

### Бібліографічні посилання

1. Архів Михайла Драгоманова. – Варшава, 1938. – Т. 1. Листування Київської Старої громади з М. Драгомановим (1870–1895 рр.).
2. **Богачевська-Хом'як М.** Білим по білому. Жінки в громадському житті України (1884–1939) / М. Богачевська-Хом'як. – К., 1995.
3. **Драч О. О.** Соціальний портрет слухачок вищих жіночих курсів (друга половина XIX – початок XX ст.) / О. О. Драч // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – К., 2009. – № 16. – С. 448–457.
4. **Драч О. О.** Велика реформа як чинник прагнень жіночої молоді Російської імперії до вищої освіти / О. О. Драч // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – К., 2011. – № 18. – С. 223–230.
5. Інститут рукопису Національної бібліотеки України імені В. І. Вернадського НАН України. Відділ рукописів. – Ф. 66, спр. 527, арк. 1.
6. **Катренко А. М.** Національно-культурна та політична діяльність Київської громади (60–90-ті роки XIX ст.) / А. М. Катренко, Я. А. Катренко. – К., 2003.
7. **Мищенко Л.** З минулого століття / Л. Мищенко // За сто літ. Матеріали з громадського та літературного життя України XIX і початків XX століття / ред. акад. М. Грушевського. – К., 1929. – Кн. 4. – С. 106–160.
8. **Пиетров-Эннкер Б.** «Новые люди» России: Развитие женского движения от истоков до Октябрьской революции / Б. Пиетров-Эннкер. – М., 2005.
9. **Смоляр Л.** Минуле заради майбутнього. Жіночий рух Наддніпрянської України другої пол. XIX – поч. XX ст. Сторінки історії / Л. Смоляр. – О., 1998.
10. **Побірченко Н. С.** Педагогічна і просвітницька діяльність українських громад у другій половині XIX – на початку XX століття (у двох книгах) / Н. С. Побірченко. – К., 2000. – Кн. 1. Київська громада.
11. **Пономарева В. В.** Мир русской женщины: воспитание, образование, судьба. XVIII – начало XX века / В. В. Пономарева, Л. Б. Хорошилова. – М., 2008.
12. **Русова С.** Мої спомини (1861–1879) / С. Русова // За сто літ. Матеріали з громадського та літературного життя України XIX і початків XX століття / ред. акад. М. Грушевського. – К., 1928. – Кн. 2. – С. 135–175.

*Надійшла до редколегії 14.11.2013*

УДК 94 : 622 (477.6) «1904/1917»

**А. Г. Перетокін**

*Придніпровська державна академія будівництва та архітектури*

## **ПОЛІТИКА ЦАРСЬКОГО УРЯДУ ЩОДО ВІДРОДЖЕННЯ ГІРНИЧО-МЕТАЛУРГІЙНОГО КОМПЛЕКСУ ДОНЕЦЬКО- ПРИДНІПРОВСЬКОГО РЕГІОНУ ПІСЛЯ СВІТОВОЇ КРИЗИ 1900–1903 рр.**

Проаналізовано дії царського уряду, спрямовані на відродження гірничо-металургійного комплексу Донецько-Придніпровського регіону після світової промислово-економічної кризи 1900–1903 рр.

**Ключові слова:** політика, царський уряд, гірничо-металургійний комплекс, Донецько-Придніпровський регіон, світова промислово-економічна криза 1900–1903 рр.

**Перетокін А. Г. Політика царського правительства по возрожденню горно-металлургического комплекса Донецко-Приднепровского региона после мирового кризиса 1900–1903 гг.**

Проанализированы действия царского правительства, направленные на возрождение горно-металлургического комплекса Донецко-Приднепровского региона после мирового промышленно-экономического кризиса 1900–1903 гг.

**Ключевые слова:** политика, царское правительство, горно-металлургический комплекс, Донецко-Приднепровский регион, мировой промышленно-экономический кризис 1900–1903 гг.

Остання чверть ХІХ ст. відзначилася швидким темпом розвитку гірничої і металургійної промисловості в Донецько-Придніпровському регіоні України, який перетворився до кінця століття на основну вугільно-металургійну базу Російської імперії. Але світова промислово-економічна криза 1900–1903 рр. спричинила занепад цієї галузі. Царський уряд був змушений реагувати на економічні та соціальні проблеми регіону, які треба було висвітлювати для суспільства. Відповідно ситуація зумовила появу та поширення періодичної галузевої преси, де публікували розпорядження царського уряду щодо розвитку промисловості, що давало змогу проаналізувати економічну ситуацію, соціальне становище деяких верств населення, які працювали у тих чи інших галузях промисловості, їх взаємовідносини, умови життя, соціальний склад тощо.

Серед наукових досліджень із зазначеної проблематики заслуговують на увагу роботи Д. І. Шполянського [36], П. О. Хромова [34], О. О. Нестеренка [20], Т. І. Дерев'янкін [11], С. Г. Струмиліна [30], Л. Г. Мельника [16], В. О. Голобуцького [1], В. В. Крутікова [15], Б. М. Миронова [17], Ф. Г. Турченка [33], І. В. Довжука [12], О. Б. Шляхова [35], О. В. Морозова [19], у яких розглянуто політику царського уряду щодо розвитку гірничодобувної галузі промисловості в Донецько-Придніпровському регіоні. Але галузеву пресу як історичне джерело використано в працях дослідників недостатньо.

Мета статті – проаналізувати дії царського уряду, спрямовані на відродження гірничопромислового комплексу Донецько-Придніпровського регіону після світової промислово-економічної кризи 1900–1903 рр.

Промислово-економічна криза 1900–1903 рр. вплинула на різні галузі промисловості та знизила темпи її розвитку. Однак у 1904 р. відбулося її поживлення, в тому числі на Півдні імперії. Початок російсько-японської війни сприяв посиленню попиту на мінеральне паливо, метал і металеві вироби, але незабаром ситуація знову змінилася. Війна погіршила стан державних фінансів і грошового обігу, який був важливою умовою розвитку промисловості та залучення іноземних капіталів. Револьюційні події 1905–1907 рр., страйки, нестабільна політична ситуація в країні – усе це негативно позначилося на основних галузях промисловості. Під впливом світової промислової кризи 1908–1909 рр. у гірничій і гірничозаводській промисловості спостерігався

значний спад, який змінився піднесенням 1910–1913 рр. Військове лихоліття та революційні події 1917 р. загальмували індустріальний розвиток Донецько-Придніпровського регіону. Події різних періодів неоднозначно впливали на кам'яновугільну та металургійну промисловість.

Проблема збільшення видобутку донецького кам'яного вугілля була на той час дуже актуальна. Матеріали галузевої преси свідчать що, по-перше, у Донецькому басейні видобуток вугілля з 1906 по 1912 рр. зріс на 35 % [21, с. 8298–8303; 22, с. 1–41; 27, с. 9001–9004], по-друге, ця динаміка не завжди була позитивною.

За статистичними даними Ради з'їздів гірничопромисловців Півдня Росії, уміщеними у виданні «Горнозаводское дело» (далі – ГЗД) [13, с. 7071–7074], можна охарактеризувати стан вугільної промисловості в Донецькому басейні в роки після світової економічної кризи 1900–1903 рр. (див. таблицю).

**Видобуток мінерального палива в Донецькому басейні (1904–1912)**

Рік	Видобуток (млн пудів)	Рік	Видобуток (млн пудів)
1904	799	1909	1090
1905	796	1910	1019
1906	904	1911	1210
1907	1061	1912	1282
1908	1150		

У доповіді міністра торгівлі та промисловості, надрукованій 1913 р. у журналі ГЗД, наведено дані про розмір щорічного приросту видобутку вугілля за періодами. З 1893 р. до 1900 р. він становив від 23,3 до 19,3 %, що було пов'язано з промисловим піднесенням та виникненням нових заводів у регіоні. У 1901–1902 рр. промислова криза призупинила приріст видобутку (+0,47 % у 1901 р.; – 2,95 % у 1902 р.; а з 1903 р. уже +7,98 %), тобто, як свідчать статистичні дані, у 1903 р. почалося поступове покращення ситуації. Державні замовлення військового часу зумовили значне збільшення видобутку в 1904 р. (+12,93 %). Страйки, повстання, зменшення руху на залізницях спричинили падіння видобутку (–1,69 % у 1905 р.). З 1906 р. по 1908 р. відбувалося поступове підвищення щорічного приросту видобутку вугілля. Всесвітня економічна криза 1908–1909 рр., а також процес заміни вугілля нафтою призвели до чергового зменшення його видобутку (–2,28 % у 1909 р.; –6,49 % у 1910 р.). Із 1911 р. спостерігалось промислове піднесення і видобуток вугілля зростав. У 1912 р. у вугільній промисловості Донецького басейну мала місце чергова локальна криза, пов'язана з нестачею робочої сили та вагонів для перевезення мінерального палива [13, с. 7071–7074].

У 1913–1914 рр. редактор ГЗД М. Ф. фон Дітмар вирішив розмістити полемічні матеріали в журналі з приводу діяльності синдикатів, підкресливши, що це питання турбувало не тільки гірничопромисловців, а й

широкі кола суспільства. Уряд також не залишався осторожним. У міністерстві торгівлі та промисловості відбулася міжвідомча нарада з цього приводу. Ставлення самодержавства до синдикатів залишалося в цілому прихильним.

Аналіз матеріалів, надрукованих на сторінках ГЗД стосовно «синдикатських домовленостей», показує, що уряд, громадськість, підприємці, працівники гірничої та металургійної галузей були одностайні щодо майбутньої долі синдикатів і трестів. Зокрема, міністр торгівлі та промисловості В. І. Тимірязєв ще в 1909 р. висловив думку про те, що окремі виробники не можуть визначити самотужки ринкові потреби та співвіднести їх із попитом [31, с. 430–437].

У червні 1914 р. було опубліковано законопроект міністерства торгівлі та промисловості про синдикати та трести. Цей документ складався з чотирьох розділів і 1199 статей, у половині з яких було вказано види відповідальності за їх порушення. У законопроекті було наведено визначення та ознаки підприємницьких об'єднань [14, с. 9139–9145].

Якщо аналізувати ситуацію, яка склалася у всій вугільній промисловості Півдня Росії, то в 1914 р. видобуток мінерального палива збільшився порівняно з 1913 р., але внаслідок початку війни на 20 % знизилася його вивезення. Проблеми з перевезенням палива зумовили необхідність проведення в 1915 р. спеціальної наради.

Стан гірничопромислового комплексу Донецько-Придніпровського регіону залежав не тільки від підприємців і робітників, а й від діяльності уряду. Царський уряд, відчуваючи відповідальність за розвиток головних галузей промисловості, першочергову увагу приділяв роботі залізниць. Влітку та восени 1907 р. проведено спеціальні наради, на яких вирішено не піднімати тарифи на перевезення вугілля. У 1908 р. державний тарифний комітет запропонував покращити роботу залізниць, підвищивши тарифи на гірничозаводські вантажі, крім вугілля, на 10 %. Загострилося питання про підвищення тарифу на вивезення криворізької руди, на що звернули увагу в Департаменті залізничних справ. Її вивозили переважно до Німеччини, тому пропозиції урядової організації розглядали на з'їздах гірничопромисловців, де вони й були підтримані [26, с. 10413–10414].

Водночас урядові розпорядження стосувалися питання якості вугілля, використовуваного на залізницях. Керівництво залізниць розробило оптимальні критерії оцінки якості вугілля для вуглепромислових підприємств Донецького басейну. На Катерининській залізницях, наприклад, брати проби мінерального палива на складах та в лабораторіях на той час було нормою [24, с. 9933–9935].

Щоб підвищити ефективність роботи залізниць, у 1910 р. уряд видав розпорядження про збільшення норми завантаження вагону з 610 до 750 пудів. А в 1910 р. відбулася нарада з розробки проекту заготівель мінерального палива Донецького басейну для потреб державних залізниць. Єдиним можливим способом заготовлення було визнано вільну конкуренцію на торгах постачальників вугілля. Тільки в такий спосіб ціни могли залежати

від ринкових умов. Було зазначено, що навіть державі не можна дозволити втручатись у сферу виробництва та збуту продукту та встановлювати фіксовану ціну на нього. На нараді запропонували створити комісію з представників міністерства торгівлі та промисловості для встановлення середньої собівартості палива Донбасу, щоб уникнути нарікань на адресу вуглепромисловців [25, с. 717–720].

Незважаючи на складні часи, уряд планував не тільки підвищувати ефективність існуючих залізниць, але й побудувати нові залізничні гілки. Так, у галузевій пресі знаходимо інформацію, що на нараді, яка відбулася в березні 1913 р., було вирішено прокласти нову залізницю Саратов – Олександрівськ, довжиною 1008 км та Саратов – Міллерово. На користь першої було наведено такі аргументи: залізниця, перетинаючи густозаселену місцевість, проходитиме через Гришинський район Донбасу і сприятиме його розвитку, забезпечуючи вихід до всіх південних портів [18, с. 7150–7152; 29, с. 9917–9918].

У 1913 р. на сторінках ГЗД було висвітлено важливу подію – 25-річчя діяльності Харківського комітету з перевезення мінерального палива, руди, солі, флюсів і чавуну. Його діяльність виявилась успішною та сприятливою як для залізниць, так і вуглепромисловців. Роботу комітету неодноразово продовжували, а в 1905 р. видали постанову про невизначений термін його дії. Уряд високо цінував об'єктивну та своєчасну статистику комітету щодо перевезення гірничих і гірничозаводських вантажів. Своєю авторитетною та неупередженою діяльністю комітет здобув право вирішувати проблеми, які виникали між промисловцями та залізничниками [10, с. 8252–8254].

Для розуміння ставлення царського уряду до розвитку промисловості в регіоні важливим є аналіз програмної промови міністра В. І. Тимірязєва, опублікованої в ГЗД 1910 р. Цікаво, що міністр назвав себе «сторонником покровительственной системы» і запропонував розробити сприятливу для регіону митну політику, продовжити будувати державні залізниці, порти, склади та зерносховища. Він висловив своє позитивне ставлення до іноземних інвестицій, особливо кредитів [31, с. 430–437].

У сфері соціальної політики уряду в 1904–1917 рр. традиційним було робітниче питання, що знайшло відображення в публікаціях галузевої преси. Так, у березні 1906 р. був опублікований царський указ про союзи та товариства. У листопаді 1907 р. міністр внутрішніх справ направив циркуляр губернаторам із роз'ясненням деяких положень. Професійні товариства мали право організовувати збори, читання, концерти, театральні вистави після письмової заяви начальнику місцевої поліції, а також складати капітал для надання допомоги своїм членам під час страйку.

На сторінках ГЗД було уміщено інформацію про динаміку поширення робітничого руху. Уперше в журналі опубліковано статистику страйків за даними фабрично-заводських інспекторів у листопаді 1910 р. Зазначалося, що хвиля страйків у 1905 р. досягла найвищого ступеня, а в наступні роки почала поступово спадати. Якщо в 1905 р. страйкували робітники 93,2 % всіх

заводів, то в 1906 р. – 42,2 %, у 1907 р. – 23,8 %, а в 1908 р. – 5,9 %. У 1908 р. кількість страйкуючих підприємств зменшилась у 15 разів порівняно з 1905 р., а порівняно з 1907 р. – у 4 рази. Якщо в 1905 р. страйки найчастіше мали політичний характер, то починаючи з 1906 р. – економічний. У 1908 р. економічні страйки стали переважати. Найбільший відсоток їх припадав на підприємства, де працювали понад 1000 робітників. На підприємствах, розташованих у містах, вдвічі частіше страйкували, ніж на підприємствах, які знаходилися за межами міста. Результати страйків були різними. Наприклад, на користь робітників у 1895–1904 рр. закінчувалося 27,1 % страйків, 1905 р. – 23,7 %, 1906 р. – 35,4 %, а 1907 р. – 16,2 %, 1908 р. – 14,1 % [31, с. 434–437].

Архівні матеріали свідчать, що в Донецько-Придніпровському регіоні члени РСДРП розгортали революційну діяльність, розповсюджували прокламації із закликами до боротьби проти царського уряду, підприємців. Так, мариупольський поліцмейстер повідомляв про те, що в 1905 р. мариупольський і донецький комітети РСДРП поширювали серед робітників листівки «Роспуск Думы», «Ко всем рабочим г. Мариуполя» [4, арк. 1–81; 10, арк. 1–48]. Також знаходимо інформацію про каральні заходи царського уряду, спрямовані на революціонерів та страйкарів. Наприклад, у 1908 р. катеринославський губернатор розпорядився про закриття рудника Нового Товариства Криворізьких залізних руд через страйки та незадовільний стан житлових приміщень гірників [8, арк. 126–134].

На багатьох копальнях та заводах у період з 1905 р. по 1917 р. відбувалися страйки переважно соціально-економічного характеру, пов'язані зі звільненням робітників, невилпатою заробітної плати, нещасними випадками, які мали місце внаслідок технічних несправностей.

У 1905 р. прокотилася хвиля страйків робітників гірничої промисловості. Невилплата заробітної плати за три місяці (травень–липень 1905 р.) викликала страйк робітників Лугансько-Донецького рудника. Гроші робітники так і не отримали, власність рудника було описано, а його продано [4, арк. 21–25, 27, 40]. Справник Жиловського рудника звертався з проханням до Катеринославського губернатора прислати півсотні козаків, щоб придушити робітничі страйки, теж спровоковані невилпатою заробітної плати [5, арк. 21–23, 33]. Через цю саму причину протестували робітники Голубовсько-Мар'ївського рудника Михайлівського акціонерного гірничодобувного товариства [6, арк. 349–357]. Улітку 1905 р. відбулися заворушення на руднику «Жовта річка» Верхньодніпровського повіту через звільнення робітників [3, арк. 1–6]. Для боротьби зі страйкуючими, зокрема на рудник «Дубова балка», було відправлено сотню козаків Донського козачого полку. В архівних документах зазначено, що для козаків було створено належні умови, підготовлено приміщення [Там само, арк. 88].

Архівні матеріали підтверджують дані про численні революційні виступи робітників, які відбувалися на заводах та фабриках Катеринослава, Мариуполя та інших промислових міст регіону в період 1905–1917 рр. [6, арк. 349–357; 8, арк. 21–28]. Із матеріалів протоколів загальних

зборів Союзу металургійної та залізоробної промисловості дізнаємось про боротьбу робітників Дніпровського металургійного заводу Південно-дніпровського металургійного товариства за економічні права, зокрема за встановлення шестигодинного робочого дня [9, арк. 1–180].

Із початком війни кількість робітників зменшилася, тому вже восени 1914 р. їм було дозволено безкоштовно переїжджати до Донецького басейну, а робітників гірничої промисловості звільнили від служби в армії. Таке рішення уряду сприяло поповненню рядів робітників галузі, їх кількість у 1914 р. зрівнялася з показниками 1913 р., зросла також продуктивність праці. Але наприкінці 1914 р. робітники залишили копальні й відправилися до своїх рідних сіл у зв'язку з призовом новобранців та мобілізацією ратників. На деяких кам'яновугільних і антрацитових копальнях залишилося лише 50 % робітників [2, с. 10329–10333].

Галузева преса аналізувала чинники, які вплинули на погіршення ситуації в кам'яновугільній галузі: зменшення видобутку мінерального палива, проблеми з його вивезенням, недостатність кількості робітників галузі. Для поліпшення ситуації на нараді гірничопромисловців Півдня Росії з міністром торгівлі та промисловості в березні 1915 р. було сформульовано такі завдання: повернути призовників на копальні, задіяти в роботі військовополонених, використати вагони військового призначення для перевезення вугілля, коксу, антрациту, збільшити випуск вагонів, закупити за кордоном нові вагони та паротяги з великою вантажопідйомністю. Члени наради обговорили питання про реквізицію державою мінерального палива, тобто примусове його придбання і розподіл серед споживачів. Гірничопромисловці вважали це втручанням у приватноправові відносини, порушенням основних принципів купівлі-продажу, але розуміли неминучість таких дій [28, с. 10611–10613].

У 1917 р., як свідчать архівні дані й галузева преса, ситуація на копальнях і заводах Донецького басейну ще більше ускладнилася. За повідомленням Ради з'їзду південних гірничопромисловців, на підприємствах робітники звільняли штейгерів, десятників і власників підприємств, призначали міліцію, яка за чисельністю в три рази перевищувала поліцію. Зарплатню робітників було значно підвищено, проте управителів знімали на загальних зборах за звинуваченнями у її не виплаті. Гірничопромисловці зазначали, що через анархічні дії і втручання робітників у керування рудниками підприємства можуть розпастися, залишитися без нагляду, виникне фінансовий крах. На той час зросла собівартість вугілля і набагато перевищила його продажну ціну [23, с. 15941].

Таким чином, після промислово-економічної кризи відбувалися важливі події, які вплинули на промисловий розвиток Донецько-Придніпровського регіону (Російсько-японська війна та революція 1905–1907 рр., світова криза 1908–1909 рр., Перша світова війна, Жовтнева революція 1917 р.). Матеріали регіональної галузевої преси свідчать, що темпи індустріального розвитку на Півдні Росії були високими, хоча

нівельовалися пригніченим станом промисловості. Уряд намагався сприяти ефективній роботі залізничного та водного транспорту Донецько-Придніпровського регіону, діяльності Харківського комітету з перевезень, а також звертав увагу на робітниче питання, що знайшло відображення на сторінках галузевої преси, яка припинила своє існування внаслідок політичних подій.

### Бібліографічні посилання

1. **Голобуцький В. О.** Економічна історія Української РСР: Дожовтневий період / В. О. Голобуцький. – К., 1970.
2. Горнозаводское дело. – 1915. – № 3. – С. 10309; № 4. – С. 10329–10333. – Далее: ГЗД.
3. Державний архів Дніпропетровської області. – Ф. 11, оп. 1, спр. 472.
4. Там само. – Спр. 483.
5. Там само. – Спр. 484.
6. Там само. – Спр. 435.
7. Там само. – Спр. 548.
8. Там само. – Спр. 984 а.
9. Там само. – Ф. 463, оп. 1, спр. 19.
10. 25-летие деятельности Харьковского Комитета по перевозке минерального топлива, руды, соли, флюсов и чугуна // ГЗД. – 1913. – № 51. – С. 8252–8254.
11. **Дерев'янкін Т. І.** Промисловий переворот на Україні: Питання теорії та історії / Т. І. Дерев'янкін. – К., 1975.
12. **Довжук І. В.** Роль важкої промисловості Донбасу в розвитку економіки Наддніпрянської України (друга половина XIX – початок XX ст.): автореф. дис. ... д-ра іст. наук: спец. 07.00.01 «Історія України» / І. В. Довжук. – Донецьк, 2004.
13. Доклад министра торговли и промышленности «Кризис топлива и донецкая каменноугольная промышленность» // ГЗД. – 1913. – № 13–14. – С. 7071–7074.
14. Законопроект о синдикатах и трестах // Там же. – 1914. – № 25. – С. 9139–9145.
15. **Кругіков В. В.** Буржуазія України та економічна політика царизму в пореформений період / В. В. Кругіков. – Д., 1992.
16. **Мельник Л. Г.** Технічний переворот на Україні 60–90 рр. XIX ст. / Л. Г. Мельник – К., 1972.
17. **Миронов Б. Н.** Социальная история России периода империализма (XVIII – начало XX в.) / Б. Н. Миронов: в 2 т. – 3-е изд., исправл. дополн. – СПб., 2003. – Т. 1.
18. **Могиленский Е. А.** Южная горнопромышленность и железные дороги / Е. А. Могиленский // ГЗД. – 1913. – № 16. – С. 7150–7152; № 17. – С. 7194–7195.
19. **Морозов О. В.** Вплив нової митної політики на соціально-економічний розвиток українських губерній у складі Російської імперії наприкінці XIX – на початку XX ст.: автореф. дис. ... канд. іст. наук: спец. 07.00.01. «Історія України» / О. В. Морозов – Запоріжжя, 2002.
20. **Нестеренко О. О.** Розвиток промисловості на Україні: в 3-х т. / О. О. Нестеренко. – К., 1959. – Т. 1. ; К., 1962. – Т. 2.
21. О современном положении и о возможном развитии Донецкой каменноугольной промышленности на 38 съезде горнопромышленников Юга России // ГЗД. – 1913. – № 52. – С. 8298–8303.
22. О современном положении каменноугольной промышленности Донецкого бассейна и о возможном развитии Донецкой промышленности в ближайшее пятилетие. Доклад комиссии 38 съезду горнопромышленников Юга России. – Х., 1914.
23. Обращение Правления Южнороссийской каменноугольной промышленности // ГЗД. – 1917. – № 24–25. – С. 15941.

24. Порядок набора проб минерального топлива в складах и лаборатории Екатеринбургской дороги // Горнозаводской листок. – 1908. – № 9. – С. 9933–9935; № 10. – С. 9941; № 11. – С. 9949–9950. – Далее: ГЗЛ.
25. Правительственное распоряжение. Изменение нормы повагонной нагрузки для кокса // ГЗД. – 1910. – № 22–23. – С. 717–720.
26. Северо-Донецкая железная дорога // ГЗЛ. – 1908. – № 69–70. – С. 10413–10414.
27. Синдикаты // ГЗД. – 1914. – № 21–22. – С. 9001–9004.
28. Совещание горнопромышленников Юга России с министром торговли и промышленности (март 1915 г.) // Там же. – 1915. – № 10. – С. 10611–10613.
29. Сооружение линии Рутченково – Гришино – Доброполье // ГЗД. – 1914. – № 44. – С. 9917–9918.
30. **Струмилин С. Г.** Очерки экономической истории России и СССР / С. Г. Струмилин. – М., 1966.
31. **Тимирязев В. И.** О синдикатах / В. И. Тимирязев // ГЗД. – 1910. – № 12. – С. 430–437.
32. Труды XVII съезда горнопромышленников Юга России. – Х., 1893. – Ч. 1. – С. XIII.
33. **Турченко Ф.** Південна Україна: модернізація, світова війна, революція / Ф. Турченко, Г. Турченко. – К., 2003.
34. **Хромов П. А.** Экономическое развитие России / П. А. Хромов. – М., 1967.
35. **Шляхов О. Б.** Україна на шляху до індустріального суспільства (друга половина XIX – початок XX ст.): монографія / О. Б. Шляхов – Д., 2010.
36. **Шполянський Д. И.** Монополии угольно-металлургической промышленности Юга России в начале XX века / Д. И. Шполянський. – М., 1953.

*Надійшла до редколегії 15.11.2013*

УДК 351.713: 94(477)“1923/1924”

**Д. В. Архірейський**

*Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара*

## **ОРГАНІЗАЦІЙНО-СТРУКТУРНІ ТРАНСФОРМАЦІЇ МИТНОЇ СИСТЕМИ УСРР У 1923–1924 рр.**

Висвітлено організаційно-структурні аспекти радянської митної справи України в перші роки після створення Радянського Союзу.

**Ключові слова:** митна система, митні установи, митниця, митний пост, митний округ, митний інспектор.

**Архирейский Д. В. Организационно-структурные трансформации таможенной системы УСРР в 1923–1924 гг.**

Освещены организационно-структурные аспекты советского таможенного дела Украины в первые годы после создания Советского Союза.

**Ключевые слова:** таможенная система, таможенные учреждения, таможня, таможенный пост, таможенный округ, таможенный инспектор.