

*А.Г. ЖУРИЛО*, канд. техн. наук, доц., НТУ «ХПИ»

## **НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ СТАНОВЛЕНИЯ МЕТАЛЛУРГИИ ЮГА РОССИИ**

Наведено історичні дані щодо розвитку Південної металургії.

Приведены исторические данные развития Южной металлургии.

Промышленный капитализм на Юге России после 1861 г. начал развиваться усиленными темпами, предъявляя все растущий спрос на предметы промышленного потребления, прежде всего на уголь и металл, являющиеся базой развития всех отраслей промышленности и железнодорожного транспорта. Старые районы развития тяжелой индустрии России — Урал, а отчасти и Подмосковье — были скованы в своем развитии сильными пережитками феодализма. Окончательно уничтожить эти пережитки феодализма, тесно связанные с дворянско-помещичьим сословием, представители которого занимали руководящее положение в административном аппарате самодержавия, российский капитализм был не в состоянии. Основной базой развития промышленного капитализма в России стал Юг, при наличии больших природных богатств не скованный пережитками крепостничества.

В течение 80—90-х годов XIX в., на Юге России получила развитие мощная по тому времени промышленность, дававшая перед первой мировой войной 72,2% всей добываемой в России железной руды, 86,9% всего добываемого каменного угля, 73,7% всего выплавляемого чугуна, 99,4% выжига кокса, 77,6% всей вырабатываемой соды, 75% всего выпуска рельсов, 40% всего выпуска паровозов России и т. д. [1, стр. 56—57 и с. 94—95].

Одним из главнейших потребителей продукции южной металлургии был железнодорожный транспорт. Расход металла на железнодорожную колею составлял не менее 50 кг на 1 м пути (масса 1 погонного метра современного рельса Р50 около 50 кг).

Вызванные к жизни, прежде всего развитием железнодорожного строительства в России южные металлургические заводы в своем собственном развитии зависели от оснащения Юга железными дорогами. Имевшиеся железные дороги соединили криворожскую и керченскую руду с месторождениями каменного угля, расположенными в 500 км от Кривого Рога. Железные дороги обеспечивали доставку каменного угля в промышленные районы России и сами являлись крупным централизованным его потребителем. Первая железная дорога длиной в 66 верст, по которой поставлялся уголь, была проведена еще в середине 1860-х годов от Грушевских антрацитовых копей до Аксийской станицы на Дону. Период от конца 60-х до конца 70-х годов отличался интенсивным железнодорожным строительством на Юге, что показано ниже:

- |                               |                           |
|-------------------------------|---------------------------|
| • Железнодорожные линии       | Годы сдачи в эксплуатацию |
| • Курско-Харьковско- Азовская | 1869                      |

• Козлово-Воронежско-Ростовская	1871
• Харьковско-Николаевская	1873
• Константиновская	1872
• Лозово-Севастопольская	1873
• Ростово-Владикавказская	1875
• Фастовская	1876
• Донецкая	1878
• Мариупольская	1882

Особенно большую роль в промышленном развитии Юга играли Донецкая и Екатерининская железные дороги.

Донецкая дорога, концессия на которую была выдана в 1876 г., с самого начала сооружалась, в отличие от других, как целая сеть. Дорога эта соединила между собой такие важные пункты, как Ясиноватая, Никитовка, Бахмут (ныне Артемовск), Дебальцево, Луганск, Зверево и ряд других пунктов, являющихся важными узловыми станциями Донбасса — выходами на другие дороги.

Казенная Екатерининская железная дорога соединила угольные месторождения Донбасса с железорудными богатствами Кривого Рога. Ряд крупнейших металлургических заводов разместился около нее, вблизи Екатеринослава и других пунктов. Основной грузооборот этих дорог составляли уголь, руда, чугун и сталь, а также хлеб и лес. Несколько позднее были построены 2-я Екатеринославская (в 1904 г.) и Юго-Восточная железные дороги и железнодорожные ветки — подъездные пути к заводам, рудникам и каменноугольным копям.

Необходимо отметить, что абсолютное большинство материалов, из которых были построены первые железные дороги были иностранного производства, хотя отечественная металлургия была способна решить задачу обеспечения и русские мастера могли кое в чем поучить иностранцев: например, рельсы узкоколейной дороги на Южном Урале от Катав-Ивановска до Белорецка были прокатаны в 1875 году из бессемеровской стали на Саткинских заводах и имели твердость, как у современного победита. В Великую Отечественную войну из них делали резцы [3, стр. 34].

Уже к концу 80-х годов XIX века на Юге России было сравнительно большое количество железнодорожных путей, а в начале 1900-х годов по густоте железнодорожной сети Юг был на первом месте в России. Так, например, в Екатеринославской губернии на 1000 км<sup>2</sup> пространства приходилось в 1904 г. 37,9 км железнодорожной сети (при 9,9 км в среднем по России). Но эта, наиболее высокая, по сравнению с другими районами России, оснащенность Юга железнодорожными путями была значительно ниже средней оснащенности железными дорогами промышленно развитых стран Западной Европы. Так, например, в 1903—1904 гг. приходилось железных дорог на 1 000 км<sup>2</sup> территории: во Франции - 84,7 км (1903 г.), в Германии - 102,1 км (1904 г.), в Великобритании - 114,8 км (1903 г.), в Бельгии - 155,5 км (1903 г.), а в России (в среднем по стране) - всего лишь 9,9 км (1904 г.) [4, стр. 372...374].

По данным работы [2, стр. 459] по протяженности железные дороги Юга составляли менее 19 % всех железных дорог России, а по грузообороту на них

приходилось около 40 %. Из этого следует сделать вывод, что они эксплуатировались примерно в два раза более интенсивно, чем в среднем по России.

Железнодорожное строительство и развитие южной металлургии оказались взаимосвязанными и взаимовыгодными производствами. Усиленное развитие металлургии и угольной промышленности на Юге России началось лишь после того, как месторождения криворожской руды (которые и сегодня являются богатейшими в Украине) были соединены железной дорогой с каменноугольным бассейном Донбасса и оба района были более или менее достаточно оснащены железными дорогами. Снабжение металлургических заводов всеми видами сырья и сбыт готовой продукции этих заводов в другие районы России требовали громадных услуг железнодорожного транспорта.

Железные дороги сыграли решающую роль в развитии Донбасса и всей Южной промышленности. Без железнодорожного строительства 70-х, первой половины 80-х и 90-х годов XIX века не было бы ни Южной металлургии, ни угольной промышленности.

В начале XX в. рельсовых путей на Юге России было значительно больше, чем в других районах страны, за исключением Московской губернии. Несмотря на относительную развитость железнодорожной сети на Юге, железнодорожный транспорт был узким местом южной горной и горнозаводской промышленности, предметом постоянных забот и неприятностей для административно-технического персонала металлургических заводов, угольных шахт и рудников. Вопросы развития железнодорожного транспорта, упорядочения его использования, лучшего приспособления подвижного состава к перевозкам руды и металла, распределения и очередности предоставления отдельным предприятиям вагонов и вопрос железнодорожных тарифов не сходили с повестки дня съездов горнопромышленников Юга России, начиная с 1-го съезда в 1874 г.

Объяснялось это тем, что вплоть до Октябрьской революции 1917 г. потребность промышленности Юга в железнодорожном транспорте была все время значительно выше его мощности.

Специфической особенностью железнодорожного строительства в дореволюционной России, начиная с 80-х годов XIX в., так же как и особенностью ведения железнодорожного хозяйства, было не частнокапиталистическое, а казенное строительство и сосредоточение в руках правительства большинства железных дорог.

В течение 70 лет, начиная с конца XVIII в., правительство затратило несколько миллионов рублей на организацию доменного производства на Юге, но после неудачных попыток в этом направлении и перешло на путь поощрения «частной инициативы» в этом деле.

После перепродажи князем Кочубеем концессии на строительство завода Джону Юзу за 24000 фунтов стерлингов [5, стр.57, 6, стр. 47] в начале 1872 г. в Юзовке (ныне г. Донецк) была задута первая доменная печь и организовано рельсовое производство.

В первые же годы своего существования этот завод выполнил правительственный заказ на 2 100 тыс. пудов рельсов, прокатав, кроме того, по заказам частных железнодорожных обществ 750,8 тыс. пудов рельсов. Вслед за тем он получил новый заказ от казны на 2 700 тыс. пудов рельсов.

Юзовский завод работал на донецком угле и на местных рудах восточной части Екатеринославской губернии. Почти одновременно с этим заводом был основан в Донской области чугуноплавильный завод Д.А. Пастухова (Сулинский завод) для выплавки чугуна из местных руд на Грушевском антраците. Этот опыт выплавки чугуна на антраците оказался неудачным, поэтому до 1887 г. завод оставался преимущественно передельным. Успешного хода доменных печей Сулинского завода на антраците добился в 1897—1900 гг. М.А. Павлов: на одной из печей (№ 1) им была достигнута суточная производительность 3450 пудов (в среднем при 47,86 % выхода чугуна и коэффициенте расхода топлива 1,26) [7, стр. 176, стр. 198, стр. 213...227].

Таким образом, до второй половины 80-х годов на Юге, кроме казенного передельного Луганского, существовало всего два металлургических завода, один из которых (Сулинский), построенный на отечественные средства, был маломощным, а второй (Юзовский) — мощный, был построен на английские капиталы.

Новая эпоха в развитии металлургии, а за ней и каменноугольной промышленности Юга началась с открытия Криворожского рудного месторождения.

О наличии железной руды в Криворожье было известно еще в XVIII в., когда Потемкин командировал сюда для геологических изысканий проф. Леванидова и последний обнаружил при слиянии рек Ингульца и Саксаганки залежи железной и медной руды, каменного угля, каолина и графита. Потемкин распорядился на основе этих исследований построить чугунолитейный завод для литья артиллерийских снарядов на р. Ингульце, близ Кривого Рога, и фаянсовую фабрику для выделки фаянса из местного каолина, но после смерти Потемкина работы были свернуты.

В 1835—1837 гг. попытка исследования этого района горным чиновником Кульшиным положительных результатов не дала и лишь были растрочены отпущенные на экспедицию средства.

В 1865—1867 гг. проф. Петербургского Горного института Барбот де Марни, исследуя горные породы Кривого Рога, нашел там мощные залежи железистых кварцитов с содержанием железа от 20 до 42%. Завершил исследования Криворожья геолог А.Н. Поль, потратив на это много лет напряженной работы и все свое состояние. Он привлек для эксплуатации железорудных богатств Криворожского бассейна иностранные капиталы после того, как убедился, что русские капиталисты не желают вкладывать свои средства, и добился того, что открытые богатые месторождения криворожской руды были соединены с каменноугольным донецким бассейном железной дорогой, движение по которой открылось в 1886 г.

Юзовский завод, работавший ранее на сравнительно бедных местных рудах и выплавлявший в 1886 г. около 2 млн. пуд чугуна в год, получил возможность уже к 1894 г. увеличить размеры своего годового производства до 10 млн. пудов.

Вслед за постройкой первой Екатерининской железной дороги, соединившей Кривой Рог с Донецким угольным бассейном, на франко-бельгийские капиталы начинают строиться на Юге один за другим металлургические заводы, значительно превышающие по своей производственной мощности действующие заводы в других железорудных районах России.

Александровский завод на Днестре (общества Брянского завода) возле Екатеринослава начал строиться в 1885 г. и был пущен в 1887 г.

Днепровский завод Южно-Днепровского металлургического общества с основным капиталом 5 млн. руб. и облигационным капиталом 2500 тыс. руб. был построен в 1889 г. в 30 верстах от Екатеринослава, в с. Каменском.

Гданцевский завод французского общества был пущен в 1892 г.

Дружковский завод Донецкого общества железоделательного и сталелитейного производства с основным французским капиталом 1500 тыс. руб., увеличенным к 1895 г. до 3 млн. руб., был выстроен в 1894 г. близ ст. Дружковка, Курско-Харьковско-Севастопольской железной дороги.

Петровский завод близ ст. Волынцево Екатерининской железной дороги (в той местности, где существовал казенный Петровский завод) был построен в 1897 г. Русско-Бельгийским металлургическим обществом с основным капиталом в 8 млн. руб., увеличенным затем до 10 млн. рублей.

Донецко-Юрьевский завод Донецко-Юрьевского металлургического общества, построенный, главным образом, на иностранный капитал, составивший к 1897 г. 5 млн. руб., был пущен в 1896 г.

Никополь-Мариупольский завод горного и металлургического общества того же названия, в основном с американским капиталом в 3 млн. руб. золотом, пущен в 1897 г., причем оборудование для этого завода было перевезено из Америки.

Таганрогский завод Таганрогского металлургического общества, основанного в 1896 г. с капиталом в 3750 тыс. руб. золотом, построен в 3 верстах от Таганрога, сырьевой базой его являлась керченская руда.

Ольховский завод в Успенске, в 26 верстах от Луганска, построен бельгийским обществом доменных печей и фабрик на р. Ольховой в Успенске, образованным в 1897 г. с основным капиталом 5 млн. франков.

Завод бельгийского общества «Провиданс», построенный возле ст. Сартаны, недалеко от Мариуполя, с основным капиталом 6650 тыс. франков, был рассчитан на 3 доменные печи. Кроме того, в 1899—1900 гг. были пущены заводы Верхнеднепровского металлургического общества (бельгийского) с основным капиталом 5 млн. фр., Макеевские сталелитейные заводы, Кадиевский завод с основным капиталом 6 млн. фр., Керченский чугуноплавильный завод Брянского общества, завод на ст. Краматорская (Курско-Харьковско-Севастопольской железной дороги).

Вместе с заводами Юза (Новороссийским) и Пастухова (Сулинским) к началу XX в. на Юге было уже 17 больших металлургических заводов с 41 домной, среди них лишь Сулинский завод принадлежал русскому хозяину (Пастухову).

Итак, 10—12 лет, с конца 1880-х до начала 1900-х годов — вот тот короткий период, в течение которого быстро выросла южная металлургия.

Металлургические заводы Юга были сосредоточены, главным образом, в трех районах: Донбассе, Приднепровье и Приазовье. Перед первой мировой войной в районе Донбасса выплавлялось чугуна примерно 110 млн. пудов (или 58 % от всей выплавки его на Юге), в районе Приднепровья — 50,5 млн. пудов (или 26,7%), и в районе Приазовья — 24 млн. пудов (или 12,6 % от всей выплавки чугуна на Юге).

На Гданцевском доменном заводе Криворожья, выплавляли в 1913 г. 5 млн. пудов чугуна (или 2,7 % от всей выплавки чугуна в южных районах). Это был единственный завод, специально построенный для переплавки на месте бедных руд, транспортировка которых на значительные расстояния являлась экономически нецелесообразной.

В районе Донбасса были расположены крупнейшие металлургические заводы Юга. Их производительность которых по выплавке чугуна к 1913 г. составляла (в млн. пудов) [8, стр. 234; 9, стр. 19; 10, стр. 58...63]: Петровский - 21,3; Юзовский - 16,9; Донецко-Юрьевский - 15,1; Макеевский - 14,1; Краматорский - 10,1; Дружковский (примерно) - 10,0; Кадиевский - 7,2; Ольховский - 6,0; Константиновский - 3,7; Сулинский - 3,5.

Для дореволюционной России было чрезвычайно характерно нерациональное размещение предприятий добывающей и обрабатывающей промышленности; в частности, характерен отрыв промышленности от источников сырья, топлива и энергии.

Тем не менее, южные металлургические заводы размещались в тех районах, в которых издержки производства могли быть наименьшими, а прибыль ожидалась наибольшая. В условиях промышленного развития Юга России в 80-х и 90-х годах XIX в., когда возникала мощная южная металлургия, главным фактором, определявшим выбор места для строительства новых металлургических заводов, являлся транспорт. Заводы строились преимущественно в тех районах, где сеть железнодорожного и других видов транспорта была наиболее развита, где были минимальными издержки производства на транспорт сырья, топлива и других материалов, потребляемых заводами.

Обеспеченность транспортными средствами была важна и для связи завода с районами потребления его продукции.

Следующими по важности моментами, определившими размещение южной металлургии в конце прошлого века, были вопросы снабжения заводов и населения водой, обеспечения производства персоналом, а так же шихтой и топливом.

Для выплавки 1 т чугуна в начале 1900-х годов требовалось в среднем 1,8 т богатой железом руды, 2,8 т каменного угля в случае коксования его на том же

металлургическом заводе (или 1,3 т кокса и 1,05 т дополнительного угля), 0,5...0,6 т флюсов [11; 13, стр. 315] .

Независимо от того, в каком районе расположен завод — в угольном или рудном или между ними, при производстве металла приходилось нести большие транспортные расходы по перевозке руды или металлургического топлива. Поэтому проектируя площадку для строительства завода, необходимо было учитывать более выгодное географическое расположение, чтобы затраты на транспорт материалов и топлива были наименьшими. Кроме указанных средних норм расхода железной руды и каменного угля на выплавку чугуна, необходимо было учесть еще значительный расход каменного угля в сталелитейном и прокатном производствах — в среднем около 1 т угля на 1 т готовых изделий. Кроме того, затраты угля на подсобные и вспомогательные производства, на большое хозяйство металлургических заводов: паросиловое, воздуходувное, огнеупорное, транспортное и др. были значительными. При подсчетах расхода топлива, связанных с ведением крупного металлургического производства, очевидно, что экономически более выгодно было строить заводы максимально близко к угольным районам, а не к рудным. Так, для выплавки чугуна и последующего передела его в сталь и получения из нее 1 т проката было необходимо затратить в среднем 2,7 т железной руды и почти в два раза больше — 5,2 т — угля, а также около 1 т известкового камня. Можно считать, что именно поэтому наибольшее количество металлургических заводов было построено в 80—90-х годах XIX века в районе Донбасса, с относительно густой железнодорожной сетью, богатого месторождениями коксующегося каменного угля. Также вблизи Донбасса расположены месторождения и лучших известняков — с невысоким содержанием кремния и фосфора — одно из них Еленовское и второе — в Крыму, у Балаклавы [12, стр. 160].

Всем этим требованиям соответствовали заводы Юга, что и обеспечило их доминирование в металлургии России.

В конечном итоге, рассматривая размещение южных металлургических заводов по отношению к районам добычи каменного угля и руды, можно отметить, что в 1913 г. выплавка чугуна (в % от всей выплавки его на Юге) составляла [14, стр. 119—120]: На месте добычи топлива - 44,5 %; на месте добычи руды - 2,8 %; на привозном топливе и руде - 52,7 % (в том числе в Донбассе - 13,4 %; на Днестре - 26,7 %; в портах Азовского моря - 12,6 %).

В процессе своего развития в Южной металлургии можно отметить два важных момента: во второй половине 1890-х годов (в 1895 г. — по выплавке чугуна, в 1897 г. — по выплавке стали и в 1896 г. - по выпуску проката) Южные заводы достигли уровня производства Уральских, а в конце 1890-х — начале 1900-х годов они становятся основной металлургической базой России. Уже в 1902—1903 гг. южная металлургия в два раза превышает объем производства Уральских заводов по выплавке чугуна и стали. Еще через десять лет — к началу первой мировой войны — объем металлургического производства Юга был выше, чем на Урале (в 3,5 раза по выплавке чугуна, в 3 раза — по выплавке стали и в 3,5 раза — по выпуску готового проката).

К началу первой мировой войны Южные заводы давали  $\frac{2}{3}$  всего выплавляемого в России чугуна и свыше половины всей выплавки стали (56—57%) , в то время как Уральские заводы — 17 — 20 % всего производства черного металла в стране [15 - 17].

Характерным моментом в развитии металлургического производства заводов Юга, начиная с 1890-х годов и до Первой мировой войны, было значительное преобладание производства чугуна над производством стали и готового проката. Процент выплавки стали от количества выплавленного чугуна составлял: в 1890 г. — 65%, в 1895 г. — 77%, в 1900 г. — 73%, в 1905 г. — 70%, в 1910 г. — 90%, в 1913 г. — 90%. Прибыль при реализации чугуна достигала 33%.

Развитие тяжелой индустрии на Юге было обусловлено потребностями быстро растущего промышленного капитализма после реформы 1861 г. в России и потребностями железнодорожного строительства.

Одновременно с черной металлургией и каменноугольной промышленностью на Юге России значительное развитие получило транспортное машиностроение (паровозостроительные и вагоностроительные заводы), морское судостроение, трубопрокатное производство, сельскохозяйственное машиностроение и ряд металлообрабатывающих производств, требующих значительной затраты металла.

По подсчетам Б. Ф. Брандта [19, стр. 62—65], только в 1900-е годы на Юге России возникло более двадцати крупных металлообрабатывающих, машиностроительных и механических заводов: трубопрокатный завод Общества русских трубопрокатных заводов с основным капиталом в 2 млн. руб. имел 2 мартеновские печи; Екатеринославский сталелитейный завод с основным капиталом в 5 млн. франков и с облигационным в 2,5 млн. франков; вагоностроительный завод «Франко-русские мастерские» с основным капиталом в 2,5 млн. франков и с облигационным также в 2,5 млн. франков; завод «Эстампаж» бельгийского Донецкого металлургического общества штампования с основным капиталом в 1250 тыс. франков; трубопрокатный завод Ланге с мартеновским и листопрокатным производствами; металлообрабатывающий завод «В. Гантке» (отделение Варшавского); завод сельскохозяйственных орудий и машин Геллерштейна; Константиновский железоделательный завод с основным капиталом в 2,5 млн. франков; Дебальцевский механический завод с основным капиталом в 1 млн. руб. (котлы, машины, аппараты, земледельческие машины); машиностроительный и вагоностроительный завод в Горловке, Бахмутского уезда, с основным капиталом в 2 млн. франков; Дружковский вагоностроительный завод с основным капиталом в 1600 тыс. франков; Николаевский судостроительный завод с основным капиталом в 12 млн. франков. и с облигационным в 6 млн. франков; Николаевский механический завод с основным капиталом в 4 млн. франков; железоделательный завод в Одессе с основным капиталом в 1300 тыс. франков и с облигационным в 1 млн. франков; завод бельгийского общества «Одесских сталелитейных, кузнечных и цепных заводов» с основным капиталом в 1700 тыс. франков; бельгийский (металлический завод в Одессе (бывший Каца)) с основным капиталом в 1250 тыс. франков; котельный завод Нев, Вильд и К° в Таганроге;



паровозостроительный завод в Харькове с основным капиталом в 5250 тыс. руб.; бельгийский машиностроительный завод в Сумах с основным капиталом в 2 млн. франков; Луганский машиностроительный завод Гартмана с основным капиталом в 6 млн. руб. и облигационным в 3 млн. руб.; Луганский завод бельгийского общества «Для производства ручных инструментов и орудий» с основным капиталом в 1 млн. франков; Луганский завод бельгийского общества «Для производства эмалированной посуды и ламп в Луганске» с основным капиталом в 1500 тыс. франков.

Все указанные заводы с основным капиталом более 1 млн. франков, кроме Харьковского паровозостроительного, были иностранными. И только, начиная с XX века, на Юге возникли сотни мелких, главным образом металлообрабатывающих предприятий, преимущественно русских.

Накануне Первой мировой войны в южную металлургию было вложено иностранцами 197 млн. руб. (Это составляло 90% всех иностранных капиталов, вложенных в эту отрасль промышленности.) Если в целом черная металлургия зависела от иностранного капитала на 72%, то южная металлургия приближалась к 100%.

Это предпочтение, оказанное иностранными капиталистами металлургии Юга и южной горной и горнозаводской промышленности, не было случайным. На Юге России были сложились условия, способствовавшие привлечению иностранных капиталов: развитая сеть железных дорог, низкий, по сравнению с Западом, уровень заработной платы, богатейшие природные ресурсы, угодливость по отношению к иностранным капиталистам царского правительства. Русским правительством в горной и горнозаводской промышленности Юга были созданы дополнительно особые привилегии иностранным капиталистам, обеспечивавшие такие высокие прибыли, каких они нигде не могли получить, причем прибыли, гарантированные на 10—12 лет вперед. Так, если на Западе в конце 1890-х годов доход с капитала, вложенного в промышленность, составлял 4 - 5%, а доход в 8 - 10% считался хорошим, то на Юге России некоторые металлургические заводы выплачивали дивиденды в 20—30%, а дивиденды в 10—16% были обычными не только в 1890-х годах, но и накануне первой мировой войны [19, стр. 261].

Основную массу иностранных капиталов, вложенных в металлургию Юга, составляли франко-бельгийские. К этой группе относилось 90% иностранных капиталов, причем строгое разграничение французского и бельгийского капиталов носит лишь формальный характер. Вследствие экономической близости Франции и Бельгии и более свободного финансового и банковского законодательства в Бельгии, под маркой бельгийских выступала значительная часть французских капиталов. Доля участия капиталов других стран была незначительной. Английский капитал, с которого начались иностранные вложения на Юге, к Октябрьской революции в металлургии составлял 4% и в каменноугольной промышленности - 3,5% от количества иностранных капиталов в России.

Германские капиталы по отношению ко всем иностранным капиталам, вложенным в промышленность на Юге России, составляли 6% в металлургии и 2,8 % в каменноугольной промышленности.

Преимущественное участие в создании южной промышленности франко-бельгийского капитала обусловлено тем, что французские капиталисты особенно охотно вкладывали средства в металлургию Юга России вследствие того, что после франко-прусской войны от Франции отошли к Германии рудные и угольные месторождения и не было условий для развития металлургии во Франции. Наоборот, английский и германский капиталы были вложены в свою широкоразвитую отечественную металлургию и поэтому меньше вкладывались в эту отрасль промышленности в России. Английским капиталам на Юге принадлежал лишь завод Юза с каменноугольными копиями при нем [20, стр. 48].

Иностранный капитал только с 1891 по 1910 гг. получил около 2760 млн рублей золотом [21, стр. 187]. За четверть века до первой мировой войны иностранные капиталисты в том или ином виде вывезли из России более полумиллиарда золотых рублей [20, стр. 38].

Стоит ли удивляться, что в 1914 г. Россия была вынуждена выступить в империалистической войне на стороне Антанты — Франции и Англии. Ведь перед 1914 годом важнейшие отрасли промышленности России находились в руках иностранного капитала, главным образом французского, английского и бельгийского, то есть стран Антанты. Важнейшие металлургические заводы России находились в руках французских капиталистов. Все эти обстоятельства плюс миллиардные займы, заключенные царским правительством во Франции и Англии, фактически превратили Россию в полуколонию!

**Список литературы:** 1. Народне господарство Радянської України. Сб. АН УРСР, Київ, 1945. 2. *Хачатуров Т. С.* Размещение транспорта в капиталистических странах и в СССР, М., 1939. 3. *Флеров А. В.* Материаловедение и технология художественной обработки металлов. М., Высшая школа, 1981. 4. Ежегодник «Россия», 1905. 5. *Некрасов З. И.* Развитие металлургии в Украинской ССР. // *З. И. Некрасов, Ю. А. Анисимов, В. В. Врублевский* и др. К., «Наукова думка», 1980. 6. *Брандт Б. Ф.* Иностранные капиталы, СПб, 1899, ч. II. 7. *Павлов М. А.* Воспоминания металлурга, М., 1945. 8. *Березов Н. Ф.* Размещение черной металлургии СССР, М., 1935. 9. *Александров И. Г.* Днепрострой, М., 1927. 10. *Гливиц И.* Железная промышленность России, СПб, 1911. 11. *Свицин А. А.* Пути развития южной металлургии. // «Уголь и железо», № 2. - 1925 г. 12. *Павлов М. А.* Металлургия чугуна, ч. I, Металлургиздат, 1944. 13. *Павлов М. А.* Металлургия чугуна, ч. II, Металлургиздат, 1944. 14. Статистические данные Комиссии электрификации Украины, Х.: 1922. 15. «Статистические таблицы по горной промышленности России». Изд. Горного Департамента, составил А. Кеппен, СПб, 1879. 16. «Сборник статистических сведений о горнозаводской промышленности России» Изд. Горного Ученого комитета. 1900. 17. «Свод статистических данных по железодельной промышленности России». 1899. 18. Динамика российской и советской промышленности, т. I, ч. III, Госиздат, М.—Л., 1930. 19. *Туган-Барановский М.* Русская фабрика в прошлом и настоящем, изд. Московский рабочий, 1922. 20. *Эвентов Л. Я.* Иностранные капиталы в русской промышленности, Соцэкгиз, М.—Л., 1931. 21. *Струмилин С. Г.* Очерки советской экономики, Госиздат, 1930.

*Поступила в редколлегию 20.03.2011*