

ПАТКЕВИЧ Наталія Олександрівна

Державний університет інфраструктури та технологій

вул. Кирилівська, буд. 9, м. Київ, Україна, 04071

e-mail: napat@ukr.net

<https://orcid.org/0000-0002-8513-3253>

ВИКОРИСТАННЯ ЗАХИСНИХ ТАРИФІВ ТА ЇХ ВПЛИВ НА РОЗВИТОК ПРОМИСЛОВОСТІ ТА СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ В ХІХ СТОЛІТТІ

***Анотація.** У статті піднімаються проблемні питання протекціонізму і введення залізничних захисних тарифів, а також розглядається питання введень захисних залізничних тарифів в розвиток промисловості та сільського господарства, щодо обмеження імпорту промислових товарів та надання пільг власним виробникам. Обговорюється питання про створення захисних бар'єрів та зміни залізничної політики, а також її реформування.*

***Ключові слова:** захисні бар'єри; протекціонізм; залізнична тарифна справа; залізнична тарифна система; захисні тарифи; залізничні тарифні війни; вплив захисних тарифів на розвиток промисловості в Україні*

В період з 1875-1879 рр. Російська імперія неодноразово намагалась ввести захисні залізничні тарифи на перевезення імпортованих товарів, для захисту власного внутрішнього виробника. Але в цій тенденції намітився позитивний фактор лише в період з 1878-1879 рр. Саме в цей час залізничні тарифи перетворюються для держави з простого та примітивного важелю впливу, дійсно на захисний бар'єр, який приніс позитивні явища для розвитку торгівлі, промисловості та сільського господарства, а також і для іншого вітчизняного виробництва у всіх інших галузях народного господарства. Цей процес перетворив залізничні тарифи в серйозне та потужну зброю державного протекціонізму та суттєвому важелю впливу на подальшу політичну доктрину держави, особливо цей процес позитивно вплинув на внутрішньому ринку і мав негативне значення на зовнішньому ринку. Першим на ці дії відповіла державна політика Німеччини, саме з цього часу була розпочата митна та тарифна війна між Німеччиною та Російською імперією.

Перехід Німеччини до процесу посилення зовнішніх залізничних та митних тарифів відбувся у 1879р. Цей процес відбувся з встановлення хлібного мита в розмірі 1 марки за 100 кг. експортного зерна з Російської імперії. Ось що пише князь Бісмарк в своєму посланні до союзної ради: «Ми повинні визнати той факт, що залізничні тарифи спрацювали доволі ефективно, ніж митні тарифи та бар'єри. Тому ми наполягаємо на прийнятті нової програми митної реформи. Залізничні тарифи зіграли



роль, яка надавала значні преференції та великі премії за рахунок німецької промисловості, що позитивно відобразилось на розвитку всієї німецької промисловості, але захисні бар'єри та тарифи в Російській імперії лишили нас лівової частки прибутку, за рахунок залізничного тарифу і відкритості російського ринку. Тому ми повинні разом з митними бар'єрами та митними тарифами відкоригувати і залізничні тарифи та провести реформи. Влада не повинна віддати без бою, до рук приватних залізничних та промислових товариств право та умови, на власний розсуд конкурувати з економічними імперськими пріоритетами та економічною імперською політикою» [1].

Видатний німецький вчений Фріц Елсас в своїй праці «Архів залізничної промисловості» пише: «що тарифні та митні війни завдали рушійної шкоди всій залізничній промисловості, так ввезення дешевої сировини з Російської імперії для виробництва залізничних рейок, бандажів, паровозів, вагонів, у 1875-1878 рр. Так відбулось скорочення в галузі транзиту та експорту до Російської імперії на 59 %. Німеччина за цей період втратила лівову часту прибутку на внутрішньому ринку Російської імперії» [2].

Головною метою залізничної тарифної реформи в російській імперії було те, що знижені тарифи на внутрішні перевезення промислових виробів, це приносило суттєвий дохід для промислових об'єктів, але мало негативний вплив на доходи приватних залізниць, якщо захисні тарифи відіграли позитивну роль в питанні розвитку промисловості та ціноутворення на промислові продукти, то залізничний транспорт стояв на порозі виживання. Лише після 1880-х років XIX ст. уряд почав видавати дотації приватним залізничним підприємствам тільки ради того, щоб приватні залізниці не підвищували тарифні ставки.

В Німеччині це питання стояло зовсім по іншому, справа в тому, що канцлер Бісмарк в промові до представників рейхстагу у 1879р заявив «що політика митної служби в цілому пов'язана з політикою держави в галузі формування залізничних тарифів. Він наголосив, що вітчизняна промисловість сильно хвора і державу не задовольняє той факт, що перевезення товарів із Німеччини в інші країни Західної Європи виконуються за низькими тарифами чим всякий експортний та транзитний вантаж вироблений туземними та іншими національними компаніями, Поки Німеччина не позбавиться цієї хвороби, доки не який митний тариф не зможе досягти своєї цілі по відношенню перевезень, виробництва загальних німецьких продуктів. Залізничні тарифи на перевезення вантажів транзитом через Німеччину повинні бути підняті на 50 %, а також ввезення імпоротної продукції, крім дешевої і в край необхідної сировини для національних виробників, теж повинні бути підняті на 70 %. Тільки так ми можемо захистити і підтримати на державному рівні власного виробника» [3].

Ця промова відіграла важливу роль в подальшому розвитку залізничного транспорту. Але власники залізниць, як в Російській імперії так і в Німеччині, Австро-Угорщині, Пруссії цю промову прийняли в штики вона не відповідала їхнім власним (приватним) інтересам, тому багато власників почали не виконувати розпорядження Міністерства фінансів та Міністерства шляхів сполучення і почали встановлювати свої власні тарифи. Так на основі цієї промови було створено і згодом доповнено закон за яким Пруський уряд з 29 жовтня 1879р. розпочав компанію по викупу приватних залізничних компаній до державної казни. Де розпочались реформи по встановленню єдиних залізничних тарифів. Такій же процес з 1880р. розпочався в Російській імперії. Зовсім друга ситуація склалася в Німеччині, уряд дав змогу працювати приватним компаніям і до кожної компанії (до ради директорів). був введений представник від уряду, а якщо компанії відмовлялись працювати в економічних рамках держави то ці компанії були силою (без права викупу та без грошової компенсації) забрані до державної казни.

З 1879р. думка про підлеглість залізничних тарифів та розвитку митної політики держави все наполегливіше присутня і є керуючою ідеєю в процесі обговорення економічних питань Німеччини. Більше, аж до 1935р. уряд не віддавав питання про становлення і розвиток залізничних тарифів в приватні руки. Така сама ситуація була і в Російській імперії тільки різниця в тому. що і сьогодні залізничні тарифи, є пріоритетним питанням лише держави.

Основоположником цих економічних ідей, стосовно національної економіки та націоналізації основних транспортних галузей, був видатний представник і послідовник Німецької історичної школи професор Адольф Вагнер, саме він запропонував новий законопроект по питанню націоналізації транспортних галузей і передання їх державі. Треба нагадати, що Міністр фінансів С.Ю. Вітте теж був прихильником наукових ідей німецької історичної школи. саме при С.Ю. Вітте в Російській імперії розпочались процеси по викупу і державній монополії всіх залізниць, а згодом і самих крупних та прибуткових промислових підприємств. Треба звернути увагу на те, що праці Вагнера були теж переведені на російську мову саме у 1880р. [4]

Адольф Вагнер наполегливо просував свої наукові думки в парламенті Німеччини та в науці. Він на початку 1880р. в рейхстазі зробив промову де наголошував на те, що нормальне встановлення залізничних тарифів не може в сучасній державі існувати без взаємозв'язку з митними тарифами. Тому крупні і сучасні держави, якщо намагаються керувати встановленням, формуванням та розвитком залізничних тарифів і вести правильну митну політику, а також представляти та відстоювати державні економічні інтереси, які конкретна держава вважає правильними та потрібними, то лише уряд держави повинен привести всі тарифні сітки до

єдиного знаменника і міцно тримати важелі впливу в своїх руках, а також уряд не повинен забувати і про взаємозалежність між залізничними тарифами та митними тарифами і захисними бар'єрами. Управління залізницями та залізничним транспортом не повинно забувати про задачу і турботу о фінансовий інтересі в загальному відношенні до цього слова, а також вони повинні пам'ятати про загальні інтереси всього народного господарства. Наприклад, якщо йде розмова про закупівлю та доставку сільськогосподарських мінеральних добрив і здешевити отриманні добрива для плодючих, але спустошених сільськогосподарських фермерських господарств, то питання доставки цих добрив, являє собою життєво необхідне питання для всього народного господарства і саме тому залізниця не повинні піднімати свій тариф на доставку цього вантажу. Як крайній захід залізниця повинні перевести цей товар за мінімальним тарифом. д держава чи Міністерство аграрної політики повинно компенсувати ці витрати за власний рахунок, з фонду транспортних перевезень [5].

Провідні задачі по захисту вітчизняній Російській промисловості були прийняті у вигляді виключних залізничних тарифів лише у 1881р. в Німеччині вони були прийняті на рік раніше у 1880р. Ці тарифи відіграли значну позитивну роль в розвитку залізничній тарифній системі, як Німеччині так і Російської імперії. Ось наприклад таблиця перевезення вантажів в Німеччині за 1900р. де в відсотках відносної участі перевезень по різних категоріям тарифів в загальній сумі доходу від товарної доставки вантажів. а також в загальних сумарних перевезеннях вантажу за рік в тонно кілометрах.

По нормальному тарифу	Дохід	Вага в тоннах	т/км
Для вантажів великої швидкості та експресів	4,15 %	0,90 %	0,93 %
Для вантажів малої швидкості по нормальному тарифу	53,65 %	37,70 %	36,04 %
По виключним тарифам	46,35 %	62,30 %	63,96 %

**Таб. створена по статистичним даним професора К.Я. Загорського*

Таким чином вантажі по перевезенню за виключним тарифом приносили трохи менше половини прибутку від всіх видів залізничних тарифів і складають більш ніж половина від всієї загальної суми по кількості тон та по кількості в т. / км.

Тепер порівняємо статистичні данні в таблиці по перевезенню вантажів в Російській імперії за 1900р. де в відсотках відносної участі перевезень по різних категоріям тарифів в загальній сумі доходу від товарної доставки вантажів, а також в загальних сумарних перевезеннях вантажу за рік в тонно кілометрах.

По нормальному тарифу	Дохід	Вага в тоннах	т/км
Для вантажів великої швидкості та експресів	7,2 %	1 %	1,3 %
Для вантажів малої швидкості по нормальному тарифу	48,5 %	38,6 %	42,1 %
По виключним тарифам	44,3 %	60,4 %	56,6 %

Таб. створена по статистичним даним професора Беловежського В.И.

Таким чином ми бачимо, що в Німеччині виключні тарифи приносили більше користі всьому народному господарству ніж в цей же період в Російській імперії. Але ми наполягаємо на думці, що ці показники залежали від величезних просторів нашої країни, тому ми вважаємо, що обов'язково потрібно враховувати і цей факт. Виключні тарифи в російській імперії приносили свій дохід майже половину від загальної кількості всіх залізничних перевезень, та за своєю вагою залізниці Російської імперії перевезли більше ніж половину від загальної кількості перевезень вантажу, та по кількості в т/км.

Історія створення та функціонування захисних залізничних тарифів в Російській імперії була започаткована в складний період, коли уряд гостро підняв на розгляд питання взаємозв'язку між залізничними тарифами та політикою реформування митних тарифів та митних захисних бар'єрів. Головне питання стосовно залізничних тарифів виникло тоді коли уряд круто змінив політику не втручання в залізничні фінансово-економічні справи, на політику жорсткого контролю та процесу викупу приватних залізничних підприємств та залізниць до державної казни, ці корені зміни відбулись у 1880р. Саме в цей час відбувається становлення національної економіки та націоналізації прибуткових та стратегічних господарсько-виробничих об'єктів. Уряд приймає рішення про розвиток і захист вітчизняної промисловості і торгівлі.

Першими хто підтримали це рішення уряду були губернські залізничні тарифні комітети, на той час їх нараховувалось 49 комітетів. Ось, що пише Київський тарифний комітет в своїм віснику: «Управляючі та адміністрація приватних залізниць сильно понижає привозну плату для імпортичних товарів по відношенню до місцевих виробників, що дає іноземним компаніям пріоритетне лідерство на внутрішніх ринках і тому наші вітчизняні компанії не можуть конкурувати в ціні з іноземними. Тому ми підтримуємо намагання уряду підтримати нашого національного виробника, створити захисні бар'єри і нарешті навести лад в питанні єдиної тарифної сітки на залізницях Російської імперії. Своїми відсталими мірами приватні залізниці знищують систему всіх митних пошлін і самовільно управляють світовою торгівлею нашої держави, а це загроза, яка знищує головні устої самої держави» [6].

У 1877р. до Міністерства фінансів надійшов відкритий лист від представників Рижського біржового комітету, а через три місяці того ж

року надійшов, ще один відкритий лист від представників Одеського біржового комітету з проханням навести порядок в галузі встановлення і формування залізничних тарифів та захистити Російську торгівлю від безладу в питанні протекціонізму і надання пільг іноземним торговельним компаніям на внутрішньому ринку Російської імперії. Згодом Одеський біржовий комітет направив лист з проханням припинити знищувати вітчизняні торговельні компанії, а ми добре вже знаємо про те, що з 1878 р. в Одесі було офіційно зареєстровано 197 приватних торговельних компанія, які спеціалізувались лише на продажу зерна за кордон, цей лист був написаний на ім'я імператора Російської імперії і тому він не залишився без уваги. Ось, що було написано в цьому листі: «Особливо негативного впливу завдається нашим торговельним компаніям, торговельному флоту та морським портам із-за непередбаченої, ганебної та злочинської залізничної тарифної політики приватних залізничних підприємств. Держава повинна мати свій власний інтерес в розвитку торговельного флоту, торговельних компаній та збільшенню торговельного експортного сальдо, а також в розвитку, збільшенні і модернізації своїх торговельних морських портів, які мають свої власні великі, стабільні капітали, а також власними судогосподарськими державними підприємствами.

Ми наполягаємо на думці про те, що наші залізниці які мають вихід до морських торговельних портів, завдяки своїм міфічним власним вигодам, постійно порушують вказівки Міністерства фінансів та Міністерства шляхів сполучення про захист Російських торговельних компаній, та про зниження залізничних тарифів і сприянню розвитку торгівлі та сільськогосподарського експорту. нажаль в нашій країні поки що відсутні захисні бар'єри і не має уряду, який міг би доти енергійний опір з свого боку іноземним торговельним та зрадницьким інтересам приватних залізничних компаніям. Уряд нажаль проводить зовсім іншу політику, а правильні доводи Міністерства фінансів та Міністерства шляхів сполучення зовсім не враховують». Ми повинні відмітити боротьбу торговельно-біржових комітетів Одеси, Херсону, Миколаєва, Риги, Лібави, Архангельська за наведення ладу в галузі тарифів на залізничному транспорті і сприянню розвитку торгівлі та торговельного флоту в Російській імперії [7].

У 1879р. торговельно-біржовий комітет Херсону в «Віснику фінансів та торгівлі» надрукував статтю про пагубний вплив залізничних тарифів на розвиток торгівлі, промисловості та сільського господарства: «Якщо егоїстична тарифна політика залізниць у Франції майже знищила весь торговельний флот і завдала великих втрат в питанні притоку іноземної валюти до державної казни, від французької торгівлі, при чому було економічно знищено Руанський та Гаврський торговельні порти в руках яких знаходилось 80 % всієї французької транзитної торгівлі і всі ці дії

відбулись завдяки егоїстичним залізничним тарифам на Бельгійських залізницях і тому торгівля була переведена до Антверпену і принесла позитивні наслідки для Бельгії, то у нас ці злодійські дії були відтворені з різницею в тому, що торговельна роль Антверпена зіграли торговельні порти Пруссії (Кенігсберґ) і Болгарії (Констанца), а роль бельгійських залізниць відіграли наші залізниці, які були побудовані за майже державні кошти.

Печальна аналогія простирається і далі тому, що наші торговельні порти постраждали однаково, як і французькі, але в нас постраждала ще і внутрішня річкова торгівля. справа в тому, що залізниці використовували своє право, яке було надано урядом встановлювати залізничні тарифи за власним бажанням і для притягнення нових клієнтів почали перебивати їх від приватних річних перевізників, але це боротьба виявилась не справедливою тому, що уряд річні тарифи на перевезення вантажів чітко зафіксував і нижче встановленої ціни приватні річні підприємства не могли знижувати тариф, тому тільки за останній рік збанкрутували ще 15 % річних перевізників. Нагадаємо уряду про те, що держава існує лише завдяки оподаткуванню, а згідно нашого законодавства податки беруться лише з прибутку. Тому робимо висновок, що з кожною збанкрутілою компанією держава не отримує податку, тому постійно уряд наголошує на том факті, що з кожним роком в казні становиться все менше прибутку» [8].

З 1880 року була розпочата нова реформа по перегляду і модернізації залізничних тарифів. У 1886р. було видано закон затверджений Комітетом міністрів в якому було призначено, що встановлення залізничних тарифів прямого закордонного руху повинно безумовно підлягати затвердженню уряду. А також була прийнята програма, яку запропонував уряд по питанню викупу приватних залізничних підприємств до державної казни. У 1889р. до складу міністерства фінансів були переведені і увійшли спеціалізовані залізничні тарифні установи, а саме Департамент залізничних справ, Тарифний комітет і Рада по тарифним справам. Основна функція по контролю за залізничною тарифною справою та по контролю за тарифами прямих закордонних сполучень була віддана з Міністерства фінансів в Раду по тарифним справам при міністерстві фінансів [9].

Викладені вище запропоновані негайні міри по питанню впливу залізничних тарифів та прийняттю захисних залізничних тарифів і обговорення головних мотивів пояснюється послідовний хід тарифних реформ та заходів прийнятих з часу підпорядкуванню наших залізниць та тарифних залізничних питань урядовому нагляду. З 8 березня 1889р. ці заходи розділяються на дві великі групи:

1. Порівняння в тарифнім співвідношенні імпорту іноземних товарів з всіма видами внутрішніх перевезень.

2. Питання по полегшенню і підтримки вітчизняного експорту внутрішнього виробника, як в промисловості так і в сільському господарстві.

До першої групи відносяться ряд заходів, які були прийняті з ціллю узагальнення та збільшення залізничних тарифів, як в прямих закордонних так і в о внутрішніх сполученнях на перевезення продуктів виробництва закордонного походження від прикордонних та морських портів пунктів в напрямку середини країни.

До другої групи відносяться заходи, які були спеціально прийняті для збільшення нашого експорту і збільшення експортного торговельного сальдо. залізничні тарифи мали зниження в три етапи, загалом на 48 % і з 1913р були знижені ще на 2,5 – 2,8 % [10].

Крім того ми повинні згадати і те, що турбота наших тарифних установ про захист вітчизняного виробника і конкурентоспроможність наших товарів на світових ринках, а також надання пільг виробникам, продукція яких може спокійно конкурувати на цих ринках не базується лише в прийняті запобіжних заходів (тарифів і бар'єрів).

Уряд в період з 1880-1890 рр. прийняв цілий пакет законодавчих актів та законів: надання мінімальних кредитів для підприємств, які розпочинають свою діяльність в галузі промисловості та сільського господарства, зменшення оподаткування та надання торговельних пільг, надання пільгових тарифних ставок, перегляд і реформування залізничної політики, розвиток торговельного флоту розбудова і модернізація торговельних морських портів, реформування та перегляд митної політики, а також багато іншого.

Джерела та література

1. Friz Elsas Die Ausnametarife im Guterverkehr der prussisch Eisenbahn. Stuttgart. 1912. S. 2-5.
2. Материали по вопросу о железнодорожных тарифах. *Вестник Киевского комитета железнодорожных тарифов*. Часть 1. К. 1881. С. 7-10.
3. Загорский К.Я. Материали к пересмотру Русско-Германского торгового договора. СПб. 1914. 48 с.
4. Максимальные нормы железнодорожных тарифов. *Вестник финансов, промышленности и торговли*. 1895. № 14. С.1.
5. Мейер Г.Р. Воздействие правительства на железнодорожные тарифы. СПб. 1912. 379 с.
6. Загорский К.Я. Железнодорожная политика и тарифы. Петроград. 1914. 147 с.
7. Загорский К.Я. Обзор железнодорожных тарифов Франции, Германии, Австро-Венгрии сравнительно с русскими железными дорогами. СПб. 1911. 222 с.
8. Загорский К.Я. Деятельность Петроградского тарифного комитета. СПб. 1915. 22 с.
9. Протоколы заседаний. Общих съездов Российских железных дорог за 1894-1895 года / ДАДО. Ф.318. Оп.2. Од. зб. 16.
10. Гучевич К. И. Железные дороги и тарифы Европейских стран. *Вестник финансов промышленности и торговли*. 1896. № 36. 22 с.

Паткевич Наталия Александровна

Государственный университет инфраструктуры и технологий
ул. Кирилловская, д. 9, г. Киев, Украина, 04071

Использование защитных тарифов и их влияние на развитие промышленности и сельского хозяйства Украины в XIX веке

Анотация. В статье поднимаются проблемные вопросы протекционизма и ввод железнодорожных защитных тарифов, а также рассматривается вопрос введения защитных железнодорожных тарифов в развитие промышленности и сельского хозяйства, по ограничению импорта промышленных товаров и предоставления льгот собственным производителям. Обсуждается вопрос о создании защитных барьеров и изменения железнодорожной политики, а также ее реформирования.

Ключевые слова: защитные барьеры; протекционизм; железнодорожное тарифное дело; железнодорожная тарифная система; защитные тарифы; железнодорожные тарифные войны; влияние защитных тарифов на развитие промышленности в Украине

Patkevic Natalia

State University of Infrastructure and Technologies
9, Kyrylivska St., Kyiv, Ukraine, 04071

Use of protective tariffs and their impact on industrial development and agriculture of Ukraine of the XIX century

Abstract. The article covers the problematic issues of protectionism and introduction of railroad protective tariffs and the problem of introducing protective railway tariffs for the development of industry and agriculture as to limiting imports of industrial goods and granting of privileges to their own producers. Also in the article the issue of creating protective barriers and changes in railway policy, as well as its reform, is being discussed.

Keywords: protective barriers; protectionism; railroad tariff; railway tariff system; protective tariffs; railway tariff wars; influence of protective tariffs on industrial development in Ukraine

References

1. Friz Elsas Die Ausnametarife im Guterverkehr der prussisch Eisenbahn. Stuttgart. 1912. S. 2-5.
2. Materialyi po voprosu o zheleznodorozhnyih tarifah [Materials on the issue of railway tariffs] (1881). *Vestnik Kievskogo komiteta zheleznodorozhnyih tarifov*. Chast 1. K. 1881. [in Russian].
3. Zagorskiy, K.Ya (1914). *Materialyi k peresmotru Russko-Germanskogo trgovogo dogovora [Materials for the revision of the Russo-German Trade agreement]*. SPb. [in Russian].
4. Maksimalnyie normyi zheleznodorozhnyih tarifov [Maximum norms of railway tariffs] (1895). *Vestnik finansov, promyshlennosti i trgovli*. # 14. S.1. [in Russian].
5. Meyer, G.R. (1912). *Vozdeystvie pravitelstva na zheleznodorozhnyie tarifyi [The impact of the government on railway tariffs]*. SPb. [in Russian].
6. Zagorskiy, K.Ya. (1914). *Zheleznodorozhnaya politika i tarifyi [Railway policy and tariffs]*. Petrograd. [in Russian].

7. Zagorskiy, K.Ya. (1911). *Obzor zheleznodorozhnyih tarifov Frantsii, Germanii, Avstro-Vengrii sravnitelno s russkimi zheleznyimi dorogami [Overview of railway tariffs in France, Germany, Austria-Hungary compared with the Russian railways]*. Spb. [in Russian].
8. Zagorskiy, K.Ya. (1915). *Deyatelnost Petrogradskogo tarifnogo komiteta [Activities of the Petrograd Tariff Committee.]*. Spb. [in Russian].
9. *Protokolyi zasedaniy Obschih s'ezdov Rossiyskikh zheleznyih dorog za 1894-1895 goda [Protocols of the meetings of the General Congresses of the Russian Railways for the years 1894-1895]/ DADO. F.318. Op.2. Od. zb. 16.* [in Russian].
10. Gutsevich, K.I. (1896). *Zheleznyie dorogi i tarifyi Evropeyskikh stran [Railways and tariffs of European countries]*. *Vestnik finansov promyshlennosti i trgovli.* # 36. [in Russian].

Received 20.05.2018

Received in revised form 11.06.2018

Accepted 20.06.2018