

Міністерство освіти і науки України
Університет митної справи та фінансів
Дніпровський національний університет ім. Олесея Гончара



Історія торгівлі, податків та мита

Збірник включено ВАК України в перелік наукових фахових видань, у яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт з історичних наук (Наказ Міністерства освіти і науки України від 22.12.2016 р. № 1604, додаток 9)

№ 1 (21)

Дніпро
2020

УДК 33(09)
ББК 65.03
1 89

Рекомендовано до друку та до поширення через мережу Інтернет
вченою радою Університету митної справи та фінансів
(протокол № 10 від 24 лютого 2020 р.)

Головний редактор:

В. В. Чепцов, д. і. н., д. н. держ. упр., проф.,
(УМСФ);

Заступники головного редактора:

О. О. Дячок, к. і. н., доц. (УМСФ);

К. М. Колесніков, д. і. н., проф. (УМСФ);

Відповідальний секретар:

Т. П. Дерев'янка (УМСФ);

Відповідальний редактор:

В. В. Іваненко, д. і. н., проф. (ДНУ);

Редакційна колегія:

Д. В. Архірейський, д. і. н., доц. (ДНУ);

Ю. В. Барабан, д. і. н., доц. (УМСФ);

Н. А. Беляєва, д. і. н., доц. (Владивостокська
філія Російської митної академії, Росія);

О. І. Журба, д. і. н., проф. (ДНУ);

І. Ф. Ковальова, д. і. н., проф. (ДНУ);

П. М. Куликівський, д. і. н., проф.
(Національний університет "Острозька
академія");

М. Лисовський, д-р стабілізованій,
надзвичайний професор (Університет Мірії
Кюрі-Склодовської і Люблін, Польща);

О. В. Морозов, д. і. н., доц. (УМСФ);

С. М. Плохій, д. і. н., проф. (Гарвардський
університет, США);

Д. В. Приймченко, д. ю. н., проф. (УМСФ);

О. Д. Редін, д. і. н., доц. (Інститут історії та
археології Уральського відділення РАН,
Скатеринбург, Росія);

С. І. Світленко, д. і. н., проф. (ДНУ);

Ю. А. Світець, д. і. н., доц. (ДНУ);

Г. К. Швидько, д. і. н., проф. (Національний
технічний університет "Дніпровська
політехніка");

О. В. Шлихов, д. і. н., проф. (ДНУ)

1 89 **Історія торгівлі, податків та мита [Текст] :** зб. наук. праць. – Дніпро :
Видавель Віла К. О., 2020. – № 1 (21). – 92 с.

УДК 33(09)
ББК 65.03

Комп'ютерна верстка: О. О. Дячок

Свідоцтво про державну реєстрацію: серія КВ № 21948-118481Р від 12.03.2016 р.

Адреса редакції: вул. Володимира Вернадського, 2/4, Дніпро, 49000

Тел.: 099 729 63 79

Сайт видання: customshistory.amsf.in.ua

Підписано до друку 25.02.2020. Формат 180×257. Папір офсетний.

Гарнітура Тайме. Ум. друк, арк. 8,25. Обл.-мід. арк. 8,48.

Тираж 50 прим. Зам. № 0220-02/1.

Видавель та виготовлювач – Віла К. О.

Свідоцтво про внесення до Державного реєстру
суб'єктів видавничої справи
ДК № 3618 від 06.11.09

49000, Україна, м. Дніпро,
пр. Д. Яворницького, 111, оф. 1
+38 (099) 7805049; +38 (067) 2100256
<http://www.impact.dp.ua>
e-mail: impact.dnpr@gmail.com

Засновник: Університет митної справи та фінансів

(Свідоцтво про видавничу діяльність ДК № 5022 від 14.12.2015 р.);

Співзасновник: Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара

(Свідоцтво про видавничу діяльність ДК № 289 від 21.12.2000 р.).

© Колектив авторів, 2020

© Університет митної справи та фінансів, 2020

ЗМІСТ

ІСТОРИОГРАФІЯ ТА ДЖЕРЕЛОЗНАВСТВО

- Дячок О. О. Збірник наукових праць "Історія торгівлі, податків та мита" у 2016–2019 рр.): кількісні показники 5

АНТИЧНІСТЬ

- Колесников К. М. Глобалізація в античності: практика вшанування понтійськими едлінами загальноедлінських святинь 12

СЕРЕДНЬОВІЧЧЯ І РАННЬОМОДЕРНА ДОБА

- Кулаковський П. М. Посольства Московської держави до Речі Посполитої в першій половині XVII ст.: організація перебування та дипломатичний церемоніал 35

МОДЕРНА ДОБА

- Морозов О. В. Інфраструктурне забезпечення експорту українських губерній в останній чверті XIX – на початку XX ст. 52

НОВІТНЯ ДОБА

- Мальшина К. В. Словенсько-австрійські змагання за Каринтію в період діяльності комісії Майлза (лютий-квітень 1919 р.) 67

- Потылев Н. В. Кооперативное движение УССР в условиях финансовой и торговой политики первой половины 1920-х гг. 74

ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОСТІ

- Чечельницька Г. В., Новіков М. Ю. Особливості митних соціальних комунікацій в контексті української історії 82

- Відомості про авторів 92

**ІНФРАСТРУКТУРНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКСПОРТУ УКРАЇНСЬКИХ ГУБЕРНІЙ В
ОСТАННІЙ ЧВЕРТІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ ст.**

О. В. Морозов

(Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

Матеріал статті присвячений важливому аспекту забезпечення реалізації експортних можливостей українських губерній в останній чверті ХІХ – на початку ХХ ст. Розглянуті урядові заходи Російської імперії в сфері розвитку залізничного транспорту, залізнично-тарифного регулювання, створення системи елеваторів, з метою перетворення аграрного експорту на промислову галузь. Важливе місце в статті відведено аналізу ролі та ініціативи промислових кіл українських губерній в розробці заходів щодо підвищення продуктивності експортних можливостей українських виробників.

Ключові слова: ескорт, тарифна політика, біржовий комітет, елеватори, фінанси.

Material of the article is sanctified to the important aspect of providing of realization of export capacities of the Ukrainian provinces in the last fourth of XIX - at the beginning XX of century is Considered governmental events of the Russian empire in the sphere of development of railway transport, залізнично-тарифного adjusting, creation of the system of elevators, with the aim of transformation of agrarian export on industrial industry. An important place in the article is taken to the analysis of role and initiative of industrial circles of the Ukrainian provinces in development of events in relation to the increase of the productivity of export capacities of the Ukrainian producers. With beginning of intensive activity of new railway tariffs, exchange committees, elevators gathered and stabilizing of panary prices on world markets. The volumes of export answered him to the currency estimation, especially in a period передвоєнного economic flight. Indexes testify that on the border of centuries the commodity-export constituent of agriculture required the scientific going near planning of her prospects. Export specialization of agrarian industry of the Ukrainian provinces, in turn, influenced on development of agricultural engineer, processing industry, transport. Export potential of the Ukrainian village gave a push to reformation of the railway-tariff system, created terms for alteration of foreign trade agrarian products from archaic forms on modern for that time, with bringing in of bank capital and foreign investments.

Key words: escort, tariff policy, exchange committee, elevators, finances.

Постановка проблеми. Розглядаючи проблему впливу протекційного курсу на індустріальний розвиток українських губерній та співвідношення фінансових можливостей держави й масштабів політичних завдань, можна констатувати такий факт. Імперські інституції 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.

Аналіз досліджень і публікацій. Слід зазначити, що серед учених, які досліджували роль і місце зернового експорту наприкінці XIX – впродовж XX ст., були С. Бехтєєв, П. Ляшенко, М. Челишев, С. Покровський, Т. Кітаніна. Вони 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 XXI ст. в Україні проблематику зовнішньоторговельного потенціалу українських губерній XIX – початку XX ст. досліджують Р. Буравченко¹, О. Пилипенко², А. Шевченко³, О. Шляхов⁴, О. Реєнт⁵. Таким чином, проблема розвитку експортного потенціалу останньої чверті XIX – початку XX ст. залишається актуальною в історіографії.

Метою статті є аналіз урядових заходів в Російській імперії наприкінці XIX ст., а також діяльність промислових кіл українських губерній спрямованих на створення інфраструктури, яка б сприяла більш повному використанню експортного потенціалу.

Виклад основного матеріалу. 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.

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. Світовий ринок також усе більше наповнювався не аграрною сировиною, а переробленими продуктами. За цих умов Російська імперія мала можливість утриматись на ринку лише шляхом зниження цін на хліб, або створенням переробної промисловості. 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 розвивався⁶.

Дійсно, інтенсивний соціально-економічний прогрес у країнах Західної Європи відкривав перед урядом Російської імперії перспективу скористатись експортом сільськогосподарських продуктів для прискореного отримання таких необхідних коштів

¹ Буравченко Р. В. Технічне забезпечення цукрової промисловості в XIX ст. Буравченко. *Проблеми історії України XIX – початку XX ст.* Київ: Інститут історії України НАН України, 2003. Вип. VI. С. 41–48.

² Пилипенко О. Участь України у зовнішній торгівлі Росії з балканськими країнами кін. XIX – поч. XX ст. *Інститут історії України НАН України. Збірник відділу міжнародних відносин.* 2006. № 10. С. 34–36; його ж. *Експорт хліба з України через порти Чорного та Азовського морів II пол. XIX – поч. XX ст. Вісник славістичного університету.* 2006. № 23. С. 42–48; його ж. *Організація зовнішньої торгівлі України в умовах Російської імперії II пол. XIX – поч. XX ст. Вісник Академії праці та соціальних відносин.* 2006. № 1. С. 78–92.

³ Шевченко А. М. Експорт хліба через південні порти України (60–90-ті рр. XIX ст.). *Науковий вісник ЦДГУ.* 2005. Випуск 19. С. 46–49, його ж: *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.

⁴ 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.

⁵ Реєнт О. П. Україна в імперську добу (XIX – початок XX ст.). Київ: Інститут історії України НАН України, 2003. 340 с.; його ж. *Український хліб і його реалізація в XVIII – на початку XX ст. (Нариси з історії та економіки).* Київ: Ін-т історії України НАНУ, 2013. 224 с.

⁶ Вігчевський В. Торговля, таможенная и промышленная политика России от Петра Великого до настоящего времени. Санкт-Петербург, издание Д.А. Казницына и Ю.Д. Филиппова, 1909. С. 229.

на індустріалізацію. Враховуючи такий фактор, що Південь України, розпочинаючи 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. На цей сприятливий фактор звертає увагу і місцеві підприємці. Так секретар Олександрівської повітової земської управи П. І. Чижевський у своєму проекті “Про заходи щодо встановлення відносин з французькими споживачами” 1896 р. пропонував наступні заходи покращення зернового експорту:

1. Ознайомлення з умовами, в яких перебуває український експортер на французькому ринку; встановлення 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 на олександрівських експортерів.
3. Ознайомлення французьких підприємців із системою земства та 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 про торгівлю хлібом Олександрівського повіту⁷.

Протягом зазначеного часу експорт зерна пройшов декілька етапів і періоди спаду і піднесення. Так, спади у торгівлі на європейських ринках у 1892, 1894, 1900, 1907–1908, 1912 рр., чергувалися з дуже успішними 1894–1895, 1905, 1910–1911 рр. Аналізуючи динаміку експорту збіжжя, необхідно враховувати економічну ситуацію, 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 зерно і виробу з нього. Російська експортна політика, крім європейської цінової нестабільності, також вплинула на внутрішні фактори. Так, у 1901 р. голод охопив 19 губерній, які постачали зерно 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, 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 та Швейцарії, країни, 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 зерна⁸. У той же час, мінусом фінансів М. Х. Бунге наполягав на збереженні збалансованості аграрного експорту, відмові від його форсування, що могло призвести до хижацького ставлення до земельних ресурсів і негативно вплинути на перспективи землеробства. А такі тенденції вже починали з'являтися в південних губерніях України. Однак засідання Особливої наради у зв'язку з введенням деякими державами Європи радикальних захисних тарифів на російське зерно прийняло рішення на відповідне підвищення мита на імпортовані промислові вироби.

⁷ Державний архів Запорізької області. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 113. Арк. 72–73.

⁸ Китанина Г. М. Хлебная торговля России 1875 – 1914 гг. Ленинград : Наука, 1978. С. 75.

Скориставшись протекційним захистом з боку держави, аграрні експорттери почали цим зловживати й вивозити зерно, іноді ігноруючи потреби внутрішнього ринку. За даними П. І. Ляшенка, Лівобережний український землеробський район експортував 47 % усього зерна, а Правобережний – 73 %⁹. Не випадково М. П. Федоров відзначає: “Сполучені Штати вивозять 8 % усього зернового збору. Вивіз Росії становив 11,6 %, тобто Росія тримала під великим напруженням свою здатність значно більше Америки”¹⁰. 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 ХХ ст.¹¹ Але існував і другий бік цієї проблеми. Протекційний курс спрямовувався на захист розбудови промисловості, що у подальшому надало можливість експортувати не лише зерно, 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 збігалось 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 імпортні 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. 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 продукти¹². Тому слід констатувати, що протягом останнього десятиріччя ХІХ ст. і початку ХХ 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 законодавства¹³.

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 залізничні: Харків–Миколаївська, Київ–Харків–Севастопольська, Катеринославська. Закордонний ринок усе більше й більше приваблював українського виробника, гарантуючи значно вищі прибутки. 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

⁹ Ляшенко П. И. История народного хозяйства СССР. Москва: 1952. Т. 2. С. 39.

¹⁰ Федоров М. П. Обзор международной хлебной торговли. Санкт-Петербург, 1898. С. 9.

¹¹ Геличук П. П. Економічні основи аграрної революції на Україні. Київ: КГДУ, 1973. С. 14.

¹² Вітте С. Ю. Последние 20 лет таможенной политики. *Вестник финансов, промышленности и торговли*. 1897. № 1. С. 5–9.

¹³ Ляшенко П. И. История народного хозяйства СССР. С. 79.

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 верст¹⁴.

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%¹⁵ (табл. 1).

Рух зернового вантажу до портів і сухопутних кордонів (тис. пудів)¹⁶

Таблиця 1.

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.

Таблиця 2.

Рух хлібного вантажу на початку XX ст.¹⁷

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
Лібава-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. Розпочату М. Х. Бунге реформу залізничної тарифної системи було продовжено міністром фінансів І. А. Вишнеградським у 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

¹⁴ 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. Вип. XI. С. 179–186.

¹⁵ Лошкарєв А. Элеваторы. *Интендантский журнал.* 1900. № 3. С. 61.

¹⁶ Елизарова Н. А. Аграрный кризис конца XIX в. в России. Москва: Наука, 1959. С. 63.

¹⁷ Весь Екатеринослав. 1912 год. Екатеринослав, 1912. С. 90.

сільського виробника від коливань міжнародної ринкової кон'юнктури. Тарифне законодавство діяло в рамках митної політики імперії.

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. Тарифікація внутрішніх перевезень, в основу якої покладено табличну систему, відзначалась хаотичністю. Наприклад, відстань між окремими пунктами регулювалась 10 тисячами таблиць. 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. руб на рік¹⁸. Не випадково, що цей факт опинився в центрі уваги Комісії з дослідження залізничної справи. Ситуація, що склалася на приватних залізницях, загрожувала зірвати всі урядові бюджетні заходи. Адміністрації залізничних компаній хаотично змінювали за своєю ініціативою тарифи для перевезення імпортованих вантажів і подібними діями руйнували стабільність митно-тарифної системи¹⁹. Цікавий випадок трапився у 1884 р., коли генеральний консул у Данцигу М. Врангель звинуватив адміністрацію Південно-Західної залізниці у таємній змові з Прусьською залізницею, в результаті чого оптовий ринок Кенігсберга був перенасичений українським зерном, що призвело до різкого зниження цін. У зв'язку з цим інцидентом консул вимагав від уряду законодавчого врегулювання тарифного питання. "Необхідно, – писав консул, – щоб усі залізничні конвенції наших приватних шляхів контролювались би урядом, тому що віддавати їх на задоволення інтересів міжнародної торгівлі було б досить ризиковано"²⁰.

Невідповідність тарифних заходів загальнодержавним завданням створило необхідність державного втручання в тарифну практику залізниць. У 1875 р. створено Комісію з розробки тарифних заходів для перевезення експортних товарів. Одна з перших пропозицій Комісії – введення хлібного тарифу із зниженням повертної сплати зі збільшенням відстані. У 1876 р. Е. Г. Баранов, голова Департаменту економії Державної ради, очолив спеціальну комісію для вивчення залізничної справи в Російській імперії. Однак сподівання були передчасними. Члени комісії, за визнанням С. Ю. Вітте, переважно "були представниками Міністерства шляхів сполучення, які не сприяли роботі комісії, або особи, які нічого не розуміли у залізничних справах"²¹. Комісія лише констатувала наявність недоліків у тарифній системі та її негативний вплив на розвиток промисловості, торгівлі й державних прибутків. Комісія створила "Общий устав российских железных дорог". Згідно з цим статутом, 12 червня 1885 р. створено Раду з тарифної справи.

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, Лівано-Роменська залізниця відповіла зниженням хлібного тарифу в напрямку на Ліваву. До цієї боротьби приєдналась також Південно-Західна залізниця, яка зорієнтувалась на Одесу. Безкомпромісна конкурентна боротьба, яка не стихала протягом трьох років, призвела до

¹⁸ Вітте С. Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. Киев, 1883. С. 175.

¹⁹ Загорский К. Я. Железнодорожные тарифы в России и Германии в связи с экономической политикой этих стран. Санкт-Петербург, 1914. 267 с.

²⁰ Китанина Т. М. Хлебная торговля России 1875–1914 гг. С. 80.

²¹ Вітте С. Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. С. 125.

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'явилось друге звернення міністра шляхів сполучення до Комітету міністрів з пропозицією "Про підпорядкування урядовому нагляду тарифів прямого закордонного сполучення"²². 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 перешкождала 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. Ці рішення зафіксовано в "Своде тарифов по перевозке хлебного груза к портам и западной границе", але з'їзд не вирішив кардинальної проблеми – врегулювання тарифів із врахуванням відстані напрямків руху. Підвищення тарифів виключно в інтересах залізниць для південних губерній України й Росії в умовах падіння цін на світових ринках поставило на межу розорення землевласників інших територій²³. Фактично скликана лише у 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. У зв'язку з цим слід зазначити, що ще в 1883 р. С. Вітте як керівник Південно-Західної

²² Там же. С. 83.

²³ Чупров А. И., Мусицкий М. И. Упорядочение железнодорожных тарифов по перевозке хлебных грузов. Санкт-Петербург: Типография Министерства внутренних дел, 1890. С. 104–110.

залізниці обґрунтував свої ідеї та погляди на майбутнє тарифної справи в праці «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов». С. Вітте виступив прихильником упорядкування тарифної справи, введення системи гнучких диференційованих тарифів з обов'язковим їх затвердженням урядом і публічним обговоренням. С. Вітте тісно пов'язував тарифні заходи з конкретними завданнями реорганізації комерційної діяльності та усунення дефіциту залізниць. С. Вітте, за власним зізнанням, намагався скласти законопроект, який би обмежив можливості залізничних товариств у тарифній справі, а контроль за цією важливою функцією передати уряду²⁴.

Проект С. Вітте розглянуто Особливою радою, яку очолював державний контролер Д. М. Сольський, і концептуально схвалено. На основі цього прикладу можна зробити висновок про існування взаємної зацікавленості як з боку урядовців, так і представників приватних залізничних компаній в уніфікації структури і тарифної регламентації експортного вантажу. Згідно із законом від 8 березня, у складі Міністерства фінансів створено нові структури: Департамент залізничних справ, Тарифний комітет і Рада з тарифних справ. С. Вітте був призначений директором Департаменту залізничних справ, що також надало йому право зайняти посаду голови Тарифного комітету. Розгляд тарифів передано Особливій нараді під головуванням директора Департаменту залізниць. З виданням закону 8 березня 1889 р. закінчилось формування єдиної системи: виробник – транспортні комунікації – інфраструктура (елеватори, товарні склади) для переробки експортного вантажу – митниця при кураторстві з боку Міністерства фінансів. З цього часу Міністерство фінансів як урядовий орган, відповідальний за здійснення митної політики, отримало змогу централізовано керувати складним процесом зовнішньоторговельних операцій за допомогою економічних важелів. Проте недостатньо зверталась увага на спроможність промисловців самостійно вирішувати багато питань, пов'язаних із зовнішньою торгівлею. Механізм керування з боку Міністерства фінансів був занадто адміністративно спрямованим.

13 липня 1890 р. у доповіді Олександрю III І. О. Вишнеградський писав: «Промислове життя країни, її успіхи господарського розвитку, отож її матеріальна міць знаходиться у тісній залежності від системи залізничних тарифів. Наступив час, коли з'явилась можливість підкорення тарифної діяльності залізниці державним інтересам вишого порядку»²⁵.

Саме цей принцип закладено в механізм тарифного законодавства 1889 р. і містив такі складові:

1. Фінансове відомство передбачало, що розвиток кожної галузі промисловості й сільського господарства повинен відповідати природним умовам. Така формула допускала штучне заохочення господарських можливостей того чи іншого регіону. На основі цього принципу вирішено питання про скасування тарифних пільг для Привісленського краю і Прибалтійських губерній на користь південних губерній України й Росії.

2. Створити баланс між експортом та імпортом – саме цю ідею покладено в основу нормування внутрішніх тарифів.

3. Визнано доцільним відкриття вільного доступу всім без винятку землеробським районам на міжнародні ринки. На розвиток цього положення розроблено особливі тарифні формули для прикордонних напрямків. Для обмеження вивезення сировини й заохочення експорту продуктів її переробки Міністерство фінансів дозволило ввести пільгові тарифи для транспортування борошна. На основі цих принципів з 15 вересня 1889 р. введено нові вивізні тарифи, а з 15 листопада – нові тарифи внутрішніх сполучень.

²⁴ Вітте С. Ю. Воспоминания. Москва : Союзгиз, 1960. Т. 1, С. 205.

²⁵ Китанина Т. М. Хлебная торговля России 1875–1914 гг. С. 89.

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 зерна²⁶. 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. 3).

Таблиця 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 %.

²⁶ Державний архів Дніпропетровської області. Ф. 11. Оп. 1. Спр. 447. Арк. 589.

Цінну порівняльну інформацію у цьому контексті надає статистичний збірник "Торговый промышленный Юг" за 1911 р. 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 622,4 млн. пудів. На 1 вересня через південні порти України вивезено 80,4 % всього зимового зернового експорту²⁷. 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 руб., або 11 % від усієї продуктивності губернії України²⁸.

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 особи²⁹. У цьому ж році розроблено "Примерное предположение системы элеваторов от Волги до Балтийского моря", яке було покликане внести організацію у швидку торгівлю. Питання про призначення механізованих зерноскладів на ґрунтовну вагкову основу поставлене черговою комісією В. К. Плеве (проблема елеваторного забезпечення для експортного зерна виникла внаслідок різкого падіння цін на зерно у європейських країнах в 1887–1888 рр.). Згідно з рішеннями комісії елеватори мали виконувати функції регуляторів продовольчого забезпечення населення, фіскальну функцію – збирання податків зерном із метою скорочення ринкової пропозиції зерна й підвищення цін. Особливо підкреслювалась зовнішньоторговельна функція, в тому числі комісійний продаж зерна на закордонних ринках. Таким чином, комісія зовсім не бажала бачити в елеваторній мережі можливість повної ліквідації посередницьких послуг, а лише обмеження і врегулювання всюдозволеності торговців. Тим часом на елеваторній проблемі загострив увагу і Загальноросійський торгово-промисловий з'їзд у 1896 р. Резолюція з'їзду наголошувала, що різноманітна діяльність елеваторів спричинила постановки питання про об'єднання в елеваторній справі державних, громадських і приватних капіталів, а також об'єднання всіх зерноскладів у єдину координовану систему. На нараді 1899 р. при департаменті торгівлі й мануфактур система елеваторів розглядалась вже як сукупність різновидів зерноскладів: звичайних складів, земських зерноскладів. 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 зерноскладів 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:

²⁷ Весь Екатеринослав. 1912 год. Екатеринослав, 1912. С. 86–87.

²⁸ Весь Екатеринослав. 1911 год. Екатеринослав, 1911. С. 64.

²⁹ Гуляев А. И. Торговля и торговые установления. Москва : Изд-во В. М. Саблина, 1912. С. 98.

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. Стационарні 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 ані покупцем, ані продавцем хліба, що надходив на елеватор"³⁰.

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, Народа 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 складів³¹.

До кінця 1897 р. Міністерство шляхів сполучення вже мало 62 елеватори і 198 зерносховищ 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. пудів³². 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 торгівлею³³.

Однією з характерних рис протекційної політики є піднесення на більш високий рівень ролі банків, переорієнтація їх на обслуговування зовнішньоторговельних операцій.

³⁰ Державний архів Харківської області. Ф. 84. Оп. 1. Спр. 63. Арк. 331, 332.

³¹ Там само. Арк. 75.

³² Китанина Т. М. Хлебная торговля России 1875–1914 гг. С. 136.

³³ Лошкарёв А. Элеваторы. С. 62.

Залучення потужного торговельного й банківського капіталу у сферу торговельних зв'язків порушувало стару, архаїчну систему торгівлі. Банки поступово перетворились на вагомий фактор і почали монополізувати продаж сільгосппродуктів. Так, за даними П. П. Мігуліна, в 1905 р. загальна сума товарних кредитів Держбанку досягла 100,4 млн. руб., позички під експорт зерна забезпечували банкам у середньому 14–15 % чистого прибутку, у грошовому вимірі – 51,9 млн. руб. Для 1909 р. ця сума вже становила 124,4 млн. руб. 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^о”. 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^о”. За обсягом хліботорговельних операцій вона займала одне з провідних місць. Тільки у 1893 р. ця фірма екпортувала 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 проведення³⁴.

Крім того, на зерновому ринку Півдня України працювали такі відомі фірми, як “Трахтенгерц і К^о”, “Р.М. Фавелевич”, “Д. М. Молдавський”, торговельний дім “Ф. Фрітен”.

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. У 1892 р. з ініціативи С. Ю. Вітте було проведено дослідження якості експортного зерна, яке констатувало низьку якість зернових продуктів. Для вирішення цього питання в 1892 р. при Департаменті торгівлі і мануфактури була скликана нарада промисловців-експортерів зерна. Однак уповноважені на цій нараді так і не змогли виробити узгоджених рішень для їх законодавчого закріплення. 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 русло. Тому в 1899 р. нарада при Департаменті торгівлі знову підняла питання про законодавче оформлення експертизи якості зерна, але Міністерство внутрішніх справ, Міністерство землеробства і державного майна відхилили проект наради, вважаючи його несвоєчасним.

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 біржах³⁵. Ще у 1891 р. Київське товариство сільського господарства та сільськогосподарської

³⁴ Кунцевич Ф. П. Экспорт хлеба за границу и его влияние на развитие зернового хозяйства в Таврической губернии в конце XIX – нач. XX ст. Ленинград : Наука, 1972. С. 268.

³⁵ Кругляк Б. А. Товарні біржі в Російській імперії. *Український історичний журнал*. 1992. № 2. С. 101–106.

промисловості звернулось до Міністерства фінансів з клопотанням про створення при цьому Особливого комітету для встановлення прямих контактів з європейськими хлібними ринками. Пропонувалося надати комітету дуже широкі повноваження для збуту зерна й придбання сільгоспобладання. Клопотання Київського товариства підтримав і генерал-губернатор, але Міністерство фінансів, втягнувшись у боротьбу з протекційними заходами німецького уряду, втратило шанс використати місцеву ініціативу для настання більшої мобільності й гнучкості політики 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.

І лише після погіршення зовнішньополітичного становища Російської імперії, внаслідок військових невдач на Далекому Сході, коли вже держава була неспроможна підтримувати митний протекціонізм військово-політичним впливом, звернули увагу на потенціал і можливості промисловців самостійно врегулювати спірні питання на закордонних ринках. 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) устанавлювати на користь біржових товариств особливий збір на покриття витрат на вказаний контроль у розмірі 1/30 коп. з пуда зерна, що вивозиться"¹⁰. З 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.

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.

Висновки з дослідження і перспективи подальших розвідок у цьому напрямі. З початком інтенсивної діяльності нових залізничних тарифів, біржових комітетів,

¹⁰ Гуляев А. И. Торговля и торговые установления. С. 185.

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.

У процесі подальшого дослідження цієї проблематики можна визначити наступні перспективні теми для вивчення, а саме різнопланові форми підприємницького самоврядування в питаннях покращення експортного клімату, відстоювання на закордонних ринках якості української продукції в умовах гострої конкуренції, проблематика зовнішньоторговельного демпінгу у зазначений період.

Список використаних джерел та літератури:

1. Буравченко Р. В. Технічне забезпечення цукрової промисловості в XIX ст. *Проблеми історії України XIX – початку XX ст.* Київ : Інститут історії України НАН України, 2003. Вип. VI. С. 41–48.
2. Весь Екатеринослав. 1911 год. Екатеринослав, 1911. 432 с.
3. Весь Екатеринослав. 1912 год. Екатеринослав, 1912. 456 с.
4. Витте С. Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. Киев : Тип. С. В. Кульженко, 1884. 368 с.
5. Витте С. Ю. Последние 20 лет таможенной политики. *Вестник финансов, промышленности и торговли.* 1897. № 1. С. 5–9.
6. Витте С. Ю. Воспоминания. Москва : Соцэргиз, 1960. Т. 1. 554 с.
7. Витчевский В. Торговля, таможенная и промышленная политика России от Петра Великого до настоящего времени. Санкт-Петербург : Издание Д. А. Казницына и Ю. Д. Филиппова, 1909. 362 с.
8. Гуляев А.И. Торговля и торговые установления. Москва : Изд-во В.М. Саблина, 1912. 291 с.
9. Державний архів Дніпропетровської області. Ф. 11. Оп. 1. Спр. 447. Арк. 589.
10. Державний архів Запорізької області. Ф. 24. Оп. 1. Спр. 113. Арк. 72–73.
11. Державний архів Харківської області. Ф. 84. Оп. 1. Спр. 63. Арк. 75, 331, 332.
12. Елизарова Н. А. Аграрный кризис конца XIX в. в России. Москва : Наука, 1959. 221 с.
13. Загорский К. Я. Железнодорожные тарифы в России и Германии в связи с экономической политикой этих стран. Санкт-Петербург, 1914. 267 с.
14. Китанина Т. М. Хлебная торговля России 1875–1914 гг. Ленинград : Наука, 1978. 278 с.
15. Кругляк Б. А. Товарні біржі в Російській імперії. *Український історичний журнал.* 1992. № 2. С. 101–106.
16. Кунцевич Ф. П. Экспорт хлеба за границу и его влияние на развитие зернового хозяйства в Таврической губернии в конце XIX – нач. XX ст. Ленинград : Наука, 1972. 319 с.
17. Лошкарёв А. Элеваторы. *Интендантский журнал.* 1900. № 3. С. 57–68.
18. Лященко П. И. История народного хозяйства СССР. Москва : Госполитиздат, 1952. Т. 2. 735 с.

19. Теличук П. П. Економічні основи аграрної революції на Україні. Київ: КГДУ, 1973. 183 с.
20. Пилипенко О. С. Експорт хліба з України через порти Чорного та Азовського морів II пол. XIX – поч. XX ст. *Вісник славістичного університету*. 2006. № 23. С. 42–48.
21. Пилипенко О. С. Організація зовнішньої торгівлі України в умовах Російської імперії II пол. XIX – поч. XX ст. *Вісник Академії праці та соціальних відносин*. 2006. № 1. С. 78–92.
22. Ресит О. П. Україна в імперську добу (XIX – початок XX ст.). Київ: Інститут історії України НАН України, 2003. 340 с.
23. Ресит О. П. Український хліб і його реалізація в XVIII – на початку XX ст. (Нариси з історії та економіки). Київ: Ін-т історії України НАНУ, 2013. 224 с.
24. Федоров М. П. Обзор международной хлебной торговли. Санкт-Петербург, 1898. 161 с.
25. Шевченко А. М. Експорт хліба через південні порти України (60–90-ті рр. XIX ст.). *Науковий вісник ДДГУ*. 2005. Випуск 19. С. 46–49.
26. 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.
27. 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.
28. Чупров А. И., Мусницкий М. И. Упорядочение железнодорожных тарифов по перевозке хлебных грузов. Санкт-Петербург: Типография Министерства внутренних дел, 1890. 383 с.