

*Г. Н. Шумкин*

### **Трансформация рынка металлов горнозаводской промышленности Урала на рубеже XIX–XX вв.**

В конце XIX — начале XX в. металлургия России пережила глубокие изменения. Во второй половине 1880-х и в 1890-е годы сочетание протекционистской политики правительства, активно-го железнодорожного строительства и притока иностранных капиталов породило на Юге России новый металлургический район, который в середине 1890-х годов превратился в лидера отрасли, оттеснив Урал на вторые позиции. В старопромышленных районах (Урал, Польша, Подмосковье) произошло кардинальное обновление производственной базы — практически все доменные печи были переведены на горячее дутье, производство сварочного железа было вытеснено производством литого металла. Кризис начала XX в. привел к волне банкротств маломощных и устаревших заводов и к возникновению в отрасли целого ряда монополий (Продамет, Продаруд, Гвоздь, Проволока, Кровля, Медь). В конце XIX — начале XX в. железными дорогами были соединены все основные районы страны, следствием чего стало сокращение транспортировки грузов по рекам. Все эти изменения должны были повлиять на структуру сбыта продукции горнозаводской промышленности Урала. Трансформация рынка уральских металлов в историографии освещена не достаточно подробно. В данной работе предпринимается попытка закрыть эту лакуну.

До 1894 г. Урал не имел железнодорожного сообщения с Центральной Россией. Металл, как и прежде, вывозился речными караванами. Основным центром сбыта была Нижегородская ярмарка, небольшая часть металла выгружалась на пристани в Левшино (северней Перми) и на Лаишевской ярмарке под Казанью, часть шла мимо Нижнего в Петербург, часть — вниз по Волге до Дубовской пристани (для Дона), в Саратов, Царицын и

на Кавказ. Местные рынки и Сибирь большого влияния на сбыт металлов не оказывали.

Торги на Нижегородской ярмарке начинались в июле, когда прибывали барки и коломенки с металлом и когда становилась известной информация об урожае данного года. Маловодье и позднее поступление сведений об урожае задерживали открытие торгов и влияли на динамику цен. Стартом начала торгов служила публикация прејскуранта фирмой Строганова, который считался ориентиром для всех участников рынка. Как правило, на ярмарке «заводчики» сбывали металл «складчикам» (крупным оптовикам), те перепродавали металл мелким оптовикам, которые развозили металл по всей стране. В 1880-е годы на ярмарку привозили металлов на 17–19 млн руб. (9–10 % общей стоимости товаров, привозимых на ярмарку). Основным товаром было железо (сортовое и кровельное), на которое приходилось около 50 % общего веса доставленного металла, 25 % веса приходилось на изделия из железа (проволока, посуда, крепления и т. д.), остальные 25 % — на чугун, чугунное литье, сталь, медь, медные изделия.

Ситуация стала меняться со строительством Транссиба. В 1894 г. с пуском Самаро-Златоустовской дороги резко сократили поставку металла в Нижний Новгород Катавский и Симский округа; в 1897 г. с пуском Челябино-Екатеринбургской ветки прекратил поставку Сысертский округ. Благодаря железнодорожному сообщению новыми крупными рынками становятся Сибирь и Русский Север (от Перми была проведена дорога на Котлас). При этом уральский металл постепенно вытесняется с Кавказа, Нижней Волги и Центральной России импортным металлом и металлом южных заводов. В обзоре рынка за 1898 г. отмечалось: «Нижний Новгород в лице своих крупных железоторговых фирм с каждым годом продолжает терять то первенствующее значение... И теперь рынок уже представляется совершенно иным, чем был раньше, так что по результатам Нижегородской ярмарки нельзя судить об общем ходе дел».

Однако в 1890-е годы утрата «первенствующего значения» была обусловлена не столько сокращением поставок в Нижний Новгород, сколько ростом отгрузки металла на другие рынки. В 1895 г. в Нижний Новгород речные караваны доставили 7,9

млн пуд металлов, в другие места по Волжской речной системе — 4,5; на уральские рынки, на север и в Сибирь было отгружено 6,4 млн пудов; по железной дороге во «внутреннюю» Россию — 1 млн пудов. В 1901 г. речными караванами в Нижний Новгород было доставлено 7,2 млн пудов, в другие места по Волжской системе — 2,5 млн пудов; по железной дороге во «внутреннюю» Россию — 7,8 млн пудов; на местные рынки, в Сибирь и на север — 9,4 млн пудов.

Кризис, наступивший для Урала в 1902 г., кардинально менял ситуацию — «роль Нижнего в качестве железного торжища совершенно утратилась». В 1904 г. на ярмарку привезли 1 млн пудов сортового и 3 млн пудов кровельного железа, при том что с прошлого года оставалось нераспроданными 1 млн пудов сортового и 3,8 млн пудов кровельного железа. Покупатель не желал брать металл через оптовиков, он стремился к прямым контактам с производителем. Затоваривание складов вынуждало заводчиков идти навстречу покупателю и переходить к мелкооптовой торговле и созданию собственных сбытовых сетей. Вместо прейскурантов ценовым ориентиром стали котировки Санкт-Петербургской биржи, а также открытые в 1901 и 1903 гг. биржи в Перми и Екатеринбурге.