

О. В. Морозов, кандидат історичних наук,
доцент, доцент кафедри теорії та історії
держави
і права Академії митної служби України

ПРОТЕКЦІОНІЗМ В УКРАЇНСЬКИХ ГУБЕРНІЯХ
НАПРИКІНЦІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ ст.

Розглядається механізм митного регулювання, який впливав на проведення економічних реформ у Російській імперії. Також аналізується діяльність різних галузей промисловості українських губерній в умовах політики митного протекціонізму.

Рассмотрен механизм таможенного регулирования, который влиял на проведение экономических реформ в Российской империи. Также анализируется деятельность различных отраслей промышленности украинских губерний в условиях политики таможенного протекционизма.

It is analyzed mechanisms of customs regulation which influenced carrying out of economic reforms in Russia in end XIX – beginning XX centuries activity of various industries in conditions of a protectionism also is considered.

Ключові слова. Економічна політика, протекціонізм, митна політика, індустріалізація, економіка, галузь, інвестиції, банківська справа, зовнішня торгівля, внутрішній ринок.

Вступ. У 1880–1890-х рр. у Російській імперії розпочався новий етап індустріалізації. Російські урядовці були переконані, що саме політика протекціонізму допоможе реалізувати економічну модернізацію країни. Митний протекціонізм вплинув і на подальший розвиток українських губерній. Тому для вітчизняної науки набуває актуальності проблема висвітлення головних напрямків митної політики другої половини ХІХ – початку ХХ ст., які впливали на еволюцію соціальних та економічних відносин в українському суспільстві.

Постановка завдання. Мета статті полягає у висвітленні історико-правових, економічних, соціальних аспектів політики митного протекціонізму, що впливали на економічний розвиток українських губерній на рубежі ХІХ–ХХ ст.

Результати дослідження. Історіографія політики протекціонізму в Російській імперії почала формуватися у 1920-х рр. і продовжує активно розвиватися на сучасному етапі. Українська історіографія включилася в цю наукову дискусію в першій половині 1920-х рр. Вона представлена працями професора Одеського університету М. Є. Слабченка (Организация хозяйства Украины от Хмельницкого до Мировой войны. – Одесса, 1923), Г. О. Кривченка (Збірник статистичних відомств. – К., 1923), О. О. Копорського (Торговый баланс Украины в 1913 году. – К., 1922), Є. М. Костелянського (Экономические ресурсы Украины. – Харьков, 1923).

Новий сплеск інтересу науковців до митної проблематики в СРСР відбувся на початку 1950-х рр. Дослідники, що вивчали економічну політику царського уряду після реформ 1861–1874 рр., акцентували увагу на закономірності, коли вища державна влада, здійснюючи капіталізацію аграрного сектора, одночасно сприяла розвитку промисловості. Економічна політика уряду мала цілком буржуазний характер і пройшла еволюцію від фритредерства до протекціонізму. Саме таку характеристику зазначеним процесам дав П. І. Лященко (История народного хозяйства СССР. – М., 1952).

У 1960–1979-х рр. у радянській історіографії протекціоністська політика царського уряду вже розглядається в контексті питання: хто і яку ціну заплатив за індустріалізацію кінця XIX ст. Є. Л. Шепелев (Царизм и буржуазия во второй половине XIX века. Проблемы торгово-промышленной политики. – Л., 1981), І. Ф. Гіндін, М. Я. Гефтер (Требования дворянства и финансово-экономическая политика царского правительства в 1880–1890-е годы // Исторический архив. – 1957. – № 4. – С. 124) обстоювали думку, що основним платником за розвиток промисловості був селянин. Такий підхід підтримують північноамериканські історики А. Гершенкрон та Т. фон Лауе. Слід зазначити, що ця концепція залишається панівною і на сучасному етапі. На початку XXI ст. соціальна історія використовує нові методологічні конструкції. Активно залучаються методи антропометрії і математичні методи. Як це не дивно, але дослідним полем для випробування нових методів серед сучасних істориків знову стала протекціоністська політика російського уряду на рубежі XIX–XX ст. (Б. М. Миронов. Кто платил за индустриализацию: экономическая политика С. Ю. Витте и благосостояние населения в 1890–1905 гг. по антропометрическим данным. – М., 2003).

Таким чином, проблема впливу політики митного протекціонізму останньої чверті XIX – початку XX ст. на соціально-економічні процеси залишається актуальною в історіографії, особливо з урахуванням, що український аспект розпорошений і не знайшов цілісного наукового висвітлення.

Взявши за основу економічної політики протекціонізм, російські урядовці зіткнулася з одвічною проблемою – браком фінансових коштів для модернізації економіки країни. Виходом із цієї ситуації стало створення сприятливих умов для залучення закордонних капіталів і розвитку внутрішнього виробництва та споживання. Для цього держава мала виконати такі завдання, як побудова збалансованої національної фінансової системи; використання складових митного протекціонізму для того, щоб створити найбільш сприятливі умови для перетворення імпорту готових виробів на імпорт капіталів; регулювання й спрямування інвестиційних потоків у ті галузі промисловості, які мають стратегічне значення для держави.

Про взаємозалежність таких форм діяльності, як експорт капіталів і митна політика, свідчать висновки І. А. Мілютіна, дослідника даних процесів кінця XIX ст. [1, 9]. Тому уряд Російської імперії з другої половини XIX ст. намагався виконати вищезазначені умови. Його діяльність у цьому напрямку включала: політичні й економічні заходи, пов'язані з упорядкуванням грошово-фінансової системи держави, а також створення розгалуженої банківської системи, на яку покладалась великі надії у справі трансформації інвестицій у виробничі потужності. Слід зазначити, що особливе місце в банківській системі Російської імперії займали банки, розташовані в українських губерніях. Так, тільки в Києві на 1898 р. діяло 12 великих банків [2, 84]. Початок діяльності комерційної банківської системи збігається з інтенсивним надходженням інвестицій у гірничорудну, металургійну промисловість Півдня України, розбудову залізниць. Розгалужена мережа великих банків надавала потенційні можливості для українських експортерів, кредитуючи їхні торговельні операції [3, 12].

Зростання компаній з іноземним інвестуванням починається з другої половини 80-х рр. XIX ст. Це пов'язано з митно-тарифним законодавством 1876, 1877, 1882–1887 рр., коли інтенсивна розбудова залізниць вплинула на інтенсифікацію західних капіталовкладень в економіку південних губерній України. Митно-тарифне законодавство 1882, 1884, 1887 та 1891 рр., яке застосовувалось до іноземного вугілля, руди, чавуну, що надходили через порти Чорного та Азовського морів, створили сприятливі умови саме для інвестування. Так, імпортне вугілля, що надходило до портів Чорного й Азовського морів, обкладалось митом у таких розмірах: в Одесі, Маріуполі з пуда – 2 коп.; на західному кордоні – 1,5 коп. з пуда; у портах Балтійського моря – 0,5 коп. з пуда; у портах Білого моря – безмитно. У 1886

р. за клопотанням донецьких вуглепромисловців митний тариф на імпордне вугілля збільшено до 3 коп. за пуд. У 1887 р., згідно зі ст. 79 Закону про митний тариф, у портах Чорного та Азовського морів мита на імпордне вугілля, чавун, кокс збільшувались на 40 % і становили для вугілля 4,2 коп. за пуд, для коксу – 6,3 коп. за пуд [4, 382].

Іноземні капітали йшли не тільки на створення нових підприємств, але й додавалися до основних капіталів уже працюючих товариств. У 1895–1898 рр. основні капітали існуючих 26 компаній Півдня України зросли на 18 млн 814 тис. золотих карбованців лише за рахунок іноземних інвестицій. Діяльність іноземного і вітчизняного капіталів у сфері машинобудівної та металургійної галузей із забезпеченням новітніх технологій сприяли успіхові та прогресу гірничо-металургійної бази України. Так, у 1906 р. обсяг видобутку вугілля Донецького басейну становив 67 % від загальноросійського (частка Уралу – 3,4 %), у 1907 р. цей обсяг становив уже 70 % (Урал – 2,7 %) [5, 198]. У сфері виробництва чавуну частка 22 підприємств Півдня України 1908 р. досягала 69 %, металевих виробів – 52, уральського металургійного комплексу відповідно – 20,5 і 21,7 % [6, 199]. Але це мало і негативні тенденції, найголовніша серед них – сировинна спрямованість розвитку цього регіону.

Металургійний та гірничий комплекс Півдня України також розвивався швидкими темпами завдяки залізничному буму. Так, на початку 1890-х рр. на території українських губерній функціонували й продовжували свій розвиток найбільші залізничні імперії: Південно-Західна (4164 км), Південна (3268 км), Катерининська (3054 км) [7, 15–17].

Великий відсоток іноземного капіталу в промисловості України створив умови, коли у 16 з 18 акціонерних підприємств України початку ХХ ст. акції та інші цінні папери котирувались на іноземних біржах. Таким чином, до підприємств Півдня України максимально залучався іноземний капітал [8, 371]. За розрахунками професора В. С. Зіва, до 1917 р. при загальному обсязі іноземних інвестицій у 1436 млн крб у гірничу промисловість вкладено 775 млн крб, у металообробку – 354 млн крб, хімічну – 80 млн крб, текстильну – 126 млн крб, машинобудівну – 354 млн крб, харчову – 36 млн крб. Крім того, в комунальне господарство – 229 млн крб, у кредитні установи – 225 млн крб, торговельні установи – 80 млн крб, транспортні й страхові компанії – 35 млн крб. При цьому значна частка цих інвестицій (70 %) припадала на новостворені підприємства, що були розташовані в Україні [9, 19].

На початку 90-х рр. ХІХ ст. головним опонентом інвестиційного курсу уряду був міністр закордонних справ М. Н. Муравйов. У доповідній записці для Миколи ІІ 1891 р. М. Н. Муравйов погоджувався зі збереженням протекційної системи до закінчення десятирічної дії торговельних угод. Він доводив тезу, що ця протекційна система повинна мати не вузькофінансові цілі, а широкі завдання розвитку національної промисловості. Водночас М. Н. Муравйов звертав увагу на загрозу підпорядкування іноземному капіталу цілих районів чи окремих галузей російської економіки. Тому він пропонував, щоб уряд регулював надходження іноземних інвестицій, допускаючи їх в акціонерній формі лише в обробку, а не добувну галузь. М. Н. Муравйова підтримав військовий міністр А. Н. Куропаткін, який особливо побоювався проникнення західного капіталу на територію південно-західних губерній, тобто в район розташування Київського та Одеського військових округів. До 1899 р. у 21 західній губернії Російської імперії існували суворі адміністративні обмеження стосовно допущення іноземців до управління російськими акціонерними компаніями [10, 200].

Під час засідання Ради міністрів 17 березня 1899 р. С. Ю. Вітте підкреслив необхідність усіляко форсувати розвиток промисловості. Він аргументував це складними міжнародними обставинами, які не виключали вірогідності раптових війн. Тому найбільший розвиток і підтримку з боку уряду отримали галузі промисловості військово-стратегічного спрямування [11, 90].

На першому етапі інвестиційного буму іноземні компанії було представлено англійським, французьким, бельгійським капіталом. На другому етапі картина різко

змінюється, і лідерами стають німецькі інвестори, причому значну частку їх інвестицій становили технології та обладнання. Про широкий наступ німецького капіталу свідчать і такі факти. У кінці 90-х рр. XIX ст. німецькі компанії “Шукерт”, “Континентальне товариство електричних підприємств”, Берлінський банк електротехнічної промисловості зуміли витіснити бельгійське товариство “Союз трамваїв”, яке володіло конками Харкова та Одеси. Товариство “Сіменс-Гальське” захопило комунікаційний ринок Житомира, перевівши на електричну тягу міське сполучення [12, 50]. Концерн АЕГ, фінансово-промислова група Тіса зуміли підпорядкувати собі найбільш прибуткове трамвайне підприємство України – “Товариство Київської міської залізниці”. У січні 1905 р. створено товариство “Київський трамвай”, яке придбало у М. Бродського 2/3 акцій товариства “Київська міська залізниця” [12, 143].

Значну роль німецькі капітали відіграли у підвищенні продуктивності та, відповідно, експортної потужності цукрової промисловості України. Про це свідчить, наприклад, діяльність у Вінниці фірми “Раббетге і Гізеке” з виробництва й продажу маточного насіння цукрових буряків. Цю фірму з багатьма філіями в Подільській губернії засновано у 1900 р. Фонд її капіталів на 1 липня 1916 р. становив 4,6 млн крб. З цукровою промисловістю України у той час мав тісні зв’язки торговий дім “Воган і К^о”, який співпрацював з понад 20 українськими цукровими заводами. Він одночасно був і промисловим банком, і посередницько-ко-місійною конторою [13, 124].

Вплив німецьких капіталів відчувався і на підприємствах сільськогосподарського машинобудування України. Наприклад, з 5 млн крб основного капіталу товариства “Гельферіх-Саде” в Харкові, завод якого виробляв сільськогосподарської продукції на суму майже 1,5 млн крб, на частку німецьких капіталів припадало не менше 2 млн крб. основного капіталу [14, 260]. В акціонерному товаристві для виробництва землеробських знарядь і машин в Одесі, що мало 3 млн крб основного капіталу і виробляло за рік продукції на суму 2 991 521 крб, німецький капітал становив близько 1 млн крб [15, 76].

Унаслідок аграрної реформи, що проводилася з ініціативи П. А. Столипіна (закон від 14 червня 1910 р.), близько 1/4 селянських дворів в Україні, які входили до земельних общин, вийшли з них. А це – 225 500 господарів, які володіли 1,8 млн дес. землі. Завдяки кредитовій акції Селянського поземельного банку селяни купили тільки у 1906–1909 рр. 385 000 десятин [16, 421]. Такі події в сільському господарстві України позитивно вплинули саме на розвиток сільськогосподарського машинобудування.

Виробництво сільськогосподарських машин і знарядь було в той період однією з галузей, що найбільше користувалися послугами іноземної, особливо німецької, промисловості. Згідно зі статистичними даними, за три останні передвоєнні роки (1911–1913) частка сільськогосподарських машин і знарядь, що надходили на російський ринок і були виготовлені на вітчизняних заводах, досягла 50 %. Цей показник можна порівняти з 1908 р., коли вартість імпортованих сільськогосподарських машин становила 4 327 600 крб, а на російських підприємствах їх було виготовлено на суму 521 577 крб [17, 102]. Ситуацію вдалося спрямувати у позитивний бік після прийняття у 1912 р. закону “Про захист вітчизняного машинобудування”. Наприклад, міжнародна компанія сільськогосподарських машин Маккорміка після набрання чинності цим законом і дії захисних мит мусила переорієнтуватися з експорту готових машин на розміщення свого виробництва вже безпосередньо на території Російської імперії: у Києві, Харкові, Одесі, Катеринославі, суттєво потіснивши німецьких інвесторів.

Ще один якісний критерій оцінки ефективності митної політики – динаміка розвитку торговельно-промислової верстви. Торгівля – це складний комплекс не тільки економічних, а й соціальних відносин, які охоплюють усе суспільство. Зрозуміло, що ключові позиції в цих відносинах займали торговці, які становили досить численну групу в суспільстві. У пореформений період почалося швидке зростання цієї суспільної верстви. За даними офіційної статистики, у 1885 р. торговельні операції різного характеру в Російській імперії

провадили понад 1 млн чол., а наприкінці 90-х рр. XIX ст. – уже 1,6 млн чол. В Україні чисельність цієї верстви збільшилася в 1,9 раза – з 175,9 до 334,1 тис. осіб у зазначений період [18]. Якщо проаналізувати географію розміщення великих торгових капіталів, то вони зосереджувалися переважно в Харкові, Одесі, Києві, Катеринославі. Примітний факт, що зосередження фінансових капіталів повністю збігається з важливими митними центрами України (Одеська митниця, Київська й Харківська складські митниці).

Підприємці в галузі торгівлі українських губерній постійно нарощували економічну міць і за чверть століття збільшили свій капітал у 2 рази, що набагато перевищувало темпи зростання промисловців. Якщо в 1891–1895 рр. прибутки великих торговельних закладів становили 209 млн крб, то вже у 1901–1905 рр. – 304 млн крб, а в 1911–1913 – 422 млн крб. Кроки щодо зміцнення української промисловості, а також промисловців і підприємців у рамках протекційного курсу дали свої позитивні результати. Так, зі зростанням і зміцненням позицій українських промисловців відбувалося поступове витіснення іноземних капіталів із внутрішньої торгівлі. Досить сказати, що напередодні Першої світової війни в Катеринославській губернії зі 164 торгових домів лише 4 належали іноземцям, у Таврійській губернії зі 185 – один. В Одесі серед власників торгових домів іноземці в 1911 р. становили лише 6,5 % [19, 96].

Торгово-промислові кола дедалі більше проймалися усвідомленням своєї ролі в малій батьківщині і розуміли необхідність згуртування своїх рядів з метою вироблення певної економічної політики. Для цього вони створювали комітети торгівлі та промисловості, які розгорнули активну громадську діяльність. В Україні значною була роль Київського, Одеського, Харківського комітетів. Так, представники цих комітетів брали активну участь у роботі комісії з розробки тарифних заходів для перевезення експортних товарів у 1875 р.; у 1888 р. – у роботі Першого тарифного з'їзду, який ухвалив “Свод тарифов по перевозке хлебных грузов к портам и западной границе” [20, 104]. Також промислові комітети використовували свій вплив на уряд для засвоєння й закріплення нових ринків за межами Російської імперії. Такі дії повністю відповідали основним завданням протекційного курсу – розширенню обсягів експорту виробів вітчизняної промисловості. Так, у 1907 р. Рада з'їздів промисловців підтримала ініціативу “Продамету” щодо зниження залізничних тарифів на експорт металів до країн Південної Америки, Північної Африки, Індії, Китаю. Рада міністрів, незважаючи на протест міністра шляхів сполучення М. Шауфуса, задовольнила клопотання Ради з'їздів промисловців [21, 587].

Водночас держава прагнула завдяки протекційному курсу отримати кошти для державних витрат, це спонукало уряд іти на відверту демпінгову торговельну політику. Зокрема, після зниження експортних залізничних тарифів металургійні підприємства Півдня України, що входили у трест “Продамет”, реалізували рейки за кордон на 25 % дешевше, ніж на внутрішньому ринку. Така позиція вітчизняних промисловців отримала підтримку і в уряді [22, 393]. Прагнення збільшити експорт підтверджується статистичними даними. У 1911 р. експорт порівняно з попереднім п'ятиріччям збільшився на 32 %, а імпорт – на 27,6 %. А за 10 років, з 1901 по 1911 рр., вивезення збільшилося в 2 рази. На 1911 р. вивезення готових виробів (основний критерій показника промислового розвитку) за вартістю становило лише 3,4 % від загального вивезення. У цьому ж десятиріччі вартісний показник виробів металургійної промисловості збільшився з 433,8 млн крб у 1901 р. до 988,5 млн крб у 1911 р. Вивезення сировини й напівфабрикатів за 10 років піднялося за вартістю з 256,7 до 473,5 млн крб, тобто на 216,8 млн крб, або на 84,5 % [23, 139].

Аналіз статистичних матеріалів свідчить, що в результаті протекційної політики кінця XIX ст. сучасні підприємства групи А були побудовані переважно на території України, вони відігравали провідну роль у виробництві чавуну, сталі, вугілля. Південноукраїнський комплекс нараховував 22 підприємства (весь металургійний комплекс Російської імперії – 167 підприємств), але українські підприємства виробляли

продукції в 14 разів більше, ніж уральські, при цьому продуктивність виробництва праці на перших була вищою в 5 разів.

Серед сучасників протекційний курс отримав неоднозначну оцінку. С. Ю. Вітте, який розробляв програму протекційних заходів і втілював їх у життя, так оцінював результати цієї політики: “Ось підсумки 20-річного (1877–1897) промислового розвитку країни: виробництво вугілля зросло з 110 до 684 млн пудів, чавуну – з 23 до 134, заліза – з 16 до 30, сталі – з 3 до 74 млн пудів, нафти – з 13 до 507 тис. тонн. Загальна вартість вироблених машин і обладнання збільшилася з 52 до 142 млн крб. У 6 разів зросла загальна вартість продукції хімічної промисловості, у 3,5 раза – бавовняної. Зовнішньоторговельний баланс з 1877 р. став активним із перевищенням вартості експорту над вартістю імпорту в 1895–1897 рр. у середньому майже на 140 млн крб” [24, 209]. Дійсно, загальні результати вражаючи, і факт успіху політики протекціонізму наявний.

Але існував і зворотний бік цього успіху. Навіть занижені офіційні дані свідчать, що за час управління С. Ю. Вітте Міністерством фінансів і його відповідальності за впровадження політики протекціонізму державний борг Російської імперії збільшився з 4,9 до 6,7 млрд крб. Фактичне зростання було ще більш значним. За оцінкою дослідника народногосподарського комплексу Петра Ляценка, протягом 90-х рр. “розміри державного боргу для фінансування будівництва залізниць, заохочення промисловості, накопичення золотого фонду й інших фінансових операцій зросли більш ніж на 3,5 млрд крб, з яких 2,5 млрд крб – за рахунок внутрішнього грошового ринку і 1 млрд крб – шляхом закордонних державних позик” [25, 390]. Якщо врахувати, що за даними перепису 1897 р. 77 % населення Російської імперії становило селянство, то стає зрозуміло: саме ця верства населення несла на собі головний тягар фінансової політики держави. Цей недолік в економічній системі С. Вітте був досить очевидним також для його сучасників. П. М. Мілюков писав у біографічній статті про міністра фінансів, що його політика дала “поштовх прискореному розвитку промисловості за рахунок добробуту села”. Б. Глинський в “Русских ведомостях” наводить таку ретроспективну оцінку: “Але молодий промисловий капіталізм можна було створити лише за рахунок когось: цей рахунок сплачувало селянство. За час своєї енергійної діяльності С. Ю. Вітте знайшов дуже мало часу для турбот про селянина” [26, 237]. Наведені спостереження свідчать про те, що політика протекціонізму – це складне соціальне явище. Держава, яка опинилась у ситуації, коли вона повинна постійно наздоганяти, змушена вдаватися до форсування подій. У результаті збігу таких обставин, як обмеженість фінансових ресурсів і одночасні складні зовнішньополітичні проблеми, держава змушена свідомо жертвувати соціальними й економічними інтересами якоїсь іншої верстви, у даному випадку селянства.

Висновки. Таким чином, історичний досвід індустріалізації кінця XIX – початку XX ст. дає приклад використання митно-тарифного законодавства як ефективного заходу трансформації імпорту готових виробів в імпорту капіталів. Але слід зазначити й негативні риси політичного курсу, який досліджується, а саме: експорт промислових виробів не перевищував 3,4 %, і на цьому етапі українськими промисловими товарами задовольнявся лише внутрішній ринок Російської імперії; розподіл експортних коштів фактично не враховував регіональних інтересів і потреб Російської імперії, особливо України з її експортним потенціалом. Однак існував ще один бік політики протекціонізму, суть якого полягала в тому, що українські губернії фактично перетворились на лідерів у нових економічних і технологічних умовах господарювання. Політика протекціонізму прискорила процес політичної структуризації українського суспільства, створила підґрунтя, на якому базувалися і в подальшому діяли політичні сили з метою створення українських державних інститутів.

Література

1. Промышленность и торговля [Текст]. – СПб., 1908. – № 23. – С. 587.
2. Оль П. В. Иностранные капиталы в народном хозяйстве довоенной России [Текст] / П. В. Оль. – Л. : Соцэргиз, 1928. – 318 с.
3. Весь Екатеринослав. 1911 год [Текст]. – Екатеринослав, 1911. – 432 с.
4. Українське державотворення [Текст] / за ред. М. В. Мироненко. – К. : Основи, 1995. – 567 с.
5. Эвентов Л. Я. Иностранные капиталы в русской промышленности [Текст] / Л. Я. Эвентов. – М., 1931. – 231 с.
6. Приднепровье. 1910 год (справочное издание) [Текст]. – Екатеринослав, 1910. – 543 с.
7. Глинский Б. Граф Сергей Юлиевич Витте [Текст] / Б. Глинский // Исторический вестник. – 1915. – Т. СХL. – № 4. – С. 237.
8. Кругляк Б. А. Торговельна буржуазія в Україні (60-ті роки ХІХ ст. – 1914 р.) [Текст] / Б. А. Кругляк // Український історичний журнал. – 1994. – № 6. – С. 71–81.
9. Лившин Я. И. Монополии в экономике России [Текст] / Я. И. Лившин. – М. : Соцэргиз, 1961. – 447 с.
10. Дякин В. О. Германские капиталы в России [Текст] / В. О. Дякин. – Л. : Наука, 1971. – 288 с.
11. Памятная книга Екатеринослава. 1914 год [Текст]. – Екатеринослав, 1914. – 432 с.
12. Туган-Барановский М. И. Русская фабрика в прошлом и настоящем. Историко-экономическое исследование [Текст] / М. И. Туган-Барановский. – СПб. : Издание О. Н. Поповой, 1900. – 562 с.
13. Чупров А. И. Упорядочение железнодорожных тарифов по перевозке хлебных грузов [Текст] / А. И. Чупров, М. И. Мусницкий. – СПб., 1890. – 212 с.
14. Зив В. С. Иностранные капиталы в русских акционерных предприятиях [Текст] / В. С. Зив. – Петроград, 1915. – 314 с.
15. Витте С. Ю. Конспект лекций о государственном и народном хозяйстве. – СПб., 1912. – 265 с.
16. Боханов А. Н. Торговые дома в России в конце ХІХ – начале ХХ века [Текст] / А. Н. Боханов // История СССР. – 1990. – № 4. – С. 96–114.
17. Менделеев Д. И. Проблемы экономического развития России [Текст] / Д. И. Менделеев. – М. : Соцэргиз, 1960. – 615 с.
18. Украина – Германия: экономическое и интеллектуальное сотрудничество (ХІХ–ХХ вв.) [Текст]. – Днепропетровск : НГАУ, 1998. – Т. 1. – С. 124.
19. Совет министров Российской империи в 1905–1906 гг. Документы и материалы [Текст]. – Л. : Наука, 1990. – 473 с.
20. Державний архів Дніпропетровської області [Текст]. – Ф. 2151, оп. 11, спр. 1, арк. 15–17.
21. Материалы по истории СССР [Текст]. – М. : Наука, 1957. – Т. VI. – С. 200–216.
22. Державний архів Харківської області [Текст]. – Ф. 84, оп. 1, спр. 503, арк. 90.
23. Лященко П. И. История народного хозяйства СССР [Текст] / П. И. Лященко. – М., 1952. – Т. 2. – 541 с.
24. Милютин И. А. Россия и Германия [Текст] / И. А. Милютин. – СПб. : Изд-во Сытина, 1894. – 164 с.
25. Соболев М. Н. История русско-германского торгового договора [Текст] / М. Н. Соболев. – Пг., 1915. – 244 с.
26. Весь Юго-западный край [Текст]. – К., 1913. – 362 с.

