

О.Б.Шляхов *

**«МИ МЕНШЕ ЗА ВСЕ БАЖАЛИ Б,
ЩОБ НАМ ДОРІКАЛИ У КРАЙОВОМУ ШОВІНІЗМІ»
(До історії створення та діяльності Ради з'їздів
представників промисловості й торгівлі Півдня Росії)**

Висвітлюється виникнення в 1911 р. Ради з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії, центральні структури якої перебували в Одесі. Проаналізовано основні форми і напрями діяльності організації підприємців південноукраїнських губерній. Розкрито її ставлення до митно-тарифної й фінансово-банківської політики царизму, погляди на вирішення транспортної проблеми, боротьбу за створення в Одесі вільної гавані. Досліджено політичні вподобання керівників організації. Робиться висновок, що протягом Першої світової війни вони зазнали помітної радикалізації.

Ключові слова: Рада з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії, південноукраїнські губернії, митно-тарифна політика, транспортна проблема, економічний сепаратизм, партійно-політичні вподобання.

Як відомо, в 1860-х рр. царизм, украй стурбований поразкою у Кримській війні та власною воєнною слабкістю, а відповідно і здачею геополітичних позицій в Європі та світі, вдався до проведення цілої низки буржуазних перетворень. Розпочатий імператором Олександром II мобілізаційний проект повинен був пристосувати існуючу владну систему до виклику епохи, здійснити реформи, які б дозволили модернізувати різні царини життя суспільства, господарчі та соціально-політичні структури країни. Зокрема, в економічній сфері ставилося завдання прискорити розвиток промисловості, оживити сільське господарство, торгівлю, банківську справу тощо.

Усе це не могло не позначитися і на процесах соціальної мобілізації, формуванні в українських землях Російської імперії підприємницької верстви, яка поступово ставала дедалі більш вагомим чинником в економічному розвитку країни. Утім, доволі тривалий час представники російських підприємницьких кіл не мали можливості впливати на політику уряду, були усунуті від обговорення та ухвалення важливих рішень, зокрема й у сфері промисловості та торгівлі. До того ж наявність активних громадян (в тому числі серед підприємницького прошарку) не вписувалася в існуючу систему владних відносин в імперії, коли все вирішувалося лише «нагорі» і тільки самими державними інституціями. Як констатував у 1900 р. петербурзький журнал: «Російське суспільство страждає майже повною відсутністю ініціативи та самодіяльності, які придушуються надмірним розвитком опіки»¹.

Намагаючись добитися змін у цій царині та об'єднаними силами відстоювати свої інтереси перед всесильною петербурзькою бюрократією, буржуазія в

* Шляхов Олексій Борисович – доктор історичних наук, професор, завідувач кафедри української історії та етнополітики Дніпропетровського національного університету імені Олеся Гончара
E-mail: alexshlyahov@mail.ru

¹ Народное хозяйство. – 1901. – Январь. – Кн.1. – С.104.

пореформену добу створювала організації, побудовані вже не на станових, а на суто професійних засадах – біржові комітети, спілки роботодавців, різного роду територіальні та галузеві з'їзди. Тож видається цілком закономірним, що останнім часом дедалі більшу увагу українських істориків привертають представницькі організації буржуазії кінця XIX – початку XX ст.² Утім, зазначене переважно стосується Ради з'їздів гірничопромисловців Півдня Росії. Діяльність же інших подібних об'єднань підприємців українських губерній в історіографії залишається малодослідженою.

Так, про існування Ради з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії лише побіжно згадується в розвідках В.А.Загоруйко, І.М.Жиленкової, І.О.Шандри, О.В.Зінченко та у деяких інших працях³. Більш докладно проблеми утворення та діяльності представницької організації підприємців південноукраїнських земель студіювали Г.Ф.Турченко та Є.П.Назарова⁴. Вони характеризували спроби великого й середнього капіталу реалізувати проекти, які б покращили господарське становище регіону, аналізували взаємини регіонального й українського національних рухів на початку XX ст. Однак до цього часу недостатньо вивченими є питання виникнення Ради з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії, основних напрямків її діяльності, ставлення до митно-тарифної та фінансово-банківської політики царизму, погляди на вирішення транспортної проблеми, а також політичні уподобання керівників організації. Висвітлити вищезгадану тематику і є метою автора цієї розвідки.

Слід зазначити, що в пореформену добу розвиток капіталізму в економіці південноукраїнських губерній відбувався бурхливими темпами. Тут переважало підприємництво в царині машинобудування, судноплавства, а також у торгівлі сільськогосподарською продукцією, яка в основному йшла за кордон. Як зазначала у своїй праці грецька дослідниця Д.Гарлафтис, у той час «порти Південної Росії перебували серед найважливіших портів світу в

² Крутиков В.В. Буржуазія України та економічна політика царизму в пореформений період. – Дніпропетровськ, 1992. – 172 с.; Шербініна О.В. Регіональна представницька організація – З'їзди гірничопромисловців Півдня Росії // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – Вип. VI. – К., 2003. – С.85–91; Донік О.М. Підприємницькі об'єднання в Україні останньої третини XIX – початку XX ст.: від інституціоналізації інтересів до надрегіональних форм інтеграції // Там само. – Вип. XVII. – К., 2010. – С.52–69; Шандра І.О. З'їзди гірничопромисловців Півдня Росії: створення та діяльність (1874–1918 рр.). – Луганськ, 2011. – 300 с.; Качалян А.С., Лубський А.В. Горнопромышленники Юга России (конец XIX – начало XX века). – Ростов-на-Дону, 2004. – 176 с.; Бессолицын А.А. Предпринимательские организации в России в конце XIX – начале XX веков: мифы и реальность // Вестник ВГУ: Серия «Экономика и управление». – 2005. – №1. – С.5–12.

³ Загоруйко В.А. Формування і крах державно-монополістичного капіталізму на півдні України // Український історичний журнал. – 1972. – №8. – С.65–71; Жиленкова І.М. Особливості економічного розвитку українських земель Російської імперії в пореформену добу // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – Вип. XX. – К., 2012. – С.112–141; Шандра І.О. Представницькі організації української буржуазії в агропромисловому виробництві (друга половина XIX – 1914 р.) [Електронний ресурс]: archive.nbuv.gov.ua/portal/soc...14/st34; Зінченко О.В. Представники України в Державній раді Російської імперії (1906–1917 рр.). – Х., 2013. – 250 с.

⁴ Назарова Є.П. Економічні товариства Одеси і регіональний рух на півдні України на початку XX ст. // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. – Вип. XXIX. – Запоріжжя, 2010. – С.63–70; Турченко Г.Ф., Назарова Є.П. Регіональний рух у південноукраїнському регіоні на початку XX століття // Там само. – Вип. XXX. – Запоріжжя, 2011. – С.138–148.

питаннях розвитку експорту»⁵. На цьому підґрунті в регіоні утворювалися великі торговельно-промислові компанії, які володіли величезними капіталами.

Набуваючи все більшої економічної та фінансової ваги, місцева буржуазія природно прагнула до більш активної участі у громадському житті, в діяльності спілок, які б представляли їхні корпоративні інтереси, намагалася щоб її голос було почуто у Петербурзі. Адже, як наголошував у своїй доповіді на першому з'їзді Союзу промислових і торговельних підприємств Російської імперії 1906 р. гірничий інженер А.Вольський, «найжиттєвіші для промисловості і торгівлі питання вирішувалися й вирішуються в наших урядових установах майже без будь-якого впливу з боку російської промисловості та торгівлі»⁶. Тож у післяреволюційний період представники підприємницьких кіл південноукраїнських земель неодноразово висловлювалися на підтримку ідеї об'єднання зусиль, зокрема скликання свого з'їзду. Саме з цією ініціативою виступили Одеське товариство фабрикантів і заводчиків, Одеський біржовий комітет та місцеве відділення технічного товариства. Головним завданням майбутнього форуму вважалося вирішення нагальних питань у царині торговельно-промислових відносин, яких, за словами сучасників, «у нас накопичилося надзвичайно багато [...] і, які марно очікують свого вирішення»⁷.

Урешті-решт, влада дала згоду на проведення з'їзду. Як повідомляв «Вестник съезда», що вийшов друком у вересні 1910 р. (напередодні цього зібрання), з'їзд «обіцяв бути цікавим, адже на нього записалася велика кількість членів і заявлена до читання значна кількість доповідей». Отже, 3 жовтня 1910 р. в Одесі у присутності представників міністерства фінансів, промисловості та торгівлі, іноземних справ і шляхів сполучення, а також консулів ряду держав відкрився I Південноросійський торговельно-промисловий з'їзд. За повідомленням тогочасної преси, у ньому взяли участь «двісті делегатів та п'ятдесят торговельно-промислових організацій»⁸.

Програма з'їзду, яка попередньо узгоджувалася з керівництвом міністерства торгівлі та промисловості, перш за все передбачала розгляд питань щодо посилення експорту товарів на Близький Схід, організації там російського комерційного представництва, зрештою, своєрідного «економічного завоювання» регіону. Іншими пунктами, які фігурували у програмі форуму, були питання про устрій в Одесі вільної гавані, про порто- та залізничне будівництво, про річні шляхи сполучення і про торговельне судноплавство, «для яких на з'їзді була влаштована особлива секція». Утім, робота з'їзду, що тривав шість днів, відбувалася далеко не за тим сценарієм, на який розраховували мешканці владних кабінетів імперії. Так, ретельно підготовлене за вказівкою «згори» питання про встановлення комерційних стосунків із ринками Близького Сходу, яке програма з'їзду висувала на перше місце, потонуло серед обговорення

⁵ Harlaftis G. Trade and Shipping in the Nineteenth-Century Sea of Azov // International Journal of Maritime History. – XXII. – №1 (June 2010). – P.241.

⁶ Вольский А.А. Представительство русской промышленности и торговли в настоящее время и основы представительства, необходимого в ближайшем будущем. – Санкт-Петербург, 1906. – С.14.

⁷ Южная заря. – 1910. – 30 сентября.

⁸ Там же. – 3 октября.

інших тем – «про потреби одеської торгівлі взагалі, недоліки її організації, недоліки місцевого порту, умови створення тут вільної гавані», регулювання та впорядкування хлібної торгівлі тощо⁹.

Зазначимо також, що представник Одеського біржового комітету Г.М.Пекаторос на з'їзді наполегливо вказував на необхідність розвитку «громадської й приватної ініціативи» у країні. Зокрема, він зазначав, що «докори (влади – *О.Ш.*) у відсутності громадської діяльності безпідставні, адже в Одесі будь-яке вільне починання та ініціатива негайно придушуються»¹⁰. Крім того, Г.Пекаторос у своєму виступі торкнувся «тієї дезорганізації, яка свідомо була внесена урядом у життя Одеського порту, так звану «зубатовщину», що викликала в 1903 р. загальний страйк». У підсумку, його доповідь, як згадували сучасники, «була зустрінута аплодисментами з боку учасників з'їзду». Своєю чергою, голова Одеського товариства фабрикантів і заводчиків С.І.Соколовський запропонував «переглянути всі торговельні договори з близькосхідними країнами та виправити їх відповідно до вказівок комерційного досвіду»¹¹. Реагуючи на подібні промови, правомонархічні видання імперії на кшталт «Русской речи» або «Земщины», оголосили одеський торговельно-промисловий з'їзд «революційним». Утім, тогочасна ліберальна преса, зокрема катеринославська «Южная заря», з обережним оптимізмом наголошувала: «Можемо побажати, щоб на ньому (з'їзді – *О.Ш.*) було порушено питання, що замовчуються, про загальні потреби нашої промисловості»¹².

Зрештою, саме цей з'їзд, за твердженням сучасників, «уперше висунув економіку Півдня як самодостатнє ціле, заговорив про окремі економічні інтереси» великого регіону¹³. Учасники зібрання наголосили на необхідності створення власної організації, яка лобювала б їхні інтереси перед самодержавством і певним чином впливала на економічну політику царизму. У підсумку було розроблено проект положення «про організацію постійних з'їздів», й обрано тимчасову раду представників південної промисловості і торгівлі.

Останнє рішення згаданого вище з'їзду було почуто і в уряді. У червні 1911 р. влада затвердила положення про утворення координуючого органу підприємців південних губерній – Раду з'їздів. Основна мета новоствореного об'єднання полягала в «торговельно-промисловому єднанні Півдня на ґрунті громадської роботи», а також у «зміцненні самосвідомості існуючих торговельно-промислових організацій»¹⁴. 7 серпня в Одесі вперше засідав організаційний комітет новоствореної інституції, а з вересня 1911 р. відбувалися регулярні засідання Ради з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії. Зазначимо також, що з грудня 1911 р. в Одесі двічі на місяць почав виходити друкований орган Ради з'їздів – часопис «Торгово-промышленный Юг» (редактор – С.І.Соколовський). Редакційна політика журналу передбачала «виконання у пресі програми Ради з'їздів представників промисловості й торгівлі

⁹ Южная заря. – 1910. – 9 октября.

¹⁰ Там же. – 7 октября.

¹¹ Там же. – 9 октября.

¹² Там же. – 30 сентября.

¹³ Торгово-промышленный Юг. – 1913. – №2. – С.3.

¹⁴ Там же. – 1911. – №1. – С.87.

Півдня Росії [...], розробку і висвітлення питань, що торкаються інтересів промисловості та торгівлі Півдня, у зв'язку з економічними інтересами всієї Росії і всім її економічним укладом»¹⁵.

Зазначимо, що вже протягом першого місяця існування організації багато підприємців – як представників акціонерних компаній, так і окремих капіталістів «поквапилися записатися в з'їзди». Але її ядром, без сумніву, стало Одеське товариство фабрикантів і заводчиків, створене ще в 1907 р., і яке, своєю чергою, об'єднувало 1100 товариств та одноосібних власників¹⁶.

Головою Ради з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії обрали достатньо впливову й авторитетну людину, директора найбільшого судноплавного підприємства імперії – Російського товариства пароплавства і торгівлі – А.К.Тімота. Адже переважна більшість операцій цієї судноплавної компанії здійснювалася в Азово-Чорноморському басейні. Серед членів Ради з'їздів перебували такі особи, як С.І.Соколовський (голова Одеського товариства фабрикантів та заводчиків і він же товариш голови Ради з'їздів), П.П.Регір (голова Комітету з'їзду судновласників Чорноморсько-Азовського району), інженер В.Й.Жерве та ін. Район відповідальності Ради з'їздів охоплював Херсонську, Подільську і Таврійську губернії, а також територію Області Війська Донського, Кубанської області, причорноморських кавказьких губерній та Бессарабію. Утім, перед тут вели підприємці, які діяли саме в українських землях і, перш за все, великий капітал Одеси. Крім того, до роботи в організації неодноразово залучалися представники підприємницьких кіл та органів самоврядування Катеринославської губернії. Основною ж формою діяльності Ради з'їздів, яка працювала в Одесі в будинку №19 по вулиці Кондратенка, стало проведення один – два рази на рік нарад підприємців регіону з економічних або організаційних питань.

Як уже зазначалося, при створенні вищезгаданої організації переважно йшлося про «об'єднання своїх сил у єдиному представництві». Однак головне її завдання керівництво все ж вбачало у «спеціальному захисті південних торговельно-промислових інтересів». Адже, як зазначав у своєму виступі голова Ради з'їздів А.К.Тімот, «кожна південна організація добре усвідомлює, як важко відстоювати інтереси Півдня, як багато і як часто наші інтереси відступають на другий план у результаті помилкового поділу нашої батьківщини на окраїни та центри»¹⁷.

Своєю чергою, в підготовленому в 1911 р. Радою з'їздів циркулярному листі до всіх підприємців регіону зверталася увага на той факт, що «Південь до цього часу менше за все брав участь у розподілі своїх багатств на користь власного населення», а також зазначалося, що «суперечності окремих районів країни, без сумніву, грають велику роль в економіці Росії»¹⁸. У цьому випадку, із погляду керівництва організації, йшлося про те, що «наші залізниці влаштовано так, що служать переважно промисловим цілям північних областей, що

¹⁵ Там же.

¹⁶ Там же. – 1912. – №7. – С.37–38.

¹⁷ Там же. – №18. – С.63.

¹⁸ Там же. – №2. – С.82–83.

провізна тарифікація ними розрахована на підтримку чужої й послаблення нашої південної промисловості [...], що на Чорному морі немає технічно облаштованих портів [...], що торговельні угоди з іноземними державами, митні ставки на ввезення до нас іноземної продукції та наш вивіз до чужих країн не відповідають інтересам Півдня»¹⁹. Зрештою наголошувалося, що південний регіон «більше, ніж будь-який інший у нашій великій і багатій країні відчуває свою відсталість та невлаштованість нашого економічного життя»²⁰. Усе це, на думку підприємців південноукраїнських губерній, потребувало негайного виправлення.

При цьому промисловців особливо турбував факт жорсткої протекціоністської політики, яку уряд проводив із кінця XIX ст., і що відчутно стримувало розвиток експортно-імпортних операцій у регіоні. Так, Рада з'їздів у своїх матеріалах наголошувала, що «Південь більше інших районів Росії стикається в торговельних зносинах з Європою», а тому обмеження в надходженні продукції з-за кордону (що мало місце завдяки існуванню в імперії фактично заборонного мита) відверто суперечило інтересам підприємців і населення краю у цілому²¹.

Проявом таких настроїв може слугувати заява Одеського товариства фабрикантів і заводчиків, яке в 1912 р. «рішуче наполягало на тому, щоб зроблено було полегшення для пільгового безмитного пропуску чавуну з-за кордону»²². «Не може бути належного розвитку машинобудування там, де ціни на необхідний метал диктуються невеличкою групою», і коли «мито на іноземне залізо становить більше 90% собівартості продукту», – зазначав з цього приводу журнал «Торгово-промышленный Юг»²³. За таких умов не дивно, що споживання чавуну на одну людину на рік складало в Російській імперії всього 1,04 пуда. Тоді як у США це становило 6,8 пуда, в Бельгії – 6,6, Німеччині – 5,4, Великобританії – 4,5, а у Франції – 3,4 пуда²⁴.

Подібної позиції підприємці південноукраїнських земель дотримувалися і щодо існування високого мита на імпортоване вугілля. При цьому їх особливо обурював той факт, що вугілля, яке завозилося через порти Балтики в північні райони імперії, обкладалося збором у розмірі 1,5 коп. за пуд, у той час, як мито на імпортне паливо, що надходило до міст Азово-Чорноморського узбережжя, становило 6 коп. за пуд. «Увесь Південь Росії та гірничу промисловість багато років страждають від тієї пільги, яка надана північному району при отриманні іноземного вугілля», – зазначав офіційний друкований орган Ради з'їздів. Відповідно, підприємці регіону щорічно «переплачували на кам'яному вугіллі

¹⁹ Торгово-промышленный Юг. – 1911. – №1. – С.12.

²⁰ Там же. – 1912. – №24. – С.10.

²¹ М.С.Грушевський із цього приводу зазначав, що «російська торговельна і митова політика приклала всі старання, не спиняючись ні перед чим, щоб розірвати й зруйнувати торговельні зв'язки України з її історично сформованими західними ринками, щоб [...] віддати український торг у руки купецтва московського й притягнути Україну економічно до Півночі» (див.: *Грушевський М.С.* На порозі нової України // Великий українець: матеріали з життя та діяльності М.С.Грушевського. – К., 1992. – С.146).

²² Торгово-промышленный Юг. – 1912. – №13. – С.29.

²³ Там же. – №19. – С.7.

²⁴ Рагозин Е.И. Железо и уголь на юге России. – Санкт-Петербург, 1895. – С.132–133.

більше 6 млн руб.», що ставило їх у нерівні конкурентні умови з буржуазією центральних і північних районів імперії²⁵.

Результатом хибної митної політики царизму підприємці південної частини України вважали і виникнення у країні в 1911–1913 рр. паливного голоду. Адже вугільна криза 1912 р. з особливою силою охопила Херсонську губернію і, перш за все, Єлисаветград, де, за повідомленням тогочасної преси, «деякі підприємства були поставлені у необхідність зовсім припинити виробництво»²⁶. Своєю чергою, представники великого капіталу Одеси скаржилися в той час, що на «величезній більшості фабрик і заводів міста зовсім немає запасів кам'яного вугілля [...]. Багатьом підприємствам загрожує небезпека зовсім припинити виробництво»²⁷. Теж саме стосувалося і розвитку торговельного мореплавства у Чорному та Азовському морях, адже в результаті нестачі вугілля деякі пароплавні підприємства регіону були вимушені суттєво скоротити свої рейси²⁸.

Зрештою, нарада фабрикантів і заводчиків Півдня Росії, яка зібралася в Одесі 2 листопада 1912 р. для обговорення питання «про вугільний голод», констатувала, що останній «найгнітючим чином відбивається на потребах місцевої промисловості». У підсумку, її учасники вирішили «залучити міста, земства і громадські організації до пошуку засобів для усунення нестачі палива» та «створити комісію для закупівлі палива в Англії»²⁹. У свою чергу, комісія при Одеському товаристві фабрикантів і заводчиків запропонувала урядові зменшити мито на англійське вугілля до 0,5 коп. замість 6 коп. (що давало б можливість продавати його населенню за ціною у 26–28 коп., проти існуючих 38–40 коп. за пуд), або ж узагалі скасувати мито на імпортоване паливо³⁰.

Утім, так як у цьому питанні і надалі не відбувалося особливих зрушень, з ініціативи Одеського товариства фабрикантів і заводчиків 29 липня та 11 серпня 1913 р. були проведені наради місцевих та іногородніх промисловців, присвячені «боротьбі з вугільним голодом». Зокрема, підприємець І.І.Ген, висловлюючи думку багатьох членів зібрання, наголосив, що треба прохати уряд зменшити мито на вугілля, яке ввозиться з-за кордону, до 1,5 коп. за пуд³¹. У підсумку, згаданими вище нарадами й було ухвалено відповідну постанову.

Водночас зовсім іншої позиції стосовно митно-тарифної політики країни дотримувалася Рада з'їздів гірничопромисловців Півдня Росії. Так, її офіційний друкований орган журнал «Горнозаводское дело» в 1914 р. писав: «Для надходження російського капіталу необхідне заступництво промисловості, яка народжується, і не треба думати, що звільне мито суперечить громадському благу. Тому і з'їзд гірничопромисловців Півдня Росії [...] висловився проти зменшення мита на іноземний чавун»³². Своєю чергою, голова ради «Продвугілля»

²⁵ Торгово-промышленный Юг. – 1914. – №13. – С.5.

²⁶ Там же. – 1912. – №24. – С.55.

²⁷ Там же. – №23. – С.48.

²⁸ Там же. – №24. – С.64.

²⁹ Труды XXXVIII съезда горнопромышленников Юга России: Ноябрь – декабрь 1913 г. – Т. II. – Х., 1914. – С.7.

³⁰ Торгово-промышленный Юг. – 1912. – №24 – С.53.

³¹ Там же. – 1913. – №16. – С.49.

³² Горнозаводское дело. – 1914. – №26. – С.9202.

на початку ХХ ст., звертаючись до уряду, наполягав, що «подальшому розвитку кам'яновугільної промисловості Росії слід допомагати шляхом заходів державних, не вдаючись [...] до послаблення митного тарифу»³³.

Реагуючи на подібні зауваження, діячі Ради з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії не приховували свого невдоволення. «Якщо і процвітає південна кам'яновугільна промисловість (завдяки високому миту на іноземне вугілля – *О.Ш.*), то, з іншого боку, страждає майже уся інша промисловість, що вимушена користуватися надмірно дорогим мінеральним паливом, страждає все населення району, яке також переплачує за донецьке вугілля», – підкреслювали вони³⁴. З останніми твердженнями фактично солідаризувалися і представники ліберально налаштованої столичної преси. Так, журнал «Народное хозяйство» з іронією писав: «Панове гірничопромисловці Півдня Росії становлять чудовий приклад [...] групової дисципліни, тому що члени з'їзду та рада з'їзду уособлюють собою інтереси великих підприємців, заради яких вони з великим задоволенням готові жертвувати не тільки загальними інтересами Росії, а й інтересами своїх зубожілих побратимів – дрібних шахтовласників та ін.»³⁵. У свою чергу, урядовий «Вестник финансов, промышленности и торговли» в 1912 р. був змушений визнати той факт, що «з часу встановлення митного заступництва вітчизняної металургії, сировина почала коштувати нашим машинобудівним заводам дорожче від того, ніж вона обходиться їх конкурентам (іноземним підприємствам – *О.Ш.*)»³⁶. Таким чином, настрої й уподобання різних об'єднань підприємців, що тоді існували в українських губерніях, часто відверто суперечили один одному. Не випадково часопис «Торгово-промышленный Юг» у той час констатував, що «діяльність окремих центрів Півдня Росії відбувалася в атмосфері розрізнених зусиль, часто навіть із проявами ворожнечі та злобною конкуренції»³⁷.

Зрештою, прагнучи добитися змін у митній політиці країни, Рада з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня порушила питання щодо перегляду російсько-німецького торговельного договору. На скликаній з цього приводу нараді (осінь 1912 р.), окрім власне представників торговельно-промислових організацій, були присутні і багато керівників органів місцевого самоврядування регіону. На нараді домінувала точка зору, що питання про наступний перегляд російсько-німецького договору «для Півдня Росії має свої особливі сторони, в яких відбивається колізія інтересів півдня та півночі»³⁸. У підсумку було створено комісію, до складу якої увійшли представники одеських повітової земської та купецької управ (Г.Г.Лівшиц, Н.Н.Шретер), Херсонської губернської земської управи (І.Д.Зубенко та інженер П.Г.Манжур), катеринославських біржового комітету (Е.К.Бродський, І.І.Тіссен) і міської управи (інженер І.Я.Езау), Бердянської міської управи (Г.І.Грієвз), Ялтинської повітової земської управи, Кам'янець-Подільської міської управи, Подільської

³³ Российский государственный исторический архив. – Ф.32. – Оп.1. – Д.281. – Л.9.

³⁴ Торгово-промышленный Юг. – 1914. – №13. – С.6.

³⁵ Народное хозяйство. – 1901. – Октябрь. – Кн.8. – С.132.

³⁶ Вестник финансов, промышленности и торговли. – 1912. – №33. – С.283.

³⁷ Торгово-промышленный Юг. – 1914. – №13. – С.3.

³⁸ Там же. – 1913. – №20. – С.45.

губернської земської управи тощо³⁹. Ця комісія повинна була виробити й конкретні пропозиції стосовно вдосконалення митної політики імперії з урахуванням інтересів промисловості та торгівлі губерній південного краю.

Для того, щоб пом'якшити негативні наслідки існування в імперії високого митного тарифу, Рада з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії також популяризувала ідею створення в Одесі «вільної гавані». Адже остання, на думку представників підприємницьких кіл краю, могла суттєво поживавити розвиток торгівлі і промисловості у причорноморських містах. Згадане питання було порушено ще на I Південноросійському торговельно-промисловому з'їзді в 1910 р. Однак уряд не поспішав із його вирішенням.

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

Отже, підприємці регіону вважали аномальним, що «майже усі великі банківські заклади Півдня являли собою відділення петербурзьких банків, котрі отримують свої директиви зі столиці і які живуть життям центру, його потребами, його прагненнями, інколи діаметрально протилежними інтересам провінційної промисловості»⁴⁰. При цьому часопис «Торгово-промышленный Юг» наголошував, що південні губернії «особливо потребують напливу іноземних капіталів, тому що природні багатства Півдня цілковито знекровлені відсутністю капіталів, яких «лінія» прямує на столиці»⁴¹. За таких умов Рада з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії вважала, що «країна наша, без сумніву, потребує іноземних капіталів, тому що без них немає ніякої можливості організувати прибутковість наших природних багатств»⁴². Відповідно, буржуазію південноукраїнських губерній не влаштовував факт критичного ставлення до надходження іноземних інвестицій, яке часто демонстрували як окремі впливові політики, так і деякі центральні друковані видання імперії. «Ми зустрічаємося з націоналістичною теорією, яка не бажає

³⁹ Там же. – №2. – С.5.

⁴⁰ Там же. – 1912. – №2. – С.13–14.

⁴¹ Там же. – №4. – С.11.

⁴² Там же. – №3. – С.18.

нічого отримати від «гнилого Заходу»⁴³, – із роздратуванням писав на своїх сторінках журнал Ради з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії в 1912 р.

Різке невдоволення підприємців краю викликало і вкрай погане становище із розвитком транспортної мережі, що суттєво заважало здійсненню торговельних операцій. Адже в усьому світі шляхи сполучення слугували основою для розвитку потенціальних економічних сил країни. І хоча згадана проблема була вкрай болючою для всієї Росії⁴⁴, представники великого капіталу південноукраїнських губерній небезпідставно вважали, що питання стану шляхів особливу гостроту мало саме в їхньому регіоні. Так, журнал «Торгово-промисловий Юг» в 1913 р. зазначав, що «ґрунтовими дорогами можна проїхати лише у деякі місяці», що останнім часом бездоріжжя в багатьох місцях «зруйнувало будь-які ознаки ґрунтових та шосейних шляхів», що «цілі міста й області відрізані від зовнішнього світу в результаті осінніх та весняних дощів»⁴⁵. У результаті, до 25% вартості продукту витрачалося на гужові перевезення поганими дорогами. При цьому редакція часопису підкреслювала, що «Південь Росії взагалі [...] стосовно шляхів сполучення» перебуває в гіршому становищі, «ніж центральні та східні губернії». На підтвердження цього наводився той факт, що на 100 квадратних верст площі Київської губернії припадало 1,1 версти шосейних і мощених шляхів, на Волині – 1,8, а на Херсонщині – лише 0,2 версти⁴⁶.

Підприємці півдня України вважали незадовільним і становище з розвитком залізничної мережі, адже у порівнянні з іншими частинами країни цей регіон був надто слабо забезпечений залізницями. Усе це відчутно стримувало економічний розвиток краю. Зокрема, автори «Торгово-промислового Юга» в 1913 р. наголошували: «Південним районом [...] відверто нехтують стосовно збільшення довжини залізничної мережі. Район не включено з достатньою рівномірністю порівняно з іншими районами до загальної мережі залізничних ліній країни»⁴⁷. І дійсно, якщо за 1908–1912 рр. довжина мережі казенних залізниць в європейській частині Російської імперії загалом зроста на 1099 верст, то на залізниці південного району з цієї цифри припадало всього 120 верст, тобто менше 11%⁴⁸.

З іншого боку, відомий підприємець А.А.Ауербах у своїх спогадах на початку ХХ ст. підкреслював, що «головною перешкодою для успішного розвитку кам'яновугільної промисловості на Півдні Росії була мала провозоздатність залізниць»⁴⁹. У зв'язку з цим слід згадати, що в той час рух вантажів значно перевищував пропускну здатність залізниць регіону, інколи на 30–40%. Тож на станціях мали місце численні факти закриття складових приміщень для

⁴³ Торгово-промисловий Юг. – 1912. – №3. – С.53.

⁴⁴ «Щодо шляхів сполучення ми найвідсталіша країна в Європі», – відверто наголошували сучасники (див.: Торгово-промисловий Юг. – 1912. – №23. – С.7).

⁴⁵ Торгово-промисловий Юг. – 1913. – №19. – С.38.

⁴⁶ Там же. – №2. – С.42.

⁴⁷ Там же. – №20. – С.12.

⁴⁸ Там же. – 1915. – №20. – С.34.

⁴⁹ Ауербах А.А. Воспоминания о начале развития каменноугольной промышленности в России // Русская старина. – 1909. – Июнь. – Т.138. – С.460.

прийому вантажів, що тривало протягом кількох місяців. «Найстаріша черга відправки [...] сягала інколи 3–4 місяців, спричиняючи вантажовідправникам величезні збитки», – зазначали сучасники⁵⁰. Так, на Катерининській залізниці станом на 1 березня 1912 р. знаходилося 73 вагони ще черги від 25 січня, на 16 травня нараховувалося 27 вагонів черги 27 квітня, а на 1 грудня – 85 вагонів черги 20 жовтня. Все це помітно ускладнювало роботу промисловості регіону. Адже керівництво підприємств не знало, коли залізницею до них зможуть надійти необхідні матеріали, паливо тощо. «Неакуратність доставки віднімає у заводів усіляку можливість розраховувати на своєчасну доставку вантажів», – відзначали фахівці на початку XX ст.⁵¹

Тож підприємці південноукраїнських губерній вважали за потрібне значно активізувати й розширити залізничне будівництво в регіоні. Задля цього Рада з'їздів пропонувала розвивати як приватну ініціативу, так і спиратися на відповідну урядову підтримку. «Розширення приватної ініціативи в залізничному будівництві повинно здійснюватися поряд із гарантіями, що захистили б країну від наслідків, з якими поєднувалося приватне залізничне будівництво у перший його період, коли хижацьку експлуатацію доріг клали в основу всієї справи і яка призводила до розорення навіть дуже потужних і міцних почиань», – зазначалося на шпальтах «Торгово-промышленного Юга»⁵².

Слід також зазначити, що судновласники причорноморських та приазовських губерній постійно скаржилися на поганий стан морських портів, наголошуючи, що, на відміну від Балтики, уряд не приділяв уваги цьому питанню, що «наші порти цілковито занедбані» і «скоріше пристосовані до відсутності вивозу, ніж до його швидкого продукування»⁵³. Зокрема, для портів південних морів була характерною мала довжина причальних ліній, а звідси і тривалі простої суден. Так, в Одеському порту мав місце випадок, коли 30–40 пароплавів чекали черги впродовж 20 днів, щоб отримати можливість розпочати вантажні операції. М.Слабченко підкреслював у своїй праці, що «причали (в портах Азово-Чорноморського басейну – *О.Ш.*) були дуже малими, так що чужоземним кораблям доводилося чекати на чергу для розвантаження по півтора місяці»⁵⁴. Результатом цього були значні фінансові втрати судноплавних компаній. Зокрема, на зборах акціонерів Російського товариства пароплавства і торгівлі 1907 р. однією з головних причин збитків, яких зазнавало це підприємство, називався саме «величезний простій у портах»⁵⁵. До того ж переважна більшість портів були мілководні і відповідно до них не могли заходити великі пароплави.

Необхідно також вказати і на слабку технічну оснащеність майже всіх портів Чорного та Азовського морів. Так, заступник голови Ради з'їздів

⁵⁰ Торгово-промышленный Юг. – 1913. – №21. – С.8.

⁵¹ Рагозин Е.И. Железо и уголь на юге России. – С.64.

⁵² Торгово-промышленный Юг. – 1916. – №2. – С.27.

⁵³ Там же. – 1912. – №20. – С.36.

⁵⁴ Слабченко М.С. Матеріали до економічно-соціальної історії України XIX ст.: У 3 т. – Т.2. – Х., 1927. – С.226.

⁵⁵ Журнал общего собрания гг. акционеров Русского общества пароплавства и торговли 14 июля 1907 г. – Санкт-Петербург, 1907. – С.6.

С.І.Соколовський вказував на відсутність у портах басейну «сучасних технічних приладів, які б полегшували навантаження та вивантаження, нестачу необхідного обладнання»⁵⁶. Багато з портів не мали і засобів для освітлення території вночі, що також уповільнювало проведення вантажних робіт. Зокрема, якщо в порту Ньюкасла англійське судно «Surr» змогло навантажити 2,2 тис. т вугілля приблизно за 4 год., то в Маріупольському пароплав «Инженер Авдаков» для завантаження 110 тис. пудів палива витратив 3 доби⁵⁷. Інколи ж портової території взагалі не вистачало для вивантаження вантажу. Так, за повідомленням з'їзду гірничопромисловців Півдня Росії, у порту Маріуполя мали місце випадки, коли для вивантаження завезеної для місцевого металургійного заводу залізної руди, не знаходилося вільного місця⁵⁸. Отже, це не лише збільшувало накладні витрати судовласників у портах, а й суттєво підвищувало морські фрахти, що, своєю чергою, негативно позначалося на конкурентоздатності компаній, які діяли під російським прапором. Усе це давало привід керівникам пароплавних товариств басейну, а відповідно і Раді з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії, висловлювати невдоволення існуючим станом речей, наполягати, щоб уряд врахував їх нагальні потреби.

Щоправда, згодом Рада з'їздів та її друкований орган відчутно пом'якшили свою критику дій центральної влади. Можливо, тут далось взнаки те, що з ініціативи міністерства торгівлі та промисловості у Санкт-Петербурзі було скликано спеціальну нараду під головуванням товариша міністра П.І.Міллера для розгляду резолюцій I Південноросійського торговельно-промислового з'їзду і, «головним чином, для того, щоб [...] примирити наміри уряду з настроями громадськими, які були виражені на з'їзді»⁵⁹.

Необхідно зазначити, що в той час мало місце і «сприятливе для Півдня» рішення питання щодо портобудівництва. У цьому випадку йшлося про ухвалення в 1913 р. закону про фінансування робіт «із розширення та поліпшення Маріупольського порту» на суму в 9776 тис. руб. Крім того, 654 тис. руб. виділялося на обладнання Маріупольського порту механічними пристосуваннями для навантаження вугілля та ще 1610 тис. руб. – на роботи із поглиблення підходів до Миколаївського порту до 30 футів⁶⁰. Зауважимо також, що на 1914 р. влада виділяла 355 тис. руб. на облаштування в Одеському порту хлібної гавані, на роботи з будівництва порту-сховища у Судаку – 950 тис. руб., на розширення і поглиблення акваторії Бердянського порту – 440 тис. руб.⁶¹

Тож починаючи з 1913 р., у позиції Ради з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії акценти були дещо зміщені й остання вже не стільки наголошувала на розходженні своїх позицій із центром, як підкреслювала необхідність спільних дій і спільних рішень задля досягнення загальної мети. Зокрема, у січні 1913 р. на шпальтах «Торгово-промислового Юга»

⁵⁶ Торгово-промышленный Юг. – 1916. – №4. – С.43.

⁵⁷ Труды XXII съезда горнопромышленников Юга России. – Ч.I. – X., 1898. – С.237.

⁵⁸ Там же. – С.52.

⁵⁹ Торгово-промышленный Юг. – 1913. – №2. – С.3.

⁶⁰ Труды XXXVIII съезда горнопромышленников Юга России. – С.23.

⁶¹ Торгово-промышленный Юг. – 1913. – №22. – С.55.

зазначалося, що завдання Півдня полягає «у прогресі усієї Росії», що Другий (наступний) з'їзд представників промисловості й торгівлі Півдня повинен виробити «загальні примирювальні (курсив наш – О.Ш.) резолюції між інтересами обробної та видобувної промисловості». Адже «у сильному розходженні інтересів, – підкреслювали автори часопису, – приховується чимала небезпека для самої промисловості [...], джерело взаємного озлоблення»⁶².

Однак цей примирювальний тон не довго переважав у позиції керівництва організації. Після короткої перерви на шпальтах «Торгово-промислового Юга» знову запанували конфронтаційні нотки. Так, уже у жовтні 1913 р. автори журналу підкреслювали, що «Південь з цілого ряду питань має свої сепаратні економічні інтереси», що «інтереси Півдня Росії розвиваються [...] часто всупереч інтересам інших районів»⁶³, що «в історії економічного життя Півдня Росії неодноразово траплялися випадки, коли північ Росії [...] намагалася штучним шляхом спрямовувати на свою користь економічні вигоди»⁶⁴.

Тим паче, що російський уряд, якщо і здійснював у цей час окремі кроки для подолання паливної та металевої кризи (ввезення на пільгових умовах з-за кордону певної кількості вугілля для залізниць), то вони мали непослідовний та половинчастий характер, і лише викликали нове невдоволення підприємців регіону. Так, у зв'язку із закупівлею міністерством шляхів сполучення для потреб казенних та приватних залізниць 14 млн пудів англійського вугілля, на екстреному з'їзді судновласників Чорноморсько-Азовського району (1913 р.) промовці обурювалися, що таким чином пароплавні компанії «південного району позбулися каботажного вантажу». З'їзд наполягав на тому, щоб «закордонне вугілля відправлялося на північні залізниці [...] та, щоб певна кількість донецького вугілля, яке зазвичай відправляється з Маріуполя в Одесу для потреб південно-західних та південних залізниць, не була замінена дозволеним для безмитного ввезення іноземним вугіллям»⁶⁵.

Але знайти консенсусу у цьому питанні (як і в багатьох інших) Петербургу та представникам підприємницьких кіл південноукраїнських земель знову не вдалося⁶⁶. До того ж царизм і надалі не збирався відмовлятися від надмірного митного протекціонізму. Не випадково прем'єр-міністр В.М.Коковцов, виступаючи на VI з'їзді представників промисловості й торгівлі імперії, наголошував, що митне заступництво повинне залишитися основною програмою уряду стосовно промисловості, зазначав, що він «був, є і буде переконаним прибічником заступницької системи»⁶⁷.

Тож напередодні Першої світової війни офіційний друкований орган Ради з'їздів підприємців південних губерній наполягав: «У порівнянні з усіма іншими районами нашої країни, південний район дає Росії значно більше, ніж він

⁶² Там же. – №2. – С.7, 12.

⁶³ Там же. – №20. – С.43.

⁶⁴ Там же. – 1914. – №13. – С.4

⁶⁵ Труды XXXVIII съезда горнопромышленников Юга России. – С.7.

⁶⁶ Так, С.І.Соколовський згодом підкреслював, що «у нас вдавалися до будівництва та переоблаштування портів за застарілими планами, а саме будівництво відбувалося довго й повільно» (див.: Торгово-промышленный Юг. – 1916. – №4. – С.44).

⁶⁷ Промышленность и торговля. – 1912. – №8. – С.397.

у неї бере, і що, таким чином, він має всі права, щоб голосно та власно заявити про свої потреби і вимоги [...] і, не побоюючись загальноновизнаних жупелів, мати мужність [...], навіть розійтися з усією іншою Росією і вимагати для себе особливого місця»⁶⁸.

Більше того, у цей час журнал ризикнув навіть писати про певний сепаратизм Півдня імперії щодо політики центральної влади та об'єктивне (економічне) підґрунтя такого явища: «Якими б не були сильними національні почуття, що поєднують окремі частини національного організму, але економічні прагнення окремих районів будуть зовсім чужими один одному [...] і в питаннях економічного порядку ці самостійні, навіть сепаратні тенденції будуть завжди відігравати вирішальну роль». Останні ж, як уважав часопис, завжди будуть сильнішими, ніж будь-які «адміністративні прагнення об'єднати під одним дахом північ та південь, схід та захід»⁶⁹.

Таким чином, можна констатувати факт певного протиставлення інтересів підприємців регіону економічній політиці імперського центру. У жорстких умовах розгортання конкурентної боротьби на господарчому ринку імперії буржуазія південноукраїнських земель прагнула, перш за все, захистити свої соціально-економічні інтереси. Тож на цьому ґрунті спостерігалися різні форми суперництва, які з найбільшою повнотою знайшли прояв саме в діяльності Ради з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії.

У зв'язку з цим зазначимо, що існування суперечності інтересів підприємців – представників різних регіонів Російської імперії не було таємницею для сучасників. Так, ще наприкінці XIX ст. учений-економіст І.І.Янжул відзначав, що «факт промислової конкуренції серединної Росії з її окраїнами не підлягає сумніву»⁷⁰. Своєю чергою, відомий український історик І.Лисяк-Рудницький наголошував: «Буржуазія України, хоч і зрусифікована мовою й культурою, була гостро незадоволена централістичною економічною політикою імперії, що протегувала центральні московські області, росло відчуття суперечності господарських інтересів між українським півднем і московською північчю»⁷¹. Утім, радянська історіографія наявність зазначеної проблеми фактично ігнорувала. Сучасні ж українські дослідники знову повертаються до цього питання. Зокрема, Ф. та Г. Турченко у своїй монографії зазначили, що підприємці середньої руки на півдні України, «захищаючи свої прибутки», ставали «на позиції регіонального (інакше – місцевого, територіального) патріотизму і навіть критикували політику царизму»⁷².

Так чи інакше Рада з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії й надалі прагнула активно впливати на політику уряду, добиватися реалізації своїх законних інтересів. Зокрема, передбачалося незабаром скликати другий з'їзд організації. Про це вже йшлося на початку 1913 р. Зрештою, для його підготовки було створено спеціальну організаційну комісію, перше

⁶⁸ Торгово-промышленный Юг. – 1914. – №5. – С.10.

⁶⁹ Там же. – С.11.

⁷⁰ Янжул И. Часы досуга. – Москва, 1896. – С.95.

⁷¹ Лисяк-Рудницький І. Історичні есе: У 2 т. – Т.1. – К., 1994. – С.93.

⁷² Турченко Ф.Г., Турченко Г.Ф. Південна Україна: модернізація, світова війна, революція (кінець XIX ст. – 1921 р.): історичні нариси. – К., 2003. – С.65.

засідання котрої відбулося у жовтні 1913 р.⁷³ За рішенням комісії, другий з'їзд об'єднання підприємців південноукраїнських земель мав відбутися в лютому – березні 1914 р. Щоправда, згодом дату його проведення було вирішено відкласти на пізніший час.

Крім того, керівники організації вважали за необхідне активізувати діяльність Ради з'їздів, а задля цього провести її реорганізацію, створити штат постійних службовців, адже відсутність останнього негативно позначалася на функціонуванні цієї інституції, суттєво знижувала її ефективність. Зазначене питання розглядалося на спеціальній нараді, скликаній Радою з'їздів 9 березня 1914 р. На ній заступник голови об'єднання підприємців південноукраїнських губерній С.І.Соколовський запропонував встановити бюджет організації в сумі 15 тис. руб. При цьому заробітна плата управляючого справами повинна була скласти 3600 руб., помічника управляючого – 1200 руб., двох писарів – загалом 900 руб. На друкарські витрати організації планувалося виділити 2400 руб., на канцелярські товари та бібліотеку – 900 руб., на поштово-телеграфні – 2000 руб.⁷⁴ Утім, рішення цих питань виявилось не таким уже й простим. Зокрема, бажаного взяти на себе обов'язки управляючого справами товариства (навіть за умови збільшення йому платні до 6 тис. руб., як це вирішили у грудні 1914 р.) все не вдавалося знайти.

Дієвим кроком на шляху розв'язання завдань організації, досягнення її цілей керівники товариства також вважали проведення представників Ради з'їздів до складу вищих представницьких інституцій Російської імперії. Першу таку спробу було здійснено ще у серпні 1912 р. Користуючись своїм правом висунути кандидата на виборах до Державної ради імперії (всього відповідна квота для підприємців країни становила 12 осіб), Рада з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії провела в цей час в Одесі спеціальну нараду. На ній були представлені одеські біржовий комітет (секретар – Ф.К.Булатович), комітет торгівлі й мануфактур (Г.М.Пекаторос), купецька управа (Е.Г.Ройзман), біржові комітети Єлисаветграда (Н.Г.Рейберман), Маріуполя (П.П.Степанов), Кременчука (Л.С.Залкінд), Херсона (О.І.Неймарк), а також деякі інші установи⁷⁵.

У підсумку, нарада ухвалила рішення висунути як єдиного кандидата на виборах від підприємницьких кіл регіону голову Ради з'їздів А.К.Тімота. Пізніше його кандидатуру, «як енергійного та досвідченого діяча», підтримало більше двох третин від всього числа виборщиків південних губерній. При цьому А.К.Тімот наголошував, що «стоїть на ґрунті політичного світогляду торговельно-промислового класу, політику та інтереси цього класу він і буде [...] представляти»⁷⁶. Щоправда, реалізувати свої плани А.К.Тімоту і тим, хто його підтримував, тоді так і не вдалося. Адже до складу Державної ради імперії в 1912 р. було обрано керівника іншого впливового об'єднання підприємців країни – голову Ради з'їздів гірничопромисловців Півдня Росії М.Ф. фон Дітмара.

⁷³ Торгово-промышленный Юг. – 1913. – №19. – С.38.

⁷⁴ Там же. – 1914. – №6. – С.46.

⁷⁵ Там же. – 1912. – №18. – С.57.

⁷⁶ Там же. – С.65.

Утім, через три роки нова спроба провести свого представника до складу верхньої палати вищого законодавчого органу імперії виявилася більш вдалою. На загальноросійському з'їзді виборщиків для обрання двох членів Держради від промисловості, який відбувся в Петрограді 16 вересня 1915 р., представник Ради з'їздів підприємців Півдня Росії Г.Е.Вейнштейн (власник найбільшого борошномельного підприємства Одеси, інженер-технолог і громадський діяч) отримав 58 записок «за» та 51 «проти» і, таким чином, був обраний до складу цього органу⁷⁷. Зазначимо, що працюючи у складі Державної ради Росії, Г.Е.Вейнштейн приєднався до вимог міжпалатного парламентського об'єднання – «Прогресивного блоку»⁷⁸, який на тлі воєнних поразок імперії у ході Першої світової війни доволі різко критикував владу, висловлювався за створення у країні «уряду довіри».

У зв'язку з цим викликає інтерес ставлення Ради з'їздів підприємців південноукраїнських губерній до найбільш гострих політичних питань того часу. До того ж тут треба враховувати, що в реальному житті різниця між економічними проблемами (на яких власне концентрувалися у своїх вимогах керманічі організації) та політичними питаннями була доволі розмитою. Усе, що було пов'язане з повсякденням великих груп людей (ціноутворення, митний курс тощо) у тому чи іншому відношенні було саме політикою. А отже, можна вважати, що буржуазія південноукраїнських губерній тоді дійсно виявляла певний регіональний, місцевий патріотизм (або сепаратизм), який міг у майбутньому відчутно позначитися на суспільно-політичному житті краю. Не випадково (за даними Є.П.Назарової) одеська поліція повідомляла в Петербург, що «кадети знайшли потужного партнера в особі Ради з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії у справі організації опозиційних елементів району»⁷⁹.

І дійсно, з вуст окремих діячів Ради з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії тоді лунали досить-таки радикальні політичні заяви і заклики, яких зазвичай не можна було почути від представників інших галузевих і територіальних об'єднань підприємців імперії. Так, на згаданий вище нараді з приводу висунення кандидата до Державної ради імперії представники одеських комітету торгівлі й мануфактур (Г.М.Пекаторос) та купецької управи (Е.Г.Ройзман) вимагали від своїх колег «більш лівої програми з питань політичних»⁸⁰. Зокрема, Г.М.Пекаторос у своїй промові заявив, що «наш представник (у Держраді імперії – *О.Ш.*) повинен добиватися безумовної гарантії свободи особи, свободи друку, союзів та зборів і т.ін., тому що без основних свобод жодна торгівля і промисловість розвиватися не може». «Ми знаємо, – наголошував він далі, – яке величезне зло завдають торгівлі і промисловості відомі обмеження національностей, обмеження освіти, пересування і т.ін. Тому торгівля і промисловість повинні послати такого представника, який буде боротися за зрівняння у правах

⁷⁷ Торгово-промышленный Юг. – 1915. – №19. – С.10.

⁷⁸ Зінченко О.В. Представники України в Державній Раді... – С.208.

⁷⁹ Назарова Є.П. Економічні товариства Одеси і регіональний рух на Півдні України... – С.64.

⁸⁰ Торгово-промышленный Юг. – 1912. – №18. – С.7.

усіх громадян; він повинен докласти всіх зусиль для вирішення «проклятих питань»⁸¹.

Певним проявом радикалізації настроїв буржуазії півдня України стала і нарада, проведена Радою з'їздів 17–18 жовтня 1915 р. На останній заступник голови організації С.Соколовський уже досить відверто критикував не лише економічну, а й національну політику самодержавства. «Це помилка, – підкреслював він, – поділ всього населення імперії на своїх та чужих, на вірних та невірних синів батьківщини, поділ імперії на центр та окраїни»⁸². Водночас голова Комітету з'їзду судновласників Чорноморсько-Азовського району П.П.Регір на економічній нараді представників промисловості й торгівлі Півдня Росії, яка була скликана Радою з'їздів у залі Одеської біржі 14 лютого 1916 р., наголосив у своєму виступі, що «дезорганізованою є вся Росія», а отже – треба «вимагати правових норм та відповідального керівництва. [...] Коли ж ми цього досягнемо, то займемося й облаштуванням економічного життя»⁸³.

Зазначимо також, що представники буржуазії південноукраїнських губерній значно ліберальніше ставилися до запровадження в імперії повноцінного робітничого законодавства, ніж це, приміром, демонстрували діячі великого капіталу столиці. Зокрема, у той час як голова робітничої комісії Державної думи, член партії октябристів, барон Є.Є.Тізенгаузен виступав проти «розбещуючого впливу страхування на народну душу», і навіть звинувачував уряд «ледь не у прихованому прагненні знищити інститут власності», то, за словами авторів журналу «Торгово-промышленный Юг», «у нас на Півдні законопроект (про страхування робітників – *О.Ш.*) вітали з моменту виникнення ідеї про нього»⁸⁴. І дійсно, на його підтримку висловлювалися і Одеський біржовий комітет, і Одеський комітет торгівлі й мануфактур, і Одеське товариство фабрикантів та заводчиків тощо.

Водночас в умовах продовження світової війни, керівництво спілки підприємців південноукраїнських губерній переважно концентрувало свої зусилля на вирішенні поточних питань господарського життя краю. У тому числі вживалися заходи для подолання дефіциту товарів першої необхідності для населення регіону. Зрештою, за підсумками своєї економічної наради (жовтень 1915 р.), Рада з'їздів представників промисловості й торгівлі підготувала спеціальну доповідь щодо організації планомірної боротьби з дорожнечою, яку було розіслано «всім громадським організаціям Півдня Росії»⁸⁵.

Значна увага в цей час приділялася і вирішенню проблеми створення в Одесі «вільної гавані». У зв'язку з тим, що царизм (як уже зазначалося вище) не квапився із розв'язанням цього питання, Комітет з'їздів судновласників Чорноморсько-Азовського району влітку 1915 р. розробив проект відповідного положення⁸⁶. Своєю чергою, нарада, скликана Радою з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії в жовтні 1915 р., схвалила цей

⁸¹ Там же. – С.59.

⁸² Там же. – 1915. – №20. – С.21.

⁸³ Там же. – 1916. – №4. – С.55.

⁸⁴ Там же. – 1911. – №1. – С.33, 61.

⁸⁵ Там же. – 1916. – №2. – С.4.

⁸⁶ Там же. – №3. – С.15.

проект і рекомендувала відправити його на розгляд вищих урядових інстанцій. Зокрема, проект передбачав відвести для вільної гавані в Одеському порту «берег та водну поверхню, які ізолювалися б від прилеглого району огорожею, що зробило б неможливим проникнення неоподаткованих товарів за межу вільної гавані»⁸⁷. Відповідно, тут мало практикуватися безмитне зберігання товарів. Судна зі знаком вільної гавані заходили б до неї «цілком вільно, без усіляких формальностей [...] і могли негайно приступати до вантажних операцій»⁸⁸. Планувалося, що управління цією справою здійснюватиме рада, яка обере свого голову. До складу ж ради повинні були входити 10 офіційних осіб та 14 членів від громадськості, зокрема «по два представники від Ради з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії та Ради з'їздів судновласників Чорноморсько-Азовського району»⁸⁹. Згаданий проект було винесено на розгляд Особливої наради в Петрограді. Але якогось принципового рішення там знову не ухвалили. Не випадково у статті Є.Шатана «Південь та Північ», надрукованій у журналі «Торгово-промышленный Юг» у грудні 1916 р., відзначалося, що «проект вільної гавані в Одесі зберігається десь під канцелярським сукном [...], поряд з ігноруванням загальних економічних завдань Півдня Росії»⁹⁰.

Утім, організація великих та середніх підприємців південноукраїнських губерній усе ж максимально намагалася не загострювати свої стосунки із владою, адже в умовах воєнних дій це могло реально загрожувати висуненням звинувачень в «антидержавній діяльності». Певним чином ці настрої відбив у своїй розмові з одеським кореспондентом у 1916 р. і товариш голови Ради з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії С.І.Соколовський, який зазначав, що підприємцям регіону треба «піднятися до висоти спільних інтересів [...] промисловості» країни, адже існує небезпека того, що «відцентрована сила зовсім захлисне усе»⁹¹.

Він же на економічній нараді представників промисловості й торгівлі Півдня Росії, яка була скликана Радою з'їздів 14 лютого 1916 р., сформулював й основні завдання спілки на період після завершення світової війни⁹². Серед них були названі наступні: «устрій в Одесі вільної гавані, збільшення морського судноплавства на Чорному морі, підтримка залізничного будівництва на Півдні Росії, забезпечення в законодавчому порядку свободи праці та творчої заповзятливості в царині промисловості»⁹³. Усе це, на думку С.І.Соколовського, повинно було поставлено «у ряд першочергових завдань нової економічної політики Росії (аналогії з назвою курсу більшовиків, який здійснювався ними в 1920-х рр., тут виникають самі по собі – *О.Ш.*)»⁹⁴. Однак наступні події, що розгорнулися в 1917 р., радикальна зміна суспільно-політичної ситуації у країні,

⁸⁷ Торгово-промышленный Юг. – 1916. – №3. – С.8.

⁸⁸ Там же.

⁸⁹ Там же. – С.10.

⁹⁰ Там же. – №24. – С.13.

⁹¹ Там же. – С.30.

⁹² Голова організації А.Тімот на той час фактично відійшов від керівництва справами Ради з'їздів.

⁹³ Торгово-промышленный Юг. – 1916. – №4. – С.53.

⁹⁴ Там же.

зробили неактуальними як економічні завдання, що висувалися Радою з'їздів, так і саму організацію підприємців регіону, зумовили зрештою її неминучий кінець.

Таким чином, початок ХХ ст. позначився активізацією корпоративної діяльності представників капіталу південноукраїнських губерній, їх намаганням більш рішучо добиватися реалізації своїх цілей. Яскравим свідченням цього стало утворення в 1911 р. певного координуючого центру – Ради з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії та її діяльність упродовж наступних п'яти років. Зазначимо, що організація підприємців південноукраїнських губерній наполегливо відстоювала перед центральною владою свої інтереси у царині фінансово-банківської та митно-тарифної політики, питаннях розвитку транспортної інфраструктури в регіоні тощо. Зрештою, у поглядах представників підприємницьких кіл краю можна констатувати прояви своєрідного економічного сепаратизму. Також наголосимо, що з погіршенням становища у країні під час Першої світової війни політичні настрої членів Ради з'їздів помітно радикалізувалися.

Водночас цю опозиційність, як нам уявляється, не варто переоцінювати, адже згадана організація (як й інші подібні об'єднання підприємців імперії⁹⁵) за умов самодержавства так і не спромоглася висунути розгорнуту програму здійснення суто буржуазних реформ. До того ж хоча інтереси й наміри підприємців регіону далеко не завжди збігалися з політикою центральної влади, це все ж не ставало підставою для проявів з їх боку якихось автономістських прагнень на національному підґрунті. І дійсно, у заявах лідерів Ради з'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії важко віднайти подібні положення чи декларації. Зрештою, про це переконливо свідчать і винесені у заголовок нашої статті слова одного з керівників організації – секретаря Одеського комітету торгівлі та мануфактур Я.С.Балабана (1915 р.).

⁹⁵ Як заявляв у 1912 р. голова Ради з'їздів гірничопромисловців Півдня Росії М. фон Дітмар: «Ми (підприємці – О.Ш.) не хотіли і не могли дати програми – не прийшов ще час для російської промисловості у цілому» (див.: Горнозаводское дело. – 1912. – №36. – С.5753). Реагуючи на подібні заяви, газета «Киевская мысль» тоді підкреслювала «убозтво політичної думки вітчизняної буржуазії».

The emergence of Council of Representatives Congresses of Industry and Trade in the Russian South in 1911, the central structures of which were located in Odesa, is examined. The main forms and directions of the activity of entrepreneurs organization from Southern Ukrainian provinces are analyzed. Its attitude to customs tariff, to banking and financial policy of Tsar Government, its views on the solution of transport problem, its struggle for creation of free harbor in Odesa are shown. The author comes to the conclusion that during the World War I it radicalized greatly.

Keywords: Council of Representatives Congresses of Industry and Trade in the Russian South, Southern Ukrainian provinces, customs tariff policy, transport problem, economic separatism, party and political preferences.

