

О.Б. Шляхов
(м. Дніпропетровськ)

СТАВЛЕННЯ ПІДПРИЄМЦІВ ПІВДЕННОУКРАЇНСЬКИХ ГУБЕРНІЙ ДО ПОЛІТИКИ ІМПЕРСЬКОГО ЦЕНТРУ на початку ХХ ст.

Висвітлена діяльність Ради з'їздів представників промисловості та торгівлі півдня Росії, її ставлення до політики царського уряду на початку ХХ ст.

Ключові слова: Рада з'їздів представників промисловості та торгівлі півдня Росії, підприємці, економічний сепаратизм.

Капіталістична еволюція суспільства в пореформену добу, процеси соціальної мобілізації обумовили формування в українських землях Російської імперії підприємницької верстви, яка поступово ставала все більш чітко окресленим соціальним цілим, вагомим чинником в економічному розвитку країни. Тож не дивно, що буржуазія згодом прагнула до посилення своєї ролі у господарчому та політичному житті, намагалася отримати доступ до важелів управління. Втім, досить тривалий час представники бізнесових кіл імперії Романових не мали можливості впливати на політику царизму, були усунуті від обговорення й прийняття важливих урядових рішень, зокрема й у сфері промисловості та торгівлі. Намагаючись добитися змін у цій царині й об'єднаними силами відстоювати свої інтереси, буржуазія вже з кінця ХІХ ст. прагнула до певної соціальної та політичної інтеграції. «Сучасне становище нашого торговельно-промислового середовища прозора намічає тенденцію звільнитися від станових пут і схиляється у бік класової фізіономії усіх торговельних елементів»¹, — зазначали одеські підприємці. Відповідно, в імперії починали виникати організації, побудовані вже не на станових, а на професійних засадах — біржові комітети, спілки роботодавців, територіальні та галузеві з'їзди буржуазії тощо, які намагалися чинити певний тиск на всесильну петербурзьку бюрократію та позбутися надмірної опіки з боку державних структур*. Зазначене стосувалося і представників ділових кіл українських земель, у тому числі південного регіону.

При цьому, висвітлюючи діяльність буржуазії у модерний період, її прагнення до самоорганізації, необхідно згадати про прояви серед промисловців

* Щоправда, перші серед зазначених установ мали досить-таки обмежений вплив у суспільстві. Як підкреслювали на початку ХХ ст. сучасники, «ані уряд, ані законодавчі установи не дивляться на них (біржові комітети. — *О.Ш.*), як на представників мас» («Торгово-промышленный Юг». — 1912. — № 3. — С. 8). В іншому матеріалі самі ж підприємці наголошували, що багато «біржових комітетів являли собою свого роду «англійські гнилі містечка», призначені виключно для голосування» (Там само. — 1913. — № 1. — С. 4).

України своєрідного економічного сепаратизму. Слід зазначити, що існування певної суперечності інтересів підприємців — представників різних регіонів Російської імперії не було таємницею для сучасників. Так, ще наприкінці XIX ст. учений-економіст І. Янжул зазначав, що «факт промислової конкуренції середньої Росії з її окраїнами не підлягає сумніву»². Дійсно, в умовах розгортання конкурентної боротьби на господарчому ринку імперії буржуазія України прагнула, перш за все, захистити свої соціально-економічні інтереси. На цьому ґрунті інколи проявлялися приховані або навіть відкриті форми суперництва. Так, відомий український історик І. Лисяк-Рудницький стверджував: «Буржуазія України, хоч і зрусифікована мовою й культурою, була гостро незадоволена централістичною економічною політикою імперії, що протегувала центральні московські області, росло відчуття суперечності господарських інтересів між українським півднем і московською північчю»³.

Найбільш виразно критичне ставлення до політики імперського центру серед буржуазії українських губерній на початку XX ст. проявилось в діяльності Ради з'їздів представників промисловості і торгівлі півдня Росії, яка була заснована в Одесі в 1911 р. Зазначимо, що діяльність цієї інституції, на відміну від інших подібних об'єднань підприємців імперії Романових (наприклад, Ради з'їздів гірничопромисловців Півдня Росії), в українській історичній літературі висвітлена ще явно недостатньо. Так, про її існування лише побіжно згадувалося у працях В. Загоруйко, І. Жиленкової, І. Шандри та О. Зінченко⁴. Більш докладно питання утворення і діяльності представницької організації підприємців південноукраїнських губерній розкрито у працях Г. Турченко та Є. Назарова⁵. Вони характеризували спроби діячів великого та середнього бізнесу реалізувати проекти, що покращили б господарське становище регіону та на прикладі економічних товариств Півдня, в тому числі вищезгаданої Ради з'їздів, аналізували взаємини регіонального і українського національних рухів початку XX ст.

Утім, досі залишаються недостатньо вивченими питання виникнення Ради з'їздів представників промисловості і торгівлі півдня Росії, її ставлення до митно-тарифної та фінансово-банківської політики царизму, погляди на вирішення в Російській імперії транспортної проблеми, а також редакційна політика друкованого органу Ради з'їздів — часопису «Торгово-промышленный Юг». Розглянути вищезгадані питання і є метою автора цієї розвідки.

Слід зазначити, що у післяреволюційний період представники великого й середнього бізнесу південноукраїнських губерній неодноразово порушували питання щодо необхідності об'єднання зусиль у відстоюванні своїх інтересів і, відповідно, скликання свого з'їзду. Зокрема, з цією ініціативою виступило одеське товариство фабрикантів і заводчиків. Зрештою, в жовтні 1910 р. в Одесі відкрився 1-й Південно-Руський торговельно-промисловий з'їзд. Його учасники рішуче висловилися на підтримку ідеї створення власної організації, яка б лобіювала їхні інтереси перед самодержавством і певним чином впливала на економічну політику царизму. Саме цей з'їзд, за твердженням сучасників, «вперше висунув економіку Півдня, як самодостатнє ціле, заговорив про окремі економічні інтереси» великого регіону⁶.

Рішення вищезгаданого форуму зрештою були почуті й у Петербурзі. Тож уже в червні 1911 р. уряд затвердив Положення про утворення керівного та координуючого органу підприємців південних губерній — Ради з'їздів. 7 серпня в Одесі відбувається перше засідання організаційного комітету новоствореної інституції. А ж з вересня 1911 р. проводяться регулярні засідання Ради з'їздів представників промисловості і торгівлі Півдня Росії. Згадаємо також, що з грудня 1911 р. в Одесі починає виходити (двічі на місяць) друкований орган Ради з'їздів — часопис «Торгово-промышленный Юг» (редактор — С. Соколовський)*. Основна мета новоствореного об'єднання, за твердженням вищезгаданого журналу, полягала в «торговельно-промисловому єднанні Півдня на ґрунті громадської роботи», а також у «зміцненні самосвідомості існуючих торговельно-промислових організацій»⁷. Адже в межах самого «південного району нерідко спостерігалася, — як зазначали підприємці, — колізія інтересів окремих пунктів (Одеса, Миколаїв, Херсон. — *О.Ш.*)»⁸. Тож вважалося за необхідне та корисне для загальної справи об'єднати їх діяльність.

Зазначимо, що вже упродовж першого місяця існування організації багато підприємців — як представників акціонерних компаній, так і окремих капіталістів «поквапилося записатися в З'їзди». Але її ядром, без сумніву, стало одеське товариство фабрикантів і заводчиків, створене ще в 1906 р.

Головою Ради з'їзду представників промисловості та торгівлі Півдня Росії обрали достатньо впливову й авторитетну людину, директора найбільшого судноплавного підприємства Російської імперії Руського товариства пароплавства і торгівлі (РТПіТ) — А. Тімрота. Серед членів Ради з'їзду перебували такі особи, як С. Соколовський (голова одеського товариства фабрикантів та заводчиків, він же і товариш голови Ради з'їзду), П. Регір (голова комітету з'їзду судновласників Чорноморсько-Азовського району), інженер В. Жерве тощо⁹. Район відповідальності Ради з'їздів охоплював Херсонську, Подільську і Таврійську губернії, а також територію Області Війська Донського, Кубанської області, причорноморських кавказьких губерній та Бессарабію**. Втім, перед тут вели компанії, які діяли саме в українських землях — РТПіТ, Російське суднобудівне товариство (Миколаїв), «Джон Грієвз і К^о» (Бердянськ), «Р. і Г. Ельворті» (Єлисаветград) та Криворізьке залізорудне товариство¹⁰.

Бюджет Ради з'їздів було запропоновано схвалити у сумі 15 тис. руб. При цьому заробітна плата управляючого справами повинна була становити 3600 руб. (пізніше її передбачалося збільшити до 6 тис. руб.), помічника управляючого — 1200 руб., двом писарям — загалом 900 руб. Також планувалося

* Офіційна оголошена редакційна політика журналу передбачала «виконання у пресі програми Ради з'їздів представників промисловості і торгівлі півдня Росії... розробку та висвітлення питань, що торкаються інтересів промисловості та торгівлі півдня, в зв'язку з економічними інтересами всієї Росії і всім її економічним укладом» (Торгово-промышленный Юг. — 1911. — № 1).

** Разом з тим зазначимо, що до роботи організації неодноразово залучалися і представники бізнесових кіл та органів самоврядування Катеринославської губернії.

виділити на друкарські витрати організації 2400 руб., на канцелярські витрати та бібліотеку — 900 руб., на поштово-телеграфні витрати — 2000 руб. і т. ін.¹¹ Основною формою діяльності Ради з'їздів з часом стало проведення один-два рази на рік нарад підприємців регіону з економічних або організаційних питань.

Як уже зазначалося, при створенні вищезгаданої організації переважно йшлося про «об'єднання своїх сил у єдиному представництві». Однак, головне завдання цієї інституції її керівництво все ж вбачало у «спеціальному (підкреслено нами. — *О.Ш.*) захисті південних торговельно-промислових інтересів». Адже, як зазначав у своєму виступі голова Ради з'їздів А. Тімрот, «кожна південна організація добре усвідомлює, як важко відстоювати інтереси Півдня, як багато і як часто наші інтереси відступають на другий план у результаті помилкового поділу нашої батьківщини на окраїни та центри»¹².

Своєю чергою, в підготовленому в 1911 р. Радою з'їздів циркулярному листі до всіх підприємців регіону зверталася увага на той факт, що «Південь до цього часу менше за все брав участь у розподілі своїх багатств на користь власного населення», а також зазначалося, що «протириччя окремих районів країни, без сумніву, грають велику роль в економіці Росії»¹³. У цьому випадку, з точки зору керівництва організації, йшлося про те, що «наші залізниці влаштовані так, що служать переважно промисловим цілям північних областей, що провізна тарифікація ними розрахована на підтримку чужої та послаблення нашої південної промисловості..., що на Чорному морі немає технічно обладнаних портів..., що торговельні угоди з іноземними державами, митні ставки на ввезення до нас іноземної продукції та наш вивіз до чужих країн не відповідають інтересам Півдня»¹⁴. Зрештою наголошувалося, що південний регіон «більше ніж будь-який інший у нашій великій і багатій країні відчуває свою відсталість та неустрій нашого економічного життя»¹⁵. Таке становище, з точки зору підприємців південноукраїнських губерній, потребувало негайного виправлення.

При цьому бізнесові кола регіону особливо турбував факт жорсткої протекціоністської політики, яку царський уряд проводив з кінця XIX ст. і що відчутно стримувало розвиток експортно-імпортних операцій у регіоні. Так, Рада з'їздів наголошувала у своїх матеріалах, що «Південь більше інших районів Росії стикається в торговельних зносинах з Європою», а тому обмеження в надходженні продукції з-за кордону (що мало місце завдяки існуванню в імперії фактично заборонного мита) відверто суперечило інтересам підприємців та населення краю в цілому*.

* М.С. Грушевський з цього приводу зазначав, що «російська торговельна і митова політика приклала всі старання, не спиняючись не перед чим, щоб розірвати й зруйнувати торговельні зв'язки України з її історично сформованими західними ринками, щоб... віддати український торг в руки купецтва московського й притягнути Україну економічно до Півночі» (*Грушевський М.С.* На порозі нової України // Великий українець: матеріали з життя та діяльності М.С. Грушевського. — К.: Веселка, 1992. — С. 146).

Проявом таких настроїв може слугувати заява одеського товариства фабрикантів та заводчиків, яке в 1912 р. «рішуче наполягало на тому, щоб зроблені були полегшення для пільгового безмитного пропуску чавуну з-за кордону»¹⁶. «Не може бути належного розвитку машинобудування там, де ціни на необхідний метал диктуються невеличкою групою», і коли «мито на іноземне залізо складає більше 90% собівартості продукту», — зазначав із цього приводу журнал «Торгово-промышленный Юг»¹⁷. За таких умов не дивно, що споживання чавуну на одну людину на рік складало в Російській імперії всього 1,04 пуда. Тоді як у США це становило 6,8 пуда, в Бельгії — 6,6, Німеччині — 5,4, Великій Британії — 4,5, а у Франції — 3,4 пуда¹⁸.

Подібної позиції підприємці південноукраїнських земель дотримувалися і щодо існування високого мита на імпордне вугілля. При цьому представників бізнесових кіл краю особливо обурював той факт, що вугілля, яке завозилося через порти Балтики в північні райони імперії, обкладалося збором у розмірі 1,5 коп. за пуд, у той час як мито на імпордне паливо, яке надходило до міст Азово-Чорноморського узбережжя, становило 6 коп. за пуд. «Увесь Південь Росії та гірничя промисловість багато років страждають від тієї пільги, яка надана північному району при отриманні іноземного вугілля», — зазначав офіційний друкований орган Ради з'їздів. Відповідно, підприємці регіону щорічно «переплачували на кам'яному вугіллі більше 6 млн руб.», що ставило їх у нерівні конкурентні умови з буржуазією центральних та північних районів імперії¹⁹.

Проявом хибної митної політики царизму підприємці Півдня України вважали і виникнення у країні в 1911–1913 рр. паливного голоду. Адже вугільна криза 1912 р. з особливою силою захопила Херсонську губернію і, перш за все, Єлисаветград, де, за повідомленням тогочасної преси, «деякі підприємства були поставлені у необхідність зовсім припинити виробництво»²⁰. Своєю чергою, представники великого бізнесу Одеси скаржилися в той час, що на «величезній більшості фабрик та заводів міста зовсім не має запасів кам'яного вугілля... Багатьом підприємствам загрожує небезпека зовсім припинити виробництво»²¹. Теж саме стосувалося і розвитку торговельного мореплавства у Чорному та Азовському морях, адже в результаті нестачі вугілля деякі пароплавні підприємства регіону були вимушені суттєво скоротити свої рейси²².

Зрештою нарада фабрикантів і заводчиків півдня Росії, яка зібралася в Одесі 2 листопада 1912 р. для обговорення питання «про вугільний голод», констатувала, що останній «найгнітючим чином відбивається на потребах місцевої промисловості». У підсумку, нарада вирішила «залучити міста, земства та громадські організації до пошуку засобів для усунення нестачі палива» та «створити комісію для закупівлі палива в Англії»²³. В свою чергу, комісія при одеському товаристві фабрикантів і заводчиків запропонувала урядові зменшити мито на англійське вугілля до 0,5 коп. замість 6 коп. (що відкрило б можливість продавати його населенню за ціною у 26–28 коп., замість існуючих 38–40 коп. за пуд) або ж взагалі скасувати мито на імпортоване паливо²⁴.

Утім, так як у зазначеному питанні і надалі не відбувалося особливих зрушень, за ініціативою одеського товариства фабрикантів та заводчиків 29 липня і 11 серпня 1913 р. були проведені наради місцевих та іногородніх промисловців, присвячені саме «боротьбі з вугільним голодом». Зокрема, підприємець І. Ген, висловлюючи думку багатьох членів зібрання, наголосив, що треба просити уряд зменшити мито на вугілля, яке ввозиться з-за кордону, до 1,5 коп. за пуд²⁵. У підсумку, вищезгадані наради й ухвалили відповідну постанову.

Разом з тим зазначимо, що зовсім іншої позиції з митно-тарифної політики країни трималася Рада з'їздів гірничопромисловців Півдня Росії. Так, її офіційний друкований орган журнал «Горнозаводское дело» в 1914 р. писав: «Для надходження російського капіталу необхідно заступництво промисловості, яка народжується, і не треба думати, що ввізне мито суперечить громадському благу. Тому і з'їзд гірничопромисловців Півдня Росії... висловився проти зменшення мита на іноземний чавун»²⁶. У свою чергу, голова ради «Продвугілля» на початку XX ст., звертаючись до уряду, наполягав, що «подальшому розвитку кам'яновугільної промисловості Росії слід допомагати шляхом заходів державних, не вдаючись... до послаблення митного тарифу»²⁷. Реагуючи на подібні зауваження, часопис «Торгово-промышленный Юг» підкреслював: «Якщо і процвітає південна кам'яновугільна промисловість (завдяки високому миту на іноземне вугілля. — *О.Ш.*), то, з іншого боку, страждає майже уся інша промисловість, що вимушена користуватися надмірно дорогим мінеральним паливом, страждає все населення району, яке також переплачує за донецьке вугілля»²⁸.

Прагнучи добитися змін у митній політиці країни, Рада з'їздів представників промисловості та торгівлі Півдня також порушила питання щодо перегляду російсько-німецького торговельного договору. На скликаній з цього приводу нараді (осінь 1912 р.), окрім власне представників торговельно-промислових організацій, були присутні і багато керівників органів самоврядування регіону. На нараді домінувала точка зору, що питання про наступний перегляд російсько-німецького договору «для півдня Росії має свої особливі сторони, в яких відбувається колізія інтересів півдня та півночі»²⁹. У підсумку, було створено комісію до складу якої увійшли представники Одеської повітової земської управи й Одеської купецької управи (Г. Лівшиц, Н. Шретер), Херсонської губернської земської управи (І. Зубенко та інженер П. Манжур), Катеринославського біржового комітету (Е. Бродський, І. Тіссен), Катеринославської міської управи (інженер І. Езау), Бердянської міської управи (Г. Грієвз), Ялтинської повітової земської управи, Кам'янець-Подільської міської управи, Подільської губернської земської управи тощо³⁰. Зрештою, ця комісія і повинна була розробити конкретні пропозиції щодо вдосконалення митної політики імперії з урахуванням інтересів промисловості та торгівлі губерній південного регіону.

Ще одним полем для суперечок між буржуазією українських губерній та ділками центральних районів імперії Романових виявилася банківсько-кредитна

сфера. Адже політика самодержавства в банківському секторі була спрямована на активне використання можливостей Державного банку, який через систему кредитів підтримував лише великі столичні банки, керівництво яких було достатньо близьким до урядових кіл або царського двору. Відповідно, за допомогою урядових фінансових установ провідне місце в кредитно-грошовій системі імперії захопили декілька потужних петербурзьких банків (Санкт-Петербурзький міжнародний, Російський для зовнішньої торгівлі, Російсько-Азіатський та Азово-Донський), на частку яких припадала половина активів усіх акціонерних банків імперії. Спираючись на розгалужену мережу своїх філій по всій країні, петербурзькі банки витісняли провінційні банки та перешкоджали створенню на місцях нових фінансових установ. Тож не дивно, що загальний баланс комерційних банків, розташованих в Україні, наприкінці XIX ст. становив лише біля 3% балансу всіх банків імперії. Згодом їхня питома вага ще зменшується.

Отже, представники бізнесових кіл регіону вважали не нормальним, що «майже усі великі банківські заклади Півдня являли собою відділення петербурзьких банків, що отримують свої директиви зі столиці і які живуть життям центра, його потребами, його прагненнями, інколи діаметрально протилежними інтересам провінційної промисловості»³¹. При цьому часопис «Торгово-промышленный Юг» наголошував, що південні губернії «особливо потребують напливу іноземних капіталів, тому що природні багатства Півдня цілковито знекровлені відсутністю капіталів, яких «лінія» прямує на столиці»^{32*}. В іншому ж матеріалі цього друкованого органу зазначалося, що «країна наша, без сумніву, потребує іноземних капіталів, тому що без них немає ніякої можливості організувати прибутковість наших природних багатств»³³. За таких поглядів не дивно, що підприємців Півдня України не влаштовував факт критичного ставлення до надходження іноземних інвестицій, яке часто демонстрували як окремі впливові політики, так і деякі центральні друковані видання імперії. «Ми зустрічаємося з націоналістичною теорією, яка не бажає нічого отримати від «гнилого Заходу», — з роздратуванням писав на своїх сторінках журнал Ради з'їздів представників промисловості та торгівлі півдня Росії в 1912 р.³⁴

Різке невдоволення підприємців краю викликало і вкрай погане становище із розвитком транспортної мережі, що суттєво заважало здійсненню торговельних операцій. Адже в усьому світі шляхи сполучення слугували основою для розвитку потенціальних економічних сил країни. І хоча згадана проблема була вкрай болючою для всієї царської Росії^{**}, представники великого бізнесу

* Як зазначав у своїх спогадах К. Скальковський, «столиці, як міфічний Мінотавр, за допомогою Державного банку пожирали російські капітали..., поглинаючи більшу частину провінційних вкладів, а іноді навіть всю суму їх» (*Скальковский К.Н. Наши государственные и общественные деятели. — Санкт-Петербург: Тип. А. Суворина, 1890. — С. 513, 514).*

** «Стосовно шляхів сполучення ми найвідсталіша країна в Європі», — відверто наголошували сучасники (*Торгово-промышленный Юг. — 1912. — № 23. — С. 7).*

південноукраїнських губерній небезпідставно вважали, що питання стану шляхів особливу гостроту мало саме в їхньому регіоні. Так, журнал «Горно-заводское дело» в 1913 р. звертав увагу на той факт, що «поза мережею шосейних доріг залишається багато великих районів, у тому числі вся південна хліботорговельна мережа та південна гірничопромислова смуга»³⁵.

Своєю чергою, на сторінках «Торгово-промислового Юга» неодноразово зазначалося, що «грунтовими дорогами можна проїхати лише в деякі місяці», що останнім часом бездоріжжя в багатьох місцях «зруйнувало будь-які ознаки ґрунтових та шосейних шляхів», що «цілі міста й області відрізані від зовнішнього світу в результаті осінніх і весняних дощів»³⁶. У результаті до 25% вартості продукту зазвичай витрачалося на гужові перевезення поганими дорогами. При цьому редакція часопису підкреслювала, що «Південь Росії взагалі... стосовно шляхів сполучення», знаходиться у гіршому становищі, «ніж центральні та східні губернії». На підтвердження цього наводився той факт, що на 100 квадратних верст площі Київської губернії припадало 1,1 версти шосейних і мощених шляхів, у Волинській губернії — 1,8 версти, а на Херсонщині це становило лише 0,2 версти³⁷.

Підприємці Півдня України вважали незадовільним і становище з розвитком залізничної мережі, адже у порівнянні з іншими частинами країни цей регіон був вкрай слабо забезпечений залізницями. Все це відчутно стримувало економічний розвиток краю. Так, автори часопису «Торгово-промисловий Юг» у 1913 р. наголошували: «Південним районом... відверто нехтують стосовно збільшення довжини залізничної мережі. Район не включено з достатньою рівномірністю порівняно з іншими районами до загальної мережі залізничних ліній країни»³⁸. І дійсно, якщо за 1908–1912 рр. довжина мережі казенних залізниць в Європейській частині Російської імперії зростає загалом на 1099 верст, то з цієї цифри на залізниці південного району припадало усього 120 верст, тобто менше 11%³⁹.

З іншого боку, відомий підприсемець А. Ауербах у своїх спогадах початку XX ст. підкреслював, що «головною перешкодою для успішного розвитку кам'яновугільної промисловості на півдні Росії була мала провозоздатність залізниць»⁴⁰. У зв'язку з цим слід згадати, що у той час рух вантажів значно перевищував пропускну здатність залізниць регіону, інколи на 30–40%. Тож на станціях мали місце численні факти закриття складових приміщень для прийому вантажів, що тривало по декілька місяців. «Найстаріша черга відправки... сягала інколи 3–4 місяців, спричиняючи вантажовідправникам величезні збитки», — зазначали сучасники⁴¹. Так, на Катерининській залізниці станом на 1 березня 1912 р. знаходилося 73 вагони ще черги від 25 січня, на 16 травня нараховувалося 27 вагонів черги 27 квітня, а на 1 грудня — 85 вагонів черги 20 жовтня. В свою чергу це суттєвого ускладнювало роботу промисловості регіону. Адже керівництво підприємств не знало, коли залізницею до них зможуть надійти необхідні матеріали, паливо тощо. «Неакуратність доставки віднімає у заводів усіляку можливість розраховувати на своєчасну доставку вантажів», — відзначали фахівці на початку XX століття⁴².

Слід також згадати, що судновласники причорноморських та приазовських губерній постійно скаржилися на поганий стан морських портів, наголошуючи, що на відміну від Балтики, «наші порти цілковито занедбані» і «швидше пристосовані до відсутності вивозу, ніж до його швидкого продукування»⁴³. Зокрема, для портів Півдня була характерною мала довжина причальних ліній, а звідси і тривалі простої суден. Так, в одеському порту мав місце випадок, коли 30–40 пароплавів чекали черги протягом 20-ти днів, щоб отримати можливість розпочати вантажні операції. Результатом цього були значні фінансові втрати судноплавних компаній. Зокрема, на зборах акціонерів Руського товариства пароплавства і торгівлі 1907 р. як однієї з головних причин збитків, яких зазнавало це підприємство, називався саме «величезний простій у портах»⁴⁴.

До того ж, переважна більшість портів були мілководні і відповідно до них не могли заходити великі пароплави. Необхідно також вказати і на слабку технічну оснащеність майже всіх портів Чорного та Азовського морів. Багато з них не мали і засобів для освітлення території вночі, що теж уповільнювало проведення вантажних робіт. Зокрема, якщо в порту Ньюкастла англійське судно «Супт» змогло навантажити 2,2 тис. тонн вугілля приблизно за 4 години, то в Маріупольському порту пароплав «Інженер Авдаков» для завантаження 110 тис. пудів палива витратив 3 доби⁴⁵. Інколи ж портової території взагалі не вистачало для вивантаження вантажу. Так, за повідомленням з'їзду гірничо-промисловців Півдня Росії, в порту Маріуполя мали місце випадки, коли для вивантаження завезеної для місцевого металургійного заводу залізної руди, не знаходилося вільного місця⁴⁶. Все це давало привід керівникам судноплавних компаній басейну висловлювати владі невдоволення існуючим станом речей, наполягати щоб уряд врахував їх потреби.

Отже, можна констатувати факт певного протиставлення інтересів підприємців регіону економічній політиці імперського центру. Разом з тим слід зазначити, що вищезгадані суперечки не треба і переоцінювати. Тим паче, що згодом Рада з'їздів та її друкований орган відчутно пом'якшили свою критику дій центральної влади. Можливо тут дало взнаки те, що за ініціативою Міністерства торгівлі та промисловості в Санкт-Петербурзі було скликано спеціальну нараду під головуванням товариша міністра П. Міллера, для розгляду резолюцій 1-го Південно-Російського торговельно-промислового з'їзду і, «головним чином, для того, щоб... примирити наміри уряду з настроями громадськими, які були виражені на з'їзді»⁴⁷.

Необхідно зазначити, що в той час мало місце і «сприятливе для Півдня» рішення питання щодо портобудівництва. В цьому випадку мова йшла про ухвалу в 1913 р. закону про фінансування робіт «із розширення та покращання Маріупольського порту» на суму в 9776 тис. руб. Крім того, 654 тис. руб. виділялося на обладнання Маріупольського порту механічними приладами для навантаження вугілля та ще 1610 тис. руб. на роботи із поглиблення підходів до Миколаївського порту до 30 футів⁴⁸. Згадаємо також, що на 1914 р. владою виділялося 355 тис. руб. на проведення робіт із влаштування в Одеському порту хлібної гавані, на роботи з побудови порту-сховища в Судаку — 950 тис. руб., на розширення і поглиблення Бердянського порту 440 тис. руб.⁴⁹

Тож, починаючи з 1913 р., у позиції Ради з'їздів представників промисловості та торгівлі Півдня Росії акценти були дещо зміщені й остання вже не стільки наголошувала на розходженні своїх позицій із центром, як підкреслювала необхідність спільних дій і спільних рішень задля досягнення загальної мети. Зокрема, в січні 1913 р. на шпальтах «Торгово-промислового Юга» зазначалося, що завдання Півдня полягає «у прогресі усїєї Росії», що Другий (наступний) з'їзд представників промисловості та торгівлі Півдня повинен виробити «загальні примирювальні (підкреслено нами. — *О.Ш.*) резолюції між інтересами обробної і видобувної промисловості». Адже «у сильному розходженні інтересів, — підкреслювали автори часопису, — ховається чимала небезпека для самої промисловості..., джерело взаємного озлоблення»⁵⁰.

Утім, цей примирювальний тон не довго переважав у позиції керівництва організації. Опісля короткої перерви, на сторінках «Торгово-промислового Юга» знову запанували конфронтаційні нотки. Так, уже у жовтні 1913 р. автори журналу підкреслювали, що «Південь з цілого ряду питань має свої сепаратні економічні інтереси», що «інтереси Півдня Росії розвиваються... часто в супереч інтересам інших районів»⁵¹, що «в історії економічного життя півдня Росії неодноразово траплялися випадки, коли північ Росії... намагалася штучним шляхом спрямовувати на свою користь економічні вигоди»⁵² і т. ін.

Тим паче, що царський уряд, якщо і здійснював у цей час окремі кроки для подолання паливної та металевої кризи (ввезення на пільгових умовах з-за кордону певної кількості вугілля для залізниць), то вони мали непослідовний і половинчастий характер і лише викликали нове невдоволення підприємців регіону. Так, у зв'язку із закупівлею Міністерством шляхів сполучення для потреб казенних і приватних залізниць 14 млн пуд. англійського вугілля, на екстремому з'їзді судовласників Чорноморсько-Азовського району 1913 р. промовці обурювалися, що таким чином пароплавні компанії «південного району позбулися каботажного вантажу». А звідси з'їзд наполягав на тому, щоб «закордонне вугілля відправлялося на північні залізниці... та щоб певна кількість донецького вугілля, яке зазвичай відправляється з Маріуполя в Одесу для потреб Південно-Західних та Південних залізниць, не була замінена дозволеним для безмитного ввезення іноземним вугіллям»⁵³.

Утім, знайти консенсусу в цьому питанні (як і в багатьох інших) Петербургу та представникам бізнес-кіл південноукраїнських земель знову не вдалося. До того ж царизм і надалі не збирався відмовлятися від надмірного митного протекціонізму. Не випадково прем'єр-міністр В. Коковцов тоді відверто заявляв, що він «є і буде переконаним прибічником заступницької системи». Тож напередодні Першої світової війни офіційний друкований орган Ради з'їздів підприємців південних губерній наполягав: «У порівнянні з усіма іншими районами нашої країни, південний район дає Росії значно більше, ніж він у неї бере, і що, таким чином, він має всі права, щоб голосно та власно заявити про свої потреби і вимоги... і не побоюючись загальноновизнаних жупелів, мати мужність..., навіть розійтися з усією іншою Росією і вимагати для себе особливого місця»⁵⁴.

Більше того, в той час журнал ризикнув навіть писати про певний сепаратизм Півдня щодо центральної влади й об'єктивне (економічне) підґрунтя такого становища. «Якими б не були сильними національні почуття, що поєднують окремі частини національного організму, — зазначав «Торгово-промисловий Юг», — але економічні прагнення окремих районів будуть зовсім чужими один одному... і в питаннях економічного порядку ці самостійні, навіть сепаратні тенденції будуть завжди відігравати вирішальну роль». Останні ж, як вважав часопис, завжди будуть сильнішими, ніж будь-які «адміністративні прагнення об'єднати під одним дахом північ та південь, схід та захід»⁵⁵.

Зрештою, остання заява була досить промовистою і свідчила про те, що діячі Ради з'їзду представників промисловості та торгівлі півдня Росії могли в своїй діяльності вийти за суто економічні межі. Адже треба враховувати, що у реальному житті різниця між економічними питаннями (на яких власне концентрувалися у своїх вимогах керманічі організації) та політичними проблемами була доволі розмитою. Все, що безпосередньо торкалося життя великих соціальних груп та їх інтересів (ціноутворення, митна політика, розвиток транспортної мережі, експортно-імпорتنі операції тощо) у тому чи іншому відношенні було саме політикою. А отже, можна вважати, що буржуазія південноукраїнських губерній тоді дійсно виявляла певний регіональний, місцевий патріотизм (або сепаратизм), який міг у майбутньому відчутно позначитися на суспільно-політичному житті краю. Не випадково (за даними Є. Назарової) одеська поліція повідомляла, що «кадети знайшли потужного партнера в особі Ради з'їздів представників промисловості і торгівлі Півдня Росії «у справі організації опозиційних елементів району»⁵⁶.

Певним проявом вищезгаданих настроїв серед буржуазії Півдня України стала нарада, яку Рада з'їздів скликала в Одесі 17–18 жовтня 1915 р. На ній заступник голови організації С. Соколовський досить відверто критикував уже не лише економічну, а й національну політику самодержавства. «Це помилка, — підкреслював він, — поділ всього населення імперії на своїх та чужих, на вірних та невірних синів батьківщини, поділ імперії на центр та країни»⁵⁷.

Разом з тим керівництво організації підприємців південноукраїнських губерній у той час все ж прагнуло залишатися у легітимних рамках і тому реалізації своїх планів та інтересів вважало необхідним добиватися суто легальним шляхом. Зокрема, передбачалося провести своїх представників до складу вищих представницьких інституцій Російської імперії. Тож ще в серпні 1912 р., користуючись своїм правом висунути кандидата на виборах до Державної Ради імперії (всього відповідна квота для підприємців країни становила 12 осіб), Рада з'їздів представників промисловості та торгівлі півдня Росії провела в Одесі спеціальну нараду. На ній були представлені одеський біржовий комітет (секретар комітету Ф. Булатович), одеський комітет торгівлі і мануфактур (Г. Пекаторос), одеська купецька управа (Е. Ройзман), елисаветградський біржовий комітет (Н. Рейберман), маріупольський біржовий комітет (П. Степанов), кременчуцький біржовий комітет (Л. Залкінд), херсонський біржовий комітет (О. Неймарк), а також деякі інші установи⁵⁸.

У підсумку нарада ухвалила рішення висунути в якості єдиного кандидата на виборах від бізнес-кіл регіону голову Ради з'їздів А. Тімота. Пізніше його кандидатуру, «як енергійного та досвідченого діяча», підтримало більше двох третин всього числа виборщиків південних губерній. При цьому А. Тімот наголошував, що «стоїть на ґрунті політичного світогляду торговельно-промислового класу, політику та інтереси цього класу він і буде... представляти»⁵⁹. Щоправда, реалізувати свої плани А. Тімоту і тим, хто його підтримував, тоді так і не вдалося. Адже до складу Державної Ради імперії в 1912 р. було обрано керівника іншого впливового об'єднання підприємців країни — голову Ради з'їздів гірничопромисловців Півдня Росії М. фон Дітмара.

Утім, нова спроба провести свого представника до верхньої палати Російського парламенту виявилася більш вдалою. На загальноросійському з'їзді виборщиків для обрання двох членів Держради від промисловості, який відбувся в Петрограді 16 вересня 1915 р., представник Ради з'їзду підприємців півдня Росії Г. Вейнштейн (власник найбільшого борошномельного підприємства Одеси, інженер-технолог і громадський діяч) отримав «за» 58 записок та 51 «проти» і, таким чином, був обраний до складу цього органу⁶⁰. Працюючи у складі Державної Ради, Г. Вейнштейн приєднався до вимог міжпалатного парламентського об'єднання — «Прогресивного блоку», обирався членом узгоджувальної комісії по законопроектах «Про утримання з 1914 р. пароплавних сполучень між портами Чорного моря і дунайськими портами, а також по ріках Дунаю і Пруту» та «Про встановлення Положення про Російсько-Дунайське пароплавання» (1916)⁶¹.

Зрештою, в умовах розгортання світової війни, організація підприємців південноукраїнських губерній все ж більше концентрувала свої зусилля на вирішенні поточних питань господарчого життя регіону (боротьба з дорожнечою, подолання нестачі палива, розладу залізничного руху). А отже, намагалася не загострювати свої стосунки із владою, що в умовах воєнних дій могло реально погрожувати висуненням звинувачень в антидержавній діяльності. Певним чином це відбив у своєму виступі восени 1915 р. і член Ради з'їздів представників промисловості та торгівлі півдня Я. Балабан, який зазначав, що «ми менше б за усе бажали, щоб нам закидали докори у крайовому шовінізмі»⁶².

У підсумку зазначимо, що початок XX ст. позначився активізацією корпоративної діяльності представників капіталу українських земель і особливо південного регіону, їх прагненням до самоорганізації та намаганням більш рішучо відстоювати перед царизмом свої позиції. При цьому слід констатувати факт певного протиставлення інтересів підприємців Півдня України економічній політиці імперського центру, що і знайшло свій прояв у діяльності Ради з'їздів представників промисловості та торгівлі півдня імперії. Разом з тим, хоча інтереси та наміри різних груп буржуазії країни далеко не завжди збігалися, треба зазначити, що це все ж не ставало підставою для проявів з їх боку якихось автономістських прагнень на національному ґрунті. Адже в заявах представників великого капіталу українських губерній важко знайти положення та декларації саме подібного змісту. До того ж слід враховувати, що діяльність

підприємницьких організацій ретельно контролювалася владними структурами імперії, а це, в свою чергу, відчутно стримувало буржуазію південноукраїнських губерній в її самовизначенні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

-
- ¹ Торгово-промышленный Юг. — 1912. — № 4. — С. 29.
- ² *Янжул И.* Часы досуга / И. Янжул. — Москва: Тип. А. И. Мамонтова, 1896. — С. 95.
- ³ *Лисяк-Рудницький І.* Историчні есе: у 2 т. / І. Лисяк-Рудницький. — К.: Основи, 1994. — Т. 1. — С. 93.
- ⁴ *Загоруйко В.А.* Формування і крах державно-монополістичного капіталізму на Півдні України / В.А. Загоруйко // Український історичний журнал. — 1972. — № 8. — С. 65–71; *Жиленкова І.М.* Особливості економічного розвитку українських земель Російської імперії в пореформену добу / І.М. Жиленкова // Проблеми історії України XIX — початку XX ст. — К.: Інститут історії України НАН України, 2012. — Вип. 20. — С. 112–141; *Шандра І.О.* Представницькі організації української буржуазії в агропромисловому виробництві (друга половина XIX — 1914 р.) [Електронний ресурс] / І.О. Шандра. — Режим доступу: archive.nbuv.gov.ua/portal/soc...14/st34; *Зінченко О.В.* Представники України в Державній Раді Російської імперії (1906–1917 рр.): монографія / О.В. Зінченко. — Х.: «НТМТ», 2013. — 250 с.
- ⁵ *Назарова Є.П.* Економічні товариства Одеси і регіональний рух на Півдні України на початку XX століття / Є.П. Назарова // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. — Запоріжжя: ЗНУ, 2010. — Вип. 29. — С. 63–70; *Турченко Г.Ф.* Регіональний рух у південноукраїнському регіоні на початку XX століття / Г.Ф. Турченко, Є.П. Назарова // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. — Запоріжжя: ЗНУ, 2011. — Вип. 30. — С. 138–148.
- ⁶ Торгово-промышленный Юг. — 1913. — № 2. — С. 3.
- ⁷ Там же. — 1911. — № 1. — С. 87.
- ⁸ Там же. — 1912. — № 2. — С. 83.
- ⁹ Там же. — 1911. — № 1. — С. 87.
- ¹⁰ *Загоруйко В.А.* Вказ. праця. — С. 67.
- ¹¹ Торгово-промышленный Юг. — 1914. — № 6. — С. 46.
- ¹² Там же. — 1912. — № 18. — С. 63.
- ¹³ Там же. — № 2. — С. 82, 83.
- ¹⁴ Там же. — 1911. — № 1. — С. 12.
- ¹⁵ Там же. — 1912. — № 24. — С. 10.
- ¹⁶ Там же. — № 13. — С. 29.
- ¹⁷ Там же. — № 19. — С. 7.
- ¹⁸ *Рагозин Е.И.* Железо и уголь на юге России / Е.И. Рагозин. — Санкт-Петербург: Тип. И. Гольдберга, 1895. — С. 132–133.
- ¹⁹ Торгово-промышленный Юг. — 1914. — № 13. — С. 5.
- ²⁰ Там же. — 1912. — № 24. — С. 55.
- ²¹ Там же. — № 23. — С. 48.
- ²² Там же. — № 24. — С. 64.

- ²³ Труды XXXVIII съезда горнопромышленников Юга России. Ноябрь–декабрь 1913 г. — Харьков, 1914. — Т. 2. — С. 7.
- ²⁴ Торгово-промышленный Юг. — 1912. — № 24. — С. 53.
- ²⁵ Там же. — 1913. — № 16. — С. 49.
- ²⁶ Горнозаводское дело. — 1914. — № 26. — С. 9202.
- ²⁷ Российский государственный исторический архив, ф. 32, оп. 1, д. 281, л. 9.
- ²⁸ Торгово-промышленный Юг. — 1914. — № 13. — С. 6.
- ²⁹ Там же. — 1913. — № 20. — С. 45.
- ³⁰ Там же. — № 2. — С. 5.
- ³¹ Там же. — 1912. — № 2. — С. 13, 14.
- ³² Там же. — № 4. — С. 11.
- ³³ Там же. — № 3. — С. 18.
- ³⁴ Там же. — С. 53.
- ³⁵ Горнозаводское дело. — 1913. — № 12. — С. 7034.
- ³⁶ Торгово-промышленный Юг. — 1913. — № 19. — С. 38.
- ³⁷ Там же. — № 2. — С. 42.
- ³⁸ Там же. — № 20. — С. 12.
- ³⁹ Там же. — 1915. — № 20. — С. 34.
- ⁴⁰ *Ауэрбах А.А.* Воспоминания о начале развития каменноугольной промышленности в России / А.А. Ауэрбах // Русская старина. — 1909. — июнь. — Т. 138. — С. 460.
- ⁴¹ Торгово-промышленный Юг. — 1913. — № 21. — С. 8.
- ⁴² *Рагозин Е.И.* Указ. соч. — С. 64.
- ⁴³ Торгово-промышленный Юг. — 1912. — № 20. — С. 36.
- ⁴⁴ Журнал общего собрания гг. акционеров Русского общества паромоводства и торговли 14 июля 1907 года. — Санкт-Петербург: Тип. Э. Арнольда, 1907. — С. 5.
- ⁴⁵ Труды XXII съезда горнопромышленников Юга России. — Харьков: Паровая тип. и литография Зильбергберга, 1898. — Ч. 1. — С. 237.
- ⁴⁶ Там же. — С. 52.
- ⁴⁷ Торгово-промышленный Юг. — 1913. — № 2. — С. 3.
- ⁴⁸ Труды XXXVIII съезда горнопромышленников Юга России. — С. 23.
- ⁴⁹ Торгово-промышленный Юг. — 1913. — № 22. — С. 55.
- ⁵⁰ Там же. — № 2. — С. 7, 12.
- ⁵¹ Там же. — № 20. — С. 43.
- ⁵² Там же. — 1914. — № 13. — С. 4.
- ⁵³ Труды XXXVIII съезда горнопромышленников Юга России. — С. 7.
- ⁵⁴ Торгово-промышленный Юг. — 1914. — № 5. — С. 10.
- ⁵⁵ Там же. — С. 11.
- ⁵⁶ *Назарова Є.П.* Економічні товариства Одеси і регіональний рух на Півдні України... — С. 64.
- ⁵⁷ Торгово-промышленный Юг. — 1915. — № 20. — С. 21.
- ⁵⁸ Там же. — 1912. — № 18. — С. 57.
- ⁵⁹ Там же. — С. 65.
- ⁶⁰ Там же. — 1915. — № 19. — С. 10.
- ⁶¹ *Зінченко О.В.* Вказ. праця. — С. 208.
- ⁶² Торгово-промышленный Юг. — 1915. — № 20. — С. 50.

Стаття надійшла до редколегії 26.09.2013.

**ОТНОШЕНИЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ ЮЖНОУКРАИНСКИХ ГУБЕРНИЙ
К ПОЛИТИКЕ ИМПЕРСКОГО ЦЕНТРА в начале XX в.**

Освещена деятельность Совета съездов представителей промышленности и торговли юга России, его отношение к политике царского правительства в начале XX в.

Ключевые слова: *Совет съездов представителей промышленности и торговли юга России, предприниматели, экономический сепаратизм.*

**ATTITUDE OF BUSINESSMEN IN SOUTHERN UKRAINE TO THE IMPERIAL
CENTER POLICY in the early twentieth century**

The activity of the Soviet of the congresses of industry and sales representatives of the Southern Russia, its attitude to the policy of the tsarist government at the beginning of the XX-th century is covered.

Keywords: *the Soviet of the congresses of industry and sales representatives of the Southern Russia, the bourgeoisie, the economic separate.*