

УДК 338.23:339.564»18/19»

*Гордіца К.А., канд. екон. наук, Інститут економіки та прогнозування НАН України*

## **ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА СТИМУЛЮВАННЯ ЕКСПОРТУ: ІСТОРИЧНИЙ ДОСВІД КІНЦЯ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ СТ.**

*Стаття присвячена історико-економічному аналізу заходів державної політики стимулювання експорту, їх результативності та наслідків для розвитку вітчизняної економіки наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. Розглянуто можливості використання набутого історичного досвіду при розробці напрямів удосконалення експортної політики України в умовах сучасних євроінтеграційних процесів.*

**Ключові слова:** державна політика, експорт, зовнішня торгівля, вивізні премії, митні збори, тарифи, історичний досвід.

Державна політика стимулювання експорту є важливим аспектом формування зовнішньоекономічної стратегії, що набуває особливого значення у сучасних умовах інтеграції України до загальноєвропейського торговельного простору. Кардинальна зміна пріоритетних напрямів зовнішньої торгівлі, зумовлена спробою змінити вектор цивілізаційного розвитку нашої країни, свідченням чого є Угода про асоціацію між Україною та ЄС, стала однією з головних причин скорочення українсько-російського товарообороту протягом 9 місяців 2015 р. більш як на 70%, а рівня експорту до Російської Федерації – на 75% [1]. У цілому, за інформацією Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, за той самий період експорт товарів і послуг українського виробництва знизився, порівняно з минулорічним, на 30,8% і сьогодні становить 34,3 млрд дол. [2]. Такі показники вимагають від органів державної влади та управління суттєвого коригування експортної політики країни з метою максимально повної реалізації її експортного потенціалу в умовах жорсткої конкуренції на світовому ринку.

Зважаючи на те, що ефективна експортна політика країни повинна використовувати світовий і місцевий досвід реалізації різних її заходів у подібних до теперішніх умовах, доцільно звернутися до періоду кінця ХІХ – початку ХХ ст., коли на українських теренах відбувалося становлення ринкових форм господарювання та вітчизняне підприємництво почало активно відвоювати місце для своїх товарів на світових ринках, зіткнувшись з характерними для сучасних українських експортерів проблемами, такими як порівняно низька якість та високі витрати виробництва продукції, її переважно сировинний характер, недостатній розвиток ринкової інфраструктури (зокрема, шляхів сполучення, торговельних мереж, інформаційних агентств), наявність численних митних і торгових бар'єрів тощо.

Окремі аспекти зовнішньої торговельної політики держави у цей період розглядалися в історико-економічних працях Т. Боднарчук, О. Гордуновського, Н. Горіна, О. Пилипенко, Н. Супрун, А. Філінюк та інших дослідників переважно у контексті аналізу зовнішньоекономічних зв'язків українських земель у складі Російської імперії та впливу міжнародної торгівлі, державної політики протекціонізму на господарський розвиток України. Проте питання державного стимулювання експорту, актуалізовані сучасними проблемами України у цій галузі, потребують більш предметного дослідження.

**Мета статті** – історико-економічне узагальнення заходів державної політики стимулювання експорту, їх результативності та наслідків для розвитку вітчизняної економіки наприкінці

XIX – на початку XX ст., з точки зору можливостей врахування набутого історичного досвіду для вдосконалення сучасної експортної політики України.

Комплекс заходів, спрямованих на стимулювання експорту продукції вітчизняних виробників, був важливою складовою зовнішньої торговельної політики Російської імперії наприкінці XIX – на початку XX ст. Проте у часи правління різних урядів та залежно від ситуації, що складалася на світових товарних ринках, ці заходи суттєво різнилися щодо мети їх застосування, механізму впровадження та отриманих соціально-економічних результатів.

Перший досвід активного державного сприяння експорту був отриманий під керівництвом міністра фінансів І. Вишнеградського, який бачив у збільшенні вивозу за кордон місцевої продукції (насамперед, хліба, головного предмету експорту з українських земель) один з головних підойм поліпшення торговельного балансу і припливу до казни іноземного золота. Головним засобом реалізації цієї політики стало посилення податкового навантаження на широкі, тобто нижчі, верстви населення, в основному, селянство: замість скасованого прямого податку було значно підвищено непряме оподаткування товарів повсякденного народного вжитку – цукру, гасу, вина, тютюну, бавовни. Це примушувало землеробів збільшувати продаж зерна, що давало у розпорядження торгівлі величезний обсяг дешевого експортного продукту. Таким чином, форсування експорту мало, з одного боку, підвищити податкову платоспроможність основної маси населення та поповнити державний бюджет, а з іншого – зміцнити позиції країни на зовнішніх товарних і грошових ринках, поліпшити її торговельний, а отже, і платіжний баланс [3, с. 226–228].

Падіння хлібних цін на світових ринках не вплинуло на рішучість дій І. Вишнеградського: недостатні доходи від експорту він намагався компенсувати дедалі більшими масами знеціненого хліба. Завдяки цілеспрямованим зусиллям його уряду протягом 1886–1890 рр. обсяг вивозу зерна збільшився (порівняно з 1881–1885 рр.) на 36% – з 269,1 млн. пуд. до 367,9 млн. пуд. Проте це могло бути досягнуто, за визнанням дослідників тих часів, лише ціною надмірних зусиль сільськогосподарських товаровиробників [3, с. 230]. Неврожай і голод 1891 р. поклали край цій руйнівній меркантилістській політиці, яка хоч і дозволила збільшити золотий запас казни, але завдала не виправної шкоди розвитку вітчизняного сільського господарства і законо-мірно завершилася некомпенсованими витратами казни на продовольчу допомогу розореному селянству Центральних губерній у розмірі "вичавлених" з них 165 млн. руб. [4, с. 187].

Новий міністр фінансів С. Вітте, який очолив уряд у 1892 р., бачив перспективи економічного розвитку Російської імперії та окремих її регіонів у послідовному підвищенні народного добробуту, насамперед, шляхом цілеспрямованої державної підтримки зростання індустрії та мережі залізниць, тому докорінно змінив підходи до здійснення державної експортної політики. Енергійне заохочення експорту, як одного з найважливіших золотовалютних джерел, було продовжено. Проте заходи штучного форсування хлібної торгівлі надалі вже не застосовувались. Натомість докладалися більші зусилля щодо поглиблення спеціалізації предметів експорту, впорядкування торговельного обороту та організації торгівлі, підтримки окремих галузей експорту та вивчення ринків збуту [3, с. 329].

Намагаючись активізувати аграрний експорт, необхідність якого була зумовлена тим, що він забезпечував приплив коштів і посилював купівельну спроможність сільського населення, С. Вітте зіткнувся з проблемою масового шахрайства у галузі хлібної торгівлі, що проявлялося, зокрема, у навмисному засміченні експортного жита, пшениці та ячменю піском і сміттям. Крім того, надходили численні скарги зарубіжних торгових партнерів щодо сумнівної репутації більшості російських маклерів, їхньої безвідповідальності та недостатньої надійності укладених з ними угод [5, с. 54–59]. Це надихнуло міністра на прийняття рішення щодо створення урядової інспекції з питань експортної торгівлі. Проте запланована реформа не була здійснена, оскільки саме в цей час кон'юнктура на світовому ринку поліпшилася для вітчизняного хліба.

У 1894 р. урядом був укладений новий торговий договір з Німеччиною, який значно полегшив доступ російського зерна до цієї країни. Докорінна реформа цієї справи могла спричинити скорочення операцій багатьох хліботорговців і тим самим зменшити експорт, тому вона була відкладена.

Водночас у роки правління С. Вітте запроваджено ряд заходів, спрямованих на впорядкування хлібної торгівлі, з метою всебічно підтримати експорт. Зокрема, уряд сприяв створенню в усіх ключових пунктах торгівлі хлібних бірж і спеціальних експортних агентств, спорудженню громадських елеваторів, надав можливість експортерам отримувати дешеві кредити, спонукав військове відомство до здійснення великих закупівель хліба тощо [5, с. 54]. Однак ці зусилля виявилися недостатніми: обсяги хлібного експорту за 5 років (1894–1899 рр.) знизилися майже вдвічі: з 640 млн. пуд. до 345 млн. пуд.; для порівняння, за той самий період експорт хліба із США – головного конкурента вітчизняної економіки – зріс більше, ніж у 2,5 раза, з 254 млн. пуд. до 667 млн. пуд. [4, с. 57].

Причини такого відставання Російської імперії у справі нарощування обсягів і виручки від хлібного експорту фахівці-економісти того періоду бачили у декількох основних площинах. По-перше, абсолютно недостатня увага уряду до реальних потреб розвитку сільського господарства, насамперед, створення та достатнього фінансування сільськогосподарських навчальних закладів і установ, що сприяють поширенню новітніх наукових підходів та емпіричних знань, інформації про технічні нововведення та ін. По-друге, відсутність реальних зрушень у справі впорядкування та належної організації хлібної торгівлі, зокрема заходів щодо урядової підтримки надійних солідних фірм у цій галузі, створення у закордонних пунктах імпорту вітчизняного зерна організацій, що займалися б охороною торгівлі зерном і пошуками можливостей розширення його збуту тощо. По-третє, наслідки непродуманої митної політики, що проводилася з 1891 р. та яка завдяки надто високим ввізним ставкам сприяла подорожчанню у бідній країні багатьох предметів споживання і знарядь виробництва (у тому числі сільськогосподарських машин і реманенту), водночас надто низькими ставками ввізного мита заохочувала імпорт продуктів, які могли б вироблятися вітчизняними сільськогосподарськими виробниками (вовна, сало, шкіра, хміль та ін.), і, зрештою, викликала встановлення та підвищення хлібного мита західноєвропейськими країнами [4, с. 209–211].

Поряд з названими причинами суто політичного характеру, більшість яких могла бути нівельована у відносно короткий період, існували також об'єктивні чинники слабого розвитку вітчизняної зовнішньої торгівлі, зокрема щодо експорту сільськогосподарської продукції, зумовлені сукупністю географічних та історичних умов економічного розвитку Російської імперії та окремих регіонів, що входили до її складу. Головним із них було переважання в аграрному виробництві практично на всій території країни, в тому числі на українських землях, натурально-господарських елементів, що зумовлювало не тільки низький рівень господарської культури (наприклад, поширення застарілої системи трипільля, що виводила з обігу третину орних земель) і, відповідно, низький рівень продуктивності праці, але й слабкий розвиток народних потреб, без зростання яких не може збільшуватися попит на покупні продукти та пропозиція власних виробів. Надмірна тривалість і сталість дії цього чинника посилювалась обставинами, що ускладнювали розвиток торговельних відносин у цілому та зовнішньоекономічних зокрема, такими як континентальний характер території країни та віддаленість багатьох її найрозвинутіших і найпридатніших до землеробства частин від морського узбережжя; низька, порівняно з європейськими країнами, густина населення та його нерівномірний розподіл територією країни; слабкий розвиток шляхів сполучення, як залізничних, так і водних (тоді як у США низька густина населення значною мірою компенсувалася саме розвитком транспортної системи) [6, с. 31–33].

Додатковим чинником, що сприяв консервації неефективних методів господарювання в аграрному секторі економіки, було штучне затримання розпаду селянської земельної общини –

найпоширенішої у центральних регіонах Росії та на Півдні й Сході України специфічної колективної форми землеволодіння, яка внаслідок незабезпеченості майнових і господарських прав селян-общинників стримувала їхню підприємливість і перешкоджала раціоналізації господарства. Спрямована на ліквідацію цього архаїчного інституту масштабна реформа, проведена урядом П. Столипіна, сприяла формуванню повноцінного ринку земельних ресурсів і поступовому перерозподілу землі на користь більш ефективних власників, стимулювала поширення підприємницьких засад в аграрному секторі економіки та прискорила капіталізацію селянського господарства як матеріальну передумову його технологічного оновлення. При цьому визначальною рисою століпінських перетворень був їх системний характер, який передбачав координацію реформ у різних сферах економіки. Аграрна реформа здійснювалась у руслі програми комплексної ринкової модернізації всього народного господарства і відповідних інститутів – приватної власності, підприємництва, фінансів, кредиту, освіти, соціального захисту, прав особистості тощо. Це мало принципове значення для забезпечення стабільного соціально-економічного розвитку села і сільського господарства як органічної складової економіки країни, і саме це значною мірою зумовило визнані у світі успіхи реформи. За даними французького дослідника Е. Тері, середньорічні обсяги виробництва зернових у Російській імперії зросли у 1908–1912 рр., порівняно з 1898–1902 рр., на 22,5%, картоплі – на 31,6%, цукрових буряків – на 42,0% [7, с. 8]. Ці успіхи дозволили за той самий період збільшити середньорічний експорт сільськогосподарської продукції (харчових продуктів і худоби) на 93,7% [7, с. 122].

Прямим наслідком низьких продуктивності праці у вітчизняному сільському господарстві та врожайності зернових культур було те місце, яке займала Російська імперія серед країн-виробників хліба. Володіючи майже третиною (31,7%) посівних площ п'яти основних злаків (пшениці, жита, ячменю, вівса та кукурудзи) на земній кулі, вона давала трохи більше 1/5 частини світового збору зерна (21,8% у 1910–1914 рр.). Водночас США, володіючи 27% посівних площ названих культур, дали за той самий період 33,5%, тобто третину їх світового збору [6, с. 46].

Світовий досвід торговельних відносин кінця XIX – початку XX ст. свідчить, що США та інші розвинуті країни того часу використовували у боротьбі за міжнародні товарні ринки як конкурентні переваги власної продукції, забезпечені економічними умовами виробництва, так і розгорнуту систему організаційних заходів, спрямованих на створення максимально вигідних умов збуту та пошук нових зовнішніх споживачів. Так, північноамериканські аграрії перемагали суперників-експортерів з інших країн завдяки впровадженню вдосконаленого знаряддя й машин, що давало значну економію праці і через що витрати американських виробників на будь-яке сільськогосподарське виробництво були меншими, ніж у російських. Крім того, завдяки великій мережі зручних водних і залізничних шляхів, низьким тарифам на перевезення товарів до портів, раціональне облаштування самих портів і товарних складів американці довели до мінімуму накладні витрати по перевезенню та зберіганню товарів.

У деяких інших країнах-експортерах аграрної продукції, зокрема, у британських австралійських колоніях, в останні десятиріччя XIX ст. здійснювалося впровадження за державні кошти різного роду культурних заходів щодо завоювання зовнішніх ринків. Так, набула поширення практика заохочення тих галузей сільського господарства, що мали кращі, порівняно з виробництвом зернових, перспективи збуту продукції (виращування технічних культур, виноробство, садівництво, маслоробство, м'ясне тваринництво); призначення субсидій та премій за успіхи в особливо вигідних для країни експортних галузях; вдосконалення агрономічних знань шляхом заснування відповідних навчальних заходів та експериментальних землеробських станцій з метою створення нових галузей і предметів експорту; створення інституту мандрівних вчителів агрономії та ін. [13, с. 311].

До дієвих організаційних заходів, що сприяли розвитку експортної торгівлі в європейських країнах, належали відкриття та облаштування торгових музеїв і постійно діючих на їх основі та тимчасових пересувних сільськогосподарських виставок, заснування торгових спілок, інституту комівоажерів. Торгові музеї, найвідоміші з яких працювали у Брюсселі, Відні, Будапешті, інших містах, виконували ряд важливих функцій, таких як придбання зразків різних товарів, ознайомлення підприємців і промисловців з особливостями торгівлі в інших країнах, полегшення торговельних відносин експортерів із зарубіжними споживачами й виробниками тощо. Вони надавали точну та повну інформацію про ціну кожного товару, технічні особливості його виробництва, обсяги споживання, найкращі способи упаковки, звичайні строки оплати, залізничні тарифи, морські фрахти та митні збори, а також про смаки, звички і навіть примхи споживачів; проводили дослідження щодо розвитку промисловості, причин занепаду певних її галузей, шляхів їх піднесення; брали участь у здійсненні посередницьких торговельних та банківських операцій.

Подібну роль відігравали в експортній торгівлі комівоажери, які вивчали промисловість і торгівлю різних країн, знайомили з виробами своєї країни іноземних покупців і встановлювали торговельні зв'язки за кордоном, та експортні спілки, що видавали й розсилали друковані каталоги, тим самим пропонуючи послуги продавців покупцям, за допомогою власних агентів усередині країни та за її межами вели комісійну торгівлю, здійснювали колективні подорожі з метою ознайомлення з ринками та підготовки збуту товарів [8, с. 312].

Вияткове значення організаційної допомоги уряду підприємцям у справі налагодження поставок вітчизняної продукції за кордон підкріплюється як позитивним, так і негативним історичним досвідом. Так, у середині 1880-х років склалися сприятливі умови для експорту свинини до Англії, де в цей час зростав попит на продовольство у цілому та м'ясопродукти зокрема. Зважаючи на це, виробники-аграрії Центральних губерній активно зайнялися розведенням свиней англійських порід; ряд підприємців домовилися з іноземцями щодо заготівлі м'яса та відправили його до Англії. Однак через те, що м'ясо було відправлено як звичайний вантаж і на місці прибуття не знайшлося досвідченого агента по збуту, воно було визнано зіпсованим у дорозі і лише частина його була продана за безцінь. Отже, за відсутності державної підтримки господарі й підприємці змарнували свою працю і гроші, а перспективний напрям розвитку тваринництва був занедбаний. Для здійснення цієї справи не вистачало лише сприяння уряду в організації прискореної доставки м'ясної продукції залізничним і морським транспортом, облаштування спеціальних холодних вагонів та складів і стабільної роботи надійної торгової агентури – усього того, що було зроблено урядом Нової Зеландії, яка і запанувала на британському ринку тваринницької продукції [4, с. 152–153].

Противагою згаданому прикрому випадку може слугувати приклад всебічної підтримки урядом С. Вітте маслоробства у Сибіру та закордонного збуту масла. Населенню постачалися сепаратори й маслобійки. Залізницю було обладнано спеціальними вагонами для швидкого і зручного перевезення масла; встановлено швидкі пароплавні перевезення з Балтійських портів; організовано агентурну мережу по закордонному збуту; запрошувались інструктори, засновувалися школи молочного виробництва, дослідницькі лабораторії тощо. Закономірною винагородою цих зусиль стало збільшення виручки від експорту масла протягом трьох років майже у 4 рази: з 5,50 млн руб. у 1899 р. до 20,84 млн руб. у 1901 р. [4, с. 232–233].

Важливим напрямом державної політики стимулювання експорту з 1880-х років стало урядове регулювання тарифів на залізничні перевезення. Так, на державних залізницях введено спеціальні знижені тарифи на вивіз за межі країни сировини, напівфабрикатів і готової продукції, зокрема, продуктів перемолу, солі, цукру-піску та рафінаду, лісу, чавуну, заліза та сталі, тварин і виробів тваринництва, лляних та пенькових тканин, спирту, натуральних мінеральних вод тощо. До подібних тарифних заходів, спрямованих на розширення експорту,

належало також встановлення зниженої провізної плати на перевезення основних видів продукції внутрішнього виробництва в окремих прямих сполученнях, а саме у південно-морському, далекосхідному та російсько-китайському напрямках, що сприяло розвитку торговельних відносин центральних районів імперії з її окраїнами [9, с. 18].

Під час так званої «митної війни» з Німеччиною у 1903 р. істотно знижено тарифи на перевезення хліба до австрійських і румунських прикордонних пунктів, а також у прямих сполученнях через Австрію та Румунію до середньоєвропейських споживчих ринків. У 1890 р. знижено вивізні тарифи на донецьке, польське та уральське кам'яне вугілля. У багатьох випадках тарифна знижка на експортовані товари становила 50% і більше. При цьому зниження доходів залізниць певний час доволі успішно компенсувалось, переважно, за рахунок підвищення інтенсивності вантажоперевезень, завдяки чому протягом 1895–1899 рр. казна отримувала від експлуатації залізниць чистий прибуток. Проте невдовзі така політика вичерпала свої переваги, насамперед через те, що низькі тарифи не покривали витрат на перевезення, зокрема вугілля та металу; залізниці стали дедалі сильніше потерпати від збитків, і уряд вимушений був повернутися до більш високих тарифних ставок [10, с. 11–12].

Неоднозначні результати експортоорієнтованої тарифної політики держави підтвердили слушність висновків провідних економістів того часу, які застерігали уряд від регулювання тарифних ставок на залізницях з будь-яких міркувань комерційного характеру. Зокрема, відомий український дослідник Д. Піхно наголошував, що послугами залізниць користуються практично всі галузі виробництва й торгівлі та всі верстви населення, тому довільне встановлення рівня залізничних тарифів може негативно позначитися на розвитку всього народного господарства, створивши, за його висловом, «такий економічний абсолютизм, який не може не викликати остраху» [11, с. 240]. На переконання вченого, для того, щоб тарифні ставки задовольняли потреби економіки і водночас забезпечували належний рівень доходу залізниць, держава має «погоджувати свої тарифні заходи з природними економічними умовами, в яких знаходиться залізнична справа» [11, с. 14].

Також наприкінці XIX та на початку XX ст. для заохочення вивозу продукції за кордон урядом широко використовувалися заходи митного регулювання. Найдавніший з них, такий як зменшення і скасування вивізного мита, протягом XIX ст. вже був застосований до переважної більшості вітчизняних товарів, як готової продукції, так і сировини. Якщо тариф 1858 р. містив ще близько 25 статей вивізного мита на сировину, в тому числі хліб, худобу, льон, мідь, поташ, сало, ганчір'я, коноплі, сирі шкіри та ін., а вивіз деяких видів сировини (наприклад, дьогтю, деревної кори, залізної руди) був заборонений, то на початок XX ст. залишилися лише ті вивізні мита, що переслідували не фіскальні цілі, а мусили утримати в країні окремі види сировини й відходів, що мали значну цінність для розвитку певних галузей економіки. Так, зберігалися мита на вивіз рідкісних видів деревини (горіхового, пальмового дерева); яєць шовкопряда; каучукових відходів; ганчір'я, необхідного для паперової промисловості; основних руд (залізної, цинкової, мідної, свинцевої); кісток як цінного органічного добрива для потреб землеробства. Решта статей вивізного мита були скасовані [12, с. 189–196].

У цей період набули поширення такі специфічні методи торговельної політики уряду, як повернення експортеру суми акцизу, іноземного митного збору та ввізного мита за сировину, використану у виробництві експортованого товару. Зазвичай сума урядового повернення, що обчислювалась з розрахунку передбачуваних обсягів продукції (ще не виробленої і не реалізованої за кордоном), істотно перевищувала реальну ставку податкового платежу, що дозволяло вітчизняному експортеру отримувати надприбутки за рахунок казни. Зокрема, у 1876 р. уряд надав дозвіл на повернення акцизу за експорт цукру в номінальному розмірі 80 коп. за пуд, тоді

як реальний акциз становив 20–25 коп. за пуд. У результаті в 1877 р. казна повернула виробникам цукру понад 3 млн крб., тобто майже половину надходжень акцизу [12, с. 293].

Починаючи з 1886 р., разом з поверненням акцизу урядом сплачувалася премія виробникам цукру, спочатку 80 коп., а потім 1 крб за пуд цукру під час вивозу його до Персії та інших країн. У 1891 р. ця премія була скасована; однак у 1895 р. введено нормування цукрової промисловості, відповідно до якого щороку завчасно визначалася кількість цукру для реалізації на внутрішньому ринку та граничні ціни на заводах. Це давало можливість виробникам вивозити за кордон надлишки цукру-піску за ціною 1,5 крб за пуд, тоді як на внутрішніх ринках він коштував 2,7 крб за пуд [8, с. 312]. Отже, преміювання фактично залишилось, але в неявному вигляді: премії сплачував не уряд, а населення, яке несло на собі надлишкове цінове навантаження. За такої політики для Російської імперії (в тому числі для України, в агросекторі якої вироблялася основна маса цукру) та інших країн-експортерів, які продукували цукор, він залишався предметом розкоші. Проте в Англії та інших країнах, що не виробляли, а лише споживали дешевий привозний цукор, він був продуктом повсякденного вжитку [12, с. 294–295].

Негативні наслідки подібного «збиткового експорту» для населення країн-експортерів підтверджує й досвід його застосування в той період у деяких європейських країнах. Зокрема, у Німеччині (де також протягом певного часу державою сплачувалися вивізні премії на хліб, горілку й цукор) неявні премії експортерам утворювалися завдяки організації промисловості, її трестуванню й синдикуванню, що надавало можливість виробникам вивозити товари за кордон за цінами, нижчими від витрат виробництва, за рахунок встановлення штучно завищених цін на внутрішньому ринку. Так, німецькі металурги продавали листові залізо всередині країни по 150 марок з 1 т, тоді як іноземцям воно коштувало лише 102,5 марки; за 100 кг дровових цвяхів німці сплачували 25 марок, а іноземці – лише 14 марок. Таким чином, іноземний споживач отримував вигоду за рахунок завдання шкоди споживачу місцевому [13, с. 81–82].

Повернення суми ввізного мита за оброблену сировину, запроваджене з 1892 р. при експорті бавовни і бавовняних тканин до європейських країн, Персії та Китаю, поширене з 1895 р. на канительні вироби (у вигляді срібної й золотої нитки), з 1900 р. – на вироби з льону й коноплі, а з 1904 р. – на вовняні вироби й сухозлітку, також призводило до утворення неявних вивізних премій. Постійне вдосконалення техніки й технології виробництва знижувало виробничі витрати, однак норми повернення митних зборів не переглядалися роками, що сприяло зловживанням і спекуляціям. Так, замість бавовни часто вивозили старий залежаний конопляний товар або обрізки мотуззя; вага товару штучно збільшувалася шляхом штучного забруднення тканин меленим шпатом. Цей товар потрапляв до Персії, де його викидали через непридатність, і де він створював «чудову» репутацію вітчизняній мануфактурі та вітчизняному експорту в цілому. Проте вивіз бавовни до Персії протягом 12 років (1900–1911 рр.) збільшився у 2,5 раза (з 141 тис. пудів до 373 тис. пудів), але він побудований на цьому спекулятивному фундаменті отримання вивізної премії, а подекуди супроводжувався ще й другою операцією – зворотним контрабандним ввозом тканин, за які вже отримано повернення мита, тобто відбувалося подвійне повернення [12, с. 543–546].

Прийняття у 1909 р. закону про повернення митного збору за матеріали, використані у виробництві сірників, що вивозяться за кордон, також сприяло зростанню обсягів експорту цього виду продукції. Однак слід взяти до уваги те, що він і до цього зростав декілька років поспіль. Справа в тому, що з 1891 р. було встановлено високе ввізне мито на сірники іноземного виробництва, які до того ж обкладалися акцизом, удвічі більшим, ніж акциз на сірники, вироблені всередині країни. Підвищення акцизу створило на внутрішньому ринку сприятливі конкурентні умови для вітчизняних виробників, проте водночас зумовило істотне скорочення споживання сірників населенням, що спонукало підприємців до пошуку нових ринків. Відтак експорт сір-

ників, що становив протягом 1901–1905 рр. у середньому 48 тис. пудів на суму 277 тис. крб, збільшився у 1906 р. до 112 тис. пудів на суму 892 тис. крб. При цьому головними ринками збуту, що поглинали близько 91% вивозу, були Китай та Персія. Конкуренції з європейськими виробниками російська продукція не витримувала. Закон про повернення мита зміцнив позиції вітчизняних підприємців, внаслідок чого обсяг експорту сірників на європейські ринки зріс протягом 1909–1911 рр. у півтора раза (з 66 тис. пудів до 96 тис. пудів), а загалом збільшився із 171, 5 тис. пудів до 237,8 тис. пудів [14, с. 22–25].

З огляду на результативність практики повернення ввізного мита у справі стимулювання експорту, її було поширено на деякі інші групи товарів. На початку 1913 р. уряд запропонував включити до переліку товарів, за вивіз яких повертається сума митного збору, такі вироби, як різні види одягу й білизни, ковдри, скатертини, серветки, стрічки, вовняні та напіввовняні тканини, джутову пряжу й нитки, гумове взуття та шини, вироби з міді та її сплавів – посуд, самовари та ін. Головним аргументом прихильників цього проекту було те, що збільшення вивозу готових продуктів вітчизняної промисловості дозволяло не лише знизити частку сировини у структурі експорту, але й розширити простір для застосування кваліфікованої промислової праці. Опоненти ж звертали увагу на те, що для ряду товарів, які можуть бути виготовлені з місцевої сировини, виникатиме премія, через те, що внутрішня ціна далеко не завжди дорівнюватиме світовій ціні плюс митний збір. Це стосувалося не лише мідних виробів, три чверті яких продукувалися з вітчизняного металу, але й виробів з гуми, де широко використовувалися дешевші заміники та вторинна сировина. Це негативно позначиться як на казні, що змушена буде «повертати» недоотримане, так і на вітчизняних споживачах, які відчують скорочення пропозиції на зовсім неперепоновному внутрішньому ринку, що спричинить нове зростання цін. Попри всі зауваження, цей проект став законом у березні 1914 р. Проте світова війна не дала можливості втілити його в життя та оцінити його результати [12, с. 546–548].

Отже, історична практика підтвердила, що більшість заходів адміністративного регулювання зовнішньої торгівлі, спрямованих на штучне стимулювання експорту, зазвичай мали тимчасовий і неоднозначний ефект. Система пільгових тарифів, вивізних премій, казенних замовлень і субсидій, з одного боку, забезпечувала збільшення обсягів вивозу продукції, а з іншого – формувала механізм вибіркової підтримки одних галузей і виробників за рахунок інших. У тих випадках, коли за допомогою експортних премій і ліцензій певному товару забезпечувалося вигідне становище на іноземному ринку, це здобувалося за рахунок значних втрат, або з боку казни, або з боку платників податків.

Через це подібна політика як складова системи державного протекціонізму знаходила серед фахівців-економістів того часу дедалі менше прихильників. Зокрема, вже згадуваний професор Д. Піхно вказував на проблематичність обґрунтованого вибору галузей, що потребують державної підтримки, оскільки недостатня компетентність урядових чиновників у спеціальних питаннях економіки й техніки та активне просування приватних інтересів представниками бізнесу призводили до великої кількості помилок, які порушували конкуренцію на внутрішньому ринку, загострювали кризові явища та викликали інші економічні ускладнення [15, с. 20]. Не запечуючи ролі держави у сприянні розвитку вітчизняної промисловості та її захисту від іноземної конкуренції, вчений вважав, що держава повинна спрямовувати свої зусилля не на митні заходи та надання пільг і привілеїв окремим галузям промисловості, а на вдосконалення податкової системи, правильну організацію грошового обігу й кредиту, покращення шляхів сполучення, розвиток народної освіти та науки тощо, тобто "на створення загальних сприятливих для народного господарства умов і на виховання та зміцнення продуктивних сил народу загальними позитивними заходами, які слугують усім галузям промисловості» [15, с. 25]. Ці висновки



та рекомендації не втрачають актуальності й сьогодні, особливо з огляду на невтішні результати сучасної промислової та експортної політики української держави.

**Висновки.** Таким чином, аналіз державної політики стимулювання експорту на межі XIX – XX ст. показав, що вона проводилась у схожих до сучасних умовах слабого розвитку ринкових інститутів і ринкової інфраструктури, недостатньої координації економічної діяльності держави та підприємництва і врахування інтересів споживачів, порівняно з низькою якістю та високими витратами на виробництво продукції, переважно сировинного характеру експорту, наявності численних протекціоністських бар'єрів тощо. Основні заходи цієї політики можна об'єднати в чотири групи, залежно від мети їх застосування, механізму впровадження та отриманих соціально-економічних результатів:

1. Меркантилістський підхід до форсування експорту хліба шляхом посилення податкового навантаження на широкі верстви населення і в такий спосіб примушення дрібних виробників до збільшення обсягів продажу призначеного для вивозу за кордон зерна, здійснювався з метою поповнення державного бюджету і водночас зміцнення позицій країни на зовнішніх товарних і грошових ринках та поліпшення її торговельного та платіжного балансу. Він переконливо довів свою безперспективність, оскільки завдав невиправної шкоди розвитку вітчизняного сільського господарства, спричинив різке падіння рівня споживання та некомпенсовані витрати казни на продовольчу підтримку розореного селянства.

2. Більшість заходів адміністративного регулювання зовнішньої торгівлі, спрямованих на штучне стимулювання експорту, таких як пільгові тарифи на перевезення, експортні премії, повернення акцизів та сум ввізного мита тощо зазвичай мали тимчасовий і неоднозначний ефект. З одного боку, вони забезпечували збільшення обсягів вивозу певних видів продукції, з іншого – формували механізм вибіркової підтримки одних галузей і виробників за рахунок інших, створювали ризики наростання структурних диспропорцій в економіці та супроводжувалися значними втратами або з боку казни, або з боку населення як споживачів і платників податків.

3. Вагомий потенціал щодо ефективного збільшення експорту виявила організаційно-технічна допомога уряду підприємцям у справі налагодження поставок вітчизняної продукції за кордон у різних формах. Витрати уряду, пов'язані з техніко-технологічним забезпеченням виробництва та розвитком об'єктів ринкової інфраструктури, у тому числі будівництвом шляхів сполучення, засобів перевезення і зв'язку, складських приміщень, лабораторій, облаштуванням портів, залізничних станцій, торгових майданчиків, створенням державних і приватних торгових агенцій, експортних спілок, торгових музеїв, виставок, мережі торгових агентів тощо, були вигідні для держави, оскільки сприяли істотному зростанню обсягів виробництва та експорту продукції, розвитку вітчизняного підприємництва та зміцненню його позицій на зовнішніх ринках і збільшенню податкових і валютних надходжень до бюджету.

4. Найбільші перспективи у справі завоювання світових ринків відкривав комплекс заходів державної політики, спрямованих на загальне довгострокове піднесення економіки та підвищення конкурентоздатності вітчизняної експортної продукції шляхом поліпшення інституційних умов розвитку підприємництва всередині країни. Системна реформа П. Столипіна, що здійснювала аграрні перетворення у руслі програми комплексної ринкової модернізації всього народного господарства і відповідних інститутів, подвоїла експорт сільськогосподарської продукції протягом десятиліття за рахунок того, що сприяла формуванню повноцінного ринку земельних ресурсів, стимулювала поширення підприємницьких засад в аграрному секторі економіки, прискорила капіталізацію селянського господарства як матеріальну передумову його технологічного оновлення, створила передумови стабільного соціально-економічного розвитку села і сільського господарства як органічної складової економіки країни.

Творче використання та сучасна адаптація набутого історичного досвіду стимулювання експорту з урахуванням як позитивних, так і негативних його наслідків при розробці напрямів удосконалення державної експортної політики, зокрема в аспектах митно-тарифного регулювання, оподаткування малого бізнесу, контролю якості експортованої продукції, державної підтримки розвитку інфраструктури та логістики експорту тощо сприятиме поглибленню історико-економічного обґрунтування її заходів та підвищенню ефективності їх реалізації в умовах інтеграції України у світове господарство.

#### Список використаних джерел

1. *Костюхина И.* Российское эмбарго: что получить и что потеряет Украина? / И. Костюхина // UBR, Финансы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://ubr.ua/finances/macro-economics-ukraine/rossiiskoe-embargo-chto-poluchit-i-chto-poteriaet-ukraina-366494>
2. Український експорт з початку року скоротився на третину // УНІАН, Економіка [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://economics.unian.ua/finance/1194652-ukrajinskiy-eksport-z-pochatku-roku-skorotivsya-na-tretinu.html>.
3. *Витчевский В.* Торговая, таможенная и промышленная политика России со времен Петра Великого до наших дней / В. Витчевский ; [пер. с нем. А.В. Брауде; под ред. Ю.Д. Филипова]. – СПб. : Изд. Д.А. Казицына и Ю.Д. Филипова, 1909. – VIII, 362 с.
4. *Бехтеев С.С.* Хозяйственные итоги истекшего сорокапятилетия и меры к хозяйственному подъему. В 2-х т. / С.С. Бехтеев. – СПб., 1902. – Т. I. – 368 с.
5. *Волков А.Ф.* Курс международной хлебной торговли / А.Ф. Волков. – СПб., 1910. – 459 с.
6. *Ден В.Э.* Положение России в мировом хозяйстве. Анализ русского экспорта до войны : стат. очерк. / В.Э. Ден. – Пг. : 25-я гос. тип., 1922. – 168 с.
7. *Тэри Э.* Россия в 1914 году. Экономический обзор / Э. Тэри ; [пер. Н. Круглого]. – Париж : YMCA-PRESS, 1986. – 158 с.
8. *Покровский В.* Экспорт / В. Покровский // Энциклопедический Словарь. Изд. Ф.А. Брокгауз и И.А. Ефрон. – СПб., 1904. – Т. 79. – С. 307–313.
9. *Загорский К.Я.* Железнодорожные тарифы в России и Германии в связи с экономической политикой этих стран. Материалы к пересмотру русско-германского торгового договора / К.Я. Загорский. – СПб. : Министерство финансов, 1914. – 84 с.
10. *Беловежский В.И.* Система железнодорожных тарифов на сети Российских железных дорог / В.И. Беловежский ; 2-е изд., доп. и испр. – СПб., 1910. – XII, 144 (16) с.
11. *Пихно Д.И.* Железнодорожные тарифы. Опыт исследования цены железнодорожной перевозки / Д.И. Пихно. – К., 1888. – VIII, 225 с.
12. *Кулишер И.М.* Основные вопросы международной торговой политики / И.М. Кулишер; 3-е изд., доп. – Л. : Прибой, 1929. – 612 с.
13. *Зивекинг Г.* Внешняя торговая политика / Г. Зивекинг ; [пер. с нем. В.Ф. Гефдинг ; под ред. П.Б. Струве]. – СПб. : Изд. О.Н. Поповой, 1908. – 136 с.
14. *Антонов С.С.* Возврат пошлин в России. Применение системы возврата таможенных пошлин за материалы и машины, употребляемые при изготовлении вывозимых за границу изделий. Материалы к пересмотру русско-германского торгового договора / С.С. Антонов. – СПб. : Министерство финансов, 1913. – 43 с.
15. *Пихно Д.И.* О свободе международной торговли и протекционизме / Д.И. Пихно. – К., 1889. – 26 с.

## References

1. Kostyukhina I. *Rossiiskoe embargo: chto poluchit i chto poteryaet Ukraina?* [Russian embargo: what will Ukraine gain and lose?]. UBR, Finansyi, available at: <http://ubr.ua/finances/macroeconomics-ukraine/rossiiskoe-embargo-chto-poluchit-i-chto-poteryaet-ukraina-366494> [in Russian]
2. *Ukrains'kii eksport z pochatku roku skorotyvsya na tretynu* [Ukrainian export fell by third since the beginning of the year]. UNIAN, Ekonomika, available at: <http://economics.unian.ua/finance/1194652-ukrajinskiy-eksport-z-pochatku-roku-skorotivsya-na-tretinu.html>.
3. Vitchevskiy V. *Torgovaya, tamozhennaya i promyshlennaya politika Rossii so vremen Petra Velikogo do nashykh dney; per. s nem. A.V. Braude; pod red. Yu.D. Filipova* [Trade, customs and industrial policy of Russia since Peter the Great to our days; German transl. A.V. Braude; ed. By Yu.D. Filipov]. St-Petersburg, Izd. D.A. Kazitsyina i Yu.D. Filipova, 1909, VIII, 362 p. [in Russian]
4. Behteev S.S. *Khozyaistvennye itogi istekshego sorokapatiletiya i mery k khozyaistvennomu pod'emu. V 2-kh t.* [The economic results of the past 45 years and steps to economic recovery. In 2 Vol.]. St-Petersburg, 1902, Vol. I, 368 p. [in Russian]
5. Volkov A.F. *Kurs mezhdunarodnoi khlebnai torgovli* [The course of international grain trade]. St-Petersburg, 1910, 459 p. [in Russian]
6. Den V.E. *Polozhenie Rossii v mirovom khozyaistve. Analiz russkogo eksporta do voiny: statisticheskii ocherk* [The position of Russia in the world economy. Analysis of Russian export before the war: analyt. review]. Pg., 25-ua gos. tip., 1922, 168 p. [in Russian]
7. Teri E. *Rossiya v 1914 godu. Ekonomicheskii obzor; per. N. Kruglogo* [Russia in 1914. Economic review; transl. N. Kruglyi]. Parizh, YMCA-PRESS, 1986, 158 p. [in Russian]
8. Pokrovskii V. *Eksport* [Export]. Entsiklopedicheskii Slovar. Izd. F.A. Brokgauz i I.A. Efron. St-Petersburg, 1904, Vol. 79, pp. 307–313 [in Russian]
9. Zagorskii K.Ya. *Zheleznodorozhnyie tariffy v Rossii i Germanii v svyazi s ekonomicheskoi politikoi etih stran. Materialy k peresmotru russko-germanskogo torgovogo dogovora* [Railway tariffs in Russia and Germany in connection with the economic policies of these countries. Materials for the revision of the Russian-German trade agreement]. St-Petersburg, Ministerstvo finansov, 1914, 84 p. [in Russian]
10. Belovezhskiy V.I. *Sistema zheleznodorozhnykh tariffov na seti Rossiyskikh zheleznykh dorog; 2-e izd., dop. i ispr.* [The system of rail tariffs at Russian Railways network; 2nd edition, rev. and corr.]. St-Petersburg, 1910, XII, 144 (16) p. [in Russian]
11. Pihno D.I. *Zheleznodorozhnye tariffy. Opyt issledovaniya tseny zheleznodorozhnoi perevozki* [Railway tariffs. Previous studies of the railway transportation tariffs]. Kyiv, 1888, VIII, 225 p. [in Russian]
12. Kulisher I.M. *Osnovnye voprosy mezhdunarodnoi torgovoi politiki; 3-e izd., dop.* [The main issues of international trade policy; 3rd edition., rev.]. Leningrad, Priboi, 1929, 612 p. [in Russian]
13. Ziveking G. *Vneshnyaya torgovaya politika; per. s nem. V.F. Gefding; pod red. P.B. Struve* [External trade policy; German transl. By V.F. Gefding; ed. By P.B. Struve]. St-Petersburg, Izd. O.N. Popovoi, 1908, 136 p. [in Russian]
14. Antonov S.S. *Vozvrat poshlin v Rossii. Primenenie sistemy vozvrata tamozhennykh poshlin za materialy i mashyny, upotreblyaemye pri izgotovlenii vyvozimykh zagranitsu izdelii. Materialy k peresmotru russko-germanskogo torgovogo dogovora* [Refund of fees in Russia. The system of reimbursement of customs duties for the materials and machinery used in the manufacture of exported products abroad. Materials to the revision of the Russo-German trade Treaty]. SPb., Ministerstvo finansov, 1913, 43 p. [in Russian]
15. Pihno D.I. *O svobode mezhdunarodnoi torgovli i protektsionizme* [On the freedom of international trade and protectionism]. Kiev, 1889, 26 p. [in Russian]

Отримано 04.03.16

Гордица К.А., канд. экон. наук, научный сотрудник отдела экономической истории ГУ «Институт экономики и прогнозирования НАН Украины» (Киев)

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА СТИМУЛИРОВАНИЯ ЭКСПОРТА: ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ КОНЦА XIX – НАЧАЛА XX В.

*Статья посвящена историко-экономическому анализу мер государственной политики стимулирования экспорта, их результативности и последствий для развития отечественной экономики в конце XIX – начале XX в. Рассмотрены возможности использования обретенного исторического опыта при разработке направлений совершенствования экспортной политики Украины в условиях современных евроинтеграционных процессов.*

*Ключевые слова: государственная политика, экспорт, внешняя торговля, таможенные пошлины, тарифы, исторический опыт.*

*Gorditsa K.A., PhD. (Economics), scientific fellow, department of economic history, Institute for Economics and Forecasting, Ukrainian National Academy of Sciences (Kyiv)*

STATE POLICY OF EXPORT STIMULATION: HISTORICAL EXPERIENCE OF THE LATE 19th – EARLY 20th CENTURY

*The article dwells upon historical and economic analysis of the state export promotion policies, their effectiveness and consequences for the domestic economy development in the late 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> century. The author considers possibilities of using the revealed historical experience to improve Ukraine's export policy in the context of contemporary European integration processes.*

*Keywords: state policy, export, foreign trade, customs duties, tariffs, historical experience.*