

Історична наука в Україні: сучасний стан і перспективи розвитку.
Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Вінниця, 3-4
листопада 2016 р.). – Вінниця, 2016. – С. 17–20.

Напрямок: Історія України
Забудкова О. А., асистент
Луганський національний університет імені Тараса Шевченка
м. Старобільськ, Україна

Роль «Комітету з розподілу замовлень на рейки, рухомий склад та інші залізничні приладдя» у системі монополістичного капіталу Російської імперії

Розвиток системи великого капіталу в незалежній Україні поставив перед владою проблему необхідності вироблення певної політики стосовно нього. В цьому сенсі досить цікавим є дослідження аналогічних процесів у період капіталістичного становлення Російської імперії, до складу якої входили й українські землі.

У контексті урядової політики стосовно синдикатів як основної форми монополій напередодні Першої світової війни цікавою є роль «Комітету з розподілу замовлень на рейки, рухомий склад та інші залізничні приладдя» як урядового органу з розподілу казенних замовлень. Його діяльність яскраво ілюструє нелегкі відносини між урядом імперії та монополістичним капіталом.

Проблема діяльності «Комітету з розподілу замовлень на рейки, рухомий склад та інші залізничні приладдя» зачіпалася в багатьох дослідженнях дорадянської [3; 4] та радянської доби [5; 6; 7], де він розглядався виключно як установа, що розподіляє замовлення «у вигляді подачок між тісною групою промисловців», а також як «організоване казною бюро тресту певної групи привілейованих заводчиків» [8, с. 2].

Створений у червні 1902 р. як тимчасовий орган для підтримки металургії та транспортного машинобудування, Комітет регулював розміри виробництва

на окремих заводах транспортного машинобудування, подекуди здійснював технічне проектування в царині будівництва рухомого складу та діяв у тісному контакті з синдикатами «Продпаровозом» і «Продвагоном». Втім помилково вважати їх голос у Комітеті вирішальним, оскільки ніякого впливу на загальну кількість річних замовлень, які визначали Міністерство фінансів і Рада міністрів, монополії не мали. Не могли вони впливати й на ціни за залізничними замовленнями, які було встановлено ще в 1900 р., тобто за два роки до створення Комітету, та знижено по рейкам на час його заснування. Ці ціни перевищували ринкові під час кризи та депресії аж до 1909–1910 рр., проте відставали від ринкових цін часів піднесення (рейки – незмінно 1 р. 11 коп., а сортове залізо в 1912–1913 рр. – 1 р. 46 коп.) [1, с. 108–109].

Вирішальну роль в транспортному машинобудуванні ці синдикати мали лише під час розподілу річних замовлень між окремими заводами. Щодо металургії, то тут їх вплив взагалі був мізерним через невелику кількість підприємств цієї галузі, що входили до Комітету. Більш того, підтримка заводів Півдня Росії призвела до гальмування розвитку металургійного синдикату «Продамет», оскільки Новоросійське та Російсько-Бельгійське товариства, отримуючи вигідні замовлення від Комітету, не бажали приєднуватися до синдикату. Це ж викликало нападки на Комітет з боку великих металозаводчиків, зокрема Ю. Гужона, розрахунки якого широко використовувалися в радянській літературі [1, с. 109].

Строки дії Комітету кілька разів подовжувалися. Із кожним відповідним запитом, це питання в Раді міністрів вирішувалося лише з однієї точки зору: чи потрібна ще підтримка металургії та машинобудуванню або обставини, що сприяли його виникненню минули. В умовах падіння в роки передвоєнного підйому завантаження транспортного машинобудування необхідність збереження Комітету в уряді не викликала сумніву. Вплив монополій, які звісно клопоталися про подовження дії Комітету, мав тут лише другорядне значення.

Напередодні Першої світової війни міністр шляхів сполучення С. Рухлов розпочав активну боротьбу проти Комітету, яка увінчалася успіхом у 1914 р. 30

липня, через 11 днів після початку війни, він поставив питання про ліквідацію Комітету замовлень задля викоренення в державному апараті «заступництва синдикатам». Така постановка питання забезпечила підтримку більшості Ради міністрів, де проти висловився лише міністр торгівлі та промисловості С. Тімашев. Він справедливо зауважував, що ламання під час тільки-но початої війни системи замовлень, що існувала протягом 12 років, є дуже необережним. Однак це не мало ніякого впливу на міністрів. 14 жовтня 1914 р. Комітет було ліквідовано.

Саме цей захід, на думку радянського історика Й. Гіндіна, ознаменував перемогу антисиндикатської лінії в уряді [1, с. 114]. Протест всіх трьох зацікавлених у його існуванні синдикатів, а також колективне звернення до уряду всіх петербурзьких банків із закликом зберегти Комітет в умовах війни ще принаймні на рік не отримали відповіді [2, с. 490–491].

Таким чином, політика влади імперії щодо «Комітету з розподілу замовлень на рейки, рухомий склад та інші залізничні приладдя» стала доказом того, що напередодні та на початку війни більша частина уряду посіла контрсиндикатську позицію, намагаючись у будь-який спосіб обмежити вплив монополій.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА:

1. Гиндин И. Ф. Политика царского правительства в отношении промышленных монополий / И. Ф. Гиндин // Об особенностях империализма в России / [редкол.: А. Л. Сидоров (отв. ред.), В. И. Бovyкин, П. В. Волобуев и др.]. – М. : Изд-во Академии наук СССР, 1963. – С. 86–123.

2. Казенные заказы // Промышленность и торговля. – 1914. – № 22. – С. 490–491.

3. Кафенгауз Л. Б. Синдикаты в русской железной промышленности : К вопросу о концентрации производства в России / Л. Б. Кафенгауз. – М., 1910

4. Комитет по распределению железнодорожных заказов // Биржа. – 1911. – № 11. – С. 10.

5. Кульчицький С. В. Залізничне господарство в системі державно-монополістичного капіталізму / С. В. Кульчицький // Економічні передумови Великої Жовтневої соціалістичної революції (на матеріалах України): Респуб. міжвід. наук. зб. – К., 1967. – С. 109–121.

6. Лаверычев В. Я. Государство и монополии в дореволюционной России / В. Я. Лаверычев. – М. : Мысль, 1982. – 200 с.

7. Погребинский А. П. Комитет по железнодорожным заказам и его ликвидация в 1914 г. / А. П. Погребинский // Исторические записки. – 1969. – Т. 83. – С. 233-243.

8. Фон-Футцен А. Как распределяются казенные заказы? / А. Фон-Футцен // Русские ведомости. – 1910. – № 150. – С. 2.