся Миколаївський елеватор. У хлібну кампанію через нього пройшло 8,5 млн. пудів, а 1902 р. – уже 12,5 млн. Заснований у 1890 р. Одеський елеватор потужністю 1,6 млн. пудів працював зі змінним успіхом. Якщо у 1891 р. прибуток становив 10 тис. крб., то хлібна кампанія 1892 – 1893 рр. принесла значні збитки. З метою виправлення ситуації й покращання торгівлі Одеське агентство Південно-Західних залізниць ввело ряд пільг для елеваторних вантажів. Фактично йшов процес поєднання транспортних операцій з кредитуванням і торгівлею [23, с.182].

Однією з характерних рис протекційної політики є піднесення на більш високий рівень ролі банків, переорієнтація їх на обслуговування зовнішньоторговельних операцій. Залучення потужного торговельного й банківського капіталу у сферу торговельних зв'язків порушувало стару, архаїчну систему торгівлі. Банки поступово перетворились на вагомий фактор і почали монополізовувати продаж сільгосппродуктів. Так, за даними П.П. Мігуліна, в 1905 р. загальна сума товарних кредитів Держбанку досягла 100,4 млн. крб., позички під експорт зерна забезпечували банкам у середньому 14 – 15 % чистого прибутку, у грошовому вимірі – 51,9 млн. крб. Для 1909 р. ця сума вже становила 124,4 млн. крб. Державний курс на підтримку зернового експорту створив, у свою чергу, сприятливі умови для поширення інституту торговельного посередництва.

Враховуючи, що найбільший потік експортного зерна надходив з українських губерній і прямував до європейських ринків через чорноморські порти, найбільші торговельні фірми зосередились у цьому регіоні. Серед них потужна фірма із французьким капіталом “Луї Дрейфус К°”. Щорічно представництва цієї фірми через Миколаїв, Херсон, Бердянськ вивозили до портів Франції, Італії, США 50 млн. пудів зерна. Важливу роль у закордонній торгівлі Одеси і Миколаєва відігравала німецька фірма “М. Нейфельд і К°”. За обсягом хліботорговельних операцій вона займала одне з провідних місць. Тільки у 1893 р. ця фірма експортувала з Миколаївського порту 16 млн. пудів зерна за допомогою “Товариства південноросійських елеваторів Миколаєва”, що становило 1/3 загального вивезення за цей рік (49 млн. пудів). У 1894 р. вона вже відправила за кордон 23 млн. пудів, при загальному вантажообігу 80 млн. пудів. До того ж представники фірми були членами біржових комітетів Бердянська, Одеси, Миколаєва, що надавало їм змогу контролювати експортні операції майже на всіх етапах їх проведення [26, с. 168].

Крім того, на зерновому ринку Півдня України працювали таківідомі фірми, як “Трахтенгерц і К°”, “Р.М. Фавелевич”, “Д.М. Молдавсь-кий”, торговельний дім “Ф. Фрітен”. Особливу зацікавість до потенціалу Миколаївського порту виявляли російські комерційні банки. На 1912 р. вони зосередили у своїх руках 1/3 всього вивезення з порту (36 млн. пудів з 100,7 млн. пудів), причому перше місце за розмірами комерційної торгівлі займали Міжнародний комерційний і Російсько-Азіатський банки. У 1910 р. керівництвом цих банків у Миколаєві засновано Петербурзьке міжнародне товариство вантажних засобів і складських приміщень. Банки володіли 4 900 акціями з 6 000 і з перших днів розпочали активну торговельну діяльність із південними країнами. За 1911 р. грошовий обіг становив 35 млн. крб. На прикладі діяльності Петербурзьких банків відзначається стійка тенденція, на яку звернули

увагу М. Грушевський, Н. Полонська-Василенко, С. Рудницький, а саме – концентрація і відтік експортних грошей до фінансових і промислових центрів Москви й Санкт-Петербурга.

Але скористатися позитивним результатом від праці цих філій змогли експортери, які працювали на ринках Італії й Франції, тому що Болгарія, а також Румунія на зерновому ринку Європи виступили радикальними конкурентами українських виробників. Вести успішну боротьбу з іноземним конкурентом й ефективно захищати свого експортера було можливо, спираючись на міцну капіталізовану торгівлю. Але на шляху виконання цієї умови була така перешкода, як відсутність класифікації зерна, що значно знижувало його ринкову ціну. Тому ініціатива надходила від місцевих біржових комітетів. Одеський біржовий комітет класифікував зерно врожаїв 1892, 1894 рр., і встановлені ним норми набули визнання серед експортерів українських губерній. Процес самоорганізації за контролем якості зерна набув стихійного характеру і виникла потреба спрямувати його у законодавче

У той же час ситуація на світових ринках вимагала розв'язати цю нагальну проблему. Контрольні органи почали виникати стихійно. Українські губернії показали при цьому приклад оперативності й ґрунтовності. У 1902 р. у Миколаєві, 1903 р. в Одесі вже функціонували на повну потужність контрольні комітети при товарних біржах. Ще в 1891 р. Київське товариство сільського господарства і сільськогосподарської промисловості звернулось до Міністерства фінансів з клопотанням про створення при ньому Особливого комітету для встановлення прямих контактів з європейськими хлібними ринками. Пропонувалося надати комітету дуже широкі повноваження для збуту зерна й придбання сільгоспобладнання. Клопотання Київського товариства підтримав і генерал-губернатор, але Міністерство фінансів, втягнувшись у боротьбу з протекційними заходами німецького уряду, втратило шанс використати місцеву ініціативу для надання більшої мобільності й гнучкості політиці

протекціонізму. Міністерство, яке було відповідальним за втілення в життя цієї політики, на той час надавало перевагу адміністративно-поліційним заходам, не використавши до кінця елементи недержавних економічних форм захисту експортерів [27].

17 січня 1905 р. набрав чинності Закон “О биржевом контроле экспортного зерна”. Після цього напрацювання, що були вже зроблені в портових містах Півдня України, дали їм змогу зайняти провідне становище на даному ринку експортних послуг. Згідно з цим законом біржові комітети Миколаєва, Одеси, Феодосії, Бердянська на 5 років отримали повноту влади контрольних органів за якістю зерна, яке експортувалось. У законі 1905 р. ці функції визначались таким чином: “Міністерству торгівлі і промисловості, гадається, тимчасово, протягом 5 років з 17 січня 1905 р. за клопотаннями біржових товариств: 1) дозволити засновувати у портах, а також у закордонних пунктах нашого хлібного продажу біржовий контроль за зерновим хлібом, що експортується; 2) установлювати на користь біржових товариств особливий збір на покриття витрат на вказаний контроль у розмірі $\frac{1}{30}$ коп. з пуда зерна, що вивозиться [28]. 3 травня 1910 р. постановою Ради Міністрів цей закон пролонговано ще на 5 років. До появи цього закону біржові контрольні комітети вже вели активну роботу щодо захисту інтересів вітчизняних експортерів на світових ринках. У 1904 р. Одеський комітет офіційно заявив хлібним біржам західноєвропейських міст: Гамбурга, Генуї, Марселя, Гулля, Ліверпуля, Лондона, що в наступних торговельних операціях користуватиметься лише власною шкалою розцінок, розробленою на основі біржового класифікатора якості зерна. Після цього 30 одеських експортних фірм також заявили про рішення укласти торговельні угоди з іноземними споживачами на основі правил Одеської товарної біржі. З наведених прикладів випливають такі висновки.

Висновки до розділу

В умовах протекціонізму урядові кола, відповідальні за експортну й митну політику, повинні постійно співпрацювати з експортерами щодо створення оптимальних правових режимів для підтримки останніх на світових ринках. Важлива роль українських біржових комітетів у розробці класифікаторів якості для експортного зерна та ініціатива законодавчо закріпити їхню організацію свідчить про те, що протекціонізм як складне соціально-політичне явище повинен містити постійний контакт між державою і тією часткою суспільства, що створює економічний потенціал країни. Наміри й дії українських промислово-торговельних кіл стосовно захисту своїх інтересів за кордоном демонструють процес постійного зростання економічної, а відповідно і політичної впливовості. А політична й економічна активність промисловців і підприємців становили якісний показник позитивного впливу протекціоністської політики на індустріальний розвиток. З початком інтенсивної діяльності нових залізничних тарифів, біржових комітетів, елеваторів збігалася і стабілізація хлібних цін на світових ринках. Обсяги експорту відповідали його валютній оцінці, особливо у період передвоєнного економічного піднесення. У 1909 – 1913 рр. вартість експорту порівняно з 1891 – 1895 рр. збільшилась удвічі, а порівняно з 1861 – 1865 рр. – в 11,6 рази. Ці показники свідчать, що на рубежі століть товарно-експортна складова сільського господарства вимагала наукового підходу до планування її перспектив. Експортна спеціалізація аграрної галузі українських губерній, у свою чергу, вплинула на розвиток сільськогосподарського машинобудування, переробної промисловості, транспорту. Експортний потенціал українського села дав поштовх до реформування залізнично-тарифної системи, створив умови для перебудови зовнішньої торгівлі аграрними продуктами з архаїчних форм на сучасні для того часу, із залученням банківського капіталу та іноземних інвестицій.

РОЗДІЛ III. УКРАЇНСЬКА ЦУКРОВА ПРОМИСЛОВІСТЬ В УМОВАХ МИТНОГО ПРОТЕКЦІОНІЗМУ

Аналізуючи економічний і торговельний потенціал українських губерній, вплив цього потенціалу на соціально-економічний розвиток Російської імперії, зазначимо такі головні складові експорту: зернові культури, залізна руда і вугілля, цукор. Перший і другий компоненти досліджувалися в контексті протекційної політики. Особливої уваги потребує розгляд цукрової складової експорту, враховуючи недостатню розробку таких питань, як політична та економічна ситуація на перспективних ринках для українських цукровиробників, заходи держави та ініціативні дії цукрових промисловців, спрямовані на захист своїх інтересів на зовнішніх ринках, роль протекціоністських кроків на цьому шляху.

Цікавим показником історичного досвіду може стати організація митного протекціонізму стосовно цукрової промисловості України в кінці XIX – на початку XX ст. Напередодні Першої світової війни Російська імперія займала друге місце (після Німеччини) з виробництва цукру. Якщо звернутися до історії появи й становлення цукрової промисловості не тільки в Україні, а й у світі взагалі, то виявляється цікава закономірність. На появу цієї галузі безпосередньо вплинула митна політика, яка проводилась в кінці XVIII – на початку XIX ст. Мова йде про систему взаємної митної блокади торговельних операцій Великої Британії та Франції в епоху французької революції, а потім в епоху наполеонівських війн. В історіографії ця політика отримала назву “система континентальної блокади”. Наполеонівська Франція, заблокована англійським флотом, не маючи доступу до кубинської цукрової тростини, змушена була знаходити природні замітники цієї сировини. Розпочинаючи з 1800 р., ставку зроблено на цукрові буряки. Російська імперія, опинившись у подібній ситуації після Тільзитського миру 1807 р., також шукала замітник кубинської сировини. Спробу виготовляти власну сировину здійснено ще в 1799 р., коли проводились досліді з виготовлення цукру з буряків, причому

одержано цукор досить високої якості. У цьому ж році за дорученням Медичної колегії підготовлено й видано книгу “Способ заменить иностранный сахар домашними приготовлениями”, в якій розглядалися способи одержання цукру з багатьох агротехнічних культур. А в 1800 р. Сенат прийняв рішення про відведення під буряки земель “всем желающим в южном крае”, тобто в Україні, нагородження господарів спеціальними медалями, що давали право на деякі пільги. Ставилося за мету налагодити виготовлення цукру з власної сировини, аби позбутися залежності від імпорту.

У першій чверті ХІХ ст. головним експортним товаром українських губерній залишались борошно й продукція гуралень. Олександр І, відвідавши у 1816 р. Київ, говорив, що ця галузь промисловості є “перлиною наших прибутків”. Тож не дивно, що тільки на Київщині в 1845 р. налічувалися 372 винокурні заводи. І хоча їх кількість не зменшувалася, промисловці, враховуючи цінову кон’юнктуру, дедалі частіше звертали свій погляд на цукроваріння. Для цього були серйозні підстави. Саме Україна мала чудові кліматичні умови для вирощування цукрових буряків, великі площі незайнятих високоврожайних земель, достатні ресурси продуктивних сил. Перші цукроварні з’явилися в Україні в 1812 – 1815 рр. Щоправда, авторитетних, вірогідних даних про них не збереглося. А от 20-ті рр. залишили більш-менш достовірні відомості. Так, Трощинський завод поблизу Канева засновано у 1822 р., Собанівську цукроварню на Поділлі – у 1825 р., цукроварню в с. Бодаки на Полтавщині – у 1828 р. Цукровий бум охопив Київщину, Чернігівщину, Поділля, Харківщину, Полтавщину, де виникали все нові й нові “заводи”, хоча назвати їх заводами можна лише умовно, настільки вони були примітивні [29, с. 75-77]. У 1857 р. в Україні нараховується вже 218 цукрових заводів, з них 67 у Київській та 68 у Чернігівській губерніях [40, с. 134-135].

З переходом урядової політики на протекційні рейки цукрова галузь перетворюється на третю складову експортної політики Російської імперії. За 35 років, з 1865 р. по 1900 р., виробництво цукру в правобережних губерніях

зросло з 1,7 млн. до 27 млн. пудів, тобто в 16 разів. Урядовий курс на створення переробної промисловості в кінці 90-х рр. почав приносити позитивні результати. У районі Києва працював рафінадний завод на Деліївці (1200 робітників), який у 1897 р. виробляв 1550 тис. пудів цукру вартістю 8,5 млн. крб. [30, с. 320]. Цукрова промисловість набула поширення і в Харківській губернії, вже у 1861 – 1862 рр. Богодухівський, Ваньківський, Вовчанський заводи, на яких працювали 1000 робітників, а 1897 – 1898 рр. їх кількість зросла до 3154 чоловік. Протекційний захист цукрової промисловості сприяв появі спеціальних машинобудівних заводів*. Усього ж на Україну припадало 81 % заводських посівів цукрових буряків. А на початок 80-х рр. XIX ст. цукрова галузь у структурі української промисловості вже займала перше місце. З 1882 р. частка українського цукрового виробництва становила 87,7 % від загальноросійського [31, с. 225].

Від самого початку цукрова промисловість розвивалась під протекційним наглядом держави – з одного боку, й зусиллями цукровиробників щодо концентрації виробництва та монополізації торгівлі – з іншого. Фактично на прикладі цукрової промисловості можна побачити, коли інтереси держави й промисловців поєднувались на ґрунтовних засадах. Перші кроки зроблено з ініціативи промисловців. У 1876 р. з'явилась картельна угода промисловців з метою врегулювання механізму розподілу між учасниками цукрового ринку короткотермінових кредитів, виділених Київською конторою Держбанку для підтримки цукрової промисловості. У квітні 1887 р. на з'їзді цукровиробників у Києві створено картель, який на початку 90-х рр. охопив 92 % цукрових підприємств. Мета об'єднання проголошувалась так: підвищення прибутків шляхом нормування реалізації

*Маються на увазі підприємства, які виготовляли спеціалізоване обладнання й устаткування для цукрових заводів. Це заводи Гретера і Криванека, Термена, Ницького.

цукру на внутрішньому ринку; завоювання зовнішніх ринків за допомогою обов'язкового вивезення залишків за кордон для реалізації за демпінговими цінами [32, с. 129]. Унаслідок цієї політики з 40-х рр. XIX ст. митні збори на імпортований цукор були незмінно високими і становили згідно з митним тарифом 1891 р. 130 % до витрат на виробництво з пуда цукру [33, с. 8].

Активне державне втручання у справи цукрової промисловості мало на меті створити для виробника цукру найбільш сприятливі умови на внутрішньому ринку і допомогти йому вийти на світовий ринок. Система державного регулювання цукрового ринку пропонувала посилений експорт цукру, котрий забезпечував надходження золота до країни. Проникненню на зовнішній ринок допомагали прямі і приховані вивізні премії за рахунок державних коштів.

Певний досвід державного регулювання цукрового ринку й співробітництва з урядом дала діяльність Загальноросійського товариства цукрових виробників (1897 – 1917 рр.). Щодо цього показовою є історія участі цукрових виробників України як учасників згаданого товариства у Міжнародній Брюссельській цукровій конвенції.

В умовах зростання світової кризи, пов'язаної з перевиробництвом цукрового продукту, європейські держави, що були основними виробниками цукру, уклали в 1902 р. в Брюсселі Міжнародну цукрову конвенцію, завдання якої – скорочення виробництва й експорту цукру з метою підвищення світових цін на нього і наближення їх до монополярно високих цін внутрішнього ринку. При цьому цукор, який увозився з країн – учасниць конвенції, обкладався найнижчою ставкою ввізного мита.

У випадку приєднання до конвенції Росія, а відповідно й українська цукрова промисловість, мала відмовитись від нормування цукрової галузі і знизити ввізне мито на цукровий пісок більш ніж удвічі, а на рафінад утричі. Цей крок означав би втрату не тільки надприбутків для виробників цукру, але й можливості стягнення акцизу в попередньому розмірі, тобто втрати державного бюджету. Тим часом акциз на цукор був важливим джерелом

державних прибутків і займав друге місце після “горілчаного”. Виходячи з цих умов, російський уряд відмовився приєднатися до Брюссельської конвенції. У зв’язку з цим втратились ринки збуту, які споживали 50 % експортного цукру [34]. Але ці події підштовхнули виробників цукру до більш енергійного освоєння ринків ближчих країн: Китаю, Афганістану, Туреччини, а також “природних ринків” – Фінляндії та Ірану (ринки цих країн мали дуже тісні торговельні зв’язки з промисловістю Росії).

У свою чергу, боротьба за фінський цукровий ринок була тісно пов’язана з боротьбою проти Німеччини за політичний вплив на країни Балтійського моря. Князівство Фінляндське, яке мало широкі автономні права, в тому числі у визначенні торговельних партнерів, протягом 80-х рр. XIX ст. надавало перевагу німецькому цукру. Тому питання оволодіння фінським ринком турбувало не тільки цукрових промисловців, але й уряд Російської імперії у контексті політичної та економічної домінантності в цьому регіоні напередодні можливих збройних конфліктів. У таких випадках митна політика регулювала спірні питання, вирішуючи їх без застосування кардинальних заходів (тобто використання зброї та прямих економічних ембарго). Процес адаптації фінського ринку включав два етапи. Перший тривав з 1885 до 1887 рр., коли правовий простір митного законодавства Російської імперії поширювався на територію Фінляндії, місцеві фінські митні закони були уніфіковані з російськими. Другий етап пов’язаний із введенням у дію в 1893 р. закону про подвійний митний тариф на іноземні товари, викликаного протидією німецького уряду російському аграрному експорту. Наступний крок – введення спеціальних експортних пільг. З 1897 р. після встановлення різниці ввізного мита в розмірі 86 коп. на пуд на користь українського цукру експорт його збільшився з 38 тис. пудів у 1895 р. до 1,5 млн. пудів у 1898 р. і в подальшому становив понад 3 млн. пудів щорічно [34].

Через деякий час ситуація знову почала ускладнюватись. Виробництво цукру у 1900 – 1901 рр. досягло 53,4 млн. пудів проти 28,5 млн. пудів у 1890 – 1891 рр., а вже на 1909 р. обсяг виробництва досягнув 117 млн. пудів. При

такому рівні виробництва зовнішні ринки, тим більше в умовах панування положень Брюссельської конвенції, могли прийняти лише 15 % виробленого цукру. Однак унаслідок слабкої платоспроможності більшості населення імперії і потужної конкуренції на світових ринках для реалізації цукру виникли нові труднощі. Щоб утримати надвисокі ціни на внутрішньому ринку, цукропромисловці неодноразово застосовували урядову допомогу, вимагаючи, коли це вважалось вигідним, обмеження випуску цукру на внутрішній ринок, а також скорочення виробництва цукру. (Одна із суттєвих негативних рис політики протекціонізму – монопольне становище вітчизняного виробника і, як наслідок, монополізація цінової політики, використання цього часу для отримання надвисоких прибутків). Митні пільги, надані Торговим положенням 1897 р. цукровим промисловцям України, а також додаткова постанова 1899 р. поширили систему повернення акцизного податку на цукор, що експортувався до Фінляндії. Тим самим створено сприятливі умови для витіснення німецького експортера з цукрового сегмента фінляндського ринку. Інформація російської та фінської статистики свідчить про стійке зростання цукрового імпорту з боку Фінляндії з 1902 р. Так, Фінляндія у 1908 р. імпортувала 40 тис. т, у 1909 р. – майже 44 тис. т українського цукру. У той час Німеччина змогла ввезти у Фінляндію лише 12 т цукру [35].

Необмежене вивезення цукру призвело до того, що кожний цукровий завод мав право експортувати продукти свого виробництва в неконтрольованій кількості. Для врегулювання цього питання в лютому – березні 1909 р. в Києві проходив з'їзд цукрових промисловців [39]. З'їзд констатував, що розміри експорту цукру у Фінляндію вже перевищують фактичний попит на нього. І як наслідок – конкуренція між експортерами, що призвело до падіння цін. З'їзд звернувся до урядовців із пропозицією встановити спеціальні свідоцтва на експорт цукру до Фінляндії. При цьому зазначалось, що ліміти окремих заводів повинні залежати від обсягів щорічного виробництва. Заводи, які виробляли менше 80 тис. пудів цукру на

рік, право на експорт до Фінляндії не отримували. Відповідно до цих пропозицій всі великі цукрові підприємства мали змогу отримати експортні свідоцтва незалежно від того, пов'язані вони з фінляндським ринком чи ні. Розрахунок зацікавлених у фінляндському ринку експортерів цукру полягав у тому, щоб придбати потім свідоцтва, видані підприємствам, які не працюють на ринку Фінляндії, і сконцентрувати їх у своїх руках, в тому числі регулювати експорт у межах установлених щорічних квот, штучно підтримуючи такими заходами надвисокі ціни. Така політика створювала сприятливі умови для подальшої концентрації виробництва і збуту цукру.

З цією метою у 1909 р. створено цукровий синдикат – Київське експортне й торговельне товариство (КЕІТО). До завдань КЕІТО входили: повна монополізація фінляндського та іранського цукрових ринків. Вимоги цукрових промисловців знайшли повне розуміння в уряді. У квітні 1909 р. Рада міністрів затвердила подання Міністерства фінансів і Міністерства торгівлі та промисловості, яке повністю повторювало рішення Київського з'їзду [33, с. 9]. Результати втілення на практиці цих рішень краще за все підтверджуються торговельною статистикою. Фінські документи свідчать, що вже у 1910 р., рекордному з виробництва цукру в Російській імперії, на фінський ринок ввезено його на 9 тис. т менше, ніж у 1909 р., але при цьому ціна значно зросла. Якщо у січні 1909 р. пуд цукру коштував 1 крб. 80 коп., то на початку 1910 р. ціна зросла до 2 крб. 75 коп. Цей приклад ще раз підтвердив закономірність: коли в системі протекційних заходів існує взаємна зацікавленість виробника-експортера й уряду держави, то економічний успіх гарантований.

Опанування північноіранського ринку за активної підтримки уряду розпочалося ще у 80-х рр. XIX ст. Російський експорт в Іран підтримувався встановленням регулярних пароплавних рейсів, побудовою Джульфінської гілки Закавказької залізниці, а також введенням пільгових тарифів на водні й залізничні перевезення. Згідно з дослідженнями П.М. Романова торговельної політики Росії на Близькому Сході, обсяг експорту товарів із Російської імперії

до Ірану в 70-х рр. XIX ст. становив 2 млн. крб., у 1882 р. – вже 4,4 млн. крб., тобто за 12 років збільшився на 110 %. З початком нового століття торгівля з Іраном отримала новий імпульс. З 1901 по 1911 рр. загальна сума обігу збільшилась у 1,5 раза: 1901 р. – 49 млн. крб., 1905 р. – 57 млн. крб., 1911 р. – 80 млн. крб. Такі сприятливі обставини склалися в результаті укладення нового торговельного договору 1901 р. На початок XX ст. правові засади (ст. 3 Особливого акта про торгівлю Туркманчайського договору 1828 р.) уже застаріли. Передбачена зазначеною статтею 5 %-на система обкладання імпорتنих та експортних товарів, що надавала перевагу торговим суперникам Росії, які користувались правом найбільшого сприяння, також була обтяжливою для іранського уряду. Нову редакцію угоди оформлено у вигляді Декларації про зміни ст. 3 Туркманчайського акта 9 листопада 1901 р. [36, с. 129-133].

Угода передбачала модернізацію митної системи Ірану, відміну практики відкупів, заборону внутрішніх митних зборів, єдиний митний статут. Замість 5 %-го мита вводились три митних тарифи, які регулювали обкладання при ввезенні та вивезенні товарів і спеціально при вивезенні з Ірану до Росії. Угода створювала значну перевагу для російської торгівлі у цій країні. Мита на всі основні статті російського експорту були нижче 5 %. Із 30 видів товарів, які становили 9/10 російського експорту, 8 звільнялись від обкладання, а 11 обкладались незначним митом. У той же час підвищувались мита на товари, у ввезенні яких Росія не була зацікавлена, що давало можливість іранській стороні компенсувати недобір з російського імпорту. Спеціальний таємний акт забороняв іранському уряду встановлювати на будь-якому кордоні більш пільговий тариф, ніж на ірано-російському кордоні.

Експортний цукор концентрувався в Баку і Джельфу, де знаходились спеціальні складські приміщення й біржа. До цього регіону цукор надходив переважно з Харківської й південнозахідних губерній. Особливе зростання обсягів експорту цукру припадає на 1908 – 1909 рр. – 1 145 888 крб., 1909 –

1910 рр. – 13 156 080 крб., 1910 – 1911 рр. – 18 750 800 крб. Цукор становив 43,7 % від загальної суми імперського ввезення в цю країну.

Для об'єктивності слід проаналізувати порівняльні дані за митницями, що розміщувались на іранському кордоні:

Через Бакинську митницю вивезено (тис. пудів)

Збіжжя та борошно	188
Цукровий пісок	366
Рафінад	2 173 241
Ліс	18 885
Цемент	14
Листове залізо	60 784
Гас і бензин	4 млн. галонів
Цегла	86
Скло	88
Чавун	42
Тканини з бавовни	79

Через Астраханську митницю вивезено (тис. пудів)

Збіжжя, борошно	48 817
Сіль	47 663
Цукор, рафінад	87 279
Цемент	12 880
Цегла	12 095
Скло	11 901
Залізо	8 528

Через Петровську митницю вивезено (тис. пудів)

Цукор, пісок	61 200
Цукор, рафінад	91 000

Через Кавказький кордон, Джульфінська митниця
вивезено (тис. пудів)

Цукор, рафінад	728 853
-----------------------	----------------

Цукор, пісок	43 952
Гас	256 788
Скло	18 678
Тканини з бавовни	71 935 [37, арк. 3-4].

Таким чином, звіти митниць свідчать про переважну роль цукрового сегмента в системі імперського експорту на іранському ринку. Це вказує на виключну роль економічного потенціалу українських губерній для зовнішньоторговельної політики Російської імперії. Величезні прибутки від експорту цукру, які надходили до центрального бюджету вимагали, у свою чергу, від російського уряду застосування радикальних протекційних заходів для захисту інтересів цукрових промисловців на світових ринках.

У результаті спільних зусиль виробників цукру й уряду український цукор у загальноросійському експорті в Іран посідав друге місце за вартістю вивезення і покривав 80 % іранського імпорту цього продукту. Ринки зазначених країн і в подальшому займали провідне становище. Унаслідок цього розмір середньорічного експорту вдавалось підтримувати на рівні 1895 – 1902 рр. (8,7 млн. пудів).

Крім країн Західної Європи, Ірану, Фінляндії, ринок Північноамериканських Сполучених Штатів також споживав значні обсяги українського цукру. Але в травні 1901 р. представник Міністерства фінансів Росії у США М.В. Рутковський доповідав про різке посилення протекціоністської спрямованості зовнішньоторговельної політики США. Згідно з доповіддю М. Рутковського, вказані дії визначались захисним тарифом і Митним регламентом 1897 р., які були спрямовані на заборону й утиск іноземної торгівлі на території США. Ця політика почала проявлятися особливо в питанні із закриттям американських ринків для європейського цукру [24, с. 108]. Ускладнення для українського цукрового експорту почалися після того, як в 1899 – 1900 рр. російський уряд відхилив американські торговельні пропозиції, що базувались на ідеях “відкритих дверей” для

китайського ринку. Завдяки Московському договору від 1897 р. російські нафтопродукти при транспортуванні по КСЗ повністю звільнялись від мит, внаслідок чого американські нафтові компанії втратили північнокитайські ринки. Ці події набули рис глобального впливу на міжнародну торгівлю. Дії російського уряду в Китаї спонукали американські монополії підвищити мита на український цукор.

У 1900 р. прийнято каральний “цукровий” тариф. У березні 1900 р. на офіційних переговорах щодо укладення нової торговельної угоди російська урядова делегація запропонувала представникам США скасувати надвисокі мита на цукор, погрожуючи розірвати угоду про конвенційні тарифи для виробів машинобудівних підприємств США. Негативну роль у цих переговорах відіграв Синдикат цукрових підприємств США, доклавши багато зусиль для того, щоб зірвати вирішення питання не тільки про каральні мита на український цукор, але й про укладення міждержавної торговельної угоди. Підставами для репресій проти українських промисловців, на думку цукрового синдикату й уряду США, була так звана заохочувальна система премій для експортерів, що діяла в Росії.

Таким чином, до взаємного протистояння прийшли зовнішньоторговельні системи двох держав, уряди яких прийняли за стратегію розвитку своїх економік протекціонізм. Спір передано на розгляд Апеляційного суду Сполучених Штатів, який, зрозуміло, прийняв позицію уряду США і 4 лютого 1902 р. визнав його дії правильними. Такий перебіг подій хвилював не тільки російських урядовців, цукровиробників, а також і північноамериканські ділові кола, які мали вигідні торговельні зв'язки з промисловцями України. На початку XX ст. до США експортувались великі обсяги залізної руди Криворіжжя, марганець Нікополя. На 1907 р. з видобутих 16,5 млн. пудів марганцевих руд 95 % було експортовано до Сполучених Штатів [24, С. 66]. Тому офіційні представники Росії у Вашингтоні для

нейтралізації дій цукрового синдикату також використовували послуги компаній, що були зацікавлені в збереженні російських конвенційних мит на свої металургійні вироби й машини. Зацікавлені компанії для досягнення мети створили спеціальну асоціацію заводів та мануфактур Філадельфії, товариство “Інчерсолл Садтен дрілл і К°”, однак уряд США зайняв безкомпромісну позицію з цього питання. До того ж на початку XX ст. товарний експорт поступово трансформувався в експорт інвестицій, а потужності машинобудівної й металургійної промисловості США завантажено японськими замовленнями для війни, що розпочалась 27 січня 1904 р. між Японією та Росією.

У таких умовах Іран і Фінляндія не могли довгий час компенсувати ринкові обмеження українських цукровиробників. Утрата конвенційних ринків Європи і США стала більш відчутною, особливо у 1906 – 1907 рр., коли виробництво цукру в країні збільшилось удвічі щодо рівня 1895 р., а випуск його на внутрішні ринки все більш обмежувався нормуванням. У результаті так звані “залишки” становили 44 % всього виробництва. З накопиченням запасів нереалізованого цукру конвенційний ринок набував для вітчизняних виробників особливого значення. Тому в 1907 р. при обговоренні умов пролонгації дії Брюссельської конвенції на наступні 5 років російський уряд направив у Брюссель делегацію, до складу якої входили експерти – найбільш впливові представники товариства цукровиробників. Вони змогли домовитися про приєднання до конвенції на виключних умовах: російський уряд зберігав протекціонізм із неминучим при цьому дотуванням цукрового експорту. У порядку компенсації за отримані привілеї російський уряд погоджувався на обмеження розміру експорту цукру з поверненням акцизу (18 млн. пудів у 1907/08 – 1908/09 рр. і 12,2 млн. пудів для кожного наступного року). Пізніше за пропозицією Товариства цукровиробників урядова делегація в Брюсселі змогла

домогтися додаткової норми вивезення на 1911/12 – 1912/13 рр. – 15 млн. пудів [38, арк. 1].

З приєднанням до Брюссельської конвенції вже в 1907 – 1908 рр. кількість експортного цукру зросла порівняно з попереднім періодом (1906 – 1907) на 9,8 млн. пудів. І знову експорт на цьому напрямку становив 50 % усього цукрового експорту.

У 1908 р. за клопотанням правління Товариства цукровиробників введено урядове регулювання конвенційного експорту. Відповідно до бажання виробників цукру Міністерство фінансів почало розподіляти контингент конвенційного експорту між цукровими заводами та видавати спеціальні вивізні свідоцтва, без яких митниці не пропускали цукор. З 1909 р. правління Товариства цукровиробників відігравало провідну роль у регулюванні цукрового експорту. Товариство встановлювало розмір експортного контингенту, а Міністерство фінансів затверджувало його, і рішення, прийняте провідними виробниками цукру, набувало обов'язкової сили для всіх експортерів цукру. При цьому уряд брав на себе контроль за виконанням норм експорту.

Таким чином, нові принципи митного протекціонізму у сфері цукрового експорту надавали реальну можливість розвитку цукрової промисловості й надходжень до бюджету. На 1913 р. вартість українського цукру, який експортувався, становила 267,4 млн. карб. Заслужують на увагу й дії уряду, спрямовані на захист вітчизняного виробника в умовах зіткнення інтересів з країнами – учасницями Брюссельської конвенції, оперативна переорієнтація експортерів на нові ринки збуту в умовах утисків на європейському ринку.

Висновки до розділу

З кінця XIX ст. українська цукрова промисловість зайняла провідне становище у системі російського експорту. Така ситуація стала можливою в результаті створення переробного виробництва для цукрової галузі. У той же час розбудова переробного виробництва стала можливою лише після

створення власної машинобудівної промисловості. Виконання цих умов дозволило виступати українським промисловцям на світових ринках із готовою конкурентоздатною продукцією. При цьому слід зазначити, що одне з головних завдань протекціонізму – це створення сучасної переробної промисловості для аграрних продуктів. Така тенденція була характерна для протекціонізму Австро-Угорщини, Німеччини, США.

Митні конфлікти українських цукровиробників із країнами – учасниками Брюссельської конвенції та США продемонстрували суттєве ускладнення торговельних відносин у світі за умов, коли більшість промислово розвинутих країн дотримувались політики митного протекціонізму. Стало очевидним, що державні структури на початку ХХ ст. повинні були активно втручатися в зовнішньоторговельну діяльність і захищати свого експортера в умовах протидії держав-конкурентів.

ВИСНОВКИ

З другої половини XIX ст. провідне місце у світі займають ідеї політики протекціонізму. У цьому контексті митну політику другої половини XIX – початку XX ст. можна визначити як систему політико-правових, економічних, організаційних дій, спрямованих на реалізацію та захист зовнішньоекономічних інтересів держави з метою динамічного здійснення політичних і соціально-економічних перетворень в умовах формування нових економічних відносин (зміна формацій, структурна перебудова галузей промисловості). Митна політика у даному випадку виступає як складова зовнішньої політики держави. В умовах формування й розвитку нових соціально-економічних відносин у суспільстві, характерних для цьєз доби (розбудова індустріального суспільства), митна політика набула якостей вирішення також і внутрішньо- економічних завдань, бо стимулювала багатосторонній розвиток вітчизняної економіки, надаючи їй нових імпульсів розвитку, захищаючи від проникнення зовнішнього руйнівного економічного впливу.

В умовах ринкової економіки митний тариф став концентрованим визначенням митної політики, за його допомогою регулюється ввезення та вивезення товарів у країну, і на основі цього вирішується питання, яке виробництво необхідно створювати й розвивати. В Україні серед прихильників ставлення до митного тарифу як комплексного заходу вирішення політико-економічних завдань держави були М. Туган-Барановський, А. Чупров, М. Соболев. Історичний досвід індустріалізації кінця XIX – початку XX ст. подає приклад використання митно-тарифного законодавства як ефективного заходу трансформації імпорту готових виробів на імпорт капіталів.

Однак світовий досвід демонструє, що протекціоністські заходи виправдовуються лише в тому випадку, коли держава вживає заходів щодо подолання економічного відставання, перебуваючи під

економічним і політичним тиском промислово розвинутих країн. Митна політика в кожному конкретному випадку відображає інтереси держави. На зміст митної політики впливають геополітичні фактори, вони визначають необхідність враховувати національні інтереси, захищати економічні інтереси не тільки держави в цілому, але й окремих регіонів країни, де є прояви економічної експансії з боку іноземних країн.

У другій половині XIX ст. протекціоністський політичний курс фактично охоплював усі сфери економічного й політичного життя суспільства: промисловість, торгівлю, транспорт, освіту. На піднесення ролі протекціоністської політики як одного із засобів розбудови національних економік вплинув фактор підготовки до великих збройних конфліктів. Кожна країна намагалася в другій половині XIX ст. збудувати автономну, замкнуту індустріальну базу для виконання національних військових програм. У свою чергу, потужні збройні сили дозволяли державам проводити активну зовнішню політику і “відкривати” нові ринки збуту і силового підкріплення митної політики.

Особлива роль при цьому належала українським губерніям у складі Російської імперії. З початку 1880-х рр. українські губернії займають ключову позицію у військовій системі Росії. Це пов'язано з такими факторами, як перетворення Балканського регіону на центр зіткнення інтересів Британії, Австро-Угорщини, Німеччини, Росії; складні дипломатичні відносини з Австро-Угорщиною та формування Троїстого союзу у 1884 р. Створення Київського військового округу (найпотужнішого в Російській імперії) прискорило розвиток залізничних комунікацій, що, у свою чергу, викликало бурхливий розвиток машинобудування, металургії, вуглевидобутку. Таким чином, на прикладі України спостерігається тенденція, притаманна для політики протекціонізму – створення незалежної індустріальної бази для забезпечення збройного захисту держави.

Політика протекціонізму переважала в багатьох державах світу в досліджуваний період. При цьому більшість урядів, видатних державних

діячів спирались на ідеологію протекціонізму, автором якої був Фрідріх Ліст – засновник німецької історичної школи. Теоретичні позиції Ф. Ліста, полягали в такому:

- внутрішня промисловість не може розвиватися без допомоги держави, яка повинна захистити свою молоду промисловість від іноземної конкуренції, а інструментом цього захисту мусять бути протекційні мита;

- національна економіка має базуватись на національній ідеї. Національна ідея вказує, яким чином кожна нація за існуючих умов може зберегти й покращити своє економічне становище;

- історичний досвід показує, що система протекціонізму є засобом досягнення національної незалежності та могутності.

Якраз економічний і суспільно-політичний розвиток українських губерній у русі цієї політики висунув на перше місце питання української державності. Саме інвестиційний процес в Україні кінця XIX ст. звернув увагу української етнополітичної думки на логічний взаємозв'язок таких понять: політика протекціонізму – інвестиційна політика – процес державотворення на базі національного економічного базису.

Політика протекціонізму кінця XIX – початку XX ст. була тим інструментом, який забезпечував надходження нових промислових технологій і захищав вітчизняного, у тому числі українського, експортера. Протягом останнього десятиріччя XIX ст. і першого десятиріччя XX ст. зерновий експорт України виконував роль фінансового джерела для розвитку промисловості й військових програм Російської імперії. Лівобережний український землеробський район експортував 1/2, а Правобережний – 2/3 від усього виробленого зерна. Новий митний курс сприяв розвитку експортного потенціалу українських губерній, дав могутній імпульс для розвитку залізничного й морського транспорту, формування нових закордонних ринків збуту і розвитку приморських міст Причорномор'я. Але слід відзначити і такі негативні фактори в процесі розвитку, особливо морського транспорту: відсутність цільового

фінансування комерційного суднобудування; небажання розробляти перспективні плани розвитку торговельного флоту і, як наслідок, коливання митного протекціонізму стосовно комерційного судноплавства; пасивна позиція Міністерства іноземних справ Росії щодо захисту інтересів чорноморських пароплавних компаній у закордонних портах.

Українські губернії у другій половині XIX – на початку XX ст. найбільш повно сприйняли новаторські ідеї політики протекціонізму. Незалежність від традицій державних мануфактур і заводів, характерних для Центральної Росії й Уралу, дозволили як українській промисловій еліті, так і іноземним інвесторам ефективно використати умови, створені протекційним курсом. Процес індустріалізації в українських губерніях, який знаходився у тісному діалектичному зв'язку з інвестиційною політикою, має таку періодизацію:

I етап – 1876 – 1887 рр. Уведення в дію митного законодавства, яке було покликане створити механізм перетворення товарної імпоротної маси на фінансову (капіталовкладення). Цей етап характеризується початком промислової діяльності Донецького басейну.

II етап – 1891 – 1905 рр. На цей час, згідно зі статистикою, припадає найбільший відсоток іноземних капіталовкладень. Дане зростання в першу чергу пов'язане з професійною діяльністю С.Ю. Вітте. На цьому етапі найбільший розвиток отримали підприємства металургійної галузі; інвестиційну експансію розпочали німецькі електротехнічні компанії.

III етап – 1905 – 1914 рр. Для цього етапу характерна зміна галузевої спрямованості інвестицій. Закордонні інвестиції почали переорієнтовуватися у високотехнологічні галузі промисловості: складне машинобудування, електротехніка, суднобудування.

Це дало можливість українським губерніям скористатися першою хвилею індустріалізації (1868-й – 1910-ті рр.) і створити базис національної промисловості, вироби якої становили значний відсоток у загальноросійському експорті.

Але слід зазначити і такі негативні риси політичного курсу, який ми досліджуємо, а саме експорт промислових виробів, що не перевищував 3,4 %, на цьому етапі українськими промисловими товарами задовольнявся лише внутрішній ринок Російської імперії; розподіл експортних коштів фактично не враховував регіональних інтересів і потреб Російської імперії, особливо України, враховуючи її експортний потенціал. На першому місці залишалась вузька промислова спеціалізація територій Російської імперії та проблеми реформування її державно-територіального устрою на початку ХХ ст. Унаслідок ускладнення технології закордонних запозичень російський уряд робив ставку на ресурси сільського господарства, які потім перекачувались у промисловий сектор.

Політика протекціонізму як елемент механізму суспільного розвитку, незалежно від поглядів урядовців Санкт-Петербурга, загострила проблему перебудови внутрішнього устрою імперії за федералістським принципом. Економічне зміцнення українських губерній на початку ХХ ст. прямо вказувало, що цей регіон уже не династична власність Романових, а рівноправний політичний і економічний суб'єкт. Політика протекціонізму прискорила процес політичної структуризації українського суспільства, створила підґрунття, на якому базувалися й діяли політичні сили, метою яких було відродження української державності. От же, можна констатувати, що політика протекціонізму форсувала в Україні політичні процеси, спрямовані на створення національної держави.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Лановик Б.Д. Історія господарства: Україна і світ. К.: Вища школа, 1995. 480 с.
2. Гвоздик-Прицак Л. Економічна і політична візія Богдана Хмельницького та її реалізація в державі Військо Запорозьке. Київ : 1999. 214 с.
3. Оглоблін О. П. Про характер російсько-українських економічних відносин XVIII – першої половини XIX ст. / Оглоблін О. П. // Збірник наукових праць. Серія “Історія та географія” / Харк. держ. пед. ун-т ім. Г. С. Сковороди. Х., 2002. Вип. 12. С. 44–50.
4. Морозов О.В. Теорія і практика митної політики Російської імперії в українських губерніях у другій половині XIX ст. // Проблеми політичної історії України. Вип. 7. 2012. С. 11-23.
5. Морозов О.В. Становлення протекціоністської ідеології в Росії у другій половині XIX – на початку XX ст. // Грані. 2001. №5,6 . С. 68–73.
6. Морозов О.В. Законодавче забезпечення експортної діяльності українських промисловців наприкінці XIX ст. / О.В. Морозов / Митна політика в Україні: історичні та правові аспекти проблеми. Збірник наукових праць пам’яті проф. Рисіча Й.Л. Дніпропетровськ: АМСУ, 2004. С.124–136.
7. Державний архів Дніпропетровської області (ДАДО). Ф. 2151, оп. 11, спр. 1, арк. 15 – 17.
8. Крутіков В.В. Буржуазія України та економічна політика царизму в пореформений період. Дніпропетровськ : Вид-во ДДУ, 1992. 172 с.
9. Гуржій І. О. Україна в системі загальноросійського ринку у 60–90 роки XIX ст. Київ : Наукова думка, 1968. 189 с.
10. Kuczynski J., Wittkowski G. Die deutsch-russische Handelsbeziehungen in den letzten 150 Jahren. Berlin, 1947. S. 241.
11. Державний архів Харківської області (ДАХО). Ф. 84, оп. 1, спр. 542, арк. 145.
12. ДАДО. Ф. 11, оп. 1, спр. 447, арк. 100, 102.

13. Історія міст і сіл Української СРСР: Одеська область. К.: Вид-во АН УРСР, 1962. 573 с.
14. Шляхов О. Б. Україна на шляху до індустріального суспільства (друга половина XIX – початок XX ст.) . Дніпропетровськ : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту, 2010. 244 с.
15. Морозов О.В. Еволюція митного тарифу в російській імперії у другій половині XIX ст. // Історія торгівлі, податків і мита. 2013. № 1 (7). С. 47 – 68.
16. Морозов О.В. Роль митної політики в міждержавних відносинах у другій половині XIX ст. // Вісник Академії митної служби України. 2002. №2. С.142–144.
17. Морозов О.В. Регулювання зернового експорту українських губерній російської імперії останньої чверті XIX – початку XX ст. / Питання аграрної історії України та Росії: матеріали десятих наукових читань, присвячених пам'яті Д.П. Пойди: Зб.наук. праць / редкол.: В.В. Іваненко та ін.-Дн-ск: Вид-во «Стандарт-Сервіс», 2014. С. 20-30.
18. Рудницький С. Чому ми хочемо самостійної України. Львів: Світ, 1994. 416 с.
19. Державний архів Запорізької області (ДАЗО). Ф. 24, оп. 1, спр. 113, арк. 70 – 75.
20. Теличук П.П. Економічні основи аграрної революції на Україні. К.: КГДУ, 1973. 183 с.
21. ДАДО. Ф. 11, оп. 1, спр. 447, арк. 567-589.
22. ДАДО. Весь Екатеринослав. 1912 год. Екатеринослав, 1912. 456 с.
23. Шевченко А.М. Розбудова залізничного транспорту в Південній Україні та його роль у поширенні зернового експорту в II пол. XIX ст. // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. 2006. Випуск XI. С. 179–186.
24. ДАДО. Весь Екатеринослав. 1911 год. Екатеринослав, 1911. 432 с.
25. Державний архів Харківської області. Ф. 84, оп. 1, спр. 63, арк. 331, 332.
26. Бігун Г.С., Ляшенко В.Г., Шапран Д.П. Історія підприємництва в Україні: 1861-1917 рр. Донецьк : ДонДУЕТ, 2007. 187 с.

27. Кругляк Б.А. Товарні біржі в Російській імперії // Український історичний журнал. 1992. № 2. С. 101 – 106.
28. Морозов О.В. Правове забезпечення митної справи і політики на території українських губерній наприкінці XIX – на початку XX ст. // Грани. 2000. № 6. С.26–30.
29. Москалюк М.М. З історії розвитку цукрової промисловості в Україні у другій половині XIX – на початку XX ст. // Укр. іст. журн. 2008. №2. С.75-85.
30. Історія народного господарства Української РСР: у 3 т. Київ : Наукова думка, 1983. Т.1. 496 с.
31. Воблий К. Нариси з історії російсько-української цукробурякової промисловості. Київ : 1928. Т.1. 248 с.
32. Синдикат цукрозаводчиків. Українська Радянська Енциклопедія. Т. 13. Київ: Голов. ред. УРЕ АН УРСР, 1963. С. 129–130.
33. Морозов О.В. Митний захист цукрової промисловості на початку XX ст. // Борисфен. 1999. № 4. С. 8 – 9.
34. Пилипенко О. Є. Вивіз цукру з України на початку XX ст. // Проблеми історії України XIX - початку XX ст. 2004. №8. С. 124–127.
35. Пилипенко О.Є. Зовнішня торгівля України й Росії напередодні та в роки Першої світової війни // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. К., 2005. Вип.9. С.118.
36. Пилипенко О. Україна у зовнішньоекономічних зв'язках Російської імперії з країнами Близького і Далекого Сходу в перші десятиліття XX ст. // Україна XX ст.: культура, ідеологія, політика. 2007. №12. С. 119-133.
37. Центральний державний історичний архів України (ЦДІАУ). Ф. 730. Оп.1. Спр.261. Арк.3-4.
38. ЦДІАУ. Ф.579. Оп.2. Спр.32. Арк. 1.
39. Історія міст і сіл УРСР: Київ / За ред. В.О. Бойченка, О.К. Клименко, В.Н. Котова. Київ : АН УРСР, 1968. 546 с.
40. Мельник Л. Технічний переворот на Україні у XIX ст. Київ : Видавництво Київського університету, 1972. 240 с.