

Олександр Пилипенко

УДК 94 (581)

ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНА ТА ТОРГОВЕЛЬНА ПОЛІТИКА УРЯДУ РОСІЇ У ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.

У статті досліджується митна, торговельна та зовнішньоекономічна політика уряду Російської імперії напередодні Першої світової війни. Автором обґрунтовується значення, ефективність і результативність цієї політики для різних регіонів країни.

В статье исследуется таможенная, торговая и внешнеэкономическая политика правительства Российской империи накануне Первой мировой войны. Автором обосновывается значение, эффективность и результативность этой политики для различных регионов страны.

In the article study tax, trade, economic policy of Russian government before First world war. An author is ground the objective sens, effective and result this policy to deferent regions of country.

Ключові слова: зовнішня політика, урядова політика, мито, податки, торгівля, договори, контракти.

Вирішальне значення в організації зовнішніх зв'язків відіграла зовнішня торговельна політика Російської імперії другої половини ХІХ – початку ХХ ст. Остання складалася з багатьох чинників, серед яких провідними були митна політика, тарифне регулювання, міжнародні економічні угоди. Найважливішою за своїми наслідками у регулюванні зовнішньої торгівлі була митна політика Російського уряду, яка в другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. мала яскраво виражений протекціоністський характер і захищала насамперед інтереси власне російські. Протягом багатьох десятиліть більшість іноземних то-

варів була заборонена до ввезення в Україну, інші ж обкладені дуже високими митними зборами.

Вітчизняна історична доктрина радянського періоду дещо відрізнялася від сучасних підходів. Більшість вчених критикували капіталістичний спосіб виробництва і прогнозувала його занепад (М.М. Соболев, В.А. Золотов, Т.М. Китанина, І.В. Измestьева, П.І. Ляшенко, С.А. Покровський, В.Я. Лавричев та ін.). Мета даної статті – проаналізувати тенденції зовнішньоекономічної політики Росії у контексті сучасних поглядів щодо її значення для української економіки.

Вже у 1877 р. відбувається по-



ворот від фритредерства* до посилення митного обкладання, коли у фінансальних інтересах і у зв'язку з падінням курсу рубля було введено стягнення мита за тарифом 1868 р., але у золотому обрахунку; це підвищувало обкладання приблизно на 40-50% [1]. У той же час проводиться посилене митне обкладання ввезення виробів важкої індустрії, а також деяких інших товарів. Так, у 1877 р. було скасоване безмитне ввезення паровозів і рухомого залізничного складу, обкладеного митом в 1 крб. 25 коп. з пуда [2]. Потім вводиться і поступово підвищується мито на чавун, залізні вироби, бавовну, кам'яне вугілля та ін., і нарешті неодноразово проводиться огульне підвищення до 20% мита на всі товари [3].

Наприкінці XIX ст. визначається фінансова залежність царського уряду і зростання іноземного капіталу в українській промисловості. На українському ринку міцні позиції займає німецький капітал, який відігравав найважливішу роль у зовнішньоторгових операціях країни. Одним із найбільш вразливих місць української економіки, яке обмежувало розвиток зовнішньоторгових зв'язків, було бездоріжжя. У 1881 р. Росія у відповідь на митну політику західних країн збільшила мито на 10%, а через чотири роки – ще на 20% по 168 статтям експорту [4]. Слід особливо відзначити митне обкладання заліза і кам'яного вугілля. Розпочате металургійне виробництво в Україні на базі поєднання криворізької руди з донецьким вугіллям, дала можливість виробляти чавун вітчизняного виробництва, починаючи з 1870 р.

У зв'язку з цим назріла можливість перегляду митного обкладання заліза і кам'яного вугілля. У 1884 р. було вирішено обкласти вугілля в 2 коп. з пуда по чорноморському і азовському кордонах, в 1,5 коп. – по західному і в 0,5 коп. – по балтійському кордонах. У 1886 р. по українському морському кордону мито було піднято до 3 копійок. В 1880 р. було скасовано безмитне ввезення заліза для залізничних компаній і машинобудівних підприємств. Мито на чавун було збільшено в 1884 р. до 9, в 1885 р. – до 12 і в 1886 р. – до 15 коп. з пуда. Вслід за цим у 1885 р. було піднято мито на залізо і сталь і запроваджено мито на сільськогосподарські машини у розмірі 50 коп. з пуда [5]. Однак вже в 1887 р. мито на чавун було знову підвищено до 25 коп. по морському і 30 коп. – по сухопутному кордонах [6].

У 1890 р. було піднято мито й на інші види продукції (полотно, крохмаль, цемент, сода, вагони тощо). Всі ці часткові підвищення тарифів поставили на порядок денний кардинальний перегляд тарифів у 1891 р. Новий тариф поклав край ліберальним тенденціям у зовнішньоторговельному курсі [7]. Особливо тарифи значно були підвищені на товари, які вироблялися в Україні: залізо, цукор, вино, хімічні товари тощо. Про таку специфіку тарифу 1891 р. свідчать наступні дані (в копійках з пуда) [8]:

	Тариф 1891 р.	Тариф 1868 р.
Залізна руда	10,5	Безмитно
Чавун	45-52,6	5
Рейки	90	20
Котли	255	100
Паровози	300	75

* Фритредерство (англ. *free trade* – вільна торгівля) – напрямок в економічній теорії, політиці та господарській практиці, що проголошує свободу торгівлі й неутручання держави у приватнопідприємницьку сферу.



В умовах переважання сільського господарства в економіці України та Росії і великої політичної ролі земельного дворянства уряд не міг не зважати на вимоги поміщиків й інтереси розвитку власного вівчарства, виноробства, цукроваріння тощо.

Мито на руду та напівфабрикати мало на меті загальмувати розвиток промисловості щодо їх обробки біля кордонів Росії і стимулювання розробки багатих вітчизняних руд. Порівняно з тарифом 1868 р., у 1891 р. мито на рейки було збільшено у 4,5 рази, на чавун – у 10 разів, на керосин – у 3 рази, на тканини – у 2 рази. Отже, з 1877 р. умовно розпочався період посиленого протекціонізму. Він розпочався внаслідок фінансових труднощів уряду, які були результатом пасивного торгового балансу, різкого погіршення платіжного балансу і ускладненнями кредитної справи внаслідок ворожої політики ряду іноземних банків в умовах назріваючої війни на Балканах. Тенденція до посилення протекціонізму посилилась у зв'язку із зростанням монополістичних об'єднань капіталу, загостренням боротьби за ринки, появою нових форм боротьби капіталістичних монополій (демпінг), поворотом в сторону аграрного протекціонізму Німеччини.

Якщо в пореформений період боротьба із загальною промисловою відсталістю країни могла розпочатися із зниження мита на чавун і залізо, дозволу безмитного ввозу чорних металів залізничним компаніям і машинобудівельним заводам, то розвиток залізничної мережі зробило можливим виникнення української металургії і створило можливості для створення власної металургійної бази.

У 1867 р. на частку Німеччини припадало 40% всього російського екс-

порту. В 1877 р. експорт із Росії до Німеччини досягнув вже 46% всього експорту. Уряд прагнув шляхом підвищення мита стримати розвиток імпорту закордонних виробів. Зокрема з 1882 р. починає підвищуватись мито на чавун і кам'яне вугілля. В 1882 р. митна ставка на чавун була збільшена до 6 коп. з пуду, з червня 1884 р. – до 9, а з червня 1885 р. – до 12 копійок [9].

Експорт з Німеччини до Росії почав падати. За п'ять років 1876 – 1880 рр. він досягав щорічно 230 млн. крб., в наступній п'ятирічці – вже лише 184 млн., а в 1886 – 1890 рр. – 123 млн. крб. Падала і частка Німеччини в російському імпорті: в 1881 р. – 41 %, 1882 р. – 38 %, 1883 р. – 30 %, 1884 р. – 33%, 1886 р. – 31%, 1887 р. – 29%, а в 1893 р. впала до 22% [10]. Німецький уряд не зупинявся перед жодними заходами для того, щоб відкрити вільний доступ на російський ринок.

Наприклад, О. Бісмарк визнавав право Росії на переважний вплив в Болгарії. Натомість він вимагав відмовитись від підвищення мита на предмети німецького експорту. У травні 1886 р. О. Бісмарк заявив російському послу в Берліні П. Шувалову: “Ви маєте намір підняти тарифи на залізо і вугілля. Я не буду приховувати, що цей захід буде мати плачевний вплив на нашу промисловість”. Разом з тим Бісмарк погрожував підвищенням хлібних тарифів, зазначивши, що йому “антипатичні” всілякі заходи проти російського експорту, але йому важко протидіяти тиску аграріїв, які вимагали нового підвищення мита на хліб [11]. Завоювання російського ринку було початком поневолення України німецьким капіталом.

Демарш Бісмарка не мав однак реальних наслідків. З червня 1886 р. мито на чавун було знову піднято з 12 до 15



коп. В 1887 р. у зв'язку з кризою дещо збільшилися завезення в Росію чавуну за надзвичайно низькими цінами. Однак вже 21 квітня 1887 р. мито на чавун не лише було різко збільшено, але й введено диференційну шкалу. Зокрема збільшилось мито для чавуну, завезеного через сухопутний кордон, до 30 коп. Імпортований через морські порти чавун обкладався митом в 25 коп. з пуду [12]. У 1877 – 1880 рр. митне обкладання всіх ввезених товарів становило 16,1% їхньої цінності, у 1881 – 1884 рр. – 18,7, у 1885 – 1890 рр. – 28,3% [13]. У зв'язку з цим між Росією і Німеччиною почалися переговори про новий торговий договір. Російський уряд послідовно відстоював принцип автономності свого тарифу. Вважаючи за неможливе зниження ставок тарифу 1891 р., С. Вігте запропонував вважати тариф 1891 р. мінімальним.

Все інше підлягало митному обкладанню. Порівняно з тарифом 1868 р., розмір мита на ряд товарів значно збільшувався: на чавун – у 10 разів, на гас – в 3, на рейки – у 4½, на машини – у 8, на паровози – у 4, на бавовняні тканини – удвічі [14]. Тариф 1891 р. підвищив обкладання деяких товарів настільки, що мав характер майже забороненого. В 90-х рр. XIX ст. зміни у зовнішньоекономічному курсі Росії мали наслідком зміни у зовнішніх торговельних зв'язках. Зближення з Францією, яке мало глибоке політичне коріння, завершилось укладанням франко-російського союзу в 1891 – 1894 рр. Цьому процесу сприяли англо-російські протиріччя, які загострилися внаслідок зіткнення інтересів на Середньому і Близькому Сході, і австро-російські конфлікти, викликані посиленням експансії Австро-Угорщини на Балканах [16]. У зв'язку з тим, що німецька сторона зволікала із проведенням заходів щодо оптимізації

зовнішньоторгового співробітництва, з 1 липня 1893 р. було введено в дію закон про подвійний тариф. Німеччина відповіла на це 2 липня розпорядженням про підвищення мита на російські товари на 50%.

Цей захід призвів до того, що українська пшениця обкладалася у 7,5 марок зі 100 кг., в той час як пшениця конкурентів – лише в 3,5 марок, тобто українських хліб обкладався на 114% більше, ніж хліб інших країн. В російських джерелах того часу вказувалося на той факт, що німецькі товари обкладені були на 20-30% вище товарів інших країн.

У зв'язку з цим 15 липня 1893 р. було надруковано циркуляр про підвищення збору з німецьких суден у 20 разів, тобто 1 крб. замість 5 копійок з подвійної тонни. Мито на німецькі товари було підвищено на 50% порівняно з максимальним тарифом. Вжиті російським урядом заходи паралізували експорт в Україну німецьких товарів [17].

Але й Росія зазнавала проблем у ввезенні на світовий ринок своїх товарів. 10 липня 1893 р. німецький уряд заявив про свою згоду на скликання конференції, яка розпочата 21 вересня 1893 р. На ній вдалося дійти компромісної згоди щодо російських тарифів. 29 січня 1894 р. в Берліні було підписано російсько-німецький торговий договір терміном на 10 років.

За цим договором Німеччині були зроблені поступки порівняно з тарифом 1891 р., зокрема на різні сорти металу і сталі – від 17 до 23,5%, проволочку – 50%, машини – від 10 до 29%, хімічні продукти – 37%, вовняні і камвольні тканини – від 12,5 до 30%, в'язані вироби – від 33 до 37%, галантерею – від 10 до 20%, шкіру – 20%, хміль – 65%, крохмаль – 18%. Натомість Німеччина надала Росії свій конвенційний тариф, який суттєво



підвищував ставки для хліба (30%), лісу (20-25%), м'яса (15-25%), масла (20%), яєць (33%). Росія ж, зробивши поступки, втрачала 2,6 млн. крб. митного прибутку з німецьких товарів, а всього (оскільки ставки конвенційного тарифу надані за договором й іншим країнам) – до 6 млн. крб. [18].

У формі поступки ним з ратифікацією договору був прийнятий закон про скасування свідочств про тотожність товарів відповідним стандартам. З цього часу експортер хліба з Німеччини отримував ввізне свідочство на суму митного обкладання цього товару при його ввезенні. Однак значна частина українського хліба разом з німецькою пшеницею реекспортувалася Німеччиною. Це був нееквівалентний обмін. Договір 1894 р., який формально був рівноправним, насправді був не вигідним для України та Росії і перетворював її на аграрний придаток Німеччини. Це сталося не внаслідок обтяжливих умов договору, а в результаті слабого промислового розвитку Росії.

Російська імперія, крім Німеччини, уклала подібні конвенційні угоди із Францією, Австро-Угорщиною, Болгарією, Данією, Італією і Португалією. Це, звісно, значно сприяло пожвавленню торгівельних відносин між Росією та європейськими країнами. Тепер Росія перейшла до системи подвійного тарифу – максимального або автономного, який не застосовувався до країн, які не уклали з Росією договору про найбільше сприяння, й іншого, конвенційного, до якого включалися усі зниження, надані Росією за договорами з окремими країнами. Цей конвенційний тариф не був автономним: за договором Росія брала на себе зобов'язання надавати знижені ставки на термін дії договору і не підвищувати мита за фіксованими ставками.

У зв'язку з цим право найбільшого сприяння отримало іншого значення. Раніше воно стосувалося правових умов торгівлі і мореплавства. Тепер воно означало розповсюдження на країну усіх знижок, які були надані за договором з Німеччиною і конвенцією з Францією. Однак російській конвенційний тариф стосувався країн, які, не маючи з Росією договору, застосовували до неї ставки мінімального тарифу або мали єдиний автономний тариф (наприклад, угода з Румунією 19 вересня 1893 р.). У травні 1894 р. було укладено торговий договір з Австро-Угорщиною [19].

Аналогічні угоди були укладені з Іспанією (січень 1895 р.), Данією (лютий 1896 р.), Японією (травень 1896 р.), Португалією (червень 1895 р.). Запровадження подвійного тарифу, яке розпочалося в Німеччині і перекинулось на інші країни, означало посилення боротьби за ринки.

Російська зовнішня торгівля кінця XIX – початку XX ст. відбивала суттєвості відсталої країни, яка розпочала капіталістичний розвиток в умовах збереження пережитків кріпосництва і посиленої боротьби за ринки у зв'язку із появою розвинених імперіалістичних країн. Основою країною, де розміщувалися царські займи, була Франція, яка була зацікавлена у союзі з Росією для боротьби з німецькою загрозою. Високий митний бар'єр і можливість отримання підвищеної норми прибутку починають все більше притягувати іноземних інвесторів.

У промисловість Донбасу та інших регіонів України все більше проникає іноземний капітал. Дивіденди, які виплачувалися закордонними акціонерами, ще більше підривали активність російського платіжного балансу і змушували царський уряд йти шляхом максималь-



ного форсування експорту. Потрапивши у залежність до Англії і Франції як країн-кредиторів та інвесторів капіталу, Росія у своїй зовнішній торгівлі після укладення договору з Німеччиною потрапила під вплив останньої. Німеччина витісняє інші країни як постачальників індустриальних товарів в Росію і бере в свої руки значну частину російського експорту не лише для задоволення внутрішніх потреб, але й для реекспорту.

Все більшого значення набувають в експортній торгівлі Росії німецькі фірми, які діяли безпосередньо в Росії. За час з 1894 по 1900 рр. імпорт в Росію з Німеччини зріс на 74 млн. крб., а експорт – лише на 40 млн. [20].

Зі сходженням на престол у 1881 р. Олександра III, що був переконаним захисником національної промисловості і під час свого правління рішуче вводив систему митного заступництва, поворот у митній політиці Росії став остаточним. У наступне десятиліття ставки тарифу переглядалися майже щороку і щораз у бік збільшення. З 1884 по 1886 рр. митні збори на чавун збільшувалися неодноразово і досягли 15 коп. за пуд. У 1884 р. вводиться митний збір на мідь у розмірі 1 крб. 50 коп. за пуд, а в 1887 р. він збільшується до 2 крб. 50 коп. [21].

Непродумана митна політика царського уряду призвела до скорочення і подорожчання імпорту машин, необхідного для сільського господарства України. А це негативно позначилося на розвитку провідної його галузі – землеробства. Так, Полтавське сільськогосподарське товариство вказувало на "подорожчання багатьох сільськогосподарських машин і обладнання", особливо з 1885 по 1889 рр., на плуги Сакка, Рансома і Еккера, сіялки, молотарки, сортувальники, соломорізки внаслідок підвищення мита. У своєму клопотанні

до міністра фінансів представники Полтавського товариства заявили, що новий перегляд мита у 1891 р. призведе до ще більшого подорожчання машин.

Проти підвищення мита в 1891 р. виступили Харківське товариство сільського господарства та сільськогосподарської промисловості, Одеський біржовий комітет, які заявили, що "підвищення мита ляже важким тягарем на землеробство" [22]. У відповіді С.Ю. Вітте заявив, що мито в 70 коп. за пуд завезених машин – "це такий мізерний податок на українське землеробство, яке йому аж ніяк не зашкодить". Тим не менш політик зрозумів, що з огляду на кризу сільського господарства в Україні краще мито залишити незмінним (70 коп. з пуду усіх видів машин). 16 серпня 1893 р. основне мито було знижено за угодою з Францією до 50 коп. золотом з пуду, а з 8 березня 1894 р. ця ставка стала загальною для усіх країн. Міністр фінансів С.Ю.Вітте так мотивував цю зміну ставки: "Зниження мита у розмірі 20 коп. з пуду принесе безперечну користь сільському господарству, яке й так, незалежно від мита, віддає перевагу складним машинам з-за кордону внаслідок кращої їх конструкції і роботи".

Однак навіть мито у 50-70 коп. виявилось не в інтересах сільського господарства України. Після прийняття тарифу 1891 р. до російського уряду продовжували надходити клопотання про його зниження від українських товариств. Так, Полтавське товариство сільського господарства 11 березня 1896р. звернулося до Міністерства землеробства і державного майна про скасування звичного мита на машини, які не вироблялися в країні і мали суттєве значення для сільського господарства.

На цей запит міністерство заявило, що "послаблення заступництва уряду



може позбавити наші заводи в ефективності обкладення взагалі". Харківське товариство сільського господарства і сільськогосподарської промисловості 24 лютого 1897 р. просило уряд про зниження мита на залізо, сталь, чавун і сільськогосподарські машини, оскільки такий захід: по-перше, зміцнить українську промисловість, по-друге, ліквідує шкідливу спекуляцію і по-третє, зробить дешевшим виробництво хліба [23].

Київське товариство сільського господарства і сільськогосподарської промисловості, за дорученням III обласного з'їзду сільських господарств, звернулося в Міністерство землеробства і державного майна 30 січня 1896 р. з однаково вмотивованим проханням. На основі опитування власників 6 великих складів, які продавали за рік землеробських машин на суму понад 1 млн. крб., товариство дійшло висновку, що експлуатувалося лише 2% вітчизняних машин. У своєму зверненні до уряду товариство констатувало, що "українські селяни змушені були купувати іноземні машини, оскільки не спостерігалось успіху у вітчизняного машинобудування".

Починаючи з 1895 р., в Міністерство фінансів Росії почали надходити прохання про скасування мита на сільськогосподарські машини з боку земств українських губерній. Так, в 1896 р. Катеринославські губернські земські збори підтримали резолюцію М. Алексеєнка про порушення питання про скасування мита на сировину, необхідну для сільськогосподарського машинобудування. Подібне прохання до уряду надіслала навіть одна сільська вчителька з Чернігівської губернії.

Не зважаючи на потік скарг з України, уряд приступив до перегляду тарифів лише в 1897 р. Міністр землеробства Ермолов і фінансів Вітте скли-

кали комісію для вивчення питання про скасування мита на сільськогосподарські машини, які не вироблялися в Росії. Голова комісії Ковалевський, відкриваючи засідання комісії, заявив, що скасування мита є "мірою крайньою і передчасною" [24]. Землевласник Полтавської губернії І. Присецький був єдиним, хто звернув увагу комісії на те, що питання про мито на машини пов'язане з проблемою зниження мита на чавун, залізо і сталь, оскільки без цього українські машинобудівники не зможуть виробляти дешеві сільськогосподарські машини.

Запроваджене урядом мито лягало важким тягарем на найбільш розповсюджені серед українського населення знаряддя (борони і плуги), і на цьому наголошували українські делегати. У відповідь на це Ковалевський заявив, що комісія не має повноважень розглядати це питання. 26 жовтня 1897 р. комісія представила свої висновки, однак Вітте погодився не з усім. Справа в тому, що російський уряд постійно лобював інтереси власної великоросійської промисловості, яка почала розвиватися, і тому був не зацікавлений у розвитку машинобудування в Україні. Для російського уряду настав час подумати про збут продукції власне російських підприємств, і тому питання про тарифи з часом переросло з площини економічної в політичну.

25 травня 1898 р. рішенням Державної ради було запроваджено новий 6-й пункт статті 167 Мілного статуту про безмитний пропуск в Росію деяких землеробських машин та автомобілів [25]. Однак вже в 1906 р. міністр фінансів І. Шипов і міністр торгівлі і промисловості В. Тимірязєв здійснили різкий оберт державної політики в бік протекціонізму. В 1906 р. в Харкові відбувся I з'їзд фабрикантів землеробських машин, який звернувся до Міністерства торгів-



лі і промисловості з клопотанням про скликання наради з деяких нагальних питань. У квітні 1907 р. нарада під головуванням титульного радника М. Лангового відкрила свої засідання. Сам склад наради не обіцяв нічого доброго для українських представників.

Окрім чиновників урядових відомств, у роботі наради брали участь 6 представників від Ради з'їзду гірничо-промисловців Уралу, 19 представників російського машинобудування, 4 представники від постійної наради виробників заліза і металургійних заводів північного і прибалтійського районів Росії, від Ради з'їздів гірничопромисловців Царства Польського і від з'їзду фабрикантів землеробських машин. 36 представникам російської важкої промисловості протистояли лише 6 українських делегатів від трьох сільськогосподарських товариств.

Нарада навіть не розглядала питання про митну політику уряду. Саме після цієї наради відбулося повернення урядом мита на імпортовану продукцію до рівня 75 коп. з пуду, а згодом – до 1 крб. 50 коп., що означало фактичну заборону імпорту обладнання, необхідного сільському господарству України [26]. Таким чином, власні інтереси російських підприємств переважили потреби молодшої української промисловості, у розвитку якої царський уряд був не зацікавлений.

На початку ХХ ст. політичні умови для Росії склалися несприятливо. Загроза втрагати німецького ринку ставала реальною. Всі сили російської дипломатії застосовувались для попередження економічного розриву з Німеччиною. Спеціально створеною для цієї мети митною комісією керував М. Ланговий. У відповідь на митний тариф Німеччини 25 грудня 1902 р. було встановлено

подвійний тариф для зернових культур [27].

13 січня 1903 р. новий тариф був затверджений і отримав силу закону. Одноразово встановлювався диференціальний тариф по західному сухопутному кордону на більшість товарів німецького виробництва із збільшенням на нього мита до 25% [28].

Російський уряд при цьому розраховував, що йому вдасться пролонгувати умови договору 1894 р. Однак незабаром переконався, що через тверду позицію Німеччини у питанні про мито на хліб, на поновлення договору розраховувати не варто. Сторони приступили до переговорів, які тривали з червня 1903 р. до 1904 р., коли міністром фінансів Вітте і канцлером Бюловим була підписана конвенція, що відновила дію договору 1894 р. у зміненій редакції. Термін нової конвенції було встановлено до грудня 1917 р. [29].

Російсько-японська війна призвела до того, що Росія відмовилася від боротьби з німецьким демпінгом і не обумовила для себе заходів самозахисту проти нього. Це розв'язало німецьким синдикатам і трестам руки у боротьбі за завоювання російського ринку. Тому у ХХ ст. спостерігається систематичне зростання німецького імпорту до Росії. При цьому Німеччина не тільки відіграла вирішальну роль у ввезенні в Росію машин і апаратів, хімічних продуктів, фарб, вовняних і бавовняних тканин, вовни і вовняної пряжі, шкіри, в'язаних виробів, білизни та суконь, галантереї, хутра, але й широко розгорнула посередницьку торгівлю з Росією какао, какао, прянощами, шовком-сирцем.

Фактично монополізувавши російський імпорт, Німеччина притягала до себе і російський експорт. Вивіз російського хліба та сировини в Англію



й інші країни ускладнювалися високими фрахтами. Крім того, німецькі капіталісти одержали можливість впливати на напрямок російського експорту, зливаючи власні фірми з російськими експортними компаніями та фірмами.

Таким чином, підписання російсько-німецького торгового договору 1904 р. призвело до значної залежності Росії від Німеччини у зовнішній торгівлі, що дуже позначилося на становищі торгівельного балансу імперії, а з початком Першої світової війни фактично, заблокувало вивіз її товарів на західноєвропейські ринки [30], що фактично робило недоступним російський ринок для товарів воюючих країн.

Внаслідок посухи 1907 р. загинула значна частина врожаю, рівень цін, що стрімко виріс, викликав необхідність у розробці урядом термінових заходів. Але й у періоди неврожайних років вивіз зерна інтенсифікувався, хоча в окремі моменти поєднувався з посиленням ввозом [31]. До початку 1908 р. становище хлібного ринку стабілізувалося.

Не менш важливим для зовнішньої торгівлі України було питання про тарифи на залізничні перевезення вантажів. Актуалізувалось воно у 1875 р., а з наступного року була створена при Департаменті економії Державної Ради під головуванням Є. Баранова комісія для вивчення залізничної справи в Росії [32]. Але справа тривалий час не могла зрушити з місця, доки міністр фінансів І. Вишнеградський не запросив для підготовки тарифного законопроекту з Києва С. Вітте – автора відомої праці “Принципи железнодорожных тарифов по перевозке грузов”, яка вийшла 1883 р. Колишній керівник Південно-Західної залізниці С. Вітте прагнув “обмежити залізничні товариства у тарифній справі” і покласти контроль над тарифами на

уряд [33]. Щодо тарифної політики в російського уряду не було чіткої стратегії. Він певний час намагався збалансувати інтереси перевізників і власників товарів і часто помилявся. Наприклад, досить дивну позицію щодо хлібного експорту Румунії зайняло Міністерство шляхів сполучення, яке у 1886 р. дозволило Південно-Західним залізницям встановити пільгові тарифи для транспортування румунського зерна до Німеччини. Така підтримка російським урядом Румунії загострювала небажану конкуренцію на ринках Данцигу і Кенігсбергу. Надані іншій країні залізничні переваги порушували звичний хід торгових операцій в Україні. Румунський хліб легко досягав Одеси, конкурував з місцевим, чим викликав стурбованість місцевих хліботорговців. У своїй книзі про тарифи С. Вітте звернув увагу на цю невідповідність для української торгівлі гостинність, коли румунський хліб у кількості 1,7 млн. пуд. щорічно наповнював магазини порту «на шкоду одеському експорту й інтересам залізниці» [34].

Така непродумана тарифна політика царського уряду не сприяла розвитку української зовнішньої торгівлі хлібом. У 1887 р. за ініціативою керівника Південно-Західної залізниці С. Вітте управління залізниці підготувало проект зниження тарифів перевезень до Кенігсбергу зі станцій Києва до Роздільної. Одночасно Східно-Прусська залізниця знизила на 6 коп. тарифні ставки з кожного пуду вантажів, які слідували від Граєва до Кенігсбергу.

З цього часу, після введення в 1888 р. нового тарифу, Південно-Західна залізниця значно збільшила перевезення хлібних вантажів з Київської, Подільської і північної частини Херсонської губернії Південно-Західною і Фастівською залізницями до Кенігсбергу. 1 серпня 1890 р.



Південно-Західна залізниця ввела новий знижений тариф на перевезення кукурудзи в Кенігсберг з районів, розташованих південніше Жмеринки і Бессарабії, яка була одним із центрів її виробництва в країні [35].

З метою навести лад у залізничному господарстві уряд ще 1878 р. об'єднав три залізниці (Одеську, Києво-Брестську, Брестсько-Граєвську) у складі єдиного товариства Південно-Західної залізниці. Це товариство вело боротьбу з Ліваво-Роменською дорогою, яка доставляла більшість українського хліба в Лівавський порт, а також з Фастівською, Харково-Миколаївською, Лозово-Севастопольською залізницями [36].

Наскільки успішними були ці заходи уряду, засвідчують такі факти [37]. У статті 19 російсько-німецького договору від 1894 р. була встановлена нова тарифікація експортних перевезень. Проголошений договором 1894 р. принцип рівності і взаємності в призначенні залізничних тарифів мав на увазі застосування їх до перевезень російських і німецьких товарів в однакових напрямках. Однак насправді рівноправ'я не було, виграла лише Німеччина.

Внаслідок цих угод німецьким портам були надані переваги перед українськими. В орбіту впливу німецьких портів виявилися втягнуті українські території, які обслуговувалися Південно-Західними залізницями. Приблизно в таких же умовах опинилися великі пункти відправлення хліба Ліваво-Роменської та інших залізниць. Унаслідок таємної згоди керівництва російських і німецьких залізниць перевагу було віддано Кенігсбергу (перед Лівавою). На підставі спеціальних угод німецькі експортери отримали можливість користуватися складами українських залізниць протягом півроку без підвищення тарифних

ставок. У 1897 р. Міністерство фінансів Росії спробувало досягти поступок з боку Німеччини, але безрезультатно.

Царському уряду так і не вдалося зрівняти в обсягах експорту південні і балтійські порти. Час від часу російський уряд вживав заходів для залучення іноземного хліба і товарів для перевезення українськими залізницями. Але ці заходи мали тимчасовий характер.

Яскравим прикладом репресивної щодо України тарифної політики царського уряду є приклад з транспортуванням борошна. Росія найбільше переїмалася своїми експортними відносинами з Фінляндією. За договором 1897 р. зростав експорт житнього борошна до цієї країни за рахунок українських виробників. В 90-х рр. XIX ст. царський уряд Росії активізував свої зазіхання на хлібні ринки Норвегії і Швеції. Неодноразово російська дипломатія схилила шведський і норвезький уряд підписати торгову угоду, але ці спроби завершувались невдачею. Лише в 1906 р. вдалося підписати торгівельну угоду зі Швецією, коли експорт борошна до цієї країни впав майже до нульової позначки.

Певних успіхів Росія досягла лише на ринках Близького Сходу. Але експорт борошна до Єгипту і Туреччини постійно падав. На міжвідомчих нарадах "Про заходи сприяння вивозу борошна за кордон" протягом 1908 – 1910 рр. хліботорговці звинувачували уряд у недалекоглядності. Україна на той час мала велику кількість млинів, зокрема портових, з великою продуктивністю і оснащенням. Урядова підтримка у формі 50% знижки тарифу на експортні перевезення пшеничного борошна могла б різко розширити вивіз до Італії та Єгипту, а заохочувальні премії змінили б докорінно становище українського борошномельного виробництва на світовому ринку.



Саме про це просив черговий з'їзд борошномелів Росії.

Коли у грудні 1908 р. турецький уряд збільшив безмитне завезення в Трапезунд борошна, був створений Південний союз борошномелів, який відправив дві партії борошна до Туреччини але цей досвід закінчився невдачею [39]. Головну причину поразки борошномели вбачали у відсутності урядової допомоги. Лише у жовтні 1911 р. уряд відгукнувся на прохання українських борошномелів, коли при Міністерстві торгівлі і промисловості було скликано особливу нараду під головуванням П. Барки для обговорення заходів для розвитку експортної торгівлі з Близьким Сходом. Але ця нарада не затвердила жодних конкретних заходів для зниження тарифів, фрахтів і встановлення прямого сполучення з Туреччиною.

У галузі торгівлі і фінансів уряд В. Коковцова, який прийшов на зміну уряду С. Вітте, не провів жодної реформи. Більше того, В. Коковцов обмежив діяльність мінфіну вузьковідомчими інтересами і зведенням бездефіцитного бюджету [40]. Скорочення організаційно-господарських функцій міністерства знайшло відгук у всіх галузях економічної політики: тарифної, митної, державних хлібних поставок тощо.

Здійснений у 1907 р. перегляд системи залізничних тарифів засвідчив зростаючу роль фіскальних інтересів імперії. Уряд заявив, що віднині він є "гарантом" задоволення інтересів залізниць і їх економічного розквіту. Фактично В. Коковцов відмовився від політики тарифної рівноваги центру і регіонів, яку проводив С. Вітте.

Митна політика, яку реалізувало міністерство фінансів протягом 1906 – 1913 рр., розвивалася у контексті основного напрямку зовнішньопо-

літичного курсу царизму – російсько-французького зближення. В ній помітні й спроби пом'якшення економічних протиріч з Німеччиною. Доля українських мірошників цікавила уряд найменше. Такий "вибірковий" характер політики царського уряду неоднаково позначився на темпах розвитку борошномельного виробництва України та інших регіонів імперії.

Українські організації мірошників не припиняли вимагати від уряду зменшення тарифів на борошно і розробили власні програми тарифних перетворень. Наприклад, Київський районний комітет мірошників від імені власників 500 млинів, які переробляли 25 млн. пуд борошна щороку, просив російський уряд затвердити запропоновані тарифи і надати ряд пільг. Уряд вирішив дану проблему дуже у дивний спосіб: без урахування інтересів українських виробників борошна [41].

У період міністерства В. Коковцова простежувалась політика, розрахована на підтримку комерційної діяльності залізниць. Залізничних ділків підтримували в їх претензіях землевласники великоросійських районів. Таку ж позицію зайняли особливі наради, які скликалися протягом 1905 – 1906 рр. при Департаменті залізничних справ. 1 січня 1907 р. було запропоновано нові, підвищені тарифи на перевезення борошна і крупи (тарифи коливалися від 1,25 коп. пуд версти до 1,75 коп. на відстані понад 2 тис. верст). Співставлення тарифів 1897 і 1907 рр. засвідчує подорожчання транспортування борошна з України на 10% [42].

Реформа В. Коковцова змінила увесь тарифний курс. Вона обмежила перевезення борошна з України і навпаки посидила їх на коротких відстанях в Росії. Ця реформа призвела до нового

Олександр Пилипенко Зовнішньоекономічна та торговельна політика уряду Росії...



перерозподілу районів борошномельної промисловості після 1897 р. Перегляд тарифної формули сприятливо позначився на продуктивності млинів у Московському, Петербурзькому, Північно-Західному районах та Верхньоволзьких губерніях. Усі ці млини працювали на завезеному переважно з України зерні. Оскільки середня відстань пробігу борошна до іноземних ринків збуту тут не перевищувала 1120 верст, то вони й не відчували втрат від зміни ставок. В іншому становищі опинилися українські підприємства, які були віддалені від великих промислових центрів. Вартість перевезення вагону борошна тут збільшилася на 3 коп. за одну версту. Це призвело до консервації в Україні важливої галузі сільського господарства. Різко впали поставки борошна великих переробних центрів: Катеринослава, Києва, Полтави та інших міст. Власники українських млинів розцінили тарифні зміни 1907 р. як новий податок на борошномельну галузь.

Введення нової тарифної сітки викликало обурення в українській буржуазії, яка першою поставила це питання на VIII Всеросійському з'їзді борошномелів у листопаді 1907 р. В його резолюції підкреслювалось, що "штучна підтримка млинів, які розташовані не в хлібних губерніях Росії, не може бути нічим виправдана". Опротестував новий тарифний закон ряд біржових комітетів та торговців Катеринослава, Миколаєва та інших міст. Під тиском цих протестів уряд змушений був повернутися до дискусійного питання на Особливій нараді з перегляду тарифів на перевезення хлібних вантажів у 1910 р. при Міністерстві фінансів. Але перегляд тарифної політики цього року торкнувся лише окремих питань. Тому біржові комітети Одеси, Миколаєва, Феодосії, Бердянська

продовжували вимагати скасування тарифу [43].

Даючи оцінку тарифному курсу в період діяльності В. Коковцова, необхідно підкреслити, що вона була продовженням системи, запровадженої С. Вітте. Однак під впливом змін умов ринку і господарського розвитку тарифна політика зазнала помітних перетворень. Українські виробники борошна опинилися у складному становищі внаслідок ускладнення прямого транзиту в порти та експортні пункти. Наведені факти переконливо свідчать про те, що у процесі розвитку капіталізму та ринкових відносин російська буржуазія все більше стає на захист інтересів великоросійської промисловості і нехтує інтересами українського аграрно-промислового комплексу.

Внаслідок пасивної зовнішньоекономічної політики російського уряду склалися не вигідні умови експорту й для інших сільськогосподарських продуктів. Так, надзвичайно важкими були умови постачання продукції тваринництва з України до Німеччини. Відповідно до німецького законодавства бики гірських порід, які завозилися іншою державою або за згодою держави, пропусkaliся при сплаті мита в 9 марок (4 крб. 17 коп.) за штуку і до 30 марок (13 крб. 89 коп.) велика рогата худоба. Митом в 2 крб. 5 коп. обкладалися частини свинячих туш разом із салом. Забита худоба, яка призначалась для харчування, обкладалась як свіже м'ясо. Свіже м'ясо та вироби з нього підлягали надбавці до мита в 20%. Це ж м'ясо за конвенційним тарифом підлягало надбавці в 10% [44].

Водночас худоба, м'ясо і сало завозилися до Великобританії та Росії безмитно. З червня 1900 р. було прийнято «Закон про догляд забитої худоби і м'яса в Німеччині». Параграф 15 закону на-



давав право Німеччині встановлювати більші заборони і обмеження ввезення, ніж вказувалося вище [45].

У нашому розпорядженні є витяг із Заключного протоколу до торгового договору 15-28 липня 1904 р. між Німеччиною і Росією. Згідно з Ч. 1 ст. 5 цього договору німецька сторона брала на себе зобов'язання, що кількість живих свиней, ввезення яких до Верхньої Силезії було заборонено законом 1885р. (окрім 1300 голів на тиждень), було збільшено до 2500 голів на тиждень. Цим законом також передбачалось, що м'ясо, яке буде визнано приготвленим згідно з приписами німецького закону (від 3 червня 1900 р.), буде допущено для завезення до Німеччини [46].

В кінцевому підсумку, не зважаючи на суворість німецького законодавства, досягнення вітчизняної дипломатії та урядових кід, дозволили українському виробнику м'яса вийти на німецький ринок. Було відновлено давні торгові стосунки в галузі тваринництва.

Оскільки Україна була найважливішим регіоном імперії у справі вивозу цукру, то розглянемо наслідки для неї вступу Росії до Брюссельської конвенції. Період напередодні Першої світової війни позначився значним загостренням конкурентної боротьби виробників товарів на світових ринках і в країнах Європи. Не минули ці процеси і таку важливу галузь харчової промисловості, як виробництво цукру. Росія вступила в 1907 р. до Брюссельської конвенції як рівноправний її член, однак за тієї умови, що річний її вивіз на конвенційні ринки повинен бути не менше 200 тис т або 12,2 млн. пудів [49].

Контингентування цукрового вивезення, обмеження його зазначеною межею спочатку відповідало інтересам українських виробників цукру та купців.

Але згодом українська цукрова промисловість почала «задохатись» у встановлених міжнародними угодами обмеженнях.

Інтереси Росії намагалися утикнути фактом вступу її до конвенції на основах обмеження вивезення цукру. Найбільше не підтримувала вступу до конвенції Росії Німеччина. Дані за тривалий період (7 років), який минув після приєднання Росії до цукрової конвенції, дають підстави думати, що цей крок був вигідний насамперед російським губерніям, де була значно менш розвинена цукрова промисловість, ніж в Україні.

Для України ж при експорті до Фінляндії морським шляхом транзитом через Австро-Угорщину і Німеччину вивезений цукор повинен був забезпечуватися конвенційними правами. Але згідно з нормами міжнародного права останні могли бути використані для вивозу до конвенційних країн, якщо відносно вивезеного до них цукру були свідчення про дійсний експорт його до Фінляндії. Те ж саме слід сказати і про певну кількість відправлень цукру українського виробництва на неконвенційні ринки через територію Австрії.

Українські підприємці та директори цукрових заводів рішуче виступили проти приєднання до конвенції і закликали Росію вийти із кабального альянсу. Прямим наслідком конвенції було скорочення кількості цукрових заводів в Україні (за деякими даними, із 128 до 115). Однак не можна робити однозначний висновок, що лише Брюссельська конвенція зв'язала Росію важкими умовами і що обмежувальна вивізна норма стояла на шляху українського експорту і гальмувала розвиток вітчизняної цукрової промисловості. Не Брюссельська конвенція заважала Росії завойовувати одні ринки і закріплюватися на інших. Віковічна ро-



сійська господарська безпорадність та відсутність державного контролю й допомоги у даному виді експорту – головна причина слабкої конкурентноздатності Росії на світовому ринку.

У цілому тарифне законодавство кінця XIX – початку XX ст. було недосконалим. Його компромісний характер, постійні коливання курсу уряду, міжвідомчі суперечності не могли не позначитись на характері тарифних постанов і практичних результатах. Уряд прагнув наблизити російську систему тарифного законодавства до світових стандартів за рахунок власних виробників. Не продуманою була й митна політика царського уряду на початку XX ст. Стягуване мито було найвищим в Європі. Про це свідчать суми стягуваного мита по відношенню до цінності обкладення завезених товарів. У 1866 – 1870 рр. воно складало 14,9%, в 1871 – 1875 рр. – 13%, в 1876 – 1880 рр. – 16,3%, в 1881 – 1885 рр. – 19,6%, в 1886 – 1890 рр. – 28,1%, в 1891 – 1895 рр. – 32,3%, в 1896 – 1900 рр. – 35%, в 1901 – 1905 рр. – 36,6% [50]. Росія займала перше місце у світі по інтенсивності митного обкладення.

Митна політика Російської імперії складалась хаотично, залежно від ентузіазму окремих груп промисловців, які клопотали про це питання перед урядом. Такий хаос тривав протягом 80-х рр. XIX ст., доки тариф 1891 р. не спробував привести випадкові і неузгоджені дії уряду до певної узгодженості. Однак ця мета не була досягнута. Основним недоліком російської тарифної політики було прагнення держави охопити все завезення товарів і надавати заступництво усім галузям внутрішнього виробництва, починаючи від сільськогосподарських галузей і завершуючи переробною галузю. Ця політика була б розумною щодо певної галузі народного господарства,

а розповсюдження такої системи на всі галузі економіки було ілюзорним.

Таким чином, зовнішньоекономічна політика царського уряду не була послідовною. Окрім того, російський протекціонізм характеризувався внутрішніми протиріччями. Уряд однією рукою відбирав те, що давав іншою. Не можна було допомагати обробній промисловості в Україні і водночас створювати нові проблеми через подорожчання сировини, машин, обладнання тощо. В жодній країні світу сировина не обкладалася таким високим митом, як в Росії. Скрізь звільнялися від мита вугілля, сира шкіра, металеві руди, мідь, прядильні та інші матеріали для промисловості.

Не зважаючи на високе мито на сировину, завезення багатьох її категорій в Україну збільшувалося щороку, що доводило неспроможність імперської політики. Російське виробництво сирих матеріалів не могло повністю задовольнити переробну промисловість, і вона змушена була звертатись до іноземного завезення (наприклад, чай, бавовна, чавун). Подорожчання товарів складало не менше 30% від усіх імпортованих товарів, які були в ужитку українського населення. Внаслідок послідовного проведення російським урядом політики крайнього протекціонізму неможливим стало зближення із Англією і США, які дотримувались протилежного, фритредерського напрямку торгової політики. Замість того, щоб зважати на наявну специфіку іноземної торгової політики, Росія створила "митну стіну", частково ізолювавши країну від світового ринку. Митний протекціонізм повинен був враховувати потреби та економічне становище українського селянства, чого не відбувалося.

Торгові договори обмежували свободу країни у встановленні мита. Оскільки Росія прийняла конвенційний тариф



із визначеними ставками на певну кількість років і не могла підвищувати його до завершення терміну дії конвенції, це суттєво позначилося на прибутках українських виробників.

При наявній системі договорів обмежувалася роль законодавчих палат країни у виробленні тарифних угод між сторонами. До того ж рішення на міжнародному рівні мали інколи суб'єктивний характер. Унаслідок підписання цієї та іншої міжнародних угод Росія на 10-12 років виявилася ізольованою від інших держав.

В умовах бездіяльності уряду ініціативу взяли на себе регіони. Так, у 1912 р. Південно-західне відділення Російської експортної палати з метою врахування інтересів України, вирішило створити спеціальну комісію для перегляду торгового договору з Німеччиною. Попередньо було заслухано думку українських громадських організацій, наприклад: ради з'їздів представників торгівлі і промисловості півдня Росії в

Одесі, Товариства сільського господарства півдня Росії у Харкові, Подільського товариства сільського господарства у Вінниці. Основну увагу відділення експортної палати було звернуто на нові шляхи та ринки збуту сільськогосподарської продукції.

У березні 1912 р. Харківським товариством сільського господарства за участю Російської експортної палати навіть була скликана обласна нарада з питань експорту взагалі та для обговорення окремих статей російсько-німецького договору зокрема. Подібна нарада відбулась 10 березня того ж року в Одесі.

Усі ці фактори дуже негативно відбилися на структурі, обсязі організації зовнішньої торгівлі України, внаслідок чого можна зробити висновок, що зовнішня торгівельна політика уряду Російської імперії була неефективною і реалізовувалась не в інтересах українських виробників.

1. Лаврычев В.Я. Крупная буржуазия в пореформенной России (1861 – 1900 гг.). – М., 1968. – С. 168. Протекционизм // Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Энциклопедический словарь. – СПб.: Типо-Литография И.А.Ефрона, 1898. – Т. 50. – С. 501.

2. Ковальський В.К. Становлення та розвиток митної справи на Півдні України з давніх часів до 1917 року (на матеріалах Миколаївської митниці): Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01 / Одеська національна юридична академія. – Одеса, 2004. – С. 97.

3. Лященко П.И. История народного хозяйства СССР / Учебное пособие для экономических и инженерно-экономических вузов и факультетов: В 2-х т. – Т.2: Капитализм. – М.: Госполитиздат, 1956. – С. 189-190.

4. Покровский С.А. Внешняя торговля и внешняя торговая политика России. – М.: Международная книга, 1947. – С. 263.

5. Там само. – С. 272.

6. Там само. – С. 273.

7. Менделеев Д.И. Толковый тариф. – СПб., 1893.

8. Покровский С.А. Внешняя торговля и внешняя торговая политика России. – М.: Международная книга, 1947. – С. 274.

9. Там само. – С. 299.

10. Там само.

11. История дипломатии. Т. II. - С.81.

12. Покровский С.А. Внешняя торговля и внешняя торговая политика России. – М.: Международная книга, 1947. – С. 299.

13. Лященко П.И. Вказана праця. – С. 189.

14. Хромов П.А. Экономическое развитие России в XIX-XX веках. – С. 268; Лященко П.И. История народного хозяйства СССР / Учебное пособие для экономических и инженерно-экономических вузов и

- факультетов. В 2-х т. – Т.2: Капіталізм. – М.: Госполитиздат, 1956. – С.190.
15. Федоров М.П. Хлебная торговля в главнейших русских портах и Кенигсберге. – б.г.м.и. – С. 96; ЦДІАР. – Ф. 268. – Оп. 2. – Спр. 1424. Справка Министерства финансов "По предмету договора о торговле и мореплаваннии между Россіей и германіей".
 16. Покровский С.А. Внешняя торговля и внешняя торговая политика России. – М.: Международная книга, 1947. – С.310.
 17. Там само.
 18. Там само. – С. 314.
 19. Лаврычев В.Я. Крупная буржуазия в пореформенной России (1861 – 1900 гг.) – С. 190.
 20. Там само. – С. 186.
 21. Литошенко Л.Н. Очерк истории таможенного обложения в России сельскохозяйственных машин и орудий // Труды Харьковского общества сельского хозяйства за 1910 г. – X, 1910. – С.34.
 22. Там само. – С. 41.
 23. Там само.
 24. Министерство торговли и промышленности. Таможенное и тарифное отделение отдела промышленности. – СПб. Б.г.и. – С. 5.
 25. Литошенко Л.Н. Очерк истории таможенного обложения в России сельскохозяйственных машин и орудий // Труды Харьковского общества сельского хозяйства за 1910 г. – X, 1910. – С. 63.
 26. Там само.
 27. Покровский С.А. Внешняя торговля и внешняя торговая политика России. – М.: Международная книга, 1947. – С. 363.
 28. Там само. – С. 367.
 29. Державний архів Одеської області. – Ф.41. – Оп.7. – Спр.22. – Арк. 55.
 30. Хромов П.А. Экономическое развитие России: очерки экономики России с древнейших времен до Великой Октябрьской революции. – С. 366.
 31. Чупров А.И., Мусницкий М.И. Улорядочение железнодорожных тарифов по перевозке хлебных грузов. – СПб., 1890. – С.13.
 32. Витте С.Ю. Воспоминания. – Т.1. – С. 301.
 33. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. – К., 1893. – С. 205.
 34. Витте С. Принципы железнодорожных тарифов на перевозку грузов. – Изд. 2. – Киев, 1894. – С. 258.
 35. Там само.
 36. Золотов В.А. Хлебный экспорт России через порты Черного и Азовского морей в 60-90-е гг. XIX в. – Ростов-на-Дону, Изд-во Рост. ун-та, 1966. – С. 52.
 37. Свод тарифов на перевозку хлебных грузов во всех направлениях сообщения российских железных дорог. – СПб. б.г.и.
 38. Китанина Т.М. Хлебная торговля России в 1875 – 1914 гг. (Очерки правительственной политики). – Л.: Наука, Ленингр. отделение, 1978. – С. 245.
 39. Свод законов Российской империи, повелением Государя Императора Николая Первого составленный: В 9 т. – СПб.: Типография кодификационного отдела при Государственном совете, 1892: Т. 6: Уставы таможенные. – Гл. II, п. 11.
 40. ЦДІАР. – Ф.23. – Оп. 10. – Спр.79. – Арк.6 // Докладная записка Киевского комитета мукомолов в Министерство торговли и промышленности.
 41. Китанина Т.М. Хлебная торговля России в 1875 – 1914 гг. (Очерки правительственной политики). – Л.: Наука, Ленингр. отделение, 1978. – 247 с.
 42. Там само. – С. 248.
 43. Российская Экспортная Палата. Материалы по пересмотру торговых договоров. Мясо и убойный скот (ст.39, п.40). – СПб.: Типография В.Ф. Кирибаума, 1913. – С.3.
 44. Там само. – С. 7.
 45. ДАОО. – Ф.41.-Оп.1.-Спр.1418.- Арк.56; Брюссельская конвенция 1902 г. – К.: Тип. Р.К. Лубковского, 1914. – С.2.
 46. Фишман К.В. По пути к Конвенции // Вестник сахарной промышленности. – 1907. – №12.
 47. Цехановский М.Ю. Брюссельская международная сахарная конвенция. – СПб., 1911. – С. 28.
 48. Торгово-промышленная газета. – № 258. – 1914 г.; Ход работ по подготовке к пересмотру торговых договоров. – СПб.: Тип. М-ва фин. сов, 1913. – С. 15.
 49. ДАХО. – Ф.173. – Оп.1. – Спр. 5 – Арк. 27.

