

РОЗДІЛ II

Всесвітня історія

УДК 94(477:438:470+571)«18/1914»:338

Рафал Віктор Ковальчик

Боротьба за економічну першість у важкій промисловості між Півднем України, Польщею (Царством Польським) та Уралом (до 1914 р.)

У статті розкрито економічну політику Російської імперії у важкій промисловості, спрямовану на формування нового промислового району на Півдні України. Наголошено, що в першій половині XIX ст. Росія була економічно відсталою державою. Протекційна система не сприяла притоку західного капіталу у вигляді прямих інвестицій. Поразка в Кримській війні змусила російську владу переглянути економічну політику. Наголошено на розвитку залізничного транспорту.

Підкреслено, що на початок 1870-х рр. Царство Польське перетворилось у найбільш промислово розвинуту частину Російської імперії, однак його важка промисловість не мала надійної сировинної бази. Відкриття багатих покладів залізної руди в Кривому Розі на Півдні України змінило ситуацію. Російська влада зробила ставку на розвиток важкої промисловості в цьому регіоні. У статті показано, якими заходами уряд сприяв перетворенню Півдня України в новітній і найбільший центр важкої промисловості в Російській імперії, другий за обсягами виробництва в континентальній Європі. Зроблено висновок, що боротьбу за економічну першість у важкій промисловості в Російській імперії виграв Південь України, витіснивши на другі позиції Царство Польське та Урал.

Ключові слова: Російська імперія, Царство Польське, Південь України, Урал, важка промисловість, металургійна промисловість, вугільна промисловість, західний інвестиційний капітал.

Постановка наукової проблеми та її значення. Досліджуючи економічну історію Росії XIX і XX ст., треба пам'ятати, що від середини XIX ст. щоразу посилювався процес глобалізації, відбувалося зближення ринків, держав, котрі перебували на різних континентах. Ринки та національні економіки ставали все більше взаємозалежними. Капітал, маючи національне коріння, через мережу спільних зацікавлень перетворювався в міжнародний. Інтереси та прибутки комерційних спілок ставали транснаціональними. Кон'юнктурні цикли, підвищення й зниження курсу акцій та облігацій на ринках проявляли себе не лише в регіонах та державах із високим рівнем господарського розвитку, але й так само у відсталіх країнах. Це стосувалося Європи, Азії, Південної та Північної Америки.

Гармонійною частиною тодішнього економічного світу ставали периферійні ринки. Російський ринок був периферійним, тереном експансії закордонного капіталу. Щоразу економічне зростання в Росії залежало від масштабу інвестицій закордонного капіталу. У середині XIX ст. Росія почала виходити з ізоляції. До початку Кримської війни (за винятком короткого періоду) вона проводила політику протекціонізму, тому західний капітал не був зацікавлений у прямих інвестиціях, але надавав їй кредити. У результаті Росія ставала більше залежною від міжнародного капіталу, ніж того хотіла російська влада. Це продемонструвала в усій повноті її слабкість у Кримській війні [38, с. 36, 38]. У ході Великих реформ 60–70-х рр. XIX ст. сталися зміни не лише в суспільно-політичній сфері, але й в економічній політиці. Узято курс на індустріалізацію через залучення західного інвестиційного капіталу та формування нових промислових центрів.

У статті поставлено **мету** – проаналізувати основні економічні заходи російського уряду, спрямовані на формування нового промислового району на Півдні України й прослідкувати хід боротьби між промисловцями Царства Польського, Уралу та Півдня України за першість у важкій промисловості від 1870-х рр. до Першої світової війни.

Виклад основного матеріалу й обґрунтування отриманих результатів дослідження. Поразка в Кримській війні спонукала російську владу переглянути економічну політику. Зроблено ставку на розвиток залізниць, що стало ключовим пунктом індустріальної програми міністра фінансів у 1862–1878 рр. Михайла Рейтерна. У планах царя Олександра II Росія мала здійснити цивілізаційний стрибок і наздогнати держави Західної Європи. Із метою залучення закордонних інвестицій відбулося стрімке зниження мита на всю готову продукцію, напівфабрикати й сировину, що мало прискорити будівництво залізниць. Росії було важко реалізовувати ці плани, оскільки, з одного боку, державна казна залежала від безпосередніх інвестицій, з іншого – криза, падіння курсу рубля, масштабність продажу російських цінних паперів закордонним капіталом та його відтік на західні ринки спричинили вивіз золота з Росії.

Ситуацію погіршували зростаючий торгівельний дефіцит, обмежений доступ до кредитів. Негативний вплив на економічний розвиток мала недостатня пропозиція готівки на ринку. Росія була змушена вдаватися до низки заходів із метою зацікавлення закордонного капіталу в інвестуванні будівництва залізниць. Розроблено систему пільг для товариств, зайнятих у цій економічній діяльності. Вони отримували з державного бюджету кредити або спеціальні доплати.

За короткий час значно зросла довжина залізниць. У період, коли міністром фінансів Росії був М. Х. Рейтерн, збудовано 20 тис. верст залізних доріг на суму 1366, 7 млн руб. [41, с. 179].

Бюджет Росії міг дозволити собі такі видатки в період процвітання, однак російська економіка залежала від міжнародної ситуації. Криза 1873 р. додатково ускладнила ситуацію в економіці.

Економічний бум, який передував тій найдовшій у XIX ст. кризі, характеризувався надмірним кредитуванням і появою величезної кількості нових фірм. Особливо яскраво це проявилось у Німеччині, де після об'єднання відбулась інтеграція внутрішнього ринку, стимульованого вливанням капіталу у вигляді 5 млрд золотом із контрибуції, накладеної на переможену Францію. Уже в 1871 р. в Німеччині засновано 207 фірм загальною вартістю 750 760 тис. марок, а в 1872 р. – 479 вартістю 1 477 730 тис. марок [65, с. 119].

У Росії підтримка кредитної політики також спричинила появу нових підприємств. Особливо стрімко розвивалася бавовняна галузь. Однак непропорційне до масштабів економічного зростання підвищення цін на бавовну породило негативні симптоми в економіці та наблизило кардинальні зміни.

Одночасно відбувся поворот у кон'юктурі залізничного будівництва, пов'язаний зі зростанням світових цін на залізо, від яких Росія як імпортер була залежною. Наклали свій відбиток ще й складна політична ситуація в державі, зростаючі труднощі на фінансовому ринку, які гальмували отримання кредиту на будівництво залізниць на західних ринках [3, с. 73–75].

Паніка на віденській біржі, котра охопила також Німеччину, не оминула й Росії. Ситуація на європейських біржах подіяла ефектом доміно: на московській біржі відбулося різке падіння цінних паперів, котируваних там акцій. Крах на ринках акцій вплинув і на реальну економіку. Росію охопила хвиля банкрутств у головних комерційних центрах. Державний банк прийняв рішення про інтервенцію. У багатьох галузях наступив спад промислового виробництва, а ціна продукції трималася на кількарічному мінімумі. Підприємства втратили фінансову стабільність, виплати відбувалися нерегулярно, посилюючи банкрутство й утягуючи в цей процес щойно утворені фірми. Ринок попиту стрімко скоротився. Проблеми зі збутом продукції мали більшість фірм. Пік кризи в Росії припав на 1876 р., коли збудовано всього 604 км залізниць, порівняно з 2910 у 1871 р.

Разом зі скороченням ринку відбулася різка переоцінка вартості нерухомості. Ситуація на грошовому ринку погіршувалася ще й підготовкою до війни з Туреччиною. Росія стояла на краю фінансового краху.

Саме фінансові проблеми Росії стали причиною ґрунтовної зміни економічної політики. Спочатку застосували монетарний підхід, друкуючи паперові гроші, сума яких на початку 1877 р. досягла 300 млн руб. Інфляційний тиск позитивно вплинув на розвиток промисловості й торгівлі. Проблемним залишався динамічно зростаючий дефіцит. Росія була не в змозі дотримуватися збиткового для економіки митного лібералізму й вийти на шлях економічного росту. Треба було стабілізувати фінанси держави. Тому в 1877 р. уряд вирішив відмовитися від прогресивної лібералізації митних тарифів і запровадив «золоте мито».

Цей крок пов'язаний із відставкою творця ліберальної ери в російській економіці – міністра Михайла Рейтерна. Подія мала символічне значення. Наступні міністри фінансів (починаючи від Самуїла Грейга (від липня 1878 р.), далі – видатного творця монетарної реформи, котрий увів у Росії «золотий стандарт» (1897 р.), Сергія Вітте, і закінчуючи Володимиром Коковцевим) захищали внутрішній ринок від конкуренції із Західною Європою, упроваджуючи щоразу жорсткішу протекційно-запобіжну систему.

Керівники економічних відомств Росії прагнули розвивати промисловість, спираючись на місцеві джерела сировини. Від 1877 р. ця система ефективно діяла, охоплюючи все більше секторів економіки держави.

Урядовці сподівалися, що відхід промисловості від лібералізму й поступова її монополізація стануть ліками від кризи, а ринковий механізм, затиснутий у кільце, менше піддаватиметься кон'юктурі. Це були марні надії, хоча залишається фактом те, що криза змінила свій характер, але й надалі залишалася нищівною для економіки. Уведений митний протекціонізм загальмував вільний торговельний обмін, що для відсталих держав, якою була Росія, відкрило шанси для розвитку внутрішнього ринку, упровадження новітньої техніки й технології. Західні інвестори, оцінюючи значення російського ринку, не хотіли втрачати прибутків. Експорт капіталу з високорозвинутих держав генерував великі зиски для інвесторів, банків, фірм. Тому в 1877 р. відбулася ґрунтовна зміна: під впливом упроваджених «золотих мит» і протекційно-запобіжної системи Росія перетворилася з імпортера товарів на імпортера капіталу.

Експорт капіталу із Західної Європи, Німеччини, Франції, Великобританії, Бельгії чи США призвів до змін у російській економіці. Спочатку головним бенефіціантом експорту капіталу було Польське королівство – промислово найрозвинутіша частина Російської імперії. Розпочалося динамічне зростання видобутку кам'яного вугілля, що було віддзеркаленням стану економіки. У 1876 р. в країні видобуто 453 700 т вугілля, а в 1879 р. – уже 1 086 500 т [32, с. 338; 35, с. 136–137].

Наступна галузь, яка продемонструвала величезний ріст, – бавовняно-прядильна. У 1879 р. частка Царства Польського в цій галузі всієї Росії становила 15,4 % (49, 6 млн руб.), порівняно з 7,4 % (15,4 млн руб.) у 1870 р. [61, с. 172].

У Російській імперії простежено послідовне зростання виробництва в усіх галузях, захищених «золотим митом». Динаміка зростання промисловості Росії на європейському тлі була значною. У 1875–1881 рр. переробка бавовни зросла до 75 %. За рівнем розвитку бавовняно-прядильної промисловості Росія під кінець 70-х рр. зайняла четверте місце у світі. Ефективність застосування «золотого мита» спонукала застосувати його до металургійної промисловості, яка переживала занепад у період ліберальної ери. Після впровадження єдиної митної ставки відбулося зростання виробництва високоякісної сталі, а потім – заліза й видобутку залізних руд. Хоча важка промисловість Росії так і не зрівнялася з французькою, бельгійською чи англійською, однак динаміка росту була значною. Економіка Росії, а отже й Царства Польського, унаслідок упровадження «золотого мита» та переходу до протекційно-запобіжної політики розвивалася швидше, ніж західних країн. Розвиток промисловості в Російській імперії в період 1870–1913 рр. спричинив спад частки сільського господарства в національному доході з 55 до 51 % [62, с. 119–120].

Після 1877 р. до Царства Польського спрямовано потік закордонного капіталу. Край став «вікном» Росії для закордонних інвестицій і проникнення чужого капіталу. На час запровадження «золотого мита» в Російській імперії було два райони – Урал і Царство Польське, у яких домінуючу роль відігравала важка промисловість. У Польщі залізні руди видобували в Старопольському промисловому районі (СПР) і Домбровському басейні (ДБ). Поклади залізних руд у СПР не були щільними, уміст металу в них коливався в межах 20–35 %. Їх експлуатація була складною й дорогою. Натомість поклади залізної руди в ДБ були багатшими та вміст заліза в них становив 40 %, а після переробки в доменних печах зростав до 50 %. Ці родовища давали змогу застосовувати дуже вигідний механічний процес видобутку. Однак їх було мало як на потреби металургії не лише в масштабах Російської імперії, але й Царства Польського [32, с. 329].

Другим регіоном був Урал. Тут зосереджено дуже великі поклади руд зі значним умістом металу, але на Уралі існували заводи з невеликою продуктивністю й низьким технічним рівнем; не вистачало комунікацій, які би поєднували регіон із головними ринками збуту [82; 59; 41, с. 152, 154].

У результаті, починаючи з 1877 р., закордонні інвестори вкладали капітал у важку промисловість Царства Польського. Ситуація змінилася лише після відкриття археологом і підприємцем Олександром Полем (1832–1890) високоякісних покладів руд у районі Кривого Рогу. Ця подія впливала на всю економіку Російської імперії. Уміст металу в криворізьких покладах залізних руд коливався в межах від 50 до 70 %. Про їх високу якість свідчило те, що в них не було домішок сірки й фосфору [29, с. 2–3].

Варто відзначити, що Петербург зацікавився Донецьким басейном ще раніше, у кінці XVIII ст. Однак його віддаленість, а також відсутність шляхів сполучення (за винятком водних) спричинили те, що будівництво мануфактур, металургійних заводів, кузень закінчилося невдачею. Влада звернула увагу на можливість розвитку регіону, але у співпраці з територією, яка розмістилася на схід від Дніпра в басейні

річок Інгулець і Саксагань. З ініціативи князя Григорія Потьомкіна, члени Петербурзької академії, дослідили ті терени [29, с. 2; 77, с. 54].

Хоч інвестиційні плани Г. Потьомкіна щодо заснування мануфактури не були реалізовані, однак російська влада про них не забула. Розвиток нового центру важкої промисловості на Півдні давав можливість імперії стати незалежною від імпорту. Будівництво Луганської фабрики, у яку вкладено значні фінанси з бюджету держави, – яскравий тому приклад [41, с. 545].

Невдачі урядових інвестицій на Півдні зумовлені планами петербурзької влади. Передбачено, що розвиток цього центру промисловості спиратиметься на Донецький регіон, бо розвідками залізної руди охоплено винятково територію майбутнього Донбасу. Натомість забуто ідею поєднання з прилеглими теренами Кривого Рогу. Урядові плани передбачали, що мануфактура мала виконувати винятково переробну роль. Виробничий цикл мав спиратися на запаси деревного вугілля з північних губерній та залізної руди з Уралу. Задуми не вдалося реалізувати через високу вартість транспортування, так само, як і досягти розвитку важкої індустрії за допомогою поєднання нововідкритих покладів кам'яного вугілля й залізних руд у Донецькому регіоні. Урядові інвестиції в той регіон (Луганський, Петровський (1862 р.), Лисичанський (1870 р.) заводи) були невдачливими [33, с. 84; 3, с. 78–79; 35, с. 138–139].

Однак до 70-х років XIX ст. в Донецькому басейні поряд з урядовими заводами з'явилися й приватні. На заході басейну англійцем Хугесом збудовано завод «Новоросійського товариства», який використовував місцеві залізні руди, згодом названий заводом Хугеса (Юза). У східній частині, у місцевості Сулін, розмістився завод Пастухова (пізніше – «Сулінське товариство»), який переробляв металолом. У виробничому циклі металургійного заводу застосовувався антрацит [29, с. 1–2; 77, с. 54–55; 82, с. 278; 73, с. 222].

Затримку інвестицій на території Донбасу зумовили геологічні розвідки в 1878–1879 рр. З'ясувалося, що інвестиції в металургію Донбасу невігідні з огляду на те, що запаси залізних руд надто малі. Вони містили близько 40 % залізного металу в покладах залізних руд і з великими домішками фосфору. Виняток становив Бердянський район, але родовищ тих руд було недостатньо, щоб на них розбудувати розвиток цілого району [77, с. 55; 29, с. 1].

Економічні невдачі на Півдні Росії закінчилися зі зміною економічної політики. Після запровадження «золотого мита» новий російський уряд був зацікавлений у побудові сировинної бази для важкої промисловості. Саме тоді Кривим Рогом зацікавився Олександр Поль. Проведені на його замовлення й оплачені з приватних джерел геологічні розвідки покладів залізних руд у Кривому Розі дали вражаючі результати. Вони викликали величезне зацікавлення Гірничого департаменту. Проаналізовані та надані російській владі результати були визнані багатообіцяючими. У Петербурзі вирішили вислати на Південь України урядового геолога, інженера Станіслава Конткевича й професора Гірничого інституту Геннадія Романовського. Їх мета – проведення розвідок місцевих родовищ залізної руди та підтвердження результатів Поля. Згодом до Кривого Рогу направили групу найвидатніших російських науковців – хіміків і геологів, серед яких був професор Дмитро Менделєєв.

Ті розвідки підтвердили, що поклади залізної руди в Кривому Розі були дуже багаті на вміст заліза (60–70 %) [40, с. 209]. Результати визначили не лише подальший розвиток південних теренів – Кривого Рогу, Донбасу, – але й Росії. Професор Менделєєв переконував, що там розміщені найбагатші родовища залізних руд, експлуатація яких буде можливою й через десятки років. Оптимістичні обрахунки підтвердили думки інженерів Авдакова, Туннера та Буличева. На Гірничому з'їзді розпочато пропагандистську акцію, котра мала зацікавити російський уряд тим багатим на сировинну базу для розвитку важкої промисловості регіоном [77, с. 55].

Проведені обрахунки визнали за цілком надійні. При затвердженні плану побудови на Півдні нового центру важкої промисловості влада була переконана, що запасів якісних покладів залізних руд вистачить щонайменше на кілька десятків років. Реальність виявилась іншою: їх вистачило заледве на кілька-надцять років [33, с. 87, 92–94].

Відразу російська влада приступила до великих капіталовкладень переважно в інфраструктуру. Без розпочатих широкомасштабних капіталовкладень у будівництво залізниць формування нового промислового центру було би неможливим [33, с. 86–87; 3, с. 81–82; 35, с. 141–143].

Без залізничного транспорту не можна було розраховувати на західні інвестиції в Південь України. Кривий Ріг як регіон не мав комунікацій, залізничного сполучення з головними промисловими центрами країни, був відрізаний від копалень кам'яного вугілля, котрі розмістилися в Донбасі. Найближчі шахти кам'яного вугілля Донбасу були віддалені від Кривого Рогу на 340 км [77, с. 54].

Російський уряд уже на початку 80-х років розпочав будівництво залізничної колії, яка сполучала Кривий Ріг із Донецьким басейном, а згодом – з усією залізничною мережею Російської імперії. Перші інвестиції закордонного капіталу в металургію Півдня України з'явилися вже в 1880 р. Це були французькі капіталовкладення. Із метою експлуатації запасів залізних руд у Кривому Розі французький інвестор заснував спілку «Société anonyme des minerais de fer de Krivoi Rog» [33, с. 87–88; 35, с. 143–145]. Однак справжній інвестиційний бум настав у кінці 80-х рр. XIX ст. і був пов'язаний із розширенням протекціонізму, запровадженням високих митних тарифів на залізо.

Тоді важка індустрія динамічно розвивалася також у Царстві Польському, але на інших засадах. Спочатку російська митна політика була дуже неузгодженою. Від 1877 р. в Царстві працювали підприємства, котрі виробляли продукцію з імпортованої сировини, переважно з Верхньої Сілезії. Це були закордонні концерни та інвестори, які існували на російському ринку. Завдяки такій стратегії можливим було отримання високих прибутків при мінімальних затратах. Однак підвищення мита на залізну сировину спричинило те, що їх подальше функціонування втратило економічний сенс. Це мало вирішальний вплив на металургійну галузь у королівстві та стосувалося як закладів, збудованих німецькими інвесторами на території Сосновсько-Ченстоховського промислового району (СЧПР), так і Варшавського промислового району (ВПП). У першому з них існувало три металургійні заводи – у Сельцях під Сосновцем «Катерина», «Пушкін», «Олександр». Власником першого був верхньосілезький концерн «Vereinigte Königs und Laurahütte A. G. für Bergbau und Hüttenbetrieb», а другого – верхньосілезький магнат Гвідо Шенкель фон Доннесмарк. Металопрокатний завод «Олександр» з'явився в Міловіцах поблизу Сосновця й був заснований «Milowizer Eisenwerk A. G.», філією верхньосілезького «Friedenwshütte» – одного із членів концерну «Oberschlesische Eisenbahn-Bedarfs A. G.» [30, с. 438; 31, с. 159–163].

Зміна митної політики також вплинула й на найбільшого виробника сталі в Російській імперії – «Товариство Варшавського заводу сталі», яке розмістилось у Варшавському економічному районі. Його головний акціонер «Акц. Tow. Przemysłowe Zakładów Mechanicznych i Górniczych Lilpop, Rau i Loewenstein» був готовий до такого сценарію. Після ґрунтовного аналізу керівництво «Товариства Варшавського заводу сталі» відмовилося від перенесення закладу до СЧПР з огляду на невеликі запаси багатих на вміст металу залізних руд, а вирішило інвестувати в розвиток промисловості в районі Кривого Рогу, де потенційно мали бути «необмежені» запаси багатих залізних руд і кам'яного вугілля в сусідньому Донбасі (для металургійної галузі суттєвою є наявність запасів вугілля, хімічний склад якого дає змогу видобувати кокс). Важливим чинником були пільги, які надавала російська влада тим інвесторам, котрі вкладали капітали в розвиток Півдня України. «Акц. Tow. Przemysłowe Zakładów Mechanicznych i Górniczych Lilpop, Rau i Loewenstein» уже на початку 80-х років розпочало викупляти землі під будівництво гірничо-металургійного комплексу [79, с. 378–380; 34, с. 53; 37, с. 71; 31, с. 161–165]. Із метою пошуку необхідного капіталу для цієї інвестиції «Акц. Tow. Przemysłowe Zakładów Mechanicznych i Górniczych Lilpop, Rau i Loewenstein» у 1885 р. продало свої акції в «Товаристві Путилівських підприємств в Петербурзі», а з тих же причин «Синдикат Брянськ-Варшава» припинив свою діяльність. Так само зробило «Товариство Брянських механічно-сталевих заводів». Отримані кошти з продажу акцій використано для будівництва гірничо-металургійних комбінатів на території південного промислового регіону [60, с. 199].

Стратегія, прийнята «Акц. Tow. Przemysłowe Zakładów Mechanicznych i Górniczych Lilpop, Rau i Loewenstein» та «Товариством Брянських механічно-сталевих заводів», свідчила про поступовий процес глобалізації. Російський ринок щоразу більше втягувався в міжнародний обіг капіталу.

«Товариство Брянських механічно-сталевих заводів» й «Акц. Tow. Przemysłowe Zakładów Mechanicznych i Górniczych Lilpop, Rau i Loewenstein» отримали вигідне місце для побудови підприємств поблизу Катеринослава: «Об'єднанням Брянських механічно-сталевих заводів» – в Александровську, а «Південноросійське Дніпровське металургійне товариство» – у Кам'янському над Дніпром (близько 50 км від Катеринослава) [33, с. 89; 35, с. 144–146]. Машинний парк закритих підприємств «Товариства Варшавського заводу сталі» послужив спілці «Акц. Tow. Przemysłowe Zakładów Mechanicznych i Górniczych Lilpop, Rau i Loewenstein» для розбудови спільно з бельгійським концерном «Cockerille» дніпровських підприємств у Кам'янському [25, с. 300; 43, с. 212; 17, с. 54; 78, с. 163, 179; 4, с. 99; 60, с. 198–206, 218–220].

Важка промисловість Царства Польського відчула на собі появу південного промислового центру: простежено більший притік закордонного капіталу й перенесення частини виробництва з Польщі до

нового промислового району. Причиною були не тільки багаті запаси залізних руд і кам'яного вугілля, але й політика російської держави, котра спрямовувала інвестиції в південний регіон, стимулюючи будівництво гірничо-металургійних комбінатів повного виробничого циклу. Ці комбінати мали копальні, де видобували залізну руду, із якої виплавляли чавун, а потім – сталь.

На початку 90-х XIX ст. французький «Crédit Lyonnais» відмовився від наступних інвестицій у заводи на території СЧПР і вирішив будувати в південному промисловому басейні, очікуючи на високі прибутками. Із цією метою в 1892 р. заснували «Донецьке товариство виробників заліза і сталі в Дружківці». Заводи в Дружківці, Юзівці («Новоросійське товариство»), Кам'янському («Південно-Російське Дніпровське товариство»), Єнакієвому («Російсько-бельгійське металургійне товариство»), Олександрівську, Катеринославі («Товариство Брянських механічно-сталевих заводів») аж до 1914 р. виконували урядові замовлення на виробництво рейок [73, с. 315; 82, с. 278; 4, с. 105]. Завод у Дружківці перетворився в одне з найбільших металургійних підприємств в усій Російській імперії, що підтвердило отримання в 1911 р. пакета акцій «Голубовського Берестово-Богодучівського товариства гірничої промисловості») [4, с. 108, 125; 60, с. 226–227]. У результаті «Société Anonyme des Forges et Acieries de Huta Bankowa» припинила виробництво сталевих рейок на заводі в Польському королівстві, концентруючи його на заводах у Дружківці. Хоча сталеві рейки були профільною продукцією заводу «Huta Bankowa», на ньому перейшли на виробництво сталі й сталевих виробів [33, с. 92; 35, с. 145–147]. Зміни призвели до зменшення виробництва сталі та сталевих виробів у Польщі: із 314 731 т у 1901 р. до 310 447 т у 1910 р. [30, с. 437; 31, с. 163–165].

Інша ситуація склалася в південному промисловому регіоні, де простежено динамічний ріст виробництва заліза й сталі: у 1900 р. виробництво сягнуло 78,5 млн пудів, а в 1913 р. – 141 млн пудів [42, с. 401]. На піку кон'юнктури 1890-х р. «Акціонерне товариство котельних і механічних заводів В. Фітзнер та К. Гампер» інвестувало кошти в будівництво заводів «Краматорського металургійного товариства», а «Товариство металевих заводів В. Гантке» – у два металургійні заводи в Саратові й Катеринославі. Криза 1899 р. призвела до того, що ці товариства втратили фінансову стабільність і були не в змозі закінчити інвестиційну програму. «Акціонерне товариство котельних і механічних заводів В. Фітзнер та К. Гампер» і його дочірнє підприємство «Краматорське металургійне товариство» врятували кредити, надані консорціумом кредиторів, до якого входили берлінська фірма «A. Borsing», Комерційний банк, а також промисловці з Лодзі Шейблери й Бедермани [14, с. 357; 79, с. 163; 54, с. 192, 194–195; 60, с. 233–234; 26, с. 148–149; 2, с. 135–136; 63, с. 126–127].

Натомість «Товариство металевих заводів В. Гантке», котре розпочало будувати в Ракові біля Ченстохови, через клопоти з фінансуванням розпочатої інвестиції та втрати стабільності передало свою власність верхньосілезькому концерну «Oberschlesische Eisenindustrie A.G. für Berbau und Eisenhüttenbetrieb» («Obereisen»), але зуміло зберегти за собою в Польщі металургійний завод «Ченстохова» та заводи в Саратові й Катеринославі [54, с. 42, 194–195; 78, с. 163, 179; 84, с. 92; 60, с. 232–233; 63, с. 126].

Металургійні підприємства «Товариства металевих заводів Б. Гантке» в Саратові й Катеринославі були об'єднані в окреме товариство під назвою «Russische Eisenindustrie A. G.» у 1900 р. або в 1901 р. зі статутним капіталом у 4,5 млн марок (близько 2 млн руб.). Його засновниками були Оскар Каро та Рудольф Хохенгайт із Глівіц, Фріц Фредляндер з Берліна, які представляли концерн «Obereisen», і Тадеуш та Бернард Гантке з «Товариства металевих заводів Б. Гантке» [48, с. 128; 54, с. 42; 4, с. 94; 60, с. 232].

Після переходу в 1905 р. до верхньосілезького концерну «Oberschlesische Eisenbahn-Bedarfs A. G.» («Oberbedarf») «Товариство сосновецьких руд і заліза» також зацікавилось інвестиціями в південному промисловому регіоні. У 1910 р. воно розпочало будівництво прокатного заводу разом із французькою спілкою «Union Minière» в Макіївці [78, с. 179; 84, с. 88, 313].

Безпосередньою причиною відтоку капіталу з польської металургії на Південь України були дії російського уряду. Через систему пільг регіон Донбасу й Кривого Рогу став надзвичайно привабливим місцем для розміщення капіталу. До цього треба додати наявність «багатих» і «невичерпних» запасів залізних руд, близькість Донбасу з величезними покладами вугілля, уведення спеціальних тарифів на залізничні перевезення. Металургія Царства Польського не могла розвиватися без імпорту коксу, а також залізної руди з України. Видобуте в Домбровському басейні вугілля не підходило для виробництва коксу. Після кількарязових невдалих спроб в 40-ві роки XIX ст. отримати кокс із домбровського вугілля експерименти припинили в 1872 р. До початку Першої світової війни в Домбровському басейні

намагалися знайти кам'яне вугілля, із якого можна було б масово виробляти кокс, але безуспішно [37, с. 72–73; 31, с. 167–169].

Російській владі потрібен був розвиток промисловості в Південному регіоні, навіть коштом існуючих центрів: Домбровського – у Польщі та Уральського. Тому промисловці Півдня опинилися на вигідніших позиціях. Там розвиток металургії заохочувався через преференції, вигідні державні замовлення. Виробники Півдня продавали уряду свою продукцію (рейки, бляху, сталь) не за ринковими цінами, а від кількох до кільканадцять разів вищими, через що отримували великі прибутки. Крім того, вони мали пільгові тарифи на залізничні перевезення [79, с. 427]. Зростання виробництва досягло рівня, недосяжного для комбінатів з інших регіонів Російської держави [81, с. 278; 58, с. 720].

Варто нагадати, що в Уральському регіоні виробництво було орієнтоване на індивідуальних споживачів. Продукція з Уралу доходила до найвіддаленіших закутків Росії, навіть продавалася на Півдні. Це зумовлено тим, що промисловцям із Півдня не вигідно було виробляти «дрібниці» на роздрібний ринок, маючи забезпечений збут у вигляді урядових замовлень. Основу продукції Уралу складало комерційне залізо, а Півдня – сталь і сталеві вироби. Пропозиція на залізо з Південного регіону коливалася в межах 30 % ринку металів [28, с. 53–54; 18, с. 331–332; 50, с. 347; 52, с. 772; 57, с. 248].

Продукція Уральського промислового району не могла конкурувати з продукцією південних підприємств. Навіть на своїх традиційних ринках збуту – на Кавказі (Баку), у Поволжі й Петербурзі – уральські товари відтіснялися виробами з Півдня. Ціна виробленої на Півдні продукції нижча, ніж на Уралі. Кінцева вартість продукції Уральського регіону була дуже високою через транспортні витрати й технологію виробництва. На Уралі не було доріг. Для внутрішнього зв'язку між окремими виробничими комбінатами, куди доставляли руду та паливо (деревне вугілля), застосовували надалі надто дорогий колісний транспорт. Це значно впливало на вартість доставки руди й палива для виплавки заліза. Для зв'язку з іншими регіонами держави використовувалися водні шляхи, що не давало змоги збувати вироблені товари впродовж усього року з огляду на природні умови. Нестача залізниць призвела до того, що єдиним шляхом поставок уральської руди на Південь були саме водні шляхи.

На межі століть зростання обсягу продукції металургійної промисловості Уралу був забезпечений будівництвом 10 великих печей річною потужністю 5 млн пудів, але це не посилило конкурентоспроможність, бо технологія плавки спиралася на деревне вугілля, а не на кокс [82, с. 278; 59, с. 720; 45, с. 279].

Зазначимо, що масштаб урядових інвестицій на Півдні був настільки значним, що 98,9 % вугілля з Донбасу на переломі XIX і XX ст. перевозилося залізницею, а лише 1,1 % – морськими шляхами (власні підрахунки на підставі опрацювання матеріалів із часопису «Przegląd Techniczny» за 1897–1899 pp.).

Підприємці з Півдня отримали вплив на тарифну політику держави значно раніше, ніж їхні конкуренти. Перший з'їзд промисловців Півдня Росії відбувся 1876 р. Натомість виробники Домбровського басейну отримали згоду на проведення з'їзду на сім років пізніше, у 1883 р. Це можна оцінити лише як надання переваг Південному центру. Варто зазначити, що з'їзди промисловців Півдня Росії відбувалися щорічно (39 разів до 1914 р.), а на польських землях – заледве сім разів [55, с. 344–345]. При цьому частка Домбровського басейну в добуванні вугілля в масштабі всієї Російської імперії в 1870 р. становила 47,6 %, тоді як частка Донбасу – 36,8 % [41, с. 147; 33, с. 99; 3, с. 81–83; 35, с. 147–151].

Лобіювання промисловців із Півдня Росії стало таким ефективним, що під його натиском відкинуто вимоги промисловців СЧПРу щодо зниження залізничних тарифів на перевіз домбровського вугілля до західних губерній Російської імперії, а також установа для промисловців Домбровського басейну таких самих норм, як і для підприємців Донбасу [74, с. 685–688; 51, с. 347; 50, с. 487–488; 64, с. 323–326; 57, с. 651; 52, с. 206–207; 44, с. 461; 49, с. 115; 46, с. 187].

Так само вимоги промисловців Уралу, висунуті на з'їздах гірничих промисловців Південної Росії, які стосувалися будівництва системи водно-залізничних сполучень Уралу з південними центрами, були перманентно відкинуті. Навіть у кінці 90-х років XIX ст., коли остаточно встановлено, що запаси високопроцентних залізних руд у Кривому Розі – уже на межі вичерпаності, промисловці Півдня Росії зірвали будівництво інфраструктури Уралу. Вони боялися конкуренції Уральського басейну, бо усвідомлювали, що там зосереджено запаси руд найвищого вмісту заліза в усій Російській імперії [18, с. 331–332; 51, с. 347; 74, с. 556; 15, с. 569; 16, с. 474–478; 82, с. 278].

Саме на переломі XIX і XX ст. промисловці з Уралу активізувалися, що пов'язано зі згаданим вище вичерпаням найякісніших залізних руд у Кривому Розі. Вони переконували уряд, що на Уралі

розміщені запаси залізних руд такого самого вмісту металу, що й у Кривому Розі, а в багатьох випадках (як у місцевості Висока, Благодать чи Магнітка) запаси були значно багатшими за криворізькі, до того ж, не забруднені сполуками сірки та фосфору, як криворізькі й керченські. Також уральські поклади були реально оцінені: при максимальній експлуатації їх могло вистачити на багато десятиліть [59, с. 724].

Однак російський уряд вирішив, що розвиток металургії на Півдні й надалі ґрунтуватиметься на рудах із Керчі й середньо- та низькопроцентних – із Кривого Рогу. Варто пригадати, що в кінці 1860-х поклади криворізьких руд становили заледве 3 млрд 453 млн пудів, тоді як керченські оцінено на приблизно 27 млрд пудів. Росія не відмовилася від Півдня. Таке рішення було би катастрофічним. Росія стала б на міжнародному капіталістичному ринку ненадійним гравцем, це могло б означати втрату довіри інвесторів і непередбачувані наслідки. Треба було б визнати, що в процесі розбудови Півдня допущено фундаментальні помилки, які спиралися на нереальні підрахунки щодо обсягу високопроцентних покладів залізних руд у Кривому Розі. Таке рішення не враховувалося й не могло враховуватися російською владою.

Це змусило уряд ще більше підтримувати промисловців Півдня, коли в металургійних комбінатах настала необхідність упровадження новітніх технологій для відділення сірки в процесі плавлення криворізьких руд чи у випадку керченських руд – застосування «процесу Томаса» з огляду на значний уміст фосфору.

Л. А. Мендельсон, цитуючи В. Леніна, стверджував, що «[...] в нинішній епосі гарячки [1898 р.] перевозиться туди з Америки укомплектоване обладнання цілих промислових заводів» [42, с. 407]. Промисловці з Півдня не лише на збудованих за американський капітал комбінатах мусили застосовувати найновіші технології, у багатьох випадках американські, наприклад, колектори заводу «Carnegie Iron Works» [33, с. 95; 3, с. 84–85; 35, с. 149–153]. Це було пов'язано з необхідністю плавки чавуну з якісно гірших і дуже забруднених залізних руд. Тому в металургії Південного регіону застосовували найновіші технології, часто раніше, порівняно з іншими центрами важкої промисловості в Європі. Необхідність нових інвестицій, оновлення технології виробництва приводило до того, що російський уряд ставав «заручником» промисловців Півдня. Не дивно, що в межах Російської імперії південний промисловий центр перетворився в найновіший, із найвищим рівнем упроваджених технічно-технологічних інновацій. Загалом Південний регіон був першопрохідцем у запровадженні новітніх технологічних рішень. Однак інвесторам мусили бути вигідними реалізовані капіталовкладення. Тому уряд також їм «приплачував» вигідними замовленнями [6, с. 751–753, 755; 73, с. 315; 82, с. 278; 7, с. 324–327].

Як уже зазначалося, важливим інструментом стимулювання розвитку важкої промисловості в Південному регіоні були спеціально встановлені залізничні тарифи. Разом із впровадженням у 1887 р. високих митних ставок на чавун, що остаточно усунуло з ринку Російської імперії заводи та металургійні комбінати, які ґрунтували свій виробничий цикл на імпорті чавуну, затверджено внутрішні залізничні тарифи на перевезення вугілля, коксу, руди й чавуну. Мета такого рішення – збільшення конкурентоспроможності південного центру. Тарифи на перевезення вугілля та коксу з Донецького басейну були диференційованими, залежними від ваги вантажу й відстані, на яку він перевозився. Ціна транспортування вугілля та коксу з Донбасу була нижчою за домбровське вугілля. Унаслідок цього домбровське вугілля усунуто з традиційного ринку збуту – південно-західних губерній. Його обклали вищими залізничними тарифами на всіх лініях залізничного сполучення Царства Польського. Мети промисловців південного центру було досягнуто. Цими рішеннями російська влада усунула домбровське вугілля з ринків Російської імперії [69, с. 33–35].

Натомість залізничні тарифи на залізну руду в Південному регіоні не були диференційовані. Російська влада зацікавлена в розвитку Півдня, але не хотіла зменшення поставок залізних руд, із яких виплавляли чавун для виробництва заліза та сталі. Мета уряду полягала в тому, щоб на Півдні виплавити чавун й експортувати його до Домбровського басейну. Металургійні комбінати в Польщі без залізної руди не могли працювати. Невигідні для металургійної галузі Царства Польського залізничні тарифи на залізну руду, видобуту на Півдні, не зашкодили промисловцям із СЧПРу й СПРу збільшити закупівлю вже переробленої руди – чавуну. Фактом залишається те, що транспорт залізних руд із Кривого Рогу до Царства через це став ще дорожчим, що значно підвищило конкурентоспроможність Південного регіону. Підвищення залізничних тарифів у 1887 р. схилило водночас польських промисловців до ефективнішої експлуатації місцевих залізних руд.

Варто згадати, що в 1876 р. в Царстві Польському видобуто заледве 188,3 тис. т залізних руд, із яких аж 93,45 % – у копальнях СПРу. Ситуація не змінилася навіть після підняття митних ставок на залізні

вироби в 1881 р. Крім притоку німецького капіталу до СЧПРУ, інвестори враховували імпортований із Верхньої Сілезії чавун. Невелику кількість високопроцентної залізної руди на потреби металургії Царства Польського до 1884 р. імпортували з різних європейських держав, переважно зі Швеції. Тому видобуток залізної руди в королівстві був не вигідним, через що скорочувався. Наприклад, у 1882 р. він становив 161 тис. т, а в 1885 р. – лише 134,3 тис. т. Ситуація змінилася в 1887 р., коли російський уряд вирішив запровадити високі митні ставки на імпортований чавун. Тому в 1890 р. видобуто вже 219,5 т залізних руд, із яких 13,28 % зосредили у своїх руках комбінати, що належали німецьким інвесторам. Цей показник помітно збільшився в 1913 р., коли видобуто 257 тис. т, із них 60,98 % – у копальнях, які належали німецьким комбінатам. У той час обмежено імпорт залізної руди з Південного регіону. У 1895 р. найбільші тодішні виробники чавуну «Société Anonyme des Forges et Acieries de Huta Bankowa», «Vereinigte Königs-und Laurahütte A. G.-huta «Katarzyna», «Tow. Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich» та «Zakłady Końskie Wielkie-huta Straporków» (у 1895 р. виплавили разом 81,76 % чавуну польського виробництва) використали для плавки чавуну 66 % імпортованої з Кривого Рогу руди й 34 % польської, а в 1899–1900 рр. частка імпортованої руди зменшилася до рівня 60 %. Такий стан утримувався аж до початку Першої світової війни [власні підрахунки на основі: 27, с. 77; 71, с. 484]. Більшість імпортованого з Південного регіону чавуну походило з копалень «Південно-Російського дніпровського металургійного товариства».

Спроби російської влади втримати експорт залізних руд за допомогою спеціально затверджених залізничних тарифів закінчилися невдачею. У 1912 р. експорт Росією руди з Південного регіону зріс до 65,48 %, порівняно з 1905 р. Проте це не був експорт тільки до Царства Польського, а також до країн Західної та Південної Європи, наприклад до Німеччини й Італії, дешевшим морським шляхом (власні підрахунки на основі: [75, с. 5; 73, с. 284]).

Російська економічна політика привела до того, що Південний промисловий район став дуже привабливим для закордонних інвесторів. Закордонний капітал укладали спочатку на Донбасі й у Кривому Розі, згодом – на Азовському узбережжі, Пониззі Дніпра та Керчі у вигляді безпосередніх інвестицій або через перенесення заводів чи частини виробництва з комбінатів, котрі вже функціонували в Російській імперії переважно в Царстві Польському. Більша привабливість Південного регіону зумовила те, що великі закордонні інвестиції починали оминати Царство Польське. Отже, впродовж кількох років Південь перетворився не лише в найбільший центр важкої промисловості в Російській імперії, але й в один із найбільших в усій Європі [42, с. 401; 33, с. 98; 38, с. 39–41]. Найбільший центр гірничо-металургійної промисловості розмістився у Франції (див.: [68, с. 335]).

Господарський успіх був би неможливим без упорядкування фінансової політики держави. Потрібно згадати, що за міністра М. фон Рейтерна середній бюджетний дефіцит становив близько 80 млн руб. Однак прихід до протекціонізму змусив Росію виділяти з бюджету величезні кошти. Державне фінансування будівництва залізниць поглинуло 134 млн руб. за сім років керівництва фінансовим відомством Миколою фон Бунге (від жовтня 1880 р. до січня 1887 р.), а це був лише початок державних інвестицій. Його наступник Іван Вишнеградський більше акцентував увагу на реформах державних фінансів. Упродовж п'яти років його діяльності на посаді міністра фінансів вдалося досягнути зростання доходів у розмірі 194 млн руб. Це дало можливість викупити приватні залізниці й змінити не вигідні для бюджету кредити. За Сергія Вітте, міністра фінансів від серпня 1892 р., видатки ще більше зросли: із 45,2 млн у 1892 р. до 237,9 млн руб. у 1898 р. Це дало змогу провести грошову реформу, але й, передусім, фінансувати будівництво залізниць у 1890-х рр., що викликало велике пожвавлення у важкій промисловості. У 1890 р. з 27,2 тис. верст залізних доріг довжина державних ліній становила 8 тис., а приватних – удвічі більше (19,2 тис. верст). Під кінець економічного буму 90-х років із 39,8 тис. верст залізничної мережі державі належало 25,2 тис. верст, а приватним власникам – тільки 14,6 тис. верст. Із загальної суми у 2 млрд 24 млн руб., інвестованих у будівництво залізниць, частка державних видатків становила 92 %. Саме ці інвестиції зумовили в 1890–1899 рр. збільшення виплавки чавуну в Російській імперії на 190 %, тоді як у Великобританії – на 18 %, у США – на 50 %, у Німецькій імперії – на 72 %. Так само й в інших галузях важкої промисловості. У Росії виробництво заліза зросло на 116 %, видобуток вугілля – на 131 %, а в Англії – відповідно, на 8 і 22 %, у США – на 63 і 61 %, в Німеччині – на 78 та 52 % [41, с. 158, 178, 182, 189, 214].

У масштабі Російської імперії в 1900 р. частка найбільшого центру важкої промисловості – Південного регіону – у видобутку кам'яного вугілля становила 69,50 %, залізної руди – 57,2 %, у

виплавці чавуну – 51,8 %, заліза й сталі – 44 % [41, с. 91, 99–100]. Про масштаб інвестицій у Південному регіоні, що забезпечили можливість такого росту, засвідчила кількість запущених коксових печей у гірничо-металургійних комбінатах Донбасу, котрі виробляли велику кількість коксу, який використовувався важкою промисловістю у всій імперії. Заводи Південного регіону були оснащені коксовими печами системи «Carves'a, Collin'a і Corrée'go», які мали новіше обладнання, ніж широко застосовувані купольні системи «Bienenkorbofer'a». Їх перевага полягала в тому, що після застосування регенераторів Сіменса, процес коксування протікав досить швидко (близько 32 год.). Крім того, отримана як побічний продукт смола була такої самої високої якості. Інші побічні продукти (амоній і бензол) вигідно продавалися заводам хімічної промисловості (див.: [19, с. 345–368]). Варто зауважити, що вже в 1900 р. виявився великий технологічний розрив між південним центром й Уралом [42, с. 401].

Обсяг виробництва в гірничій галузі та металургії Півдня виразно зріс, порівняно з відповідними галузями на Уралі, як і в Царстві Польському: чавуну за 1870–1907 рр. – на 536,4 %, залізних і сталевих виробів за 1870–1880 рр. – на 4 571 % (власні обрахунки на основі: [81, с. 436; 83, с. 436; 41, с. 160]).

Треба додати, що вже в 1896 р. вартість продукції в Криворізько-Донецькому регіоні становила 246,1 млн, тоді як у цілому Царстві Польському – 335,5 млн руб., а уральського гірничо-металургійного промислового району – усього 85,3 млн руб. [41, с. 160].

Таке співвідношення утримувалося до початку Першої світової війни. У 1913 р. в Російській імперії видобуто 2214 млн пудів вугілля, із якого частка Донбасу становила 70,5 %, Царства Польського – 22,4 %, Уралу – 3,3 % [61, с. 129]. Можна зазначити, що Домбровський басейн і Донбас, крім Бакинського нафтового центру, що активно розвивався (у 1896 р. вартість продукції того центру становила 82 млн рублів), утримували позиції лідерів паливної бази для всієї Росії [41, с. 160].

У межах південного центру виступала суттєва відмінність між вуглевидобувною галуззю Донбасу й видобутком залізних руд Кривого Рогу. Від початку гірничо-металургійні комбінати використовували новітні системи в тамтешніх копальнях залізних руд. Інша ситуація склалась у кам'яновугільній галузі Донбасу. Це пов'язане з тим, що до половини 1890-х рр. можлива була експлуатація тонких покладів кам'яного вугілля, у результаті рівень застосування технічно-технологічних інновацій був суттєво нижчим, ніж у Домбровському басейні, як і продуктивність праці. Донецькі шахти перебували в гіршому стані, ніж домбровські [5, с. 199, 202; 37, с. 80; 31, с. 169–172]. У 1909 р. в шахтах Донбасу середня глибина становила 107,5 м, тоді як у домбровських шахтах уже в 1898 р. досягала рівня 168 м [37, с. 80, 31, с. 171–173].

Російська політика у сфері залізничних тарифів спричинила те, що металургійні заводи Царства Польського за імпорт залізної руди з Півдня Росії заплатили залізницям понад 12 млн руб., що значно підвищувало собівартість їхньої продукції [27, с. 77; 24, с. 146; 4, с. 85–86]. Загальна вартість перевезень залізницею пуда руди з Кривого Рогу до Польщі коливалася в межах 10,5–11,5 коп. Для виробництва чавуну високої якості потрібна була залізна руда з високим умістом заліза, тому металургійна галузь готова була платити високу вартість імпорту, у той час як мішана шахта руд (криворізька із ченстоховською в СЧПРі або криворізька зі ставропольською в СПРі) гарантували високу якість чавуну, а отже – і більший прибуток. Цим можна пояснити участь найбільших гірничо-металургійних комбінатів Польщі в розбудові власних копалень залізних руд на території Південного регіону. Це були «Акціонерне товариство великих печей та островецьких заводів» із СПРу, «Акціонерне товариство металевих заводів Б. Гантке» й «Société Anonyme des Forges et Acieries de Huta Bankowa» із СЧПРу [36, с. 15].

Домінуюча позиція Півдня була очевидною в починаннях загальноросійського синдикату «Продамет». Поразка заснування синдикату в металургійній галузі Польського королівства стала яскравим підтвердженням цього. Синдикат «Продамет» утілював основні інтереси найбільших виробників, які репрезентували здебільшого потенціал Півдня або капіталістичних груп, зацікавлених у збереженні такої ситуації [72, с. 124; 67, с. 528–529; 56, с. 133–141; 10, с. 158; 11, с. 178; 22, с. 143; 21, с. 185–189; 76, с. 603; 39, с. 289–290, 306–307; 4, с. 99–100; 84, с. 92–93; 1, с. 202].

Динамічне зростання видобутку вугілля в Донбасі в поєднанні Південного регіону із загальнодержавною залізничною мережею обмежило експорт Домбровського вугілля в західні губернії Російської імперії [29, с. 2; 73, с. 283]. Особливо інтенсивну конкуренцію між донецьким і домбровським вугіллям спостерігали на території ринку південно-західних губерній, котрі склали природний напрям експансії для вугільних підприємств Домбровського басейну [70, с. 205–208].

Вигідна ситуація склалася для гірничих комбінатів Домбровського басейну під кінець першої декади ХХ ст. Це пов'язано із так званим «голодом на вугілля» на Півдні Росії, спричиненим політикою

синдикату «Продуголь», а також епідемією холери. Вибух епідемії спричинив масовий відтік робітників із гірничо-металургійних комбінатів Півдня. Підприємці, незважаючи на наявні виробничі потужності, не могли збільшити виробництво через нестачу робочих рук. Це суттєво обмежило подачу вугілля на ринок і випуск продукції всіма заводами Південного регіону. Тому значно зріс експорт домбровського вугілля на Південь Російської імперії, а також у Московський промисловий район [20, с. 157–159; 8, с. 62; 13, с. 65; 23, с. 189, 191; 9, с. 200–203; 12, с. 202; 39, с. 306; 66, с. 150; 78, с. 136–139; 41, с. 334–335, 338]. Експорт не покривав попиту на домбровське вугілля. Уряд не дав дозволу на зниження залізничних тарифів на транспортування домбровського вугілля в інтересах власників вугільних шахт Донбасу. Коли епідемія холери дещо спала, зріс видобуток вугілля в Донбасі [23, с. 191; 41, с. 340].

Унаслідок інвестування закордонного капіталу, стимульованого російською економічною політикою, вугілля з Донбасу домінувало на головних ринках Російської імперії, а металургійна галузь отримувала найкращі урядові контракти за вищими, ніж ринкові, цінами.

Висновки й перспективи подальших досліджень. Підсумовуючи, можемо стверджувати, що, завдяки притоку закордонного капіталу на Південь Росії, постав найбільший і найновітніший осередок важкої промисловості в усій Російській імперії. На заснованих у тому регіоні заводах упроваджувалися найновіші технічно-технологічні рішення. Обсяг виробництва у вугільній, гірничорудній і металургійній галузях Південного регіону виразно був більшим, ніж в інших центрах важкої промисловості Російської імперії – у Царстві Польському й на Уралі. У Південному регіоні зосереджувалися переважно французько-бельгійський капітал. Залучення закордонного капіталу на Півдні Росії обмежило його притік до Польщі, окрім уже діючого в СЧРі комбінату «Société Anonyme des Forges et Acieries de Huta Bankowa». Не враховуючи інвестицій німецьких концернів «Oberbedarf» і «Obereisen» в СЧПРі, металургійна галузь у Царстві Польському була в значно гіршому становищі, ніж на Півдні Росії. Хоча зростає видобуток залізних руд із найвищим умістом заліза в СЧПРі (копальні металургійного заводу «Ченстохова» «Акціонерного товариства металевих заводів Б. Гантке», заводу «Катерина» «Тов. Акс. Czestochowskie do poszukiwań rud żelaznych» «Vereinigte Königs – und Laurahütte A. G.» і заводу «Bankowa» «Société Anonyme des Forges et Acieries de Huta Bankowa»), які належали до 1911 р. Антонію Рейсенкампу), металургійна галузь Царства Польського змушена була імпортувати криворізьку руду. Це було пов'язано з недостатністю відповідних покладів високовідсоткової залізної руди на території СЧПРу.

Ступінь інноваційності галузей важкої промисловості Півдня в металургії й видобутку залізної руди суттєво перевищував конкурентні центри – Урал і Царство Польське. Крім факту, що рівень технічно-технологічних змін у кам'яновугільній галузі Домбровського басейну був значно вищим, ніж у Донбасі, російська економічна політика (через систему залізничних тарифів) штучно підтримувала на російських ринках пріоритет донецького вугілля, навіть на традиційному ринку збуту вугілля з Царства Польського – у південно-західних губерніях імперії. Уряд також виразно фаворизував Південний регіон України за рахунок уральського. Хоч на Уралі розміщені дуже багаті поклади руд, із великим умістом заліза, набагато кращої якості, ніж у Кривому Розі, однак верховна влада не погодилася на будівництво доріг, котрі б об'єднали цей регіон із головними ринками збуту імперії. Цього не бажали промисловці Півдня, які не бажали конкуренції Уралу. До того ж уряду могла загрожувати компрометація на міжнародній арені, пов'язана з невідповідними підрахунками криворізьких запасів залізних руд, на які спиралася на переломі 70–80-х років XIX ст. стратегія розвитку Півдня. Побоювання за втрату закордонних інвестицій, стимульованих тодішньою економічною політикою Росії, котра перетворила Південь України в один із найбільших і найновітніших у Європі промисловий регіон, зумовили подальші інвестиції в залізничну мережу Південного регіону й використання покладів залізних руд із Керчі, яка стала філією Південного промислового району. До початку Першої світової війни економічна політика в галузі важкої промисловості щодо головних центрів Російської імперії не змінилася.

Джерела та література

1. Бовькин В. И. Зарождение финансового капитала в России. Москва: Изд-во Моск. ун-та, 1967. 295 с.
2. Бовькин В. И. Формирование финансового капитала в России: конец XIX в. – 1908 г. Москва: Наука, 1984. 285 с.
3. Ковальчик Р. Інвестиції у важку промисловість Донецько-Придніпровського району до 1914 р.: інноваційний розвиток в умовах державного протекціонізму. *Український історичний журнал*. 2010. № 6. С. 73–89.
4. Пустула З. Монополии в металлургической промышленности Польского Царства и их участие в Продамете. *Исторические записки*. Москва, 1957. Т. LXII. С. 84–125.

5. Хромов П. А. Экономическое развитие России в XIX– XX веках: 1800–1917. Москва: Госполитиздат, 1950. 551 с.
6. Adamiecki K. Kolektory. *Przegląd Techniczny*. 1897. R. XXIII. T. XXXV. Nr 46. S. 750–755.
7. Biernacki J. O sposobach zmniejszania straty gazu podczas ładowania wielkiego pieca, za pomocą podwójnego zamknięcia gichty. *Przegląd Techniczny*. 1899. R. XXV. T. XXXVII. Nr 19. S. 324–327.
8. Brak węgla na drogach żelaznych na Południu Rosji. *Przegląd Górniczo-Hutniczy*. 1911. R. VIII. Nr 2. S. 62.
9. Caspari E. Przemysł węglowy zagłębia Dąbrowskiego w roku 1912. *Ekonomista*. 1914. T. I. S. 200–203.
10. Caspari E. Przemysł żelazny w Królestwie Polskim w roku 1911. *Ekonomista*. 1912. T. II. S. 158.
11. Caspari E. Przemysł żelazny w Królestwie Polskim w roku 1912. *Ekonomista*. 1913. T. IV. S. 178.
12. Caspari E. Spożycie węgla dąbrowskiego i górnośląskiego w Królestwie Polskim w latach 1910–1912. *Ekonomista*. 1914. T. I. S. 202.
13. CH. M. Spożycie węgla kamiennych w Królestwie Polskiem. *Przegląd Techniczny*. 1912. R. XXXVIII. T. L. Nr 6. S. 65.
14. Dochodowość przedsiębiorstw. *Przegląd Techniczny*. 1901. R. XXVII. T. XXXIX. Nr. 36.
15. XXII Zjazd przemysłowców górniczych południowej Rosji. *Przegląd Techniczny*. 1898. R. XXIV. T. XXXVI. Nr 33. S. 567–570.
16. XXIII Zjazd przemysłowców górniczych południowej Rosji. *Przegląd Techniczny*. 1899. R. XXV. T. XXXVII. Nr 28. S. 474–478.
17. Dzieje pewnej dywidendy. *Przegląd Techniczny*. 1913. R. XXXIX T. LI. Nr. 5.
18. Handel żelazem zagranicą i w Rosji w r. 1896. *Przegląd Techniczny*. 1897. R. XXIII. T. XXXV. Nr. 20. S. 328–332.
19. Hankus E. Dzisiejsze sposoby koksowania węgla kamiennego. *Przegląd Techniczny*. 1900. R. XXV. T. XXXVII. Nr. 20. S. 345–368.
20. Kasperski K. Koniunktury ekonomiczne i cholera. *Ekonomista*. 1910. T. IV. S. 157–159.
21. Kasperski K. Syndykat «Prodameta» i huty Królestwa Polskiego. *Ekonomista*. 1913. T. III. S. 185–189.
22. Kasperski K. Syndykat żelazny i cementowy. *Ekonomista*. 1913. T. I. S. 143.
23. Kasperski K. Wydobycie i zbyt węgla w Królestwie. *Ekonomista*. 1913. T. III. S. 189–191.
24. Kempner S. A. Rozwój gospodarczy Polski od rozbiorów do niepodległości. Warszawa: Inst. Wydaw. Bibl. Polska, 1924. 345 s.
25. Kilka uwag o Warszawskiej fabryce stali na Nowej Pradze. *Przegląd Techniczny*. 1888. T. XXV. Nr. 12.
26. Kołodziejczyk R., Grabowski R. Zarys dziejów kapitalizmu w Polsce. Warszawa: PWN, 1974. 413 s.
27. Kontkiewicz S. Potrzeba uprzemysłowienia kraju i ogólne widoki rozwoju przemysłu na ziemiach polskich. Górnictwo na ziemiach polskich. *Przegląd Techniczny*. 1915. R. XLI. T. LIII. Nr 9–10. S. 71–78.
28. Kontkiewicz S. Produkcja węgla kamiennego, surowca, żelaza i stali w Królestwie Polskim w ciągu ostatnich 25 lat (1870–1895). *Przegląd Techniczny*. 1897. R. XXIII. T. XXXV. Nr 3. S. 57.
29. Kontkiewicz S. Rozwój przemysłu żelaznego w południowej Rosji. *Przegląd Techniczny*. 1882. R. VIII. T. XV. Nr. 1.
30. Kowalczyk R. Rozwój hutnictwa w Królestwie Polskim w latach 1877–1914. *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej*. 2009. Nr. 3–4. S. 427–448.
31. Kowalczyk R. Rozwój przemysłu ciężkiego w Królestwie Polskim w latach 1877–1914. Warszawa: DIG, 2013. 187 s.
32. Kowalczyk R. Rozwój przemysłu wydobywczego w Królestwie Polskim w latach 1870–1914. *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej*. 2007. Nr. 3–4. S. 315–342.
33. Kowalczyk R. Rozwój rosyjskiego zagłębia południowego w latach 1795–1899 w opinii «Przeglądu Technicznego». *Acta Universitatis Lodzensis 2003. Folia Historica 77*. S. 79–104.
34. Kowalczyk R. Przemiany własnościowe i kapitałowe w górnictwie węgla kamiennego i brunatnego Zagłębia Dąbrowskiego w latach 1796–1877. *Rocznik Łódzki*. 2000. T. XLVII. S. 37–62.
35. Kowalczyk R. Przemysł ciężki południowej Rosji na początku XX w. *Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach*. Katowice, 2016. Nr 277. T. 6. S. 136–167.
36. Kowalczyk R. Przemysł górniczo-hutniczy w Staropolskim Okręgu Przemysłowym w latach 1862–1914. *Spółeczeństwo i gospodarka w rejonie świętokrzyskim w XIX i XX wieku* / Red. U. Oettingen, J. Szczepański. Kielce: Kieleckie Towarzystwo Naukowe, 2008. S. 15–40.
37. Kowalczyk R. Rola kapitału zagranicznego w górnictwie węgla kamiennego Zagłębia Dąbrowskiego w latach 1831–1899. *Studia z historii społeczno-gospodarczej XIX i XX wieku* / red. W. Puś. Łódź, 2003. T. 1. S. 19–35.
38. Kowalczyk R. Ukraina w okowach globalizacji. Drugi etap globalizacji od lat 50– tych XIX w. *Україна та Польща: минуле, сьогодення, перспективи*: наук. зб. Луцьк, 2016. T. 4.
39. Kronika przemysłowa. *Ekonomista*. 1914. T. II.
40. Krzyżanowski J. O zapasach rud żelaznych w południowej Rosji. *Przegląd Techniczny*. 1896. R. XXII. T. XXXIV. Nr. 8.

41. Laszczenko P. Historia gospodarcza ZSRR. Warszawa: Książka i Wiedza, 1956. T. 2: Kapitalizm. 740 s.
42. Mendelson L. Teoria i historia kryzysów i cykli ekonomicznych. Warszawa: PWN, 1960. T. 2. 824 s.
43. Najwyższa wydajność wielkich pieców. *Przegląd Techniczny*. 1902. R. XXVIII. T. XL. Nr. 17.
44. Narady w przedmiocie taryf na przewóz węgla kamiennego w państwie. *Przegląd Techniczny*. 1907. R. XXXIII. T. XLV. Nr 39. S. 461.
45. Niegolewski S. Produkcja surowca na Uralu. *Przegląd Techniczny*. 1900. R. XXVI. T. XXXVIII. Nr. 16.
46. Nowe taryfy kolejowe na przewóz węgla kamiennego. *Przegląd Górniczo-Hutniczy*. 1909. R. VI. Nr 16. S. 187.
47. Nowe taryfy na przewóz żelaza. *Przegląd Techniczny*. 1897. R. XXIII., T. XXXV. Nr 42. S. 685–688.
48. Nowe towarzystwo niemieckie w Rosji. *Przegląd Techniczny*. 1901. R. XXVII. T. XXXIX. Nr. 15.
49. Nowe wydanie taryf na przewóz węgla kamiennego. *Przegląd Górniczo-Hutniczy*. 1908. R. V. Nr 4. S. 115.
50. Obniżenie taryfy. *Przegląd Techniczny*. 1898. R. XXIV. T. XXXVI. Nr 28. S. 487–488.
51. Obniżenie taryfy na przewóz węgla. *Przegląd Techniczny*. 1897. R. XXIII. T. XXXV, Nr. 21. S. 347.
52. V–ty Zjazd przemysłowców górniczych Królestwa Polskiego. *Przegląd Techniczny*. 1900. R. XVI. T. XXXVIII. Nr 12. S. 206–207.
53. Pierwsza kopalnia węgla we Wschodniej Syberii. *Przegląd Techniczny*. 1898. R. XXIV. T. XXXVI. Nr. 45.
54. Pietrzak-Pawłowska I. Królestwo Polskie w początkach imperializmu 1900–1905. Warszawa: PWN, 1955. 491 s.
55. Pietrzak-Pawłowska I. Z dziejów monopolizacji górnictwa i hutnictwa w Królestwie Polskim (Zjazdy przemysłowców górniczych w latach 1883–1914). *Kwartalnik Historyczny*. 1956. R. XLIII. Nr 4–5. S. 341–367.
56. Plewiński S. Syndykat żelazny «Prodameta» oraz udział w nim hut Królestwa Polskiego. *Ekonomista*. 1912. T. IV. S. 133–141.
57. Posiedzenie komitetu taryfowego. *Przegląd Techniczny*. 1898. R. XXV. T. XXXVII. Nr 38. S. 651.
58. Przemysł węglowy w Syberii Wschodniej. *Przegląd Techniczny*. 1900. R. XXV. T. XXXVII. Nr. 16.
59. Przemysł żelazny w Rosji. *Przegląd Techniczny*. 1897. R. XXIII. T. XXXV. Nr. 44. S. 720.
60. Pustuła Z. Początki kapitału monopolistycznego w przemyśle hutniczo-metalowym Królestwa Polskiego (1882–1900). Warszawa: PWN, 1968. 285 s.
61. Puś W. Rozwój przemysłu w Królestwie Polskim w latach 1870–1914. Łódź: Uniw. Łódzki, 1997. 274 s.
62. Puś W. Kierunki rozwoju gospodarczego Europy na początku XX w. Europa w XX wieku. *Główne kierunki rozwoju (ekologia, gospodarka, kultura, polityka)* / red. E. Wiśniewski. Łódź: Uniw. Łódzki, 2001. S. 113–122.
63. Pytlaś S. Łódzka burżuazja przemysłowa w latach 1864–1914. Łódź: Uniw. Łódzki, 1994. 430 s.
64. Rezultaty obrad komisji, rozpatrującej wnioski IV–ego zjazdu przemysłowców górniczych Królestwa Polskiego. *Przegląd Techniczny*. 1898. R. XXV. T. XXXVII. Nr 18. S. 323–326.
65. Riesser J. The German great banks and their concentration in connection with development of Germany. *United Stated Government Printing Office for the National Monetary Commission Document no 593*. Washington, 1911.
66. Rose E. Wielki przemysł Królestwa Polskiego przed wojną. Przyczynki do tzw. «teorii rynków wschodnich». Poznań: Nakład autora, 1918. 197 s.
67. Rosyjski syndykat żelazny. *Przegląd Techniczny*. 1911. R. XXXVII. T. XLIX. Nr 41. S. 528–529.
68. Rusiński W. Zarys historii gospodarczej powszechnej. Czasy nowożytne i najnowsze (1500–1939). Warszawa: Książka i Wiedza, 1970. 729 s.
69. Sokołowska Z. Interesy gospodarcze Królestwa Polskiego a Rosja. Warszawa, 1916. 50 s.
70. Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840–1914) / red. R. Kołodziejczyk. Warszawa: PWN, 1970. 299 s.
71. Surżycki S. W. Położenie obecne przemysłu żelaznego w Królestwie Polskiem. *Przegląd Górniczo-Hutniczy*. 1908. R. V. Nr 17.
72. Syndykat zakładów metalurgicznych w Królestwie Polskiem. *Przegląd Górniczo-Hutniczy*. 1909. R. VI. Nr 4. S. 124.
73. Szymański H. Górnictwo w Rosji południowej. *Przegląd Techniczny*. 1903. R. XXIX. T. XLI. Nr. 15.
74. Taryfy na przewóz żelaza. *Przegląd Techniczny*. 1897. R. XXIII. T. XXXV. Nr 34. S. 550–556.
75. Tomaszewski E. Przemysł hutniczy w Królestwie Kongresowym. *Prace Polskiej Narady Ekonomicznej w Petersburgu*. 1919. T. III. Cz. II.
76. Udział zakładów żelaznych w państwie Rosyjskim w syndykacie «Prodameta». *Przegląd Górniczo-Hutniczy*. 1913. R. X. Nr 15. S. 603.
77. W sprawie przemysłu górnictwa w Królestwie Polskim. *Przegląd Techniczny*. 1888. R. XV. T. XXV. Nr. 3.
78. Wierzbicki A. Wspomnienia i dokumenty (1877–1920). Warszawa: PWN, 1957. T. 1. 799 s.
79. Wolski A. Żelazo na przełomie dwóch wieków. *Przegląd Techniczny*. 1901. R. XXVII. T. XXXIX. Nr. 39.
80. Wprowadzenie węgla krajowego na potrzeby marynarki wojennej. *Przegląd Techniczny*. 1897. R. XXIII. T. XXXV. Nr. 26.
81. Wytwórczość surowca w państwie Rosyjskim w tysiącach pudów. *Przegląd Górniczo-Hutniczy*. 1908. R. V. Nr 15. S. 436.

82. Wytwórczość węgla kamiennego i surowca w Państwie Rosyjskim. *Przegląd Techniczny*. 1901 R. XXVI. T. XXXVIII. Nr. 28. S. 278.
83. Wytwórczość wyrobów gotowych żelaznych i stalowych w państwie Rosyjskim w tysiącach pudów. *Przegląd Górniczo-Hutniczy*. 1908. R. V. Nr 15. S. 436.
84. Ziółkowski J. Sosnowiec. Drogi i czynniki rozwoju miasta przemysłowego. Katowice: Śląsk, 1960. 386 s.

Рафал Виктор Ковальчик. Борьба за экономическое первенство в тяжелой промышленности между Югом Украины, Польшей (Царством Польским) и Уралом (до 1914 г.). В статье раскрывается экономическая политика Российской империи в тяжелой промышленности, направленная на формирование нового промышленного района на Юге Украины. Подчеркивается, что в первой половине XIX в. Россия была экономически отсталым государством. Протекционистская система не содействовала притоку западного капитала в виде прямых инвестиций. Поражение в Крымской войне вынудило российскую власть пересмотреть экономическую политику. Особое внимание обращалось на развитие железнодорожного транспорта.

Подчеркивается, что к началу 1870-х гг. Царство Польское было наиболее промышленно развитой частью Российской империи, но его тяжелая промышленность не имела надежной сырьевой базы. Открытие богатых залежей железной руды в Кривом Роге на Юге Украины изменило ситуацию. Российская власть сделала ставку на развитие тяжелой промышленности в этом регионе. В статье показывается, какие действия были предприняты правительством, направленные на превращение Юга Украины в новейший и наибольший центр тяжелой промышленности в Российской империи, вторым за объемом производства в континентальной Европе. Делается вывод, что борьбу за экономическое первенство в тяжелой промышленности в Российской империи выиграл Юг Украины, вытеснив на другие позиции Царство Польское и Урал.

Ключевые слова: Российская империя, Царство Польское, Юг Украины, Урал, тяжелая промышленность, металлургическая промышленность, угольная промышленность, западный инвестиционный капитал.

Rafal Viktor Kovalchuk. The Struggle for Economic Primacy in the Heavy Industry Between the South of Ukraine, Poland (the Kingdom of Poland) and the Urals (until 1914). The article deals with the economic policy of the Russian Empire in heavy industry aimed at the formation of a new industrial area in the South of Ukraine. The author emphasized that in the first half of the nineteenth century Russia was an economically backward state. The protection system did not contribute to the inflow of Western capital in the form of direct investment. The defeat in the Crimean War forced the Russian authorities to revise its economic policy. Emphasis was placed on the development of the railway transport.

The author emphasized that by the beginning of the 1870s the Poland Kingdom had become the most industrially developed part of the Russian Empire but its heavy industry did not have a reliable raw material base. The opening of rich deposits of iron ore in Kryvy Rih in the south of Ukraine changed the situation. The Russian authorities had relied on the development of heavy industry in the region. The article showed what measures the government had helped to transform the South of Ukraine into the newest and largest centre of heavy industry in the Russian Empire, the second largest in terms of production in continental Europe. Conclusion is that the struggle for economic primacy in heavy industry in the Russian Empire was won by the South of Ukraine replaced to the second position the Kingdom of Poland and the Urals.

Key words: Russian Empire, Kingdom of Poland, South of Ukraine, Urals, heavy industry, metallurgy industry, coal industry, western investment capital.

Стаття надійшла до редколегії
30.06.2018 р.

УДК: 94:[329.285(=411.16):323.27(470)]«1905/1907»

Олександр Безаров

Російська революція єврейських анархістів

Досліджено процеси розвитку єврейського анархістського руху в Російській імперії в роки Першої російської революції. Установлено, що єврейські анархісти відігравали помітну роль у революційних процесах 1905–1907 рр., зосереджували свою діяльність у містах і містечках «смуги постійної осілості євреїв», були активними учасниками єврейської самооборони впродовж «революційних» погромів. Лідери єврейського анархістського руху сподівалися на соціалістичний характер революційних змін у країні, але водночас виступали з ліворадикальних позицій, практикували тероризм та експропріації.

Ключові слова: євреї, анархізм, Перша російська революція, тероризм, погроми.

© Безаров О., 2018