

УДК 94(47)
ББК 63.3(2...)
Ю 15

Рецензенты:

профессор кафедры всеобщей истории
Белгородского государственного университета,
доктор исторических наук, доцент *В.В. Малай*

начальник кафедры социально-гуманитарных дисциплин
Белгородского юридического института МВД России,
доктор политических наук, доцент *К.Н. Лобанов*

Редакционная коллегия:

И.Т.Шатохин (ответственный редактор),
Н.Н. Болгов, А.И. Дудка, К.В. Козлов, А.Н. Мошкин, Т.Г. Питинова,
Е.Ю. Прокофьева, Г.И. Старченко, В.А. Шаповалов, С.Б. Шатохина

Юг России и Украина в прошлом и настоящем: история, экономика, культура: сб. науч. тр. V Междунар. науч. конф. / отв. ред. И.Т. Шатохин (г. Белгород, 23-24 января 2009 г.). – Белгород: Изд-во БелГУ, 2009. – 428с.

ISBN 978-5-902583-26-4

Сборник научных трудов V Международной научной конференции «Юг России и Украина в прошлом и настоящем: история, экономика, культура» включает в себя статьи историков, политологов, этнологов, археологов, посвященные актуальным проблемам социально-политической, экономической, военной истории, истории культуры и образования Юга России и Украины.

УДК 94(47)
ББК 63.3(2...)

© Белгородский государственный
университет, 2009

а также превосходило соответствующие показатели суммарно по всем стратам курского дворянства. Проведенные подсчеты по Воронежской и Курской губерниям однозначно указывают, что рубеж резкого ускорения сокращения числа поместных владельцев и их земельных владений стала второй половина 90-х гг. XIX века. В то же время, если в рамках рассматриваемого первого этапа (1877-1899 гг.) число воронежских мелкопоместных дворян сокращалось, в Курской губернии, наоборот, оно резко увеличилось. Это показывает разноплановость тенденций в процессах сокращения дворянского мелкопоместного землевладения в Центральном Черноземье

Примечания

1. Статистика поземельной собственности и населенных мест Европейской России. Вып. I. СПб., 1880. С. 153; Статистика землевладения 1905 г. Вып. V. С. 24.
2. Минарик Л.П. «Статистика землевладения 1905 г.» как источник по изучению крупного помещичьего землевладения в начале XX века // Малоисследованные источники по истории СССР XIX – XX вв. М., 1964. С. 58.
3. Статистика поземельной собственности и населенных мест России. Вып. I. С. 153; Статистика землевладения 1905 г. Вып. V. С. 26.
4. Яснопольский М. Развитие дворянского землевладения в современной России // Мир Божий. №11/1903. С.221.
5. Фортунатов А.Ф. Сельскохозяйственная статистика Европейской России. М., 1893. С. 77.
6. Статистика поземельной собственности и населенных мест Европейской России. Вып. I. С. 153.
7. Статистика землевладения 1905 г. Вып. XXXVII. С.28; Статистика поземельной собственности и населенных мест Европейской России. Вып. I. С.223.
8. Цифровые данные о поземельной собственности в Европейской России. СПб., 1897. С. 31; Статистика землевладения 1905 г. Вып. V. С. 26.
9. Там же.
10. Статистика поземельной собственности и населенных мест Европейской России. Вып. I. С. 223; Статистика землевладения 1905 г. Вып. XXXVII. С. 28.
11. Там же.

ВЛИЯНИЕ ТАМОЖЕННОЙ ПОЛИТИКИ НА РАЗВИТИЕ ГОРНОЗАВОДСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ЮГА РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ (1861 – 1891 ГГ.)

Дейнеко Сергей Николаевич
Харьковский национальный университет им. В.Н. Каразина

В статье исследуется эволюция места и роли таможенных пошлин в развитии металлургии юга Российской империи в конце XIX в. Анализ источников позволил сделать выводы: в 60 – 90 гг. XIX в. происходил перераспределение рынка металлов в России.

Ключевые слова: металлургия, пошлина, уголь, тариф.

The author analyses the evolution of place and role customs in progress metallurgy of the south Russian empire in the XIX cent. The analysis of the historical sources made it possible conclude that 60 – 90 years XIX cent. took place to redistribution the market metal.

Key words: metallurgy, customs, charcoal, tariff.

Интенсивное строительство в России во второй половине XIX в. железных дорог, обрабатывающей и машиностроительной промышленности требовало значительного количества угля и металла. Быстрого развития добывающих отраслей экономики. Однако, в условиях России, где, в значительной степени, применялся ручной труд, увеличить добычу угля и руды представляло значительную трудность. В этой связи на многих промышленных предприятиях России использовали импортное сырье, которое поступало в страну по льготным таможенным тарифам 1857 г. и 1868 г. Поступление недорогого угля и металла из Англии и Германии, создавало угрозу для молодой российской горнозаводской промышленности, остро нуждавшейся в поддержке государства. Крымская война 1853-1856 г., показавшая отсталость Российского государства от ряда западноевропейских стран в своем промышленном развитии, заставила правительство серьезно заняться созданием нового промышленного района на Юге страны. Проведенные изыскания подтверждали, что имеется мощная угольно-рудная сырьевая база. Однако чтобы приступить к разработке данной сырьевой базы, необходимо строительство железных дорог, подвижного состава, перерабатывающих сырье предприятий. Способствовать этому в тот период времени мог только импорт угля и сырья из-за границы. Таможенная политика государства, в определенной степени и должна была устранить возникшие противоречия.

Цель данного исследования выяснить степень влияния таможенных тарифов на развитие горнозаводской и угледобывающей промышленности юга Российской империи. Актуальность данного исследования определяется и тем, что данная проблема не получила достаточного освещения в исторической и экономической литературе¹. Источниковую базу работы составили правительственные распоряжения, материалы съездов горнопромышленников юга России, статистические данные, отчеты инженерно-технических специалистов².

Государственный Совет 8 мая 1861 г. принимает решение, согласно которому владельцы машиностроительных заводов получали право ввозить в страну беспошлинно чугун и железо в необходимом им количестве³. В 1864 г. Министерство финансов утвердило правила, дающие право владельцам предприятий, занимающихся производством вагонов, железнодорожных принадлежностей, барж, пароходов и военных судов, на беспошлинный ввоз металла в Россию⁴. Первоначально такое право получили 14 заводов, а к 1870 г. уже 164 предприятия⁵. Одновременно беспошлинно разрешалось ввозить каменный уголь. Основными импортерами угля и металлов в Россию стали Англия и Германия.

Действие льготного таможенного тарифа позволило англичанам и немцам за десятилетие ввезти в Россию около 2 млн. пудов чугуна. Это позволило промышленникам Центрального и Северо-Западного промышленных районов увеличить производство своей продукции и значительную ее часть направить на юг⁶. В то же время министр финансов Рейтерн в мае 1867 г. в своем докладе Александру II отметил, что льготный тариф не дает поступлений в казну государства и предложил начать работу по созданию нового тарифа. Главной целью будущего тарифа стало увеличение таможенных поступлений в казну⁷. Работа над тарифом вызвала дискуссии между фритредерами и протекционистами. Несмотря на заявление Рейтерна, что тариф должен носить охранительный характер для промышленности, чаша весов склонялась в пользу сторонников свободной торговли, во главе которых стоял Г. Небольсин, занимавший пост товарища министра финансов. Только вмешательство наследника Александра Александровича, стоявшего на протекционистских позициях, сделало тариф менее либеральным, чем тариф 1857 г.⁸ Согласно тарифу 1868 г. на ввоз чугуна и железа вводилась незначительная пошлина в размере 5 коп. с пуда. Уголь по-прежнему разрешалось ввозить беспошлинно⁹.

Введение пошлины на железо и чугун снизило прибыли владельцев машиностроительных предприятий, частных обществ по постройке и эксплуатации железных дорог и особенно переделочных чугунолитейных заводов, работавших на иностранном сырье. Железя сохранить прибыль, они стали использовать практику индивидуальных изъятий из правил, то есть получали право беспошлинного ввоза металлов и изделий из него для нужд конкретного предприятия. Особенно активно этим правом пользовались железнодорожные общества¹⁰. Так, в 1869 г. право на беспошлинный ввоз в Российскую империю рельсов, вагонов, паровозов и металлических частей мостов получили 4 железнодорожных общества¹¹. В 1873 г. только 75% привезенных в Россию стальных рельсов облагались пошлиной. В 1875 г. пошлиной обложили лишь 20 % привезенных рельсов¹². В целом 1875 г. из завезенных из-за рубежа 3 млн. 508 тыс. пудов чугуна в Российскую империю 2 млн. 773 тыс. завезено беспошлинно¹³. Из всего привезенного в страну металла, за период с 1861 по 1880 гг. пошлиной не облагалось 60 %, что составило 237 млн. рублей¹⁴. Между тем, наличие на российском рынке угля и металлов иностранных производителей не устраивало фабрикантов Московского промышленного района и горнопромышленников юга России¹⁵. С середины 70-х гг. XIX в. русские предприниматели начинают борьбу за российский рынок угля и металлов. Лидер Московского биржевого комитета Г.А. Крестовников заявил: «Капиталу нужны не энергия, не патриотизм, ему нужна выгода: укажите ему пути выгоды, проторите ему дорожку к ним, и капиталы богатырски выпрут из недр земли все русские несметные богатства»¹⁶.

В качестве основного метода борьбы за вытеснение иностранцев с российского рынка наиболее эффективным считалось повышение таможенных пошлин на уголь и металл¹⁷. Вопрос об установлении таможенных пошлин на уголь и кокс, привозившийся в азовские и черноморские порты России, впервые подняли делегаты I-го съезда горнопромышленников юга России в 1874 г. Однако правительство, под давлением биржевых комитетов Риги, Одессы, Петербурга и Ливавы, отвергло это предложение¹⁸. Между тем, интересы русской промышленности оказались выше и правительство в 1876 г. вводит т.н. золотую пошлину. Согласно нововведению все таможенные пошлины стали взиматься золотой монетой, а не кредитными рублями. Пошлины увеличились в среднем на 30 %¹⁹. Введя золотую пошлину, правительство преследовало две цели: 1. улучшить внешнеторговый баланс; 2. создать условия для развития российской горнозаводской промышленности работающей на местных металлах и угле. Одновременно 2/3 казенных заказов правительство отдало заводам, работающим на местном сырье, 1/3 переделочным заводам, которые работали на импортном угле и металле. В основном эти заводы находились в районе Петербурга и в Прибалтике²⁰.

Надежды правительства, возлагавшего на золотую пошлину серьезные ожидания, не вполне оправдались. Если в 1876 г. в страну привезено 2 млн. 965 тыс. пудов чугуна, то в 1877 г. привоз чугуна не только не уменьшился, он возрос до 3 млн. 229 тыс. пудов²¹. Всего в 1875 г. чугуна, стали и рельсов в страну ввезено 15 млн. пудов, в 1876 г. – 16 млн. пудов. Такое увеличение, позволяет нам предположить, произошло за счет индивидуальных прошений на беспошлинный ввоз металлов и изделий из них²².

Делегаты Второго съезда горнопромышленников юга России состоявшегося в 1875 г. ходатайствовали перед правительством о наложении пошлины на английский уголь, ввозимый через южные порты в размере 5 коп. с пуда на немецкий и австрийский уголь, поступающий в Россию через западную границу в размере 6 коп. с пуда²³. Такая таможенная политика правительства в целом способствовала развитию российской промышленности. В 1880 г. на российских предприятиях, работающих на отечественном сырье, выплавлялось 28 млн. 418 тыс. 339 пудов чугуна. Из них на юге страны 1 млн. 294 тыс. 713 пудов²⁴. Из-за границы в том же году привезено 14 млн. 887 тыс. пудов чугуна²⁵. Отечественное производство чугуна более чем в два раза превышало импорт и с каждым годом увеличивало объемы производства. Так, в 1881 г. производство чугуна составило по Российской империи 28 млн. 661 тыс. 720 пудов, из них на юге – 1 млн. 553 тыс. 244 пуда. Соответственно южная горнозаводская промышленность увеличила объемы производства на 258 тыс. 531 пуд в течение года²⁶.

На рынке угля к началу 80-х гг. иностранный уголь составлял всего 33 %, остальные 67 % отечественного производства, в основном из Донецкого и Домбровского угольных бассейнов²⁷. Между тем наличие на внутреннем рынке иностранного сырья и изделий не позволяло русским предпринимателям получать высокие прибыли. Они продолжали настаивать на повышении ввозных пошлин. Правительство, удовлетворяя их требованиям, в конце 1881 г. сделало 10 %-ю надбавку по всем статьям тарифа, кроме соли. В 1882 г. обложило пошлиной многие из товаров, разрешенных к беспошлинному ввозу, согласно тарифу 1868 г. Например, морские и речные суда²⁸. В 1882 г. на 1 коп. золотом с пуда увеличили пошлину на чугун²⁹. Между тем, эти меры правительства не удовлетворили горнопромышленников юга России. На VII и VIII съездах (1880 – 1881 гг.) приняты решения о ходатайстве перед правительством об установлении пошлины на уголь. Предлагалось взимать пошлину в черноморских и азовских

портах в размере 3,5 коп., на западной сухопутной границе 2,5 коп., а в балтийских портах пошлину уравнивать в 2 копейки³⁰. В основе такой ценовой дифференциации лежали: временная уступка со стороны южных горнозаводчиков по отношению к торгово-промышленным кругам северо-запада Российской империи и довольно высокие тарифы на железнодорожные перевозки.

Требования горнопромышленников о повышении пошлины на чугун и уголь поддержали участники Торгово-промышленного съезда в Москве в 1882 г. Например, пошлину на чугун предлагали повысить до 25 коп. с пуда. Против высказались представители биржевых комитетов Риги, Либавы, Ревеля, Варшавы, Петербурга и Одессы. Но все же съезд принял решение ходатайствовать о пересмотре таможенного тарифа в сторону увеличения пошлины. В результате целого ряда ходатайств в 1884 г. устанавливается новая пошлина на чугун и уголь, так с пуда чугуна стали брать 9 коп. золотом³¹. С 1884 по 1886 гг. пошлина на чугун повышалась несколько раз и достигла 15 коп. за пуд³². Цель постепенного повышения таможенных пошлин на чугун, по мнению Государственного Совета, заключалась в содействии развитию отечественного производства чугуна и к стимулированию т.н. переделочных заводов к постепенному переходу, без особых потрясений в производстве, к производству стали и чугуна из российского сырья³³.

Постепенное повышение таможенного тарифа в течение 1884 – 1886 гг. не оправдало всех ожиданий российских протекционистов. На рынке угля отмечался прогресс по завоеванию рынка в черноморских портах Российской империи. Благодаря таможенной пошлине на уголь от 1884 г. в черноморских портах в 1885 г. с рынка исчезло 5 млн. пудов иностранного угля, он тот час же был заменен российским³⁴. К сожалению цены на металлы в мире снизились, что позволило иностранным производителям повысить в 1886 г. объемы ввозимого в Россию угля на 1 млн. пудов по сравнению с 1885 г.³⁵ Вскоре после принятия пошлин 1886 г. XI съезд горнопромышленников юга России опять поднял вопрос о повышении в очередной раз таможенных пошлин на уголь и металл³⁶.

Согласно закону от 19 мая 1887 г. уголь ввозимый через порты Азовского и Черного морей стал облагаться пошлиной в 3 коп. золотом, по сухопутной границе в 2 коп. золотом³⁷. Пошлина на чугун привозимым морем повышена до 25 коп. золотом с пуда, по сухопутной границе до 30 коп³⁸. Повышение таможенных пошлин во второй половине 80-х гг. серьезно укрепило позиции российской горнозаводской промышленности. Если в 1884 г. только через Сосновицкую таможенную в Россию ввезено 21 млн. 254 тыс. 845 пудов угля, то в 1890 г. всего лишь 14 млн. 708 тыс. 27 пудов³⁹. В тоже время увеличилась добыча угля, возросло собственное производство чугуна и стали в России так, если в 1882 г. каменного угля добывалось 230 млн. 193 тыс. 536 пудов, то в 1890 г. она возросла до 367 млн. 204 тыс. 45 пудов; выплавлялось в 1882 г. 28 млн. 337 тыс. 27 пудов, то в 1890 г. 56 млн. 360 тыс. 74 пуда; произвели стали в 1882 г. 15 млн. 120 тыс. 242 пуда, то в 1890 г. 23 млн. 102 тыс. 797 пудов. Повышение собственного производства, привело к закрытию переделочных заводов работающих на иностранном сырье⁴⁰.

Пиком протекционистской политики России стал таможенный тариф 1891 г. разработанный под руководством Д.И. Менделеева⁴¹. После принятия данного тарифа ввоз продуктов горнозаводской промышленности в Россию практически прекратился. Так, в 1880 г. в Российскую империю было ввезено 14 млн. 887 тыс. пудов чугуна, то в 1891 г. ввезли лишь 4 млн. 733 тыс. пудов⁴². Протекционистская политика проводимая российским правительством с 1876 г. и усилившаяся в начале 80-х гг. с приходом на престол Александра III, имевшего славу протекциониста, имела для государства важные последствия. Благодаря последовательным тарифно-таможенным мероприятиям, на юге страны появилась мощная металлургическая промышленность. Постройка Екатерининской железной дороги, которая соединила криворожскую железную руду с донецким углем и введение таможенной пошлины на чугун в 1886 г. способствовали возникновению целого ряда металлургических предприятий на юге страны. Если в 1886 г. на юге работало 2 доменных печи, то через 10 лет уже 10 печей. За период с 1886 по 1896 гг. было основано 12 металлургических заводов, 14 переделочных и сталелитейных, 15 машиностроительных, более 10 каменноугольных предприятий⁴³. Развитие угледобычи способствовало началу каботажного мореплавания в Черном и Азовском морях. Перевозка угля судами удешевило донецкий уголь на рынках Одессы и Николаева, таким образом, сделав его более конкурентоспособным. В борьбе за рынки сбыта донецкий уголь и металл серьезно потеснили английских и немецких конкурентов на рынках Москвы и на юге России. Российское правительство, проводя последовательную протекционистскую политику, направленную на поддержку отечественного производителя тем самым укрепило политическую и экономическую независимость государства.

Примечания

1. Гуржій І.О. Україна в системі всеросійського ринку 60 – 90-х років XIX ст. К., 1968; Шепелев Л.Е. Царизм и буржуазия во второй половине XIX века. Л., 1981; Фомин П.И. Краткий очерк истории съездов горнопромышленников Юга России. Харьков, 1908;

2. Труды VII съезда горнопромышленников юга России. Доклады. Харьков, 1883; Материалы для истории и статистики внешней торговли России. Вып. 1. СПб., 1898; Тиме И. Очерк современного состояния горнозаводского дела в Донецком бассейне. СПб., 1889.

3. Материалы для истории и статистики железной промышленности России. Внешняя торговля и тариф. СПб., 1896. С. 36 – 37.

4. Там же. С. 37.

5. Там же.

6. Материалы для истории и статистики внешней... Указ. соч. С. 50 – 51.

7. Шепелев Л.Е. Указ. соч. С. 114.

8. Там же; Лаврычев В.Я. Крупная буржуазия в пореформенной России. М., 1974. С.180.

9. Материалы для истории и статистики внешней... Указ. соч. С. 50 – 51.

10. Соболев М.Н. Таможенная политика России во второй половине XIX века. Томск, 1911. С. 332.
11. Соболев М.Н. Указ. соч. С. 336 – 337.
12. Катков М.Н. Собрание передовых статей Московских ведомостей 1877. М., 1897. № 27. С. 58–61.
13. Материалы для истории и статистики внешней... Указ. соч. С. 50 – 51.
14. Материалы для истории и статистики железной... Указ. соч. С. 61.
15. Лаверычев В.Я. Указ. соч. С. 181 – 183.
16. Там же. С. 186.
17. Авдаков Н.С. Обзор условий для развития железной промышленности на юге России и о дальнейших для этого мерах. Харьков, 1887. С. 5 – 7.
18. Фомин П.И. Указ. соч. С. 70 – 71.
19. Гиндин И.Ф. Государственный банк и экономическая политика царского правительства. М., 1960. С. 196.
20. Там же.
21. Материалы для истории и статистики внешней... Указ. соч. С. 50 – 51.
22. Менделеев Д.И. О возбуждении промышленного развития России / Проблемы экономического развития России. М., 1974. С. 179.
23. Фомин П.И. Указ. соч. С. 70.
24. Производительные силы России / Под ред. В.И. Ковалевского. СПб., 1896. С. 23.
25. Материалы для истории и статистики внешней... Указ. соч. С. 50 – 51.
26. Производительные силы... Указ. соч. С. 23.
27. Соболев М.Н. Указ. соч. С. 510.
28. Материалы для истории и статистики железной... Указ. соч. С. 45.
29. Материалы для истории и статистики внешней... Указ. соч. С. 50 – 51.
30. Фомин П.И. Указ. соч. С. 70.
31. Лаверычев В.Я. Указ. соч. С. 185.
32. Там же. С. 186.
33. Материалы для истории и статистики железной... Указ. соч. С. 68.
34. Соболев М.Н. Указ. соч. С. 535.
35. Материалы для истории и статистики внешней... Указ. соч. С. 50 – 51.
36. Соболев М.Н. Указ. соч. С. 541.
37. Там же. С. 547.
38. Материалы для истории и статистики железной... Указ. соч. С. 80 – 81.
39. Авдаков Н.С. «Германские желания» письмо к издателю «Московских ведомостей». Харьков, 1892. С. 9.
40. Там же.
41. Семенов И. Химик не за свою специальность берется // Наука и жизнь. 1992. № 2. С. 143–160.
42. Материалы для истории и статистики внешней... Указ. соч. С. 50 – 51.
43. Фомин П.И. Указ. соч. С. 75.

КОММЕРЧЕСКИЙ КРЕДИТ В НИКОЛАЕВЕ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.

Морозан Владимир Васильевич

Санкт-Петербургский государственный университет, e-mail: v_toga@mail.ru

Аннотация: В статье рассматривается деятельность кредитных учреждений Николаева во второй половине XIX в. Особое внимание уделено активным операциям отделения Государственного банка и городского общественного банка. Предприняты попытки выявить причины тормозившие открытие в Николаевском отделении главного банка страны операции по учету векселей. Отмечено значение коммерческого кредита для торговли Николаева, в особенности для мелких внешнеторговых операторов города.

Ключевые слова: экономическая история, история кредитных учреждений, внешняя торговля, история Николаевской биржи.

At this article are research an activity of credit institutions it Nikolaev at 2-nd half of 19 AD. A main opinion give to active operations of State Bank' department and City Public Bank. An author do an attempt to reveal of causes of brake of turn on operation of promissory note' calculation in Nikolaev' department of main bank of State. Was mark a role of commercial credit for trade of Nikolaev, especially for small external trade operators of city.

Key words: economical history, history of credit institutions, external trade, history of Nikolaev' Stock exchange.

Наблюдавшиеся с 60-х годов XIX в. фундаментальные перемены в экономической жизни России не могли не коснуться и южных окраин империи. В частности, с 1862 г. стал динамично развиваться г. Николаев Херсонской губ., который получил право принимать в своем порту иностранные торговые суда. Благодаря этому товарооборот города по внешнеторговым операциям получил исключительный размах, позволивший ему впоследствии занять третье место среди русских портов, уступив лишь Петербургу и Одессе. В Николаеве стали открывать свои конторы ведущие торговые дома Одессы, Ростова-на-Дону, Таганрога, Екатеринослава, Елисаветграда. Среди них наиболее известны были дома Ефруссии, Родоконаки, Папудова, Гуровича, Когана. Определяющее влияние на дальнейшую судьбу этого города сыграло строительство в 1873 г. железнодорожной линии Николаев – Знаменка, соединившей его с Харьковом. Особенно интенсивными стали потоки зерновых грузов из прилегающих к Николаеву районов, что не могло не отразиться на положении других хлебных центров юга империи. В частности, пострадал от этих процессов Херсон, в направлении которого производители и торговцы стали отправлять гораздо меньшее количество зерна, чем в былые годы.