

Р.Ковальчик*

**ІНВЕСТИЦІЇ У ВАЖКУ ПРОМИСЛОВІСТЬ
ДОНЕЦЬКО-ПРИДНІПРОВСЬКОГО РАЙОНУ ДО 1914 р.:
ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК В УМОВАХ
ДЕРЖАВНОГО ПРОТЕКЦІОНІЗМУ****

Стаття присвячена аналізу політики капіталовкладень у важку промисловість Донецько-Придніпровського району до 1914 р. та їх впливу на загальний розвиток цієї галузі індустрії в інших промислових центрах Російської імперії, насамперед у Царстві Польському та на Уралі.

При вивченні економічної історії Росії XIX–XX ст. треба пам'ятати, що від середини 1850-х рр. дедалі посилювався процес ґлобалізації, відтак національні економіки ставали все більш залежними одна від одної, а національний капітал через мережу спільних інтересів перетворювався на міжнародний. Кон'юнктурні цикли, підвищення і зниження курсу акцій та облігацій проявляли себе не тільки в регіонах і державах із високим рівнем економічного розвитку, але й відносно відсталих. Це стосувалося Європи, Азії, Південної та Північної Америки. Невід'ємною складовою тодішнього економічного світу ставали периферійні ринки, дедалі більш залежні від капіталу промислово розвинутих країн. Російський ринок був периферійним, тереном експансії закордонного капіталу. Економічне зростання у цій країні залежало від масштабів іноземних капіталовкладень. У середині XIX ст. Росія почала виходити з ізоляції. До початку Кримської (Східної) війни (1853–1856 рр.) тут, за винятком короткого періоду, панувала політика протекціонізму, яка була причиною того, що західний капітал не прагнув безпосередньо вкладати в Росію, проте надавав російській владі кредити. У результаті Російська імперія була відсталою країною, залежною від міжнародного капіталу, а війна в усій повноті продемонструвала її слабкість.

Поразка змусила російське керівництво вдатися до перегляду економічної політики. Ставку було зроблено на будівництво залізниць, що стало ключовим пунктом програми індустріалізації міністра фінансів М. фон Рейтерна. У планах імператора Олександра II Росія мала здійснити цивілізаційний стрибок і наздогнати держави Західної Європи. Задля залучення закордонних інвестицій було суттєво знижено мита на всю готову продукцію, напівфабрикати і сировину – це мало прискорити будівництво залізниць. Росії було складно реалізувати ці плани, адже, з одного боку, державна скарбниця залежала від безпосередніх інвестицій, як промислових, так і залізничних, а, з іншого, криза, нестабільність рубля, масштаби купівлі російських цінних паперів закордонним капіталом спричинили відтік золота із країни.

Ситуацію погіршував зростаючий торговельний дефіцит, обмежений доступ до кредитів та брак готівки на ринку. Росія пішла на запровадження ряду заохочень для закордонного капіталу, особливо у галузі залізничного будівництва. Незважаючи на зрослі видатки, бажаний перелом, як і передбачалося, стався. Загальна довжина залізниць суттєво зросла. Так, у період, коли міністерство фінансів Росії очолював М. фон Рейтерн, було збудовано

* Ковальчик Рафал – доктор наук гуманістичних у галузі історії, ад'юнкт кафедри соціально-економічної історії інституту історії Лодзького університету (Польща).

E-mail: rafalkowalczyk36@o2.pl

** Переклад із польської – С.І.Кравченко (Луцьк).

20 тис. верст¹, на що пішло 1 млрд 366,7 млн руб.² Бюджет Росії міг дозволити собі такі видатки в період процвітання, однак російська економіка була залежною від міжнародної кон'юнктури. Криза 1873 р. додатково ускладнила економічну ситуацію.

Економічне піднесення, яке передувало цій найдовшій у XIX ст. кризі, характеризувалося надмірним кредитуванням і виникненням великої кількості нових фірм. Найбільшою мірою це проявилось в Німеччині, де після об'єднання країни склався єдиний внутрішній ринок, стимульований фінансовими вливаннями (5 млрд золотом – контрибуція, накладена на переможену у франко-німецькій війні 1870–1871 рр. Францію). У 1871 р. в Німеччині було засновано 207 фірм з оборотом 750 млн 760 тис. марок, а в 1872 р. – уже 479 (1 млрд 477 млн 730 тис. марок)³. Однак і в Росії кредитна політика спричинила «сплеск» нових підприємств. Особливо стрімке зростання простежувалося у легкій промисловості. Однак непропорційне до масштабів економічного зростання підвищення цін на бавовну породило негативні симптоми в економіці, наблизивши кардинальні зміни. Одночасно відбувся поворот у залізничній кон'юнктурі, пов'язаний зі зростанням світових цін на метал, від яких Росія як імпортер дуже залежала. Також давалася взнаки складна ситуація в державі, зростаючі труднощі у фінансовій сфері, які гальмували отримання кредитів на міжнародних ринках для потреб залізничного будівництва.

Паніка на віденській та інших європейських біржах, справивши ефект доміно, не оминула й Росію. На московській біржі відбулося різке падіння курсів цінних паперів. Крах на ринках акцій перенісся на реальну економіку. Росію охопила хвиля банкрутств, а більшість фірм відчули проблеми зі збутом продукції. Пік кризи в Росії припав на 1876 р., коли було збудовано всього 604 км залізниць (для порівняння: у 1871 р. – 2910). У цей період попит на бавовну впав на 17%, а залізні вироби – на 22%. Ситуація на фінансовому ринку дедалі погіршувалася, адже треба було здійснювати виплати за боргами. Напруження додавала підготовка до війни з Туреччиною. Росія опинилася на краю фінансової прірви.

Фіскальні проблеми стали однією з причин перегляду російської економічної політики. Спочатку було вирішено вдаватися до монетарних заходів впливу, додруковуючи паперові гроші. Інфляційний тиск позитивно вплинув на розвиток промисловості й торгівлі. Проблемним залишався динамічно зростаючий дефіцит. Росія була не у змозі втримати дедалі збитковіший для економіки митний лібералізм. Відтак 1877 р. уряд вирішив відмовитися від прогресивної лібералізації митних тарифів і запровадив т.зв. «золоте мито».

Цей крок був пов'язаний із відходом творця ліберальної ери в російській економіці – М. фон Рейтерна. Уряд і наступні очільники фінансового відомства (С.Грейг, С.Вітте, В.Коковцов та ін.) захищали внутрішній ринок від іноземної конкуренції, впроваджуючи щоразу більш жорстку протекційно-запобіжну систему. Росія прагнула розвивати промисловість, спираючись на власні сировину та ресурси. Починаючи з 1877 р. ця система діяла дедалі ефективніше, охоплюючи все більше секторів економіки.

Урядовці сподівалися, що відхід від лібералізму і поступова монополізація виробництва стануть «ліками» від кризи, а регульований ринковий механізм менше піддаватиметься змінам кон'юнктури. Митний протекціонізм загальмував вільний торговельний обмін, що для відсталих держав, якою була Росія, відкрило шанси на розвиток внутрішнього ринку, впровадження новітньої техніки і технологій. Західні інвестори, оцінюючи значення російського ринку, не хотіли втрачати прибутки. Експорт капіталу з розвинених держав обіцяв обернутися великим зиском для інвесторів, держав, банків,

фірм. У результаті в 1877 р. наступили зміни – Росія під впливом «золотих мит» та успішно впровадженій протекційно-запобіжній системі перетворилася з імпортера товарів на імпортера капіталу.

Експорт капіталу із Західної Європи (Німеччина, Франція, Великобританія, Бельгія) та США призвів до змін у російській економіці. Спочатку головним бенефіціантом фінансових впливів було Царство Польське – на той момент найбільш промислово розвинута частина Російської імперії. Почалося динамічне зростання вуглевидобутку, що віддзеркалювало загальний стан економіки. Так, 1876 р. у країні було добуто 453 700 т вугілля, а в 1879 р. – уже 1 086 500 т⁴. Ще однією галуззю, яка продемонструвала величезне зростання, була бавовняно-прядильна. У 1879 р. частка Царства Польського у виробництві всієї Росії становила 15,4% (49,6 млн руб.), натомість ще дев'ять років перед тим, у 1870 р. – лише 7,4% (15,4 млн руб.)⁵.

В імперії відзначалося неухильне зростання виробництва в усіх галузях, захищених «золотим митом». Динаміка цього процесу вражала. У 1875–1881 рр. використання бавовни зросло до 75%. За розвитком бавовняно-прядильної галузі під кінець 1870-х рр. Росія вийшла на четверте місце у світі. Ефективність політики «золотого мита» спонукала економічні відомства поширити її на вироби металургійної промисловості, котра переживала занепад у період лібералізму. Після впровадження єдиної митної ставки відбулося зростання виробництва високоякісної сталі, заліза і видобуток залізної руди. І хоча важка промисловість Росії так і не піднялася до рівня Франції, Бельгії чи Великобританії, однак динаміка росту була значною. Розвиток промисловості в Російській імперії в період 1870–1913 рр. спричинив зменшення частки сільського господарства в національному доході з 55% до 51%⁶.

У 1870-х рр. до Царства Польського, промислово найбільш розвинутої частини Російської імперії, був спрямований потік закордонного капіталу. Край став «вікном» для закордонних інвестицій та проникнення в Росію іноземного капіталу. На час запровадження «золотого мита» в імперії було два промислових округи, головну роль в яких відігравала важка індустрія – це Урал і Царство Польське. У підросійській Польщі залізорудні родовища експлуатувалися в межах Старопольського промислового округу та у Домбровському басейні. У першому районі поклади залізних руд були незначними, вміст металу в них становив 20–35%, а розробка родовищ була складною й витратною справою. Вміст заліза у домбровських рудах (40%) після збагачення зростав до 50%. Процеси видобутку тут були механізовані. Проте, незначні запаси руди не задовольняли потреб металургії не тільки Російської імперії, але й навіть самого Царства Польського⁷. Натомість на Уралі залягали потужні рудні жили зі значним вмістом металу й, найважливіше, практично без сторонніх домішок. Однак місцеві заводи відзначалися невеликою продуктивністю і низькою механізацією виробництва. Гостро давалася взнаки нерозвиненість транспортної мережі, яка б з'єднувала регіон із головними ринками збуту в імперії⁸.

Відтак, закордонні інвестори віддавали перевагу вкладанням у Царство Польське. Важка промисловість саме цього регіону імперії, починаючи з 1877 р., отримувала найбільше капіталів. Ситуація змінилася лише після відкриття О.Полем рудних покладів на Криворіжжі. Ця подія справила неабиякий вплив на всю економіку Російської імперії⁹.

Росія потребувала успіху, «маховика» для своєї економіки. Урал з огляду на географічне положення для цього не підходив, так само й Польща, де поклади залізних руд були не найкращої якості. Шанс на зміну ситуації в

російській економіці виник після відкриття рудних покладів Криворіжжя, неподалік від Донецького вугільного басейну, що гарантувало нормальний розвиток важкої промисловості завдяки наявності сировини та палива.

Слід відзначити, що Петербург зацікавився Півднем імперії, а саме Донецьким басейном, ще раніше – наприкінці XVIII ст. Проте віддаленість цих земель (колишнє Дике поле), а також відсутність шляхів сполучення (за винятком водних) спричинила те, що будівництво мануфактур, металургійних заводів, кузень, розбудова залізничної промисловості у цілому зазнали невдачі. Князь Г.Потьомкін звернув увагу на можливість розвитку регіону, але разом із територією, що лежала на схід від Дніпра, у басейні річок Інгулець і Саксагань – тобто, Криворіжжям. За наказом Г.Потьомкіна члени Петербурзької академії наук обстежили ці терени¹⁰.

І хоча плани Г.Потьомкіна щодо заснування мануфактур у Подніпров'ї, де б виплавлялося залізо для військових потреб, не зреалізувалися, однак російська влада про них не забула. Розвиток центру важкої промисловості на Півдні імперії давав Росії можливість стати незалежною від імпорту. Будівництво Луганського заводу, у що було вкладено значні кошти з бюджету держави, стало цьому яскравим підтвердженням¹¹.

Передбачалося, що розвиток нового центру промисловості спиратиметься на Донецький басейн, адже геологічними розвідками було охоплено винятково територію майбутнього Донбасу. Натомість про поєднання цих теренів із Криворіжжям забули. За урядовими планами, виробництво мало працювати на запасах деревного вугілля з північних губерній та залізної руди з Уралу. Проте задуми провалилися через високу вартість транспортування. У результаті урядові інвестиції у цей регіон (Луганський завод, Петровська (1862 р.), а також найновіша Лисичанська (1870 р.) мануфактури) були невдалими¹².

На початку 1870-х рр. у Донецькому басейні поряд із державними підприємствами з'явилися й приватні. Це був збудований англійцем Дж.Юзом завод «Новоросійського товариства», який працював на місцевих залізничних лімонітах. Східніше, біля Суліна, виник чавуноливарний завод Пастухова («Сулінське товариство»), який переробляв брухт, закуплений у російського військового відомства. У виробничому циклі металургійного підприємства використовувався антрацит¹³.

При проведенні в 1878–1879 рр. на території Донбасу геологічної розвідки виявилось, що робити вкладення в місцеву металургію було невигідно з огляду на те, що поклади залізних руд (лімонітів і сферосидеритів) містили близько 40% заліза і значні домішки фосфору. Виняток становив лише район Бердянська, але цих родовищ було недостатньо, щоб на них почати розбудову нового центру¹⁴.

Після запровадження «золотого мита» російський уряд був зацікавлений у зміні попередньої політики, що спиралася на імпорт заліза, сталі і готових виробів, та в розвитку власної сировинної бази важкої промисловості. Саме тоді свої погляди на Криворіжжя звернув О.Поль. Проведене на його замовлення й оплачене з приватних джерел геологічне обстеження місцевих покладів залізних руд дало вражаючі результати, викликавши ейфорію в гірничому департаменті. У Петербурзі вирішили вислати на Південь імперії геологів та інженерів С.Кіндратовича, Яковлева й проф. Романовського, метою яких було проведення розвідки місцевих родовищ залізної руди і підтвердження результатів О.Поля. Згодом до Кривого Рога направили групу російських науковців – хіміків і геологів, серед яких був і відомий учений Д.Менделєєв.

Ці розвідки підтвердили, що поклади криворізьких залізних руд дуже багаті на залізо – вміст металу становив у них 60–70%¹⁵. Результати визначили не тільки подальший розвиток південних теренів – Кривого Рогу, Донбасу, але й Росії загалом. Професор Д.Менделєєв переконував, що тут залягають найбагатші поклади руд із 60-відсотковим вмістом заліза, експлуатація яких буде можливою й через десятки років. Оптимістичні обрахунки підтвердили інженери Авдаков, Туннер і Буличев. На з'їзді гірничо-промисловців Півдня Росії розпочалася пропагандистська акція, котра мала привернути увагу уряду до цього багатого на сировину для розвитку важкої промисловості регіону¹⁶. Відтак, при затвердженні планів побудови на Півдні імперії новітнього індустріального центру керувалися переконанням, що запасів якісних залізних руд вистачить щонайменше на кілька десятків років. Реальність виявилася іншою¹⁷ і вже за кільканадцять років почав даватися ознаки відчутний брак сировини¹⁸.

Російська влада відразу вдалася до великих капіталовкладень, головно в інфраструктуру, адже без широкомасштабних фінансових вливань у залізничне будівництво розвиток нового промислового центру був би неможливим¹⁹. До того ж, годі було розраховувати на західні інвестиції. Криворіжжя досі не мало транспортного сполучення з головними промисловими центрами країни й, головне, запасами донецького вугілля (найближчі копальні перебували на відстані 340 км)²⁰.

Будівництво залізничної колії, яка б зв'язала Кривий Ріг із Донецьким басейном, розпочалося на початку 1880-х рр. Тоді ж в металургію Півдня імперії пішли перші закордонні інвестиції. Це були французькі капіталовкладення. Із метою експлуатації запасів залізної руди Криворіжжя французький інвестор заснував спілку «Société anonyme des minerais de fer de Krivoi Rog»²¹. Однак справжній інвестиційний бум наступив наприкінці 1880-х рр. і був пов'язаний із розширенням протекційної системи, запровадженням високих митних тарифів на залізорудну сировину.

Важка індустрія динамічно розвивалася й у Царстві Польському, але на інших засадах. Спочатку російська митна політика була дещо неузгодженою. Від 1877 р. тут функціонували так звані несаможиттєві підприємства, котрі працювали на імпортованій (головно з Верхньої Сілезії) сировині. Це були закордонні концерни та інвестори, які діяли на російському ринку. Завдяки такій стратегії була можливою максималізація прибутків при мінімальних затратах. Однак підвищення мита на залізорудну сировину зробило їх подальше функціонування не вигідним. Це справило вирішальний вплив на металургійну галузь Царства Польського, причому, стосувалося як заводів, збудованих німецькими інвесторами в межах Сосновсько-Ченстоховського, так і Варшавського промислових округів. У першому існувало три підприємства такого типу, так звані самостійні металургійні заводи: два у Сельцях під Сосновцем (власником першого був верхньосілезький концерн «Vereinigte Königs und Laurahütte A.G. für Bergbau und Hüttenbetrieb», другого – верхньосілезький магнат Гвідо Шенкель фон Доннесмарк), третій – у Миловицях біля Сосновця, заснований товариством «Milowizer Eisenwerk A.G.», що було філією верхньосілезького «Friedenwshütte» – одного із членів концерну «Oberschlesische Eisenbahn-Bedarfs A.G.»²².

Стосувалося це також найбільшого виробника сталі в Російській імперії – акціонерного товариства «Варшавський сталеливарний завод». Головний його акціонер – «Lilpop, Rau i Loewenstein» – був готовий до такого сценарію, відтак керівництво товариства відмовилося від перенесення підприємства до Сосновсько-Ченстоховського промислового округу з огляду на

невеликі запаси багатих на вміст металу руд. Вирішили інвестувати у Кривий Ріг, де була руда, і поряд, у Донбасі, – кам'яне вугілля. Важливим чинником стали поступки російської влади тим інвесторам, котрі вкладали капітали в Україні. Правління товариства вирішило, що завод функціонуватиме до остаточної зміни російської митної політики. Товариство «Lilpor, Rau i Loewenstein» на початку 1880-х рр. придбало земельну ділянку під будівництво гірничо-металургійного комплексу²³. У 1885 р. воно продало свою частку акцій у петербурзькому «Товаристві Путиловських заводів». Отримані від продажу кошти були використані для заснування гірничо-металургійного заводу на Півдні Російської імперії²⁴. Стратегія «Lilpor, Rau i Loewenstein» (а також деяких інших, у т.ч. «Акціонерного товариства Брянського рейкопрокатного, залізобного й механічного заводу») свідчила про поступовий процес глобалізації. Відтепер на перший план виходить зниження вартості продукції, особливо якщо це давало гарантії на отримання прибутків і випередження конкурентів. Російський ринок щоразу більше втягувався в міжнародний обіг капіталу. Майже в один час «Акціонерне товариство Брянського рейкопрокатного, залізобного й механічного заводу» та «Lilpor, Rau i Loewenstein» отримали майданчики під будівництво підприємств в Катеринославській губернії²⁵. Механізми та інше обладнання акціонерного товариства «Варшавський сталеливарний завод», перевезені на Катеринославщину, у с.Кам'янське, стали ядром заснованого «Lilpor, Rau i Loewenstein» спільно з бельгійським інвестором – концерном «Cockerille», металургійного підприємства²⁶.

Із заснуванням на Півдні імперії нового індустріального центру важка промисловість Царства Польського відразу відчула зміни – відтепер закордонний капітал спрямовувався в Донецько-Придніпровський район. Причиною були не тільки запаси залізної руди та кам'яного вугілля, але й політика російської держави, котра сприяла інвестиціям у будівництво гірничо-металургійних підприємств замкненого виробничого циклу, саме як на Півдні імперії, де видобувалися вугілля та залізна руда, з якої потім виплавляли чавун, залізо й сталь.

На початку 1890-х рр. французький капітал («Crédit Lyonnais»), зосереджений довкола «Société Anonyme des Forges et Acieries de Huta Bankowa», відмовився від дальших інвестицій у підприємства Сосновсько-Ченстоховського промислового округу і вирішив будувати свою філію на півдні – у Донецько-Придніпровському районі, адже це гарантувало чималий зиск. У 1892 р. було засноване «Донецьке товариство залізобного і сталеливарного виробництв» (Дружковка). Заводи у Дружківці, Юзівці («Новоросійське товариство»), Кам'янському («Південноросійське Дніпровське металургійне товариство»), Єнакієвому («Російсько-бельгійське металургійне товариство»), Олександрівську («Товариство Брянських рейкопрокатних заводів») до 1914 р. були забезпечені урядовими замовленнями на виготовлення рейок²⁷. Дружковський завод перетворився на одне з найбільших металургійних підприємств Російської імперії²⁸. У результаті товариство «Société Anonyme des Forges et Acieries de Huta Bankowa» згорнуло виробництво сталевих рейок на заводах Царства Польського, перенісши його у Дружковку. Відтепер завод «Huta Bankowa», **попри те, що будувався як рейкопрокатний, перейшов на випуск іншої металургійної продукції**²⁹. Усі ці зміни призвели до застою у важкій індустрії підросійської Польщі – якщо 1901 р. було вироблено 314 731 т продукції, то в 1910 р. – 310 447 т³⁰. Інша ситуація склалася в південному Донецько-Придніпровському районі. Так, 1900 р. виробництво тут досягло показника 78,5 млн пудів³¹, а 1913 р. – уже 141,0 млн пудів³².

На піку кон'юнктури 1890-х рр. в Донецько-Придніпровський район інвестували «Акціонерне товариство котельних і механічних заводів В.Фіцнер і К.Гампер» і «Товариство металопрокатних заводів В.Гантке» – так виникли заводи у Краматорську та Катеринославі³³. Криза 1899 р., підірвавши фінансову стабільність, вдарила по інвестиційних планах. Зокрема, акціонерне товариство підприємців В.Фіцнера й К.Гампера врятувала лише вчасно надана консорціумом кредиторів позика³⁴. Натомість товариство В.Гантке, котре розпочало інвестиції в Ракові біля Ченстохови, унаслідок проблем із фінансуванням передало право власності верхньосілезькому концерну «Oberschlesische Eisenindustrie A.G. für Berbau und Eisenhüttenberied» («Obereisen»). Проте йому все ж таки вдалося врятувати від закриття завод у Катеринославі³⁵.

Безпосередньою причиною відтоку капіталів із металургії підросійської Польщі в Донецько-Придніпровський район були дії російського уряду, який через систему преференцій зробив цей регіон України (Донбас і Криворіжжя) надзвичайно привабливим місцем для вкладення коштів. Крім запасів залізної руди (Кривий Ріг) і близькості Донецького вугільного басейну з величезними покладами палива, чинником, який мав збільшити привабливість південного індустриального центру, були спеціальні залізничні тарифи, які стали важливим інструментом розвитку Донецько-Придніпровського району. Натомість металургія Царства Польського не могла функціонувати без коксу, а також залізної руди з України. Видобуте в Домбровському басейні вугілля було непридатним для коксування. Після невдалих спроб (1840-ві рр.) отримати кокс із домбровського вугілля, у 1872 р. подібні експерименти припинилися. Безрезультатними виявилися й спроби розвідати на території Домбровського басейну поклади коксівного вугілля³⁶.

Російська влада була зацікавлена у розвитку промисловості Донецько-Придніпровського району навіть за рахунок уже функціонуючих Домбровського та Уральського. Відтак промисловці Півдня імперії опинилися у привілейованому становищі. Місцеву металургію влада заохочувала, розміщуючи вигідні замовлення на сталеві рейки й прокат за цінами, які були значно вищими, ніж ті, що переважали на вільному ринку. Внаслідок цього промисловці Донецько-Придніпровського району отримували великі прибутки, а за показниками середнього рівня зростання виробництва їхні заводи впевнено тримали пальму першості в Росії³⁷. Крім вигідних урядових замовлень вони також користувалися різноманітними пільгами, оскільки працювали на державні інтереси³⁸.

Тут слід нагадати, що на Уралі в основному випускалася номенклатура виробів для індивідуальних споживачів, які доходили до найвіддаленіших закутків Росії (у т.ч. продавалися й на Півдні імперії). Це зумовлювалося тим, що промисловцям Донецько-Придніпровського району не вигідно було виробляти, так би мовити, «дрібниці» для роздрібного ринку, маючи ґарантований збут у вигляді урядових замовлень. У результаті попит на залізо задовольняли виробники з інших частин імперії, адже південний центр займав лише 30-процентний сегмент цього ринку³⁹.

Уральська продукція дистрибувалася на ярмарку в Нижньому Новгороді, де й з'явилася відносно велика кількість її споживачів⁴⁰. Однак вона все ж таки не витримувала конкуренції з донецько-придніпровською. Як наслідок, навіть на своїх традиційних ринках збуту, а саме на Кавказі (головним чином у Баку), Поволжі і Петербурзі уральські товари витіснялися виробами з України, ціна яких була нижчою, натомість кінцева вартість продукції з Уралу – дуже високою через транспортні витрати і технологію виробництва.

Справа в тому, що на Уралі практично не було доріг, а плавильні печі виробничою потужністю 5 млн пудів у рік працювали на такому малоефективному й анахронічному паливі, як деревне вугілля, а не на коксі⁴¹. На Півдні ж імперії на рубежі XIX–XX ст. донецьке вугілля на 98,9% перевозилося залізницями⁴².

Виробники з Донецько-Придніпровського району значно раніше, ніж їхні конкуренти, отримали вплив на тарифну політику держави через з'їзди гірничопромисловців Півдня Росії. Перший такий захід відбувся 1876 р. Варто зазначити, що в 1870 р. частка Домбровського басейну у видобутку вугілля в масштабі всієї Російської імперії становила 47,6% (307 558 т), тоді, як Донбасу – 36,8%⁴³, натомість домбровські виробники отримали дозвіл на проведення свого з'їзду сімома роками пізніше, у 1883 р. Це можна оцінити як явне преферування південного центру. З'їзди гірничопромисловців Півдня Росії відбувалися щорічно, і на 1914 р. їх уже було проведено 39, а на польських територіях – лише 7⁴⁴.

Ефективність лобіювання з боку промисловців Півдня Росії була такою, що в результаті цих заходів тарифний комітет відкинув вимоги виробників Сосновсько-Ченстоховського промислового округу, які стосувалися зниження залізничних тарифів на перевезення домбровського вугілля до західних губерній Російської імперії, а також встановлення їх на однаковому рівні – як для промисловців Домбровського басейну, так і Донбасу⁴⁵. Так само не знайшли розуміння вимоги гірничопромисловців Уралу, що стосувалися будівництва системи водно-залізничних шляхів, які б зв'язали Урал із південним індустріальним центром. Навіть наприкінці 1890-х рр., коли стало зрозуміло, що запаси високозбагачених залізних руд Криворіжжя не такі вже й невичерпні, лобістські заходи промисловців Півдня Росії зірвали план будівництва транспортної інфраструктури на Уралі. Виробники Донецько-Придніпровського району побоювалися конкуренції з боку Уральського басейну, адже добре знали, що там залягають рудні поклади із найвищим у Російській імперії вмістом заліза⁴⁶.

На рубежі XIX–XX ст. уральські промисловці активізувалися, що було пов'язане саме з вичерпанням запасів якісних залізних руд у Криворіжжі. Вони небезпідставно стверджували, що на Уралі руда не гірше, а в багатьох місцях (Висока, Благодать, Магнітка) – значно краще, ніж криворізька (а також керченська), принаймні не містить стільки сполук сірки і фосфору. Також наголошувалося, що уральських покладів за сучасних темпів експлуатації родовищ вистачить на багато десятиліть⁴⁷.

Проте й ця ініціатива залишилася без належного реагування. Російський уряд вирішив і надалі розвивати металургію на Півдні імперії на базі родовищ Криворіжжя та Керченського півострова з їх середньо- й низькопроцентною сировиною. Запаси 60-відсоткових покладів криворізьких руд оцінювалися у 3,5 млрд пудів, а керченських – приблизно 2,7 млрд пудів. Отже, уряд вирішив продовжувати індустріалізацію Півдня імперії. Протилежне рішення було б катастрофічним, адже розбудова інфраструктури, котра невпізнанно змінила колишнє Дике поле, поглинула мільйонні суми з бюджету держави. До того ж, це б означало визнати помилковість концепції підтримки південного регіону, яка спиралася на нереальні оцінки запасів високозбагачених залізних руд Криворіжжя. А на міжнародному ринку капіталів Росія зажила б сумної слави ненадійного партнера, що цілком могло обернутися втратою довіри інвесторів з усіма наслідками.

Відтак російський уряд удався до ще більшої підтримки гірничопромисловців Півдня. Зокрема, надавалося повне сприяння у запровадженні на ме-

талургійних підприємствах технологічних новацій, що дозволяло відділяти сірку (криворізькі руди) чи фосфор (керченські руди). В.Ульянов (Ленін) писав, що «у сучасну добу економічного буму (1898 р.) з Америки доставляються цілі заводи»⁴⁸. Промисловці Півдня на збудованих коштом іноземних (у т.ч. американських) інвесторів підприємствах застосовували найновіші технічні досягнення свого часу (нерідко першими в Європі), як, наприклад, колектори фірми «Carnegie Iron Works»⁴⁹, що було пов'язане із необхідністю виплавки чавуну з гірших, які містили різноманітні домішки, залізних руд. Необхідність оновлення технології виробництва спричиняла те, що російський уряд ставав «заручником» гірничопромисловців Півдня, які впевнено лідирували у впровадженні технологічних новинок усередині країни. Однак інвестори за свої капіталовкладення прагнули винагороди, тож уряд «віддячував» їм за це, розміщуючи на їхніх заводах вигідні державні замовлення⁵⁰.

Як уже зазначалося, особливо важливим інструментом протекційної політики, котрий інтенсифікував розвиток важкої промисловості в південному регіоні, були залізничні тарифи. Разом із впровадженням у 1887 р. високих митних ставок на чавун, що остаточно усунуло з ринку Російської імперії підприємства, виробничий цикл яких базувався на імпорті чорних металів, із метою збільшення конкурентоспроможності Донецько-Придніпровського району було затверджено внутрішні залізничні тарифи на перевезення вугілля, коксу, руди і металу. В результаті тарифи на перевезення вугілля і коксу з Донецького басейну було диференційовано і відтепер вони залежали від співвідношень пуд/верста, вага/відстань. **Ціна транспортування вугілля й коксу з Донбасу була нижчою, ніж із Домбровського басейну.** Відтак, останнє було витіснене з традиційного ринку збуту – південно-західних губерній, та обкладене вищими залізничними тарифами на всіх магістралях Царства Польського. Мета гірничопромисловців Півдня була реалізована – російський уряд усунув домбровське вугілля з ринків імперії⁵¹.

Натомість залізничні тарифи на залізну руду в південному регіоні не диференціювалися. Задуми влади полягали в тому, щоби на Півдні виплавити чавун та доправити його в Домбровський басейн. Металургійні підприємства підросійської Польщі без залізної руди існувати не могли. Невигідні для важкої індустрії Царства Польського залізничні тарифи на руду, видобуту на Півдні, не зашкодили промисловцям із Сосновсько-Ченстоховського й Старопольського округів збільшити закупівлю вже переробленої руди – тобто чавуну. Фактом залишається те, що транспортування залізних руд із Кривого Рога до Царства Польського через це стало ще більш дорогим, тим самим значно підвищивши конкурентоспроможність південного регіону. Підвищення залізничних тарифів у 1887 р. стимулювало промисловців Царства Польського до більш ефективного експлуатації місцевих покладів залізних руд.

Тут доречно нагадати, що в 1876 р. у підросійській Польщі було видобуто 188 300 т залізної руди, з яких 93,45% – у копальнях Старопольського промислового округу. Ситуація не змінилася навіть після підняття в 1881 р. митних ставок на метал. Чавун завозився із Верхньої Сілезії. Невелику кількість високозбагаченої залізної руди на потреби металургії Царства Польського до 1884 р. імпортували з різних європейських держав, головно зі Швеції. У результаті експлуатація власних покладів у підросійській Польщі була невигідною справою та весь час ішла на спад (у 1882 р. – 161 000 т, а у 1885 р. – 134 300 т руди). Ситуація змінилася в 1887 р., коли російський уряд вирішив запровадити високі митні ставки на імпортований чавун. Відтак у 1890 р. видобуток залізної руди становив уже 219 500 т (13,28% продукції дали підприємства, що належали німецьким інвесторам). Цей показ-

ник дедалі збільшувався і 1913 р. за річного видобутку 257 000 т копальні, які належали німецькому капіталу, видали на гора 60,98% (із них 54,51% – у Сосновсько-Ченстоховському промисловому окрузі). З іншого боку, було обмежено імпорту залізної руди з Донецько-Придніпровського району. Так, у 1895 р. найбільші виробники чавуну – «Société Anonyme des Forges et Acieries de Huta Bankowa», «Vereinigte Königs und Laurahütte A.G. – huta Katarzyna», «Tow. Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich» і «Zakłady Końskie Wielkie – huta Straporków» – використовували 66% імпортованої з Криворіжжя руди і 34% – місцевого видобутку. Проте у 1899–1900 рр. частка довезеної руди знизилася до 60%. Такий стан справ утримувався до початку I світової війни (зокрема, ще в 1911 р. фіксувався той самий рівень)⁵². Більша частина імпортованого з південного регіону чавуну надходила з копалень «Південноросійського Дніпровського металургійного товариства»⁵³.

Проте спроби російської влади за допомогою залізничних тарифів стримати експорт залізних руд на користь чавуну закінчилися невдачею. У 1912 р. порівняно з 1905 р. вивіз руди з Півдня імперії зріс до 65,48%. Проте кінцевим пунктом призначення транспортів із металургійною сировиною було не тільки Царство Польське – напередодні I світової війни збільшився експорт до країн Західної і Південної Європи, наприклад Німеччини й Італії, куди залізна руда доставлялася морським шляхом⁵⁴.

Офіційна економічна політика мала наслідком те, що Донецько-Придніпровський район став дуже привабливим місцем для закордонних інвестицій. Вливання іноземного капіталу тут, а також у підприємства Азовського узбережжя й Керченського півострова, відбувалися як у вигляді безпосередніх інвестицій, так і перенесення виробництва з інших місцевостей Російської імперії. Останнє головним чином стосувалося Царства Польського. Більша привабливість південного регіону зумовила те, що великі закордонні інвестиції починали оминати підросійську Польщу. Упродовж кількох років Донецько-Придніпровський район перетворився в найбільший центр російської важкої промисловості⁵⁵. Однак він не був найбільшим на території Європи⁵⁶.

Такий результат був би неможливим без корекції фінансової політики держави. До того ж, розбудова фактично з нуля потужного індустріального центру, котрий за кілька років перетворився на найсучасніший і найбільший в усій Російській імперії, саме по собі було великим досягненням. Згадаймо, що за міністра М. фон Рейтерна середній бюджетний дефіцит становив близько 80 млн руб. Однак перехід до протекціонізму змусив Росію виділяти з бюджету величезні кошти. Урядова політика залізничного будівництва за період керівництва фінансовим відомством М. фон Бунге (травень 1881 р. – грудень 1886 р.) поглинула 134 млн руб., а це був лише початок державних капіталовкладень. Новий міністр І.Вишнеградський (січень 1887 р. – серпень 1892 р.) заходився реформувати фінансову сферу країни. За час його діяльності на цій посаді вдалося досягнути зростання в розмірі 194 млн руб. Це дало можливість викупити приватні залізниці й дати раду з не вигідними для бюджету кредитами. За С.Вітте (обіймав посаду міністра фінансів від серпня 1892 р. по серпень 1903 р.) видатки зросли. Тоді було проведено грошову реформу, тривало фінансування залізничного будівництва. Економічний бум 1890-х рр. у Росії був наслідком величезного поживання у важкій промисловості, пов'язаного із будівництвом залізниць. У 1890 р. із 27,2 тис. верст сталевих магістралей протяжність ліній, що перебували у державній власності, становила 8 тис. (решта – у приватній). Під кінець 1890-х рр. із 39,8 тис. верст залізничної мережі державі належало вже 25,2 тис. верст. Із загальної суми 2 млрд 24 млн руб., асигнованих на залізничне будівни-

цтво, частка державної скарбниці становила 92%. Саме ці інвестиції зумовили у 1890–1899 рр. збільшення в Російській імперії виплавки чавуну на 190% (для порівняння: у Великобританії – на 18%, США – на 50%, Німеччині – на 72%), заліза – на 116% (у Великобританії – на 8%, США – на 63%, Німеччині – на 78%), видобутку вугілля – на 131% (у Великобританії – на 22%, США – на 61%, Німеччині – на 52%)⁵⁷.

У масштабах Російської імперії в 1900 р. частка найбільшого центру важкої промисловості – Донецько-Придніпровського району – у видобутку кам'яного вугілля становила 69,5%, залізної руди – 57,2%, у виплавці чавуну – 51,8%, заліза та сталі – 44%⁵⁸. Про масштабність капіталовкладень у цей регіон, які зробили можливим такий ріст, свідчила велика кількість коксових печей, що стали до ладу на підприємствах Донбасу – їх продукцію споживала важка промисловість усієї Російської імперії (сам Південь, а також Царство Польське й Урал)⁵⁹. У результаті виробництво чавуну в Донецько-Придніпровському районі на 1907 р. зросло до 536,4% порівняно з 1870 р., а виробів із заліза та сталі – до 4571% щодо відповідного показника 1880 р.⁶⁰ Додамо також, що вже у 1896 р. загальна вартість виробленої тут продукції становила 246,1 млн руб., тоді, як у Царстві Польському – 335,5 млн руб., а в Уральському гірничо-металургійному промисловому окрузі – лише 85,3 млн руб.⁶¹ Напередодні I світової війни, 1913 р., у Російській імперії загалом було видобуто 2 млрд 214 млн пудів вугілля, з чого в Донбасі – 70,5%, у Царстві Польському – 22,4%, а на Уралі – лише 3,3%, тобто ці три головні центри важкої промисловості разом давали 96,2%⁶². Решту 3,8% вугілля було видобуто за Уралом (у Сибіру) та на Кавказі. Щодо виплавки чавуну: Південь імперії – 189,7 млн пудів, що становило 67,0%, Царство Польське – 8,7%, Урал – 19,7%. Разом усі три центри важкої промисловості давали 95,4% (що становило 283,0 млн пудів)⁶³. Треба зазначити, що Домбровський басейн і Донбас (поряд із бакинськими нафтовими родовищами, які в 1896 р. виробили продукції на 82 млн руб.) міцно утримували позиції лідерів паливної галузі Росії⁶⁴.

У межах самого Донецько-Придніпровського району відзначалася суттєва відмінність між вуглевидобувною галуззю Донбасу й рудною – Криворіжжя. Від початку гірничо-металургійні підприємства пристосовували видобуток залізної руди до новітніх технологічних вимог, які вони успішно запроваджували. Інша ситуація склалася на донбаських шахтах, що зумовлювалося їх специфікою, адже до середини 1890-х рр. тут експлуатувалися відносно тонкі жили кам'яного вугілля, що залягали на невеликій глибині, відтак рівень застосування технологічних новацій був суттєво нижчим, ніж у тому ж таки Домбровському басейні⁶⁵. Наприклад, у 1909 р. в Донбасі середня глибина копальні становила 107,5 м, натомість у домбровських шахтах ще одинадцятьма роками раніше, у 1898 р., вона сягала позначки 168 м нижче поверхні землі⁶⁶.

Російська урядова політика у сфері залізничних тарифів спричинила те, що металургійні заводи Царства Польського за імпорту залізної руди з Півдня імперії сплачували залізницям понад 12 млн руб., що значно підривало собівартість їх продукції⁶⁷. Вартість перевезень залізницею пуда руди з Кривого Рога до Польщі становила 10,5–11,5 коп.⁶⁸ Для виплавки якісного чавуну необхідна була руда з високим вмістом заліза, тому металургійна галузь готова була оплатити чималу вартість перевезення, якщо рудна шихта* з

* Шихта (від нім. Schicht – шар, прошарок) – суміш вихідних матеріалів (руда, флюси, кокс, вугілля), призначених для переробки у металургійних, хімічних та інших агрегатах (прим. ред.).

криворізької та ченстоховської (у Сосновсько-Ченстоховському промислово-му окрузі) або криворізької та місцевої (у Старопольському промислового окрузі) гарантували високу якість чавуну, а, отже, і більший прибуток. Саме цим можна пояснити участь найбільших гірничо-металургійних підприємств Царства Польського («*Société Anonyme des Forges et Acieries de Huta Bankowa*», «*Tow. Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich*», фірма В.Гантке) в розбудові власних залізрудних копалень на території Донецько-Придніпровського району⁶⁹.

Домінуючі позиції Півдня були очевидними у заходах загальноросійського синдикату «Продамет», а невдала спроба заснувати аналогічне об'єднання у металургійній галузі Царства Польського послужило яскравим підтвердженням цьому. Синдикат «Продамет» було створено в інтересах найбільших виробників, які репрезентували здебільшого потенціал Донецько-Придніпровського району або капіталістичних груп, зацікавлених у збереженні такої ситуації⁷⁰.

Динамічне зростання вуглевидобутку в Донбасі вкупі з входженням Півдня імперії у загальнодержавну залізничну мережу вкрай обмежило вивіз домбровського вугілля до західних губерній країни⁷¹. Особливо інтенсивна конкуренція між донецьким і домбровським вугіллям розгорнулася на ринку південно-західних губерній Російської імперії, котрі лежали в орбіті природної експансії вуглевидобувних підприємств Домбровського басейну⁷².

Ситуація для гірничих підприємств Домбровського басейну дещо поліпшилася під кінець 1910-х рр. Це було пов'язане із «вугільним голодом» на Півдні Росії, спричиненим політикою синдикату «Продуголь», а також епідемією холери, яка викликала масовий відтік робітників із підприємств Донецько-Придніпровського району. Правління акціонерних товариств, незважаючи на наявні виробничі потужності, але через відчутний брак робочих рук не могли збільшити обсяги виробництва. Відтак споживачі почали відчувати брак вугілля. На цій хвилі різко зріс експорт у внутрішні регіони Російської імперії (особливо на Південь, а також у Московський промисловий округ) палива з Домбровського басейну⁷³. Однак обсяги ввезення не покривали зростаючого попиту, що було пов'язане з відсутністю рішення уряду на зниження залізничних тарифів для домбровського вугілля. А лобістські заходи власників антрацитових копалень Донбасу взагалі поставили жирну крапку на цих задумах. Свою роль відіграло також те, що до того часу пошесть пішла на спад, а, відтак, обсяги вуглевидобутку у Донбасі почали зростати⁷⁴. Донбаське вугілля, дякуючи закордонним капіталовкладенням, стимульованим російською економічною політикою, домінувало на головних ринках імперії. Своєю чергою металургійна галузь отримувала найвигодніші урядові замовлення, що у багато разів перевищували ринкові ціни, на котрі орієнтувалися, так би мовити, непривілейовані виробники.

Підсумовуючи, можемо стверджувати, що внаслідок припливу закордонного капіталу на Півдні Російської імперії виник найбільший і найсучасніший у країні центр важкої промисловості, на заводах якого сміливо впроваджувалися останні технологічні рішення. У результаті за рівнем виробництва (видобуток кам'яного вугілля і залізних руд, а також виплавка металу) Донецько-Придніпровський район явно випереджав решту осередків важкої індустрії Російської імперії – Царство Польське та Урал. Головними іноземними інвесторами південного регіону були фірми з Франції та Бельгії. Залучення закордонних капіталовкладень на Півдні Росії обмежило розмір інвестицій у підросійській Польщі. Окрім уже функціонуючого підприємства «*Société Anonyme des Forges et Acieries de Huta Bankowa*» та фінансових

вливань німецьких концернів «Oberbedarf» і «Obereisen» (Сосновсько-Ченстоховський промисловий округ) металургійна галузь Царства Польського перебувала у значно гіршому становищі, ніж на Півдні імперії. Нарощуючи видобуток руд із найвищим вмістом заліза польська металургійна галузь водночас змушена була імпортувати криворізьку сировину, що зумовлювалося недостатністю покладів високозбагаченої залізної руди у Сосновсько-Ченстоховському окрузі.

За інноваційністю важка промисловість Донецько-Придніпровського району суттєво випереджала конкурентні центри – Царство Польське й Урал. Незважаючи на те, що за технічно-технологічним рівнем вуглевидобувна галузь Домбровського басейну не поступалася Донбасу, російська економічна політика через систему залізничних тарифів штучно утримувала на внутрішньому ринку пріоритет донецького вугілля, навіть на традиційному ринку збуту палива із Царства Польського – у південно-західних губерніях імперії. Економічна політика російського уряду також виразно віддавала перевагу Півдню замість Уралу – хоч там і залягали дуже багаті на вміст заліза поклади руд, набагато кращої якості, ніж на Криворіжжі, проте уряд не погодився на будівництво дорожньої мережі, котра б поєднала цей регіон із головними ринками збуту. Свою роль тут відіграли лобістські заходи промисловців Донецько-Придніпровського району, котрі побоювалися конкуренції з боку Уралу, як і компрометації на міжнародній арені через помилкові оцінки запасів криворізьких залізних руд, які на рубежі 1870–1880-х рр. були взяті за основу при виробленні стратегії розвитку цього регіону. Отже, побоювання щодо впливу закордонного капіталу, стимульованого урядовою економічною політикою, котра сприяла перетворенню Донецько-Придніпровського району в один із найбільших і найсучасніших в Європі, зумовили її даліше продовження, наступні інвестиції у залізничне будівництво й розробку покладів залізної руди на Керченському півострові, що відтепер ставав своєрідною «філією» Криворіжжя й Донбасу. Економічна політика у галузі важкої промисловості в Російській імперії не змінювалася до вибуху I світової війни.

¹ Верста – традиційна російська одиниця вимірювання відстаней, що використовувалася до запровадження метричної системи мір; 1 верста = 1,0668 км.

² *Laszczenko P.* Historia gospodarcza ZSSR. – Т.2. – Warszawa, 1956. – С.179.

³ *Riesser J.* The German great banks and their concentration in connection with development of Germany // United States Government Printing Office for the National Monetary Commission. – Doc. №593. – Washington, 1911. – С.119.

⁴ *Kowalczyk R.* Rozwój przemysłu wydobywczego w Królestwie Polskim w latach 1870–1914 // Kwartalnik Historii Kultury Materialnej. – 2007. – №3/4. – С.338.

⁵ *Puś W.* Rozwój przemysłu w Królestwie Polskim w latach 1870–1914. – Łódź, 1997. – С.172.

⁶ *Puś W.* Kierunki rozwoju gospodarczego Europy na początku XX w. // Europa w XX wieku. Główne kierunki rozwoju (ekologia, gospodarka, kultura, polityka) / Red. E. Wiśniewski. – Łódź, 2001. – С.119–120.

⁷ *Kowalczyk R.* Rozwój przemysłu wydobywczego w Królestwie Polskim... – С.329.

⁸ *Wytwórcość węgla kamiennego i surowca w Państwie Rosyjskim // Przegląd Techniczny (dali – PT).* – 1901. – №28. – Т.XXXVIII. – Р.XXVI. – С.278; *Промыселъ желазны в Росji // PT.* – 1897. – №44. – Т.XXXV. – Р.XXIII. – С.720; *Laszczenko P.* Historia gospodarcza... – С.152, 154.

⁹ Вміст заліза у криворізьких покладах коливався в межах від 50 до 70%. Про їх високу якість свідчило те, що в них не було домішок сірки і фосфору – лише кремнезем (обов'язкова складова будь-якої руди). Крім цього, на Криворіжжі виявили значні запаси кристалічних і глинистих сланців, графіту, мангану і різнокольорових глин (див.: *Kontkiewicz S.* Rozwój przemysłu żelaznego w południowej Rosji // PT. – 1882. – №1. – Т.XV. – Р.VIII. – С.2–3).

- ¹⁰ *Kontkiewicz S.* Rozwój przemysłu żelaznego w południowej Rosji // PT. – 1882. – №1. – T.XV. – R.VIII. – S.2; W sprawie przemysłu górniczego w Królestwie Polskim // PT. – 1888. – №3. – T.XXV. – R.IV. – S.54.
- ¹¹ *Laszczenko P.* Historia gospodarcza... – T.1. – S.545.
- ¹² *Kowalczyk R.* Rozwój rosyjskiego zagłębia południowego w latach 1795–1899 w opinii «Przeglądu Technicznego» // Acta Universitatis Lodzensis: Folia Historica. – 2003. – №77. – S.84.
- ¹³ *Kontkiewicz S.* Rozwój przemysłu żelaznego w południowej... – S.1–2; W sprawie przemysłu górniczego w Królestwie Polskim // PT. – 1888. – №3. – R.XV. – T.XXV. – S.54–55; Wytwórczość węgla kamiennego i surowca... – S.278; *Szymański H.* Górnictwo w Rosji południowej // PT. – 1903. – №15. – T.XLI. – R.XXIX. – S.222.
- ¹⁴ W sprawie przemysłu górniczego w Królestwie Polskim // PT. – 1888. – №3. – T.XXV. – R.XV. – S.55; *Kontkiewicz S.* Rozwój przemysłu żelaznego w południowej... – S.1.
- ¹⁵ Zi 100 млн пудів 60-процентної руди можна було виплавити близько 60 млн пудів чавуну (див.: *Krzyżanowski J.* O zapasach rud żelaznych w południowej Rosji // PT. – 1896. – №8. – T.XXXIV. – R.XXII. – S.209).
- ¹⁶ W sprawie przemysłu górniczego w... – S.55.
- ¹⁷ *Kowalczyk R.* Rozwój rosyjskiego zagłębia południowego w latach 1795–1899 w opinii «Przeglądu Technicznego». – S.87.
- ¹⁸ Запаси руди з вмістом заліза 60% почали вичерпуватися вже в 1899 р. (початок експлуатації – 1880 р.) (див.: *Kowalczyk R.* Rozwój rosyjskiego zagłębia południowego w latach 1795–1899 w opinii «Przeglądu Technicznego». – S.92–94).
- ¹⁹ *Kowalczyk R.* Rozwój rosyjskiego zagłębia południowego w latach 1795–1899 w opinii «Przeglądu Technicznego». – S.86–87.
- ²⁰ W sprawie przemysłu górniczego w Królestwie Polskim // PT. – 1888. – №3. – T.XXV. – R.XV. – S.54.
- ²¹ *Kowalczyk R.* Rozwój rosyjskiego zagłębia południowego w latach 1795–1899 w opinii «Przeglądu Technicznego». – S.87–88.
- ²² *Kowalczyk R.* Rozwój hutnictwa w Królestwie Polskim w latach 1877–1914 // Kwartalnik Historii Kultury Materialnej. – 2009. – №3/4. – S.438.
- ²³ *Wolski A.* Żelazo na przełomie dwóch wieków // PT. – 1901. – №39. – T.XXXIX. – R.XXVII. – S.378–380; *Kowalczyk R.* Przemiany własnościowe i kapitałowe w górnictwie węgla kamiennego i brunatnego Zagłębia Dąbrowskiego w latach 1796–1877 // Rocznik Łódzki. – 2000. – T.XLVII. – S.53; *Kowalczyk R.* Rola kapitału zagranicznego w górnictwie węgla kamiennego Zagłębia Dąbrowskiego w latach 1831–1899 // Studia z historii społeczno-gospodarczej XIX i XX wieku / Red. W.Puś. – T.1. – Łódź, 2003. – S.71.
- ²⁴ *Pustuła Z.* Początki kapitału monopolistycznego w przemyśle hutniczo-metalowym Królestwa Polskiego (1882–1900). – Warszawa, 1968. – S.199.
- ²⁵ *Kowalczyk R.* Rozwój rosyjskiego zagłębia południowego w latach 1795–1899 w opinii «Przeglądu Technicznego». – S.89.
- ²⁶ Kilka uwag o Warszawskiej fabryce stali na Nowej Pradze // PT. – 1888. – №12. – T.XXV. – S.300; Najwyższa wydajność wielkich pieców // PT. – 1902. – №17. – T.XL. – R.XXVIII. – S.212; Dzieje pewnej dywidendy // PT. – 1913. – №5. – T.LI. – R.XXXIX. – S.54; *Wierzbicki A.* Wspomnienia i dokumenty (1877–1920). – Warszawa, 1957. – S.163, 179; *Пустула З.* Монополии в металлургической промышленности Польского Царства и их участие в Продамете // Исторические записки. – 1958. – T.LXII. – С.99; *Pustuła Z.* Początki kapitału monopolistycznego w przemyśle hutniczo-metalowym... – S.198–206, 218–220.
- ²⁷ *Szymański H.* Górnictwo w Rosji południowej // PT. – 1903. – №15. – T.XLI. – R.XXIX. – S.315; Wytwórczość węgla kamiennego i surowca... – S.278; *Pustuła Z.* Монополии... – S.105.
- ²⁸ *Pustuła Z.* Początki kapitału monopolistycznego w przemyśle hutniczo-metalowym... – S.226–227.
- ²⁹ *Kowalczyk R.* Rozwój rosyjskiego zagłębia południowego w latach 1795–1899 w opinii «Przeglądu Technicznego». – S.92.
- ³⁰ *Kowalczyk R.* Rozwój hutnictwa w Królestwie Polskim... – S.437.
- ³¹ Пуд – російська одиниця ваги або маси, яка використовувалася до запровадження метричної системи мір; 1 пуд = 16,3805 кг.

- ³² Mendelson L. Teoria i historia kryzysów i cykli ekonomicznych. – T.2. – Warszawa, 1960. – S.401.
- ³³ Див.: PT. – 1898. – №27. – Т.XXXVI. – R.XXIV. – S.472.
- ³⁴ До складу цього консорціуму входили берлінська фірма «A.Borsing», лодзькі промисловці Шейблери й Бедермани та ін. (див.: *Dochodowość przedsiębiorstw* // PT. – 1901. – №36. – Т.XXXIX. – R.XXVII. – S.357; *Wierzbicki A. Wspomnienia i dokumenty...* – S.163; *Pietrzak-Papłowska I. Królestwo Polskie w początkach imperia- lizmu 1900–1905.* – Warszawa, 1955. – S.192, 194–195; *Pustula Z. Początki kapitału monopolistycznego w przemyśle hutniczo-metalowym...* – S.233–234; *Kołodziejczyk R., Grabowski R. Zarys dziejów kapitalizmu w Polsce.* – Warszawa, 1974. – S.148–149; *Бовыкин И. Формирование финансового капитала в России конца XIX в.* – 1908 г. – Москва, 1984. – С.135–136; *Pytlas S. Łódzka burżuazja przemysłowa w latach 1864–1914.* – Łódź, 1994. – S.126–127.
- ³⁵ *Pietrzak-Papłowska I. Królestwo Polskie w początkach...* – S.42, 194–195; *Wierzbicki A. Wspomnienia i dokumenty...* – S.163, 179; *Ziólkowski J. Sosnowiec. Drogi i czynniki rozwoju miasta przemysłowego.* – Katowice, 1960. – S.92; *Pustula Z. Początki kapitału monopolistycznego w przemyśle hutniczo-metalowym...* – S.232–233; *Pytlas S. Łódzka burżuazja przemysłowa...* – S.126.
- ³⁶ *Kowalczyk R. Rola kapitału zagranicznego w górnictwie węgla kamiennego Zagłę- bia Dąbrowskiego w latach 1831–1899* // *Studia z historii społeczno-gospodarczej XIX i XX wieku* / Red. W.Puś. – T.1. – Łódź, 2003. – S.72–73.
- ³⁷ *Wytwórczość węgla kamiennego i surowca...* – S.278; *Przemysł żelazny w Rosji...* – S.720.
- ³⁸ Див.: *Wprowadzenie węgla krajowego na potrzeby marynarki wojennej* // PT. – 1897. – №26. – Т.XXXV. – R.XXIII. – S.427.
- ³⁹ *Konkiewicz S. Produkcja węgla kamiennego...* – S.53–54; *Handel żelazem zagrani- cą i w Rosji w r.1896* // PT. – 1897. – №20. – Т.XXXV. – R.XXIII. – S.331–332; *Ob- nizenie taryfy na przewóz węgla* // PT. – 1897. – №21. – Т.XXXV. – R.XXIII. – S.347; *Pierwsza kopalnia węgla we Wschodniej Syberii* // PT. – 1898. – №45. – Т.XXXVI. – R.XXIV. – S.772; *Przemysł węglowy w Syberii Wschodniej* // PT. – 1900. – №16. – Т.XXXVII. – R.XXV. – S.248.
- ⁴⁰ *Przemysł żelazny w Rosji...* – S.724.
- ⁴¹ *Wytwórczość węgla kamiennego i surowca...* – S.278; *Przemysł żelazny w Ro- sji...* – S.720; *Niegolewski S. Produkcja surowca na Uralu* // PT. – 1900. – №16. – Т.XXXVIII. – R.XXVI. – S.279.
- ⁴² Підрах. автором за: PT. – 1897. – №20. – Т.XXXV. – R.XXIII. – S.332; №26. – S.427; №28. – S.459; №32. – S.527; №36. – S.588; №40. – S.652; №42. – S.688; №43. – S.704; №46. – S.756; PT. – 1898. – №2. – Т.XXXVI. – R.XXIV. – S.32; №7. – S.124; №8. – S.147; №20. – S.359; №21. – S.376; №27. – S.472; №29. – S.504; №35. – S.604; №37. – S.636; №40. – S.684; №43. – S.731; №48. – S.828; №51. – S.885; PT. – 1899. – №3. – Т.XXXVII. – R.XXV. – S.48; №12. – S.208; №18. – S.314; №19. – S.330; №21. – S.362; №25. – S.429; №32. – S.542; №34. – S.574; №41. – S.690; №46. – S.754; №51. – S.802.
- ⁴³ *Laszczenko P. Historia gospodarcza...* – S.147; *Kowalczyk R. Rozwój rosyjskiego zagłębia południowego w opinii Przeglądu Technicznego.* – S.99.
- ⁴⁴ *Pietrzak-Papłowska I. Z dziejów monopolizacji górnictwa i hutnictwa w Królestwie Polskim (Zjazdy przemysłowców górniczych w latach 1883–1914)* // *Kwartalnik Histo- ryczny.* – 1956. – №4/5. – R.XLIII. – S.344–345.
- ⁴⁵ *Taryfy na przewóz żelaza* // PT. – 1897. – №34. – Т.XXXV. – R.XXIII. – S.550–556; *Nowe taryfy na przewóz żelaza* // PT. – 1897. – №42. – Т.XXXV. – R.XXIII. – S.685–688; *Obniżenie taryfy na przewóz węgla* // PT. – 1897. – №21. – Т.XXXV. – R.XXIII. – S.347; *Obniżenie taryfy* // PT. – 1898. – №28. – Т.XXXVI. – R.XXIV. – S.487–488; *Rezultaty obrad komisji, rozpatrującej wnioski IV-ego zjazdu przemysłowców górniczych Królestwa Polskiego* // PT. – 1898. – №18. – Т.XXXVII. – R.XXV. – S.323–326; *Posiedzenie komitetu taryfowego* // PT. – 1898. – №38. – Т.XXXVII. – R.XXV. – S.651; *V-ty Zjazd przemysłowców górniczych Królestwa Polskiego* // PT. – 1900. – №12. – Т.XXXVIII. – R.XVI. – S.206–207; *Przegląd Górniczo-Hutniczy (dalei – PG-H).* – 1904. – №24. – R.I. – S.644–654; *Narady w przedmiocie taryf na przewóz węgla ka- miennego w państwie* // PT. – 1907. – №39. – Т.XLV. – R.XXXIII. – S.461; *Nowe wy- danie taryf na przewóz węgla kamiennego* // PG-H. – 1908. – №4. – R.V. – S.115; *Nowe taryfy kolejowe na przewóz węgla kamiennego* // PG-H. – 1909. – №16. – R.VI. – S.187.

⁴⁶ Handel żelazem zagranicą i w Rosji w r.1896 // PT. – 1897. – №20. – T.XXXV. – R.XXIII. – S.331–332; Obniżenie taryfy na przewóz węgla // PT. – 1897. – №21. – T.XXXV. – R.XXIII. – S.347; Taryfy na przewóz żelaza // PT. – 1897. – №34. – T.XXXV. – R.XXIII. – S.556; XXII Zjazd przemysłowców górniczych południowej Rosji // PT. – 1898. – №33. – T.XXXVI. – R.XXIV. – S.569; XXIII Zjazd przemysłowców górniczych południowej Rosji // PT. – 1898. – №28. – T.XXXVII. – R.XXV. – S.474–478; Wytwórczość węgla kamiennego i surowca... – S.278.

⁴⁷ Przemysł żelazny w Rosji... – S.724.

⁴⁸ Цит. за: *Mendelson L.* Teoria i historia kryzysów i cykl... – S.407.

⁴⁹ *Kowalczyk R.* Rozwój rosyjskiego zagłębia południowego w opinii «Przeglądu Technicznego». – S.95.

⁵⁰ *Adamiecki K.* Kolektory // PT. – 1897. – №46. – T.XXXV. – R.XXIII. – S.751–753, 755; *Szymański H.* Górnictwo w Rosji... – S.315; Wytwórczość węgla kamiennego i surowca w Państwie... – S.278; *Biernacki J.* O sposobach zmniejszenia straty gazu podczas ładowania wielkiego pieca za pomocą podwójnego zamknięcia gichty // PT. – 1899. – №19. – T.XXXVII. – R.XXV. – S.324–327.

⁵¹ *Sokolowska Z.* Interesy gospodarcze Królestwa polskiego a Rosja. – Warszawa, 1916. – S.33–35.

⁵² Підрах. автором за: *Kontkiewicz S.* Potrzeba uprzemysłowienia kraju i ogólne widoki rozwoju przemysłu na ziemiach polskich. Górnictwo na ziemiach polskich... – S.77; *Surzycki S.W.* Położenie obecne przemysłu żelaznego w Królestwie Polskim // PG-H. – 1908. – №17. – R.V. – S.484.

⁵³ PT. – 1897. – №2. – T.XXXVI. – R.XXIV. – S.32.

⁵⁴ Підрах. за: *Tomaszewski E.* Przemysł hutniczy w Królestwie Kongresowym // Prace Polskiej Rady Ekonomicznej w Petersburgu. – 1919. – T.III. – Cz.II. – S.5; *Szymański H.* Górnictwo w Rosji południowej // PT. – 1903. – T.XLI. – R.XXIX. – №15. – S.284.

⁵⁵ *Mendelson L.* Teoria i historia kryzysów i cykli... – S.401; *Kowalczyk R.* Rozwój rosyjskiego zagłębia południowego w opinii «Przeglądu Technicznego». – S.98.

⁵⁶ Наибольший в Европе центр гірничо-металургійної промисловості був на території Франції (див.: *Rusiński W.* Zarys historii gospodarczej powszechnej. Czasy nowożytne i najnowsze (1500–1939). – Warszawa, 1970. – S.335).

⁵⁷ *Laszczenko P.* Historia gospodarcza... – S.158, 178, 182, 187, 189, 214.

⁵⁸ Ibid. – S.91, 99–100.

⁵⁹ Див.: *Hankus E.* Dzisiejsze sposoby koksowania węgla kamiennego // PT. – 1900. – №20. – T.XXXVII. – R.XXV. – S.345–368; *Kowalczyk R.* Rozwój rosyjskiego zagłębia południowego w opinii «Przeglądu Technicznego». – S.97.

⁶⁰ Підрах. автором за: Wytwórczość surowca w państwie Rosyjskim w tysiącach pudów // PG-H. – 1908. – №15. – R.V. – S.436; Wytwórczość wyrobów gotowych żelaznych i stalowych w państwie Rosyjskim w tysiącach pudów // PG-H. – 1908. – №15. – R.V. – S.436; *Laszczenko P.* Historia gospodarcza... – S.147–148.

⁶¹ *Laszczenko P.* Historia gospodarcza... – S.160.

⁶² *Puś W.* Rozwój przemysłu w Królestwie Polskim... – S.129.

⁶³ Ibid. – S.141.

⁶⁴ *Laszczenko P.* Historia gospodarcza... – S.160.

⁶⁵ *Хромов П.А.* Экономическое развитие России в XIX–XX вв. – Москва, 1950. – С.199, 202; *Kowalczyk R.* Rola kapitału zagranicznego w górnictwie węgla kamiennego Zagłębia Dąbrowskiego... – S.80.

⁶⁶ *Kowalczyk R.* Rola kapitału zagranicznego w górnictwie węgla kamiennego Zagłębia Dąbrowskiego... – S.80.

⁶⁷ *Kontkiewicz S.* Potrzeba uprzemysłowienia kraju i ogólne widoki rozwoju przemysłu na ziemiach polskich. Górnictwo na ziemiach polskich // PT. – 1915. – №9/10. – T.LIII. – R.XLI. – S.77; *Kempner S.A.* Rozwój gospodarczy Polski od rozbiorów do niepodległości. – Warszawa, 1924. – S.146; *Pustula Z.* Monopolii... – S.85–86.

⁶⁸ PT. – 1898. – №45. – T.XXXVI. – R.XXIV. – S.771.

⁶⁹ *Kowalczyk R.* Przemysł górniczo-hutniczy w Staropolskim Okręgu Przemysłowym w latach 1862–1914 // Społeczeństwo i gospodarka w rejonie świętokrzyskim w XIX i XX wieku / Red. U.Oettingen, J.Szczepański. – Kielce, 2008. – S.15.

⁷⁰ Syndykat zakładów metalurgicznych w Królestwie Polskim // PG-H. – 1909. – №4. – R.VI. – S.124; Rosyjski syndykat żelazny // PT. – 1911. – №41. – T.XLIX. –

R.XXXVII. – S.528–529; *Plewiński S.* Syndykat żelazny «Prodameta» oraz udział w nim hut Królestwa Polskiego // *Ekonomista* (далі – Ek). – 1912. – T.IV. – S.133–141; *Caspari E.* Przemysł żelazny w Królestwie Polskim w roku 1911 // Ek. – 1912. – T.II. – S.158; *Idem.* Przemysł żelazny w Królestwie Polskim w roku 1912 // Ek. – 1913. – T.IV. – S.178; *Kasperski K.* Syndykat żelazny i cementowy // Ek. – 1913. – T.I. – S.143; *Idem.* Syndykat «Prodameta» i huty Królestwa Polskiego // Ek. – 1913. – T.III. – S.185–189; Udział zakładów żelaznych w państwie Rosyjskim w syndykacie «Prodameta» // PG-H. – 1913. – №15. – R.X. – S.603; *Kronika przemysłowa* // Ek. – 1914. – T.II. – S.289–290, 306–307; *Pustula Z.* Monopolii... – S.99–100; *Ziółkowski J.* Sosnowiec. Drogi i czynniki rozwoju miasta... – S.92–93; *Бовыкин В.И.* Зарождение финансового капитала в России. – Москва, 1967. – С.202.

⁷¹ *Kontkiewicz S.* Rozwój przemysłu żelaznego w południowej... – S.2; *Szymański H.* Górnictwo w Rosji... – S.283.

⁷² *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840–1914)* / Red. R.Kołodziejczyk. – Warszawa, 1970. – S.205–208.

⁷³ *Kasperski K.* Koniunktury ekonomiczne i cholera // Ek. – 1910. – T.IV. – S.157–159; Brak węgla na drogach żelaznych na Południu Rosji // PG-H. – 1911. – №2. – R.VIII. – S.62; *M.CH.* Spożycie węgla kamiennych w Królestwie Polskim // PT. – 1912. – №6. – T.L. – R.XXXVIII. – S.65; *Kasperski K.* Wydobycie i zbyt węgla w Królestwie // Ek. – 1913. – T.III. – S.189, 191; *Caspari E.* Przemysł węglowy zagłębia Dąbrowskiego w roku 1912 // Ek. – 1914. – T.I. – S.200–203; *Idem.* Spożycie węgla dąbrowskiego i górnośląskiego w Królestwie Polskim w latach 1910–1912 // Ek. – 1914. – T.I. – S.202; *Kronika przemysłowa* // Ek. – 1914. – T.II. – S.306; *Rose E.* Wielki przemysł Królestwa Polskiego przed wojną. Przyczynki do tzw. «teorii rynków wschodnich». – Poznań, 1918. – S.150; *Wierzbicki A.* Wspomnienia i dokumenty... – S.136–137; *Laszczenko P.* Historia gospodarcza... – S.334–335, 338.

⁷⁴ *Kasperski K.* Wydobycie i zbyt węgla w... – S.191; *Laszczenko P.* Historia gospodarcza... – S.340.

The article covers analysis of Donets'k-Dnieper region heavy industry funds until 1914 and their impact on the general trend of this field of industry in other industrial centers of Russian Empire, especially in The Kingdom of Poland and the Urals.