

З 1910 р. вітчизняні пароплавні компанії змогли активніше виступати як замовники нових суден на вітчизняних суднобудівних підприємствах. Напередодні Першої світової війни 20 основних пароплавних компаній володіли 330 пароплавами. З них 170 пароплавів належало чорноморським компаніям: РТПіТу, Добрфлоту, Товариству П Регіра. Пароплавні компанії Чорного моря виконували важливі функції щодо забезпечення економічного розвитку південних регіонів України. На зростання й рентабельність морського транспорту позитивно впливала політика митного протекціонізму, що особливо помітно під час створення компанії П Регіра. Але, крім позитивних моментів, мали місце й негативні тенденції. Пароплавним компаніям Чорного моря були властиві такі ж проблеми, як і для комерційного флоту Росії взагалі, особливо залежність від західного суднобудування та поповнення кількості суден. Митні заходи уряду лише частково розв'язували цю проблему. І тільки програмні, цільові капіталовкладення у галузь невійськового суднобудування змогли б виправити цей стан.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Інтенсивний розвиток морського та річкового транспорту на території українських губерній тісно пов'язаний із процесами, що відбувалися в Російській імперії у другій половині XIX – на початку XX ст. Чорне море перетворилось на центр розміщення та функціонування найбільших у Росії пароплавних компаній “Добровільний флот” і “Російське товариство пароплавів і торгівлі”. Митний захист південноукраїнського вугледобувного та залізничного басейнів у кінці XIX ст., а також зміна торговельної кон'юнктури, переорієнтація експортних комунікацій на чорноморські порти після російсько-німецької торговельної війни 1891–1893 рр. позитивно вплинули на розвиток комерційних пароплавних компаній у цьому регіоні.

УДК 94(47)08+672/677:339.654 “XIX–XX”

ЕКСПОРТНА ПОЛІТИКА ПРОМИСЛОВОГО КАПІТАЛУ УКРАЇНИ НАПРИКІНЦІ XIX – НА ПОЧАТКУ XX ст.

І. М. Жиленкова

(Інститут української філології та літературної творчості
імені А. Малишка Національного педагогічного університету
імені М. П. Драгоманова, м. Київ)

З'ясовано експортні пріоритети промислового капіталу України наприкінці XIX – на початку XX ст. Визначено основні чинники, що впливали на відповідну політику. Охарактеризовано об'єктивний експортний потенціал промислової продукції України. Наведено ключові статистичні дані щодо вивезення продукції на європейські та азіатські ринки. Простежено специфіку діяльності гірничопромисловців Донбасу щодо підвищення обсягів експорту промислової продукції. Доведено, що, попри слабкий експортний потенціал, промислові галузі Російської імперії, перш за все українських губерній, потребували закордонного збуту своєї продукції. Однак опанування нових ринків збуту для гірничої та металургійної промисловості гальмувалося слабкістю фінансової державної підтримки та проблемами торгової інфраструктури. До цього додавався й об'єктивний чинник – низький рівень конкурентоздатності промислових виробів, виготовлених на російських підприємствах.

© І. М. Жиленкова, 2014

Ключові слова: експорт; промисловий капітал; протекціонізм; економічна криза; Російська імперія.

Export priorities of industrial capital of Ukraine at the beginning of XIX cent. – at the end of XX century are found out. The main factors that influenced on corresponding politics are determined. The objective export potential of industrial products of Ukraine is characterized. The main statistical information concerning export of products to European and Asian markets is pointed. The specific of activity of Donbas mining towards the increase of export volumes of industrial products is traced. It is proved that though there was weak export potential, many industrial branches of the Russian Empire needed foreign distribution of their products, first of all Ukrainian provinces. However, the development of new markets for metallurgical and mining industry was broken by the weak financial state support and problems with trading infrastructure. Besides, an objective factor added and it was a low level of competitiveness of the industrial products which were made in Russian enterprises.

Key words: exports; industrial capital; protectionism; the economic crisis; Russian Empire.

Постановка проблеми. В сучасних умовах структурної трансформації світового ринку особливо актуально, щоб, базуючись на вітчизняних практичних напрацюваннях та враховуючи реалії глобального інформаційного суспільства, здійснити конструктивне планування шляхів подальшого розвитку експортно-імпортних відносин України з іншими державами, визначити ефективність і доцільність тієї чи іншої моделі зовнішньоторговельної політики (фритредерство, протекціонізм тощо), дослідити можливості покращання розвитку регіональної інфраструктури з метою вирівнювання платіжного балансу, надання йому позитивного сальдо.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Емпіричну базу пропонованої розвідки сформували публікації таких українських істориків, як О. Гордуновський (вивчення історії розвитку хлібної торгівлі в Україні у XIX ст.), І. Довжук та М. Москалюк (дослідження загальних проблем зовнішньої торгівлі XIX – початку XX ст.), О. Реєнт і О. Сердюк (аналіз розвитку сільського господарства України і світового продовольчого ринку в 1861–1914 рр.), О. Пилипенко (розробка проблеми місця українських земель в системі зовнішніх торговельно-економічних зв'язків Російської імперії у 1861–1914 рр.), В. Степаненко (питання ролі Північного Причорномор'я у зовнішній торгівлі Російської імперії у 90-х рр. XIX ст. – 1914 р.), А. Шевченко (з'ясування впливу залізничного транспорту на обсяги зернового експорту в II половині XIX ст.) та ін. Слід констатувати, що за період незалежності України погляди вчених цього напрямку еволюціонували від загальної переоцінки окремих питань соціально-економічного розвитку України у складі Російської імперії до “аспектного” вивчення її зовнішньоекономічної діяльності. Аналіз відповідних студій визначив об'єктивну необхідність комплексного та вузькоспеціального аналізу проблем експортної політики вітчизняного промислового капіталу наприкінці XIX – на початку XX ст., що й обумовило формулювання мети і побіжних завдань пропонованої статті.

Мета статті. Вищезазначене визначило об'єктивну необхідність спеціалізованого історичного дослідження проблем експортної політики вітчизняного промислового

капіталу наприкінці XIX – на початку XX ст., зокрема з'ясування відповідних пріоритетів і чинників зовнішньоторговельної діяльності, дослідження об'єктивного потенціалу промислової продукції України та аналізу статистичних показників щодо вивезення продукції на європейські та азіатські ринки.

Виклад основного матеріалу. Пріоритети експортно-імпоротної політики представників промислового капіталу Російської імперії (відповідно, України) наприкінці XIX – на початку XX ст. визначалися низкою важливих чинників. Першочергову роль серед них відігравали, як і в інших країнах світу, потреби розвитку продуктивних сил, наповнення фінансовими засобами державної скарбниці та зростання добробуту населення. Проте їх вирішення виявилось складним завданням для промисловості. Про це у 1911 р. відверто висловився часопис Російської експортної палати, зазначаючи, що імперська промисловість не мала економічної віддушини у вигляді експорту й залежала від хиткого внутрішнього ринку, виключно на якому вона базувалася. До цього додавалася й залежність від урожайності сільськогосподарських культур¹. Дійсно, питома вага промислового експорту Російської імперії на початку XX ст. була незначною і не перевищувала 15 % від загального вивезення всіх товарів.

Протягом усього пореформеного періоду експортно-імпортна діяльність промислового капіталу базувалася на системі митного захисту виробництва від іноземної конкуренції. Високими митними тарифами захищались усі промислові галузі, зокрема й металургія, тож увезення чавуну, заліза й сталі було незначне. І лише в роки промислового піднесення напередодні Першої світової війни, коли внутрішнє виробництво цієї продукції не задовольняло повною мірою потреби ринку, уряд дав дозвіл на безмитне ввезення металу та кам'яного вугілля. Та все ж близько 90 % внутрішнього попиту на металургію покривало вітчизняне виробництво².

Незважаючи на це, імперська промисловість не могла обслуговувати повною мірою внутрішній ринок готовою продукцією власного виробництва, особливо верстатами, машинами, різноманітною апаратурою. Електротехнічна промисловість і розвинуте машинобудування потребували великих обсягів міді, нікелю, хрому, ванадію, вольфраму, молібдену тощо. Відтак, через їх брак ці товари експортувалися з інших країн³. Недостатньо інтенсивний технічний прогрес, брак фінансових засобів та слабка ділова ініціатива гальмували розвиток хімічної промисловості. Відсутність виробництва анілінових та алізаринових фарб також визначала залежність текстильної галузі від закордонного постачання.

Залежність від іноземного, особливо німецького, експорту, попри “високу митну стіну”, з роками тільки посилювалась. За свідченням державного контролера П. Харитонова, у 1908 р. ввезення з Німеччини становило 370 млн руб., у 1912 р. воно досягло 543 млн руб., а 1913 р. – 643 млн руб.⁴ “Якщо не буде вжито належних заходів, наголошував у своїй промові відомий підприємець М. Авдаков на засіданні Державної ради 9 червня 1914 р. – то ввезення досягне 700 або 750 млн руб., і тоді важко буде боротися з

¹ Див. : Русский экспорт: орган Российской экспортной палаты. – 1911. – № 1. – С. 3.

² *Лейтес К.* Вопросы внешней торговой политики в русской повременной печати. – Пг. : Типография В. Ф. Киршбаума, 1916. – С. 26.

³ Промышленность и торговля. – 1915. – 25 января.

⁴ Бюллетень Харьковской каменноугольной и железоторговой биржи. – 1914. – № 18. – С. 296.

нашим сусідом”⁵. Для забезпечення внутрішнього попиту продукцією промисловості доповідач запропонував старий, випробуваний часом механізм, що практикувався наприкінці XIX ст. Тобто йшлося про активну протекціоністську підтримку державою розвитку важкої промисловості за рахунок доходів міністерства фінансів часів керівництва М. Бунге, І. Вишнеградського та С. Вітте⁶. Але перебільшені сподівання останнього на прискорену індустріалізацію країни саме цим методом поставила під сумнів економічна криза 1900–1903 рр. та подальша затяжна депресія. І лише щедрі врожаї 1909–1910 рр. дали поштовх для поживлення та прискореного розвитку, що визнавали вищі урядовці та керівники підприємницьких організацій⁷.

Попри слабкий експортний потенціал, промислові галузі Російської імперії все ж таки об’єктивно потребували закордонного збуту своєї продукції. Через вузькість внутрішнього ринку й обмеженість купівельної спроможності населення ця необхідність гостро відчували підприємці Донбасу й Придніпров’я наприкінці 1880-х рр. Відтак, на XV з’їзді гірничопромисловців півдня Росії у 1890 р. було розглянуто питання про експорт продукції гірничої та металургійної промисловості “в Італію та країни Близького Сходу”⁸.

Проте на ринках цього величезного регіону, що охоплював низку країн Середземномор’я, домінувало англійське мінеральне паливо. Комерсанти й експортери Великобританії успішно забезпечували ним промисловість і торговий флот своєї країни, а також Греції, Туреччини, Австро-Угорщини, Німеччини, Франції, Італії та багатьох інших держав. Зокрема, за 1900–1901 рр. через Босфор і Дарданелли пройшло 40 870 пароплавів. Протягом 1889 р. у Стамбул було ввезено понад 30 100 тис. пудів, у порти Чорного моря – 25 732, у тому числі близько 15 млн пудів у порти Російської імперії. У значно більших обсягах мінеральне паливо з Великобританії надходило до країн Середземномор’я (Туреччина, Греція, Єгипет, Італія) і дунайські порти Румунії. Відповідна цифра становила понад 0,5 млн пудів. Найбільшим ринком споживання імпортованого кам’яного вугілля стала Італія – 330 841 тис. пудів. Слід констатувати, що успіх англійського мінерального палива у Середземномор’ї та портах Чорного моря забезпечувався не лише відсутністю гострої конкуренції, також й високою якістю продукції⁹.

Паливний ринок близькосхідних країн вивчали фахівці Ради з’їзду донецьких гірничопромисловців. У цьому контексті цінним матеріалом стала доповідь М. Авдакова Раді з’їзду про результати його візиту до Стамбула 1902 р. Крім того, гірничий інженер П. Пальчинський був відряджений для вивчення досвіду облаштування найбільших портів Західної Європи і можливостей експорту до Італії. Вартість різних сортів англійського мінерального палива з урахуванням накладних витрат у портах була меншою від донецького. До того ж Великобританія мала власний потужний вугле-

⁵ Речь М. С. Авдакова в Государственном совете в заседании 9 июня // Бюллетень Харьковской каменноугольной и железоторговой биржи. – 1914. – № 18. – С. 206; Промышленность и торговля. – 1914. – № 13. – С. 7.

⁶ Промышленность и торговля. – 1914. – № 13. – С. 7.

⁷ Промышленность и торговля. – 1914. – № 6. – С. 309; № 10. – С. 517–519.

⁸ Экспорт за границу продуктов горной и горнозаводской промышленности Юга России / под ред. председателя Совета съезда горнопромышленников Юга России Н. Ф. Дитмара. – Х. : Тип. Б. Бенгиса, 1911. – Вып. 1 : Работы Съездов горнопромышленников юга России по вопросу об экспорте. – С. 1.

⁹ Там же. – С. 10–11.

возний флот, що давало їй великі переваги у торгівлі мінеральним паливом. Утім, спочатку йшлося про витіснення конкурента з вітчизняних азово-чорноморських портів, і гірничопромисловці розраховували, як завжди, на допомогу уряду. У зв'язку з цим XV гірничопромисловий з'їзд розглянув питання про зниження тарифних ставок на перевезення донецького мінерального палива до чорноморських портів і в губернії Правобережної України. Як наслідок 16 листопада 1891 р. запроваджено нові тарифи, згідно з якими знижувалася вартість перевезення вугілля з Донецького басейну у зазначені регіони¹⁰. Через три роки, у серпні 1894 р., вводився ощадливий тариф на вугільний транзит через Маріуполь у порти Азовського і Чорного морів та на вивезення донецького палива за кордон¹¹. А 9 вересня 1895 р. залізничний тариф було знижено на перевезення мінерального палива в Маріупольський порт з усіх станцій для відправлення його за кордон¹². Ці та деякі інші заходи російського уряду дали можливість гірничопромисловцям вивозити кам'яне вугілля й антрацит на зовнішні ринки, хоча конкурувати з англійським і сілезьким мінеральним паливом було нелегко.

За наявними даними, вивезення донецького мінерального палива за кордон протягом морської навігації 1903 р. становило близько 1 млн пудів, з них 400 тис. пудів було відправлено в Грецію, де Єкатерининське гірничопромислове товариство мало свій вугільний склад. Ще 400 тис. пудів було вивезено на Дунай, у Румунію, для Чорноморсько-Дунайського пароплавства. Решту антрациту було відправлено у французький порт Марсель¹³.

Експорт залізної руди розпочався у 1901 р. через західний сухопутний кордон. Для металургійних заводів Сілезії було вивезено 211 902 пуди криворізької руди. Протягом наступного року до Сілезії відправили понад 1 189 тис. пудів. Усього в 1902 р. було вивезено за кордон з урахуванням експорту через Миколаївський порт понад 3 млн пудів залізної руди. А з 1 січня до 1 листопада 1903 р. на зовнішні ринки відправлено 15 120 тис. пудів руди.

Через гостру економічну кризу і подальші застійні явища в імперській економіці гірничопромисловці Донбасу й Придніпров'я поклали великі надії саме на збут продукції своїх підприємств на зовнішніх ринках. На обговорення XXVII з'їзду гірничопромисловців підготовлено доповідь комісії під головуванням згадуваного М. Авдакова "Про заходи до усунення ускладнень, що їх переживає донецька кам'яновугільна промисловість, про ринки збуту і вивезення донецького кам'яного вугілля за кордон". У доповіді зазначалося, що комісія, виходячи з відсутності умов для розширення внутрішніх ринків збуту, звертає увагу на необхідність вивезення мінерального палива за кордон. "Кам'яновугільні копальні, – констатувалося в матеріалах з'їзду, – за своєю величезною продуктивністю на 37 % перевищують внутрішнє споживання мінерального палива. Перспективи для розширення його збуту на внутрішньому ринку несприятливі. Якщо навіть і збільшиться збут на внутрішньому ринку, то не настільки, щоб покращити становище кам'яновугільної промисловості. Тому немає підстав сподіватися на зростання такого внутрішнього споживання у великих розмірах, що відповідало б підготовленості копа-

¹⁰ Труды XX съезда горнопромышленников Юга России. – Х., 1891. – Ч. 1. – С. 28–281.

¹¹ Отчёт уполномоченных XIX съезда горнопромышленников Юга России. – Х., 1895. – С. VI.

¹² Фомин П. И. Краткий очерк истории съездов горнопромышленников юга России / под редакцией председателя Совета Съезда Н. Ф. фон Дитмара. – Х. : Типография и Литография. М. Зильберберг и сыновья, 1908. – С. 107.

¹³ Экспорт за границу продуктов горной и горнозаводской промышленности ... – С. 72.

лень. Водночас за існуючим поєднанням географічних та економічних умов Донецького басейну, що тяжіє до південних портів Чорного й Азовського морів, південь Росії зв'язується з великими закордонними ринками споживання мінерального палива”¹⁴.

Заслуговують на певну увагу також інші висновки Ради з'їзду гірничопромисловців щодо перспектив закордонних ринків споживання для донецького мінерального палива. По-перше, серед них була Румунія, Туреччина, Греція, Італія і район Суецького каналу до Порт-Саїду. По-друге, щорічне споживання мінерального палива на цьому ринку становило 600 млн пудів. По-третє, продажні ціни на кам'яне вугілля тут свідчили про можливість реалізації донецького мінерального палива за умов урядової підтримки. По-четверте, вивезення за кордон вугілля Донбасу безпосередньо стосувалось інтересів розвитку російського торгового флоту. Зрештою, експорт донецького палива заслуговував на увагу уряду й з огляду на нові можливості для посилення російського впливу в регіоні.

Подальший економічний розвиток країни, на наш погляд, засвідчив, що аналіз комісії, її оцінки та висновки позбавлені серйозного аналізу. Так, для опанування та суттєвого посилення позицій на ринках збуту для гірничої та металургійної промисловості на Близькому Сході та в ряді країн Південної Європи державна скарбниця не мала належного фінансового ресурсу. Дефіцит стосувався як облаштування морських портів, так і створення власного вуглевозного флоту. До того ж самі гірничопромисловці не підготували для цього необхідної торгової інфраструктури у країнах Середземномор'я, а без неї неможливо було розраховувати на серйозні успіхи в торгівлі продукцією гірничої та металургійної галузей, собівартість яких була більшою, ніж у конкурентів. У матеріалах XXXIV з'їзду гірничопромисловців зазначалося, що “вивезення за кордон донецького мінерального палива все ще має випадковий характер”. Кам'яне вугілля й антрацит вивозилися в Туреччину, Грецію і Румунію через Маріупольський порт в обсязі 0,5 млн пудів на рік. Окрім того, у 1907 р. близько 2 млн пудів було відправлено для австрійських залізниць. У 1909 р. через прикордонні сухопутні застави за кордон вивезено тільки 40 тис. пудів¹⁵. У 1912 р. з Донецького басейну експортовано 12 727 674 пуди кам'яного вугілля і коксу на суму 1 781 170 руб., у тому числі 5 114 807 пудів до Австрії, 2 516 945 пудів – у Туреччину, 289 470 пудів – у Францію¹⁶. Проте всебічне дослідження цього аспекту проблеми засвідчує, що головними постачальниками мінерального палива у країни басейну Середземного і Чорного морів аж до Першої світової війни залишилися Великобританія і частково Німеччина¹⁷.

Затяжна економічна депресія початку ХХ ст. спонукала гірничопромисловців Донбасу й Придніпров'я до подальшого нарощування експорту залізної та марганцевої руди й частково виробів із чавуну і сталі. Їхні зусилля все ж не дали суттєвих результатів, адже вивезення залізної руди на західний кордон за період 1903–1906 рр. зріс лише з 8,85 до 13,8 млн пудів; через Миколаївський порт – з 9 до 14,2 млн пудів¹⁸. При

¹⁴ Там же.

¹⁵ Там же – С. 101.

¹⁶ Рафалович А. Г. Русский вывоз во Францию: справочная книга для русских экспортёров. – Париж, 1916. – С. 24.

¹⁷ Горно-заводское дело. – 1910. – № 2. – С. 38–41 ; 1914. – № 41. – С. 9754–9755.

¹⁸ Экспорт за границу продуктов горной и горнозаводской промышленности ... – С. 91.

цьому слід розуміти, що криворізька залізна руда експортувалася через російсько-австрійський кордон, а морським шляхом – через Миколаївський порт. Щорічне загальне вивезення коливалось між 13 197 і 28 015 тис. пудів.

Максимального рівня експорт криворізької руди досяг у 1907 р. – 55 млн пудів. Утім, уже наступного року вивезення зменшилось до 33 млн пудів. Характерно, що в цей час чиновники Міністерства торгівлі й промисловості почали висловлювати побоювання, що кращі сорти залізної руди дістануться закордонним заводам, а російські підприємства залишаться без цієї важливої для металургії сировини. За свідченням начальника Миколаївського торгового порту, залізна руда вивозилася переважно в Німеччину, Голландію і Великобританію, а марганцева – у Бельгію. Обсяги відповідного експорту становили:

– для залізної руди: у 1904 р. – 4,73 млн пудів; 1906 р. – 16,6; 1908 р. – 13,35; 1910 р. – 32; 1911 р. – 39,2; 1912 р. – 21,5 млн пудів;

– для марганцевої руди: у 1902 р. – 1,08 млн пудів; 1904 р. – 1,13; 1906 р. – 4,75; 1908 р. – 2,37; 1910 р. – 1,39; 1912 р. – 2,09 млн пудів¹⁹.

Характерно, що вивезення залізної руди через Миколаївський порт досягло найвищого рівня у 1911 р. – 39 223 950 пудів, а марганцевої у 1906 р. – 4 746 315 пудів.

За іншими даними, максимальне вивезення марганцевої руди на зовнішні ринки було у 1912 р. – 61 527 235 пудів. Зокрема, у Францію відправили 2 409 686 пудів на 465°934 руб., у Бельгію – 11 404 202, у Німеччину – 6 811 294 пуди²⁰. У незначних обсягах марганцева руда вивозилась і в інші країни. Зокрема, у Великобританію 1913 р. було експортовано 463 тис. фунтів руди марганцю²¹.

У малих обсягах експортувалася і продукція металургійного виробництва. 1906 р. у Туреччину продано “одним із південних заводів” 0,5 млн залізничних рейок²². Вивезення різних виробів з чорного металу, за даними департаменту митних зборів, у 1911 р. становило 4050 тис. руб., у 1912 р. – 6390, у 1913 р. – 4730 тис. руб.²³

За оцінкою часопису гірничопромисловців, “нікчемними” були й зовнішньоторгові результати всієї імперської промисловості. Для підтвердження цієї тези видання наведемо статистичні дані (табл. 1).

Статистичні дані таблиці наочно демонструють справедливність наведеної вище тези про відсутність реальних можливостей для промисловості Російської імперії на зовнішніх ринках. З іншого боку, вони засвідчують низький рівень конкурентоздатності промислових виробів, виготовлених на російських підприємствах. За винятком нафти, нафтопродуктів і платини, вивезення промислової сировини було незначним. Зовсім невеликими були й обсяги фабрично-заводських і ремісничих виробів – на 35,3 млн руб. у 1908 р. і на 18,3 млн руб. у 1909 р. “Усі культурні країни прагнуть того, щоб розвинути експорт продукції своєї промисловості. У цьому плані ми дуже відстали від наших західних сусідів. У нас ще тільки ставляться на чергу питання щодо експорту продукції промисловості, тоді як сусіди наші вже давно його практикують”, – із жалем констатував часопис гірничопромисловців²⁴.

¹⁹ Там же.

²⁰ Рафалович А. Г. Русский вывоз во Францию ... – С. 45.

²¹ Бюллетень справочной части по внешней торговле. – 1916. – № 27. – С. 106.

²² Экспорт за границу продуктов горной и горнозаводской промышленности ... – С. 90.

²³ Горно-заводское дело. – 1914. – № 41. – С. 9755.

²⁴ Горно-заводское дело. – 1910. – № 11. – С. 378.

Експорт продукції промисловості Російської імперії в 1908–1909 рр. (млн руб.)²⁵

Вивезення сировинної продукції	1909	1908	Вивезення фабрично-заводських і ремісничих виробів	1908	1909
Нафта і нафтопродукти	32,6	29,8	Гумове й інше взуття	4,8	4,0
Платина	12,2	9,7	Вовняні та бавовняні речі	6,6	22,3
Чавун, залізо і сталь	9,2	6,8	Вироби з чавуну, заліза, сталі	2,2	1,9
Марганцева руда	7,5	7,1	Вироби з деревини	2,2	2,2
Залізна руда	3,2	3,8	Керамічні вироби	1,4	1,2
Азбест	1,2	1,1	Вагони	1,1	3,7
Кам'яне вугілля	0,6	0,6			
Усього	66,5	58,9		18,3	35,3

За цих обставин клопотання підприємців про обмеження імпорту іноземних товарів усе частіше доповнювалися вимогами урядового сприяння вивезенню на зовнішні ринки тієї промислової продукції, яка не мала повного збуту на внутрішньому ринку. Це стосувалося текстильної та цукрової промисловості, виробництва сірників, нафтопродуктів, фарфору тощо. Своєю чергою, часописи підприємницьких організацій наголошували на необхідності активізації промислового експорту і пошуку нових ринків для збуту промислових товарів²⁶. За посилення експорту виробів російської промислової галузі висловився також III з'їзд представників промисловості та торгівлі у 1908 р. А ректор Київського комерційного інституту, професор М. Довнар-Запольський наполегливо радив російським комерсантам та й експортерам орієнтуватися на азійські ринки²⁷. За його підрахунками, вивезення фабрично-заводських і ремісничих товарів із Російської імперії протягом 1901–1911 рр. по азійському кордону збільшилося з 18,5 до 41,5 млн руб., або на 124 %.

Найбільшу цінність для промислових товарів мав Іран. «Перський ринок, – писав секретар Південно-Західного відділення Російської експертної палати С. Остапенко, – може служити ідеальним зразком для перспектив російської промисловості й майбутньої політики держави. Тільки на ґрунті торгових співвідношень, які окреслилися в російсько-перському товарообміні, народне господарство спроможне вийти з обмежених економічних умов внутрішнього ринку, розширюючи та прискорюючи розвиток останнього за рахунок з'єднання його із зовнішнім»²⁸.

²⁵ Там же. – 1910. – № 11. – С. 378–379.

²⁶ Промышленность и торговля. – 1908. – № 2. – С. 97.

²⁷ Довнар-Запольский М. В. Русский вывоз и мировой рынок: в таблицах и диаграммах. – К. : Тип. И. И. Чоколова, 1914. – С. 6, 8.

²⁸ Остапенко С. С. Внешние рынки России. – К. : Тип. И. И. Чоколова, 1913. – Ч. 1: Персидский рынок и его значение для России. – С. 78.

Ішлося про те, що тогочасний Іран був країною з нерозвинутою промисловістю й обмеженою купівельною спроможністю населення. Він потребував продукції фабрично-заводської промисловості, натомість мав низку таких важливих для споживачів інших країн товарів, як килими, бавовна, рис, фрукти, риба, вовна тощо. У бавовні, зокрема, відчувала гостру потребу текстильна галузь Російської імперії. Усе це створювало перспективи для взаємного товарообміну. Уявлення про його масштаби дозволяють сформувати дані (табл. 2).

Таблиця 2

**Товарообмін Російської імперії з Іраном протягом 1905–1909 рр.
(у бавовняній промисловості, тис. руб.)²⁹**

Рік	Експорт бавовняної тканини в Іран		Імпорт бавовни з Ірану в Російську імперію	
	Вартість	Відносні числа	Вартість	Відносні числа
1905	8743,9	100	5660,4	100
1906	10 096,0	115	6579,2	116
1907	8595,1	98	7880,1	139
1908	8156,1	93	6832,1	120
1909	12 423,6	142	8712,6	155

На основі статистичних даних можемо говорити про залежність вивезення бавовняних тканин і ввезення бавовни та певні переваги промислового виробництва над імпортною сировиною. Загалом промисловість Російської імперії споживала 96 % іранської бавовни, а Іран – близько половини вивезення з Росії тканин. Виробники та експортери України й почасти, власне, Росії покривали на 81 % потреби Ірану в цукрі, отримуючи в обмін практично весь необхідний рис і 85 % імпортованих фруктів³⁰. Крім того, продукція розташованих в Україні ткацьких, сірникових, фаянсових, фарфорових, кришталево-скляних, паперових фабрик і виробництв з успіхом збувалась на іранському ринку³¹.

Наявні цифри засвідчують, що вивезення бавовняних тканин із Російської імперії коливалось протягом 1901/1902–1910/1911 рр. від 31 до 44,8 % від усього імпорту Ірану, металевих виробів – від 31 до 79,7 %, а сірників – від 29,5 до 69,5 %. В абсолютних цифрах вивезення бавовняних тканин і виробів з металу було найбільшим у 1903–1904 рр., під час економічної кризи (59 491 172 і 2 100 611 кранів). Вивезення сірників на іранський ринок мало тенденцію до безперервного зростання – з 473 814 до

²⁹ Там же. – С. 77.

³⁰ Там же. – С. 77–78.

³¹ Центральний державний історичний архів України, м. Київ. – Ф. 572. – Оп. 1. – Спр. 73. – Арк. 5–6, 14.

2 201 580 кранів (364,65 %). У 1910–1911 рр. це перевищувало вартість увезення металевих виробів на 506 050 кранів³².

Узагальнюючи цей аспект проблеми, зазначимо, що іранський ринок був єдиним для Російської імперії, де майже вся вартість експорту становила товари обробної промисловості. Він був своєрідним індикатором, що вказував на необхідність пошуку ринків для цієї галузі також в азіатських країнах. Проте з кожним роком на іранському ринку загострювалася конкуренція. Англійський банк “Imperial Bank of Persia” покрити мережею своїх відділень майже всю країну. Британські товари завозилися в Північний Іран через Бендер-Бушир, а місто Узд стало тут центром англійського підприємництва. Британські комерсанти наполегливо витіснили своїх конкурентів з Ірану³³. Водночас посилювалася французька, австрійська й особливо німецька присутність. Після завершення будівництва Багдадської залізниці Північний Іран міг повністю опинитися у сфері німецького впливу, і зручність географічного розташування Російської імперії втрачала будь-які переваги в комерційній діяльності. Спроби ж російських комерсантів проникнути в Південний Іран не мали жодного успіху. Надіслані у той регіон невеликі партії бавовняних тканин, рису, сірників тощо не вдалося збути через протидію англійського підприємництва. “Товариство нафтового виробництва братів Нобель” також не реалізувало свій намір проникнути на південь Ірану зі своєю продукцією. Невеликі партії його товару, відправлені у 1910 р., не були продані. “Необхідна енергія і підприємливість для того, щоби утримати перський ринок; ці риси потрібні як представникам торгівлі й промисловості, так і російській політичній владі в Персії”³⁴, – констатував ректор Київського комерційного інституту М. Довнар-Запольський.

Отже, з матеріалу, розглянутого вище, випливає незаперечний висновок. Вивезення на зовнішні ринки продукції обробної промисловості Російської імперії було дуже замалим через її неконкурентність. Щоправда, наприкінці XIX – на початку XX ст. з’явилися оптимістичніші перспективи стосовно її експорту в азіатські країни.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Таким чином, експортно-імпортна політика промислового капіталу України наприкінці XIX – на початку XX ст. підпорядковувалася потребам економічного розвитку країни та її продуктивних сил. Утім, результати відповідної діяльності виявилися досить незначними, адже навіть власники вугільних копалень не змогли повною мірою витиснути англійських конкурентів хоча б із країн, розташованих у басейні Чорного моря. Подібно до цього неконкурентною на європейських ринках була й продукція інших промислових галузей, що визначило обмежені обсяги експорту. Комерсанти й експортери Російської імперії змогли досягти певних успіхів тільки на іранському напрямку, однак знову ж таки на досить невеликий період.

³² Остапенко С. С. Внешние рынки России: Персидский рынок ... – С. 128–129, 132–135.

³³ Довнар-Запольский М. В. Очередные задачи русского экспорта. – К. : Тип. И. И. Чоколова, 1912. – С. 21–22.

³⁴ Там же. – С. 22–23.