

Дні науки історичного факультету : Матеріали VI Міжнародної наукової конференції молодих учених. – Вип. VI : у 8-ми част. / Редкол. : чл.-кор. НАНУ, проф. В. Ф. Колесник (голова), доц. О. Ю. Комаренко (заст. голови), І. В. Семеніст (відп. редактор) та ін. – Ч. 1. – К., 2013. – С. 20–21.

*Ольга Забудкова*

Луганський національний університет імені Тараса Шевченка

### **Міжнародний рейковий синдикат і металургія Донецького басейну напередодні Першої світової війни**

Процес фінансово-економічної глобалізації, який є безумовною ознакою сучасного етапу формування постіндустріального суспільства, своїм корінням уходить до кінця XIX – початку XX століття, коли почав складатися світовий ринок. Своє місце в системі світового господарства того часу шукала й Україна, більша частина якої входила до складу Російської імперії. Одним із товарів, який посідав провідне місце в російському експорті стали рейки, виробництво яких було зосереджено на Півдні Росії, а саме в Донецькому басейні.

Історія Міжнародного рейкового синдикату та участі в ньому українських заводів не отримала висвітлення в історичній літературі. Певну увагу приділено цьому питанню в дослідженнях І. Глівіца [1], Г. Д. Бакулєва [2] та Д. І. Шполянського [3]. У пізніших роботах радянських дослідників і сучасній українській історіографії можна зустріти лише посилання на сам факт існування синдикату. Тож нами було здійснено спробу в загальних рисах прослідкувати історію цього об'єднання та місце в ньому металургійних підприємств Донецького басейну.

Починаючи з 1907 р. рейки набули переважаючу роль у вивезенні металургійної продукції імперії. Це можна пояснити згортанням залізничного будівництва в Росії в першому десятиріччі XX століття, що призвело до значного скорочення внутрішнього споживання. В цих умовах промисловці вимушені були почати боротьбу за зовнішні ринки. Російські рейки експортувалися в Румунію, Італію, Данію, Болгарію, Південну Америку, Мексику, Китай, Японію та навіть у Англію та її колонії.

Зазначимо, що вивозу продукції металургії за кордон сприяла й тарифна політика залізничного відомства. Згідно з експортним залізничним тарифом 1907 р. було встановлено знижку до 50% на вивіз за кордон заліза та сталі, а в 1908 р. – знижено портові збори [2, с. 111].

Проте на зовнішньому ринку вітчизняні рейкопрокатні заводи зіштовхнулися з потужним конкурентом у вигляді Міжнародного рейкового синдикату, який головний часопис російських промисловців характеризував як «найстаріший і найміцніший серед міжнародних синдикатів» [4, с. 189].

Міжнародний рейковий синдикат об'єднував, за невеликим виключенням, рейкопрокатні заводи всього світу. Протягом 1904–1910 рр. він розподілив між своїми контрагентами близько 6,9 млн т. рейок, що майже дорівнювало всьому світовому експорту за вказаний проміжок часу [5, с. 237].

Боротьба в розглянутій галузі почалася ще після кризи 1882–1883 рр., коли ціни на світовому ринку суттєво впали. В 1884 році англійські, німецькі та бельгійські заводи уклали угоду строком на 3 роки. Однак конкуренція французьких заводів та

внутрішні розбіжності призвели до розпаду об'єднання. Вдруге угоду було укладено в 1888 р. Цього разу до неї приєдналися й Франція, проте через конкуренцію аутсайдерів у 1890 році угода знов припинила своє існування.

Криза 1901–1903 рр. не могла не вплинути на монополістичні тенденції на рейковому ринку. 21 грудня 1904 року було підписано нову угоду строком на три роки. У липні 1905 року її було поширено на Сполучені Штати, а в 1906 році – на австрійські та італійські заводи. 13 травня 1907 р. договір було подовжено ще на п'ять років. Ядром синдикату були британські заводи з пайовою участю в 37,36%, американські – 25,7%, німецькі – 20,13%, бельгійські – 12,34% та французькі з 4,47% загального експорту синдикату [5, с. 239].

Усі ринки збуту поділялися на три категорії. До першої відносилися внутрішні ринки кожної з країн, які залишалися в її розпорядженні та не підлягали розподілу на частки. Другу категорію складали зовнішні ринки, на яких одна з країн мала переваги перед іншими. Для Англії та Франції до цієї категорії були віднесені їхні колонії та протекторати, для США – частина латиноамериканських республік, для Німеччини – держави Скандинавського півострова, для Бельгії – частина Південної Америки, Єгипет та Японія. Решта ринків – нейтральні – була проголошена вільною для всіх контрагентів

Конкуренція з такою могутньою організацією вимагала від заводів Російської імперії чималих жертв. Насамперед це стосувалося необхідності вести торгівлю за викидними цінами. У період з 1906 по 1909 рр. підприємці експортували рейки за ціною 69–86 коп. за пуд локозавод (тобто без транспортних витрат), при собівартості 79–80 коп. за пуд [2, с. 111]. Такі ціни були надзвичайно низькими, що не могло не викликати опору синдикату. «Росія – скалка в тілі рейкового пулу», – визнавала англійська преса [1, с. 76]. В цих умовах синдикат був вимушений вступити в переговори з російськими промисловцями щодо приєднання останніх до угоди.

Переговори з цього питання, що проводилися зацікавленими сторонами в 1908–1909 рр., довго не давали жодного результату. Південні заводи вимагали частки участі не менш ніж 12 млн пудів на рік, на що синдикат не міг погодитися. Лише наприкінці 1909 р. до міжнародної угоди приєдналися три донецькі заводи: Дніпровський, Російсько-Бельгійський та «Російський Провіданс» з часткою участі 80 тис. т. (близько 5 млн пудів) на рік, що складало 7,2% загального експорту рейок. Дещо пізніше до синдикату приєдналися Дружківський та Таганрозький заводи [3, с. 62–63].

Важко оцінити успішність діяльності металевих заводів Російської імперії в синдикаті. Однак те, що їм вдалося отримати частку більш ніж удвічі меншу за ту, на яку вони претендували, говорить саме за себе. Вочевидь реального впливу на міжнародному рейковому ринку вітчизняні підприємства так і не отримали. Не останню роль у цьому зіграв той факт, що міжнародний синдикат мав справу не з окремими заводами, а з їх об'єднаннями, тобто спирався на національні синдикати. В Німеччині угода рейкопрокатних заводів виникла ще в 1877 р., в Бельгії – в 1880 р., в США – в 1887 р. Навіть у Великобританії, де монополії не набули значного розвитку, існувало об'єднання виробників рейок. В Росії ж ринок рейок з 1902 р. регулювався державним «Комітетом з розподілу замовлень на рухомий склад, рейки, скріплення та інші приладдя». Продаж рейок було синдиковано пізніше за інші види продукції металургійних заводів – лише на початку 1910 року,

коли відповідну угоду в складі «Продамету» уклали між собою заводи-контрагенти Міжнародного синдикату. Пізніше до них приєдналися Олександрівський та Юзівський заводи, дозволивши «Продамету» об'єднати всі рейкопрокатні заводи Півдня Росії [3, с. 62–63].

Нам не вдалося встановити до якого часу Російська імперія приймала участь у синдикаті. В 1912 році його контрагентами було укладено нову угоду. Скоріш за все Російська імперія до неї не приєдналася, оскільки в квітні 1913 року часопис Ради З'їздів гірничопромисловців Півдня Росії визнавав, що вступ до синдикату на цей час не має значення, оскільки розширення залізничних шляхів забезпечувало їх замовленнями в середині країни. Крім того, при внутрішніх цінах у 1 р. 12 коп. вивезення за кордон за ціною 80–90 коп. за пуд не було для них вигідним [6, с. 7101].

Тож у останні передвоєнні роки Росія так і не змогла закріпитися на світовому ринку рейок. В той же час міжнародний союз стає не вигідним для Великобританії, значення якої на світовому рейковому ринку зменшувалося на користь її головних конкурентів – США та Німеччини. Загострення протиріч всередині об'єднання призвело до його розпаду в 1914 році [7, с. 65].

Таким чином, участь заводів Півдня Росії в міжнародному рейковому синдикаті ілюструє, що напередодні Першої світової війни владу на світовому металургійному ринку захопили національні монополії. Монопольні ж об'єднання Російської імперії, зокрема найбільша з них – синдикат «Продамет», залишалися слабкими та не змогли вести конкурентну боротьбу на зовнішніх ринках.

Подальше вивчення діяльності металургійних заводів України на світовому ринку дозволить повніше визначити роль монополістичного капіталу в економіці Російської імперії та повніше охарактеризувати її стан на початку ХХ століття.

### Література

1. Гливиц И. Железная промышленность России. Экономическо-статистический очерк / Ип. Гливиц. – СПб. : «Электро-типография Н. Я. Стойковой», 1911. – 147 с.
2. Бакулев Г. Д. Черная металлургия Юга России / Г. Д. Бакулев. – М. : Госполитиздат, 1953. – 580 с.
3. Шполянский Д. И. Монополии угольно-металлургической промышленности Юга России в начале ХХ в. (к вопросу о соотношении монополии и конкуренции) / Д. И. Шполянский. – М. : Изд-во АН СССР, 1953. – 148 с.
4. Гливиц И. Международные промышленные соглашения / Ип. Гливиц // Промышленность и торговля. – 1910. – № 16. – С. 187–190.
5. Гливиц И. Международный рельсовый синдикат / Ип. Гливиц // Промышленность и торговля. – 1910. – № 17. – С. 237–240.
6. К. Международная торговля рельсами / К. // Горно-заводское дело. – 1913. – № 13–14. – С. 7100–7102.
7. Диканский М. Г. Международные монополии: возникновение и развитие важнейших международных картелей / М. Г. Диканский, В. А. Шильдкрут. – М. : «Мысль», 1966. – 272 с.