

ляются основные отрасли доминирования мещанских предприятий. Этот процесс продолжился и в последующие годы. В конце XIX в. мещанство занимало лидирующее положение в следующих видах производства: мыловаренное, где данному сословию принадлежало 57 % от всех предприятий, кожевенное — 66 %, производство минеральной воды — более 50 %, спичечное — более 50 %, пивоваренное — около 23 %, маслособойное — около 36 %, производство извести — около 42 %, кирпичное — 33 %, суконное — около 25 %¹¹.

В начале XX в. мещанство Беларуси сохранило свои позиции в сферах производства, которые были связаны с обработкой шерсти (мещанам принадлежало около 56 % всех предприятий), льна (около 38 %), кожи (около 46 %), а также в древесно-бумажном производстве (около 32 %)¹².

Таким образом, в конце XIX в. промышленное предпринимательство занимало важное место в деятельности городских сословий белорусских губерний Российской империи. Для горожан было характерно постепенное наращивание мощностей, о чем можно судить по значительному росту объемов производства на купеческих и мещанских фабриках и заводах. При сохранении своего участия в мануфактурных предприятиях, отвечавшего интересам и степени развития местного рынка сырья и рабочей силы, городские жители Западных губерний, особенно в 80-х — начале 90-х гг. XIX в., стали активно осваивать фабрично-заводское производство.

Примечания

¹ ПСЗРИ. Собр. 1. Т. 20. № 14275.

² Там же. Т. 22. № 16188.

³ Свод законов Российской империи. Т. 9: Законы о состояниях. СПб., 1846. С. 458–459.

⁴ ПСЗРИ. Собр. 2. Т. 34. № 34248.

⁵ Там же. Т. 37. №39118; Т. 40. № 41779.

⁶ Подсчитано по: Указатель фабрик и заводов Европейской России с Царством Польским и Великим княжеством Финляндским. 2-е изд. СПб., 1881.

⁷ *Полетаева Н. И.* Купечество Беларуси: 60-е гг. XIX — начало XX вв. Минск, 2004. Прил. 33.

⁸ Подсчитано по: Список фабрик и заводов Российской империи. СПб., 1903.

⁹ *Шаццло М. К.* Социальный состав буржуазии в России в конце XIX века. М., 2004. С. 150.

¹⁰ Подсчитано по: Указатель фабрик и заводов...

¹¹ Подсчитано по: Указатель фабрик и заводов Европейской России. 3-е изд. СПб., 1894.

¹² Подсчитано по: Список фабрик и заводов...

С. Н. Дейнеко

РОЛЬ ХАРЬКОВСКОЙ ТАМОЖНИ В РАЗВИТИИ ЭКОНОМИКИ ДОНЕЦКО-КРИВОРОЖСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЙОНА РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX в.

Города служат не только рынком сбыта сельскохозяйственной продукции. Город — это прежде всего центр товарообмена¹. Благодаря своему удачному географическому месторасположению в треугольнике между Крымом, Москвой и Северным Кавказом Харьков стал крупным торговым центром на юге Российской империи. Так, например, в 1864 г. на Крещенскую ярмарку было привезено товаров на 11380870 руб., продано на 6959497 руб.²

Харьков, являясь крупным торговым центром, не был потребителем всех товаров, сюда привозившихся. Город стал центром транзитной торговли на юге Российской империи. С постройкой железной дороги завязались интенсивные торговые связи Донецко-Криворожского экономического района и Европы³.

Увеличение товарооборота поставило на повестку дня вопрос об упрощении процедуры осуществления внешнеэкономических связей быстро развивающегося Донецко-Криворожского экономического района. Необходимо было приблизить заграничные рынки к отечественному потребителю. Нужно было создать таможню в непосредственной близости к Донецко-Криворожскому бассейну.

Целью данного исследования является стремление выяснить роль Харьковской таможни в экономическом развитии Донецко-Криворожского района. Недостаточное освещение данной проблемы в литературе дает основание считать ее актуальной⁴. Источниковую базу работы составили правительственные распоряжения, статистические данные и архивные материалы⁵⁻⁷.

Харьковская таможня была основана в 1870 г. и являлась одной из десяти внутренних таможен Российской империи. Она была отнесена к числу главных складочных таможен Департамента таможенных сборов⁸. Предназначение Харьковской главной складочной таможни состояло в растаможивании иностранных товаров, почтовых посылок непосредственно в Харькове. Это давало возможность приобретать товары большими партиями и на месте производить их таможенную очистку, минуя дорогие услуги посредников на границе. Товар разрешалось хранить на таможенных складах три года, брать его со склада по частям и в рассрочку, уплатив таможенную пошлину. Это было очень удобно для товароладельцев, получавших товар в Харькове⁹.

Анализ направления товаропотоков во второй половине 60-х гг. XIX в. говорит о том, что значительная часть мануфактурных товаров, проданных на харьковских ярмарках, в дальнейшем вывозилась в города южных губерний и частью на Кавказ.¹⁰

В 1869 г. была введена в строй Курско-харьковско-Севастопольская железная дорога с веткой до Азова и Ростова-на-Дону. Направление железнодорожных линий, шедших на юг и юго-восток от Харькова, совпадало с маршрутом купцов, вывозивших мануфактурный товар, купленный на харьковских ярмарках. В дальнейшем, в последней четверти XIX в., через данные торговые артерии стали снабжать необходимыми товарами Донецко-Криворожский экономический район¹¹. Так, например, в 1876 г. по Министерству финансов было издано распоряжение, разрешающее государственным и частным учреждениям беспошлинно ввозить в страну ранее запрещенные таможенным тарифом к ввозу взрывчатые вещества, которые могли употребляться при строительных работах, а также в каменноугольном и горнозаводском производстве¹². Тем самым горнопромышленники юга Российской империи получили возможность получать данный товар прямо в Харькове, без задержек на границе и, что немаловажно, по более низкой цене, так как направлять в приграничные таможни экспедиторов, чьи услуги были платными, не было необходимости.

В условиях развития промышленности и увеличения потребления металла и угля встал вопрос о развитии новой металлургической базы, где бы выплавка металла была основана на применении кокса. Таким районом стал Донецко-Криворожский бассейн.

Быстрое развитие на юге Российской империи угледобычи и металлургии повлекло за собой рост других отраслей экономики, например, легкой, пищевой, сельскохозяйственного машиностроения¹³. Это привело к быстрому росту населения в регионе, в основном за счет переселенцев из других губерний, страдавших от аграрного перенаселения¹⁴.

К концу XIX в. Донецко-Криворожский район стал крупным потребительским рынком, а Харьков превратился в складочный и транзитный центр на юге Российской империи. Торговля оказывала сильное влияние на жизнь жителей Харькова. Согласно переписи 1897 г. 13,7 % жителей губернского города и губернии были заняты в торговле. Сумма торговых оборотов Харькова в конце 90-х гг. XIX в. составила 81,1 млн. руб. Харьков сконцентрировал более 16 % торговых заведений всей Левобережной Украины, 2,6 тыс. торговых точек¹⁵.

Структура харьковского импорта более чем наполовину состояла из готовых изделий. Так, в год открытия Харьковской таможни было привезено товаров на 18000550 руб., из них готовых изделий на 11000440 руб., что составило 61,67 %.¹⁶ К середине 80-х гг. XIX в. структура импорта практически не изменилась. В 1885 г. доля готовых изделий составила 62,03 % от общей стоимости ввезенных товаров.¹⁷

Харьковская таможня по структуре импорта не была похожа на другие складочные таможни Европейской части Российской империи. Например, в 1885 г. доля готовых изделий от общей стоимости товаров, ввезенных через Московскую таможню, составила 19,74 %, через Одесскую — 12,36 %, а через Таганрогскую всего лишь 9,06 %.¹⁸ В 1897 г. доля готовых изделий в общей сумме харьковского привоза составляла 71,93 %¹⁹.

Большие отличия в структуре импорта между Харьковской и остальными складочными таможнями произошли вследствие разнонаправленности приоритетных отраслей в различных экономических районах страны. Донецко-Криворожский район резко отличался от Центрально-промышленного района. Так, в промышленных губерниях Центра находились самые разные отрасли промышленности — текстильная, судостроение, производство машин для легкой промышленности, вагоностроение, машиностроение. В Донецко-Криворожском районе, помимо металлургии и угледобычи, промышленность была представлена транспортным и сельскохозяйственным машиностроением, а также пищевкусовой промышленностью²⁰. Во второй половине 70-х гг. XIX в. основными товарами, хранящимися на складе Харьковской таможни, были табак, обувь, головные уборы, части машин²¹.

При строительстве Харьковского паровозного завода в 90-е гг. XIX в. руководство Русского паровозостроительного и механического общества заключило договора о поставках оборудования на завод более чем с 40 русскими и иностранными предприятиями²².

О росте внешнеторговых операций харьковских купцов и промышленников свидетельствует «Алфавит купцам торгующим при Харьковской таможне». Среди них упоминаются известные в Харькове промышленники Г. Х. Гельферих, Н. А. Трепке, Общество производства минеральных красок, компания Сименс и Гальске, Всеобщая электрическая компания. Всего же в 1900 г. при Харьковской таможне состояло 97 купцов и промышленников, занимающихся внешней торговлей. Все они были импортерами, так как таможня в Харькове работала только на ввоз товаров²³.

Таким образом, к началу XX в. Харьков превратился в крупный центр оптовой торговли. Наличие таможни в городе приблизило заграничные рынки, удешевило товары из-за отсутствия посредников-экспедиторов, представлявших интересы хозяев товаров на границе. Складочное право сроком на 3 года и возможность изъятия товаров со склада по частям увеличило ряды купцов и промышленников, занимающихся внешнеторговыми операциями. Помимо существования таможни, большую роль в развитии региона сыграли железнодорожное строительство и богатая сырьевая база.

Примечания

- ¹ *Боже-Гарнье Ж., Шабо Ж.* Очерки по географии городов. М., 1967. С. 383.
- ² Памятная книжка Харьковской губернии на 1866 год. Харьков, 1866. С. 159.
- ³ *Резникова А. М., Добреля Л. П.* Діяльність головної складської митниці у системі митного відомства Російської імперії в 70–90-х роках XIX ст. // Другі Сумцовські читання: Тези наук. конф. Харків, 1996. С. 54–55.
- ⁴ Митниці Слобожанщини / Гол. ред. Б. К. Мигаль. Харків, 2000.
- ⁵ ПСЗРИ. Т. 40. Отд. 1. СПб., 1865.
- ⁶ Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1892 год. СПб., 1893.
- ⁷ ГАХарО. Ф. 52. Оп. 1. Д. 45.
- ⁸ *Резникова А. М., Добреля Л. П.* Діяльність... С. 54–55.
- ⁹ На варті митних рубежів. Харків, 2000. С. 21.
- ¹⁰ ГАХарО. Ф. 52. Оп. 1. Д. 63. Л. 13; Д. 45. Л. 4; Ф. 51. Оп. 1. Л. 11.
- ¹¹ Керівники митних установ Слобожанщини. Харків, 2000. С. 34.
- ¹² ГАХарО. Ф. 84. Оп. 1. Д. 363. Л. 34.
- ¹³ *Лившиц Р. С.* Размещение промышленности в дореволюционной России. М., 1955. С. 172–173.
- ¹⁴ Там же.
- ¹⁵ *Чорний Д. М.* По лівий бік від Дніпра: Проблеми модернізації міст України (кінець XIX — початок XX ст.). Харків, 2007. С. 120–121.
- ¹⁶ Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1870 год. СПб., 1871. Ч. 1. С. 250, 295, 427.
- ¹⁷ Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1885 год. СПб., 1886. С. 52.
- ¹⁸ Там же. С. 23, 32, 50.
- ¹⁹ Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1897 год. СПб., 1898. С. 44.
- ²⁰ *Лившиц Р. С.* Размещение промышленности... С. 209.
- ²¹ ГАХарО. Ф. 84. Оп. 1. Д. 172. Л. 240–243.
- ²² История Харьковского паровозостроительного завода: 1895–1917: Сб. док. и материалов. Харьков, 1956. С. 58.
- ²³ ГАХарО. Ф. 84. Оп. 1. Д. 3. Л. 1–20.

В. В. Морозан

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ФИРМЫ «БРАТЬЯ ЯХНЕНКО И СИМИРЕНКО» НА ЮГЕ РОССИИ

Предпринимательский опыт бывших помещичьих крестьян первой половины XIX в. в отечественной историографии относительно хорошо изучен. Ряд крупных купеческих фамилий, имевших крестьянское происхождение, известен самому широкому кругу читающей публики. К таким фамилиям можно было бы причислить и ряд представителей предпринимательских родов Яхненко и Симиренко. Впрочем, обе семьи известны как крупные сахарозаводчики и хлебные экспортеры и не более. О том, как складывалось их предприятие, какими были промышленные и торговые обороты их фирмы, приемы коммерческой деятельности, до сего дня практически не известно. Слабо освещена история гибели этой фирмы, не исследованы причины, приведшие ее к краху. Большой интерес представляет и торговая деятельность фирмы через Одесский порт как одного из крупнейших экспортеров юга России.

К сожалению, пока не удалось установить точную дату возникновения торгово-производственного предприятия братьев Яхненко (Степана, Кондрата и Терентия Михайлови-