

DOI: <https://doi.org/10.15407/ingedu2020.53.189>

УДК 338.45.01 (44)

JEL: L52, N63, O14, O25, O38

Саліхова О.Б., доктор економічних наук,
провідний науковий співробітник відділу моделювання
та прогнозування економічного розвитку
ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»
ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0002-7669-6601>
e-mail: salikhova_elena@ukr.net

ПРОМИСЛОВЕ ЛІДЕРСТВО НІМЕЧЧИНИ: ПОГЛЯД НА РОЛЬ ДЕРЖАВИ В ІСТОРИКО- ЕКОНОМІЧНОМУ АСПЕКТІ¹

Мета статті – визначити роль держави у розвитку німецької промисловості в історико-економічному аспекті, механізми політики, що призвели до технологічного підйому мануфактури та переходу до ендогенно-орієнтованої моделі економічного розвитку. Визначено, що в результаті ініціатив уряду щодо залучення іноземних ресурсів (технологій, машин та обладнання, спеціалістів), створення системи освіти, підготовки професіоналів, фінансування науково-практичних проєктів у промисловості, запровадження стимулів до інновацій та сприяння партнерству з приватними компаніями, німецька промисловість розвинула потужний виробничий потенціал. Зазначається, що формування на початку XVIII ст. класу державних службовців, які володіють необхідними компетенціями, забезпечило економічний розвиток з опорою на національну промисловість; у центрі уваги пруських монархів XVIII ст. та першого канцлера Німецької імперії Бісмарка з 1870-х років був захист національних виробників. Охарактеризовано політику підтримки, що була спрямована на підвищення конкурентоспроможності внутрішнього виробництва та експорту. Обґрунтовано передумови успіху розвитку ендогенної інноваційної продукції та проаналізовано особливості формування національ-

¹ Статтю підготовлено в рамках цільової комплексної програми наукових досліджень НАН України «Макроперспективи ендогенізації економічного розвитку України», № ДР 0117U006435.

них «технологічних чемпіонів», показана роль держави в цьому процесі. Зазначається, що уряд Німеччини активно дотримувався чіткої стратегії: посилення технологічного потенціалу виробництва, підвищення рівня локалізації в країні, трансформація ланцюгів доданої вартості. У Німеччині було побудовано ефективну вертикаль ухвалення рішень щодо впровадження механізмів інноваційно-промислової політики, визначення стратегічних пріоритетів розвитку економіки, оцінки необхідного фінансування, запровадження державних програм підтримки, застосування інструментів стимулювання внутрішнього попиту на вітчизняні товари через систему державних закупівель. Досвід Німеччини показав, що доволу цільові дії уряду позитивно впливають на розвиток промисловості та експорт, прискорюючи економічне зростання та посилюючи світове лідерство.

Ключові слова: держава, індустрія, митні тарифи, субсидії, державна допомога, промисловий розвиток, Німеччина.

Salikhova O.

GERMANY'S INDUSTRIAL LEADERSHIP: VIEW OF THE ROLE OF THE STATE IN THE HISTORICAL AND ECONOMIC ASPECT

The purpose of the article is to determine the role of the state in the development of the German industry in the historical and economic aspects; government policy mechanisms that led to the technological rise of the manufactory and the transition to an endogenously oriented model of economic development. It is determined that, as a result of constant government initiatives to attract foreign resources (technologies, machinery and equipment, specialists), the establishment of public education system, the training of professionals, financing of scientific and practical projects in the sphere of industry, the incentives for innovations while promoting partnership with private companies German industry had developed strong manufacturing capacity. It is noted that formation of a class of civil servants at the beginning of the 18th century, who had a competency, ensured the economic development, based on the formation of the local industry. The focus of the Prussian monarchs at the 18th and the First Chancellor of German Empire Bismarck from the 1870s was a protection of national producers; support policies were essentially geared to improving the competitiveness of their domestic production and exports. The prerequisites for the success of the development of innovative endogenous products and the formation of national

«technological champions» are substantiated, the role of the state in this process is shown. It is noted that the Government of Germany had been actively supporting a clear mandate: strengthen the technological potential of production and increase the level of localization in the country through the development of component base; the development of new technologies in production and transform manufacturing chains. Germany was built effective decision-making vertical on the implementation of innovation-industrial policy mechanisms, identify strategic priorities and evaluate the necessary funding, to introduce state support programs, introduce instruments to stimulate domestic demand for domestic goods providers through the public procurement system for the development of the industry. The experience of Germany has shown that long-term targeted government actions have a positive impact on production and exports, accelerating economic growth and increasing the world leadership.

Keywords: state, industry, customs tariffs, subsidies, state aid, industrial development, Germany.

Постановка проблеми. На початку XVIII ст. Авраам Дарбі (Darby) започаткував метод виробництва чавуну в доменній печі з викорис-танням коксу, а не деревного вугілля; у 1784 р. Генрі Корт (Cort) досяг успіху у виробництві сталі на базі «процесу лудіння»; у 1765 р. Джеймс Ватт (Watt), продовжуючи розробку Томаса Ньюкомена (Newcomen), сконструював паровий двигун; у 1765 р. і 1769 р. Джеймс Харгрівз (Hargreaves) і Річард Аркرایт (Arkwright) створили нові, більш ефективні прядильні машини. Це прискорило індустріалізацію Великобританії та мало далекосяжні наслідки. Виникла нова форма організації механізованого комерційного масового виробництва – фабрика, яка замінила застарілі практики на нові із низкою особливостей: поділ праці та використання машин і механізмів у виробничому процесі; раціональне використання капіталу підприємства; кваліфікована наймана робоча сила; менеджмент із технологічними здібностями. Поряд з тим утворилися нові комунікаційні структури, транспортні маршрути і засоби пересування, що призвело до розширення національного та міжнародного ринку. Це сприяло формуванню нового економічного порядку – ринкової економіки, котра обумовила розвиток господарської діяльності та суспільства Британської імперії.

Проте Великобританія, аби забезпечити своє технологічне та економічне лідерство, як зазначають німецькі історики, вдавалася

до протекціоністських заходів (protektionistischen Maßnahmen), щоб ускладнити промисловий прогрес в інших країнах [1]. Було введено заборону на експорт машин, що втілювали передові на той час технології, а також міграцію за кордон кваліфікованих англійських робітників, які були «носіями» технологій². Ці заходи, хоча і загальмували, але не змогли зупинити витік британських винаходів, адже країни, що відставали у технологічному та економічному розвитку, шукали можливості обійти заборони.

Серед тих, хто скористався «перевагами відставання» відповідно до концепції Гершенкрона³, та, спираючись на винаходи

² Корейський економічний історик Ха-Джун Чхан, посилаючись на роботу Даниеля Дефо «План англійської торгівлі» 1728 р., вказує, що «колиска промислової революції» Великобританія ще з XIV ст. активно практикувала протекціонізм. Прагнучи розвинути місцеве виробництво вовняних тканин, Едуард III, з одного боку, організовував мануфактури і переманював досвідчених працівників з т. зв. Нижніх країн (історичні землі, що охоплюють територію сучасних Нідерландів, Бельгії, Люксембургу і, частково, Франції та Німеччини), з іншого – ввів заборону на експорт сукна-напівфабрикату, заохочуючи тим самим виробників до його глибшої переробки. Це забезпечувало більшу зайнятість і, відповідно, більшу додану вартість та економічне зростання. Більше того, Вілліам Пітт-старший, дізнавшись, що в Американських колоніях виникають нові ремесла, сказав: «Колоніям [Нової Англії] не можна дозволити робити навіть цвяхів для підков». Законом про залізо було заборонено будівництво в Америці нових прокатних станів, що змусило американців спеціалізуватися не на прибутковій сталеливарній продукції, а на чушках і прутках – низькотехнологічних товарах з мізерною доданою вартістю. Найбільш яскраво політика Британії того часу характеризується словами Уолпола: «Ніщо так не сприяє підвищенню суспільного добробуту, як вивіз вироблених товарів і ввезення іноземної сировини» [2, с. 43–45]. У роботі [3], було зроблено висновок, що Англія не лише захищалася від конкурентів, але й перешкоджала індустріалізації інших країн, в т. ч. своїх колоній, відводючи їм нижчі щаблі в ланцюжку доданих вартостей.

³ Александр Гершенкрон у роботі «Економічна відсталість в історичній перспективі» запропонував важливу гіпотезу щодо «переваг відсталості» (*advantages of backwardness*), що дозволяють біднішим країнам користуватися технологічними досягненнями багатих економік і в результаті переоскаржувати цілі стадії розвитку. Чим більш відсталою є країна, тим швидше технологічно буде розвиватися промисловість, оскільки знання про ефективні методи виробництва можна імпортувати з розвинених країн. Гершенкрон називає це «прискорений розвиток «великим ривком» («great spurt»), що тісно пов'язано із концепцією «злету» («take-off») Ростоу» [17, с. 353]. Гершенкрон, зокрема, вказує: «Німеччина отримала всі переваги від дещо пізнього входження в сферу промислового розвитку, тобто завдяки тому, що це раніше відбулося в Англії. Як наслідок, німецька промислова економіка, спираючись на конкретні

Туманного Альбіону, сформував власний інноваційний потенціал промисловості, є Німеччина. Рік Екхард (Eckhard), який досліджував особливості промислової революції в цій країні, вказує, що держава активно втручалася в економіку, виконуючи різні функції в процесі індустріалізації, заохочуючи розвиток промисловості через законодавчі та адміністративні заходи [4, с. 117–122].

Поглиблення наукового пізнання цього досвіду має важливе значення для усвідомлення особливостей заходів та політичних інструментів, реалізація яких сприяла перетворенню Німеччини з аграрної країни, в експорті якої переважала продукція сільського та лісового господарства, на інноваційного та промислового лідера не лише Європи, але й світу з початку XIX ст. і дотепер.

Аналіз останніх публікацій та результатів досліджень за темою. Вагомий внесок у дослідження індустріальних трансформацій німецької економіки зробили українські вчені, які досліджували еволюцію економічної політики XIX–XX ст., кризові явища та їх наслідки, особливості митного режиму [5–7]. Низка робіт іноземних вчених подає історичні оцінки політики монархів Німецької імперії з піднесення економіки [8–12], вказуючи на особливості механізмів впливу на становлення та розвиток окремих індустрій та їх захисту [13–16]. Водночас функції держави та механізми перетворення Німеччини з аграрної на індустріальну державу та потужного гравця світового ринку на історичному проміжку з 1713 до 1913 рр.⁴ дотепер недостатньо вивчені, а тому – дискусійні.

З огляду на це, **метою дослідження** є визначення ролі державної влади у розбудові промисловості Німеччини в істори-

специфічні методи, використані в процесі наздоганяючого розвитку (catching-up process), йшла у напрямках, що несуттєво відрізнялися від тих, що були в Англії» [17, с. 16].

⁴ Історичний проміжок від Фрідріха Вільгельма I, який, посів трон у 1713 р. та закладав основи виробництва в Німеччині, до завершення «другої промислової революції» у 1913 р. часів Вільгельма II, коли країна досягла піку національного виробництва, наздогнала Англію за всіма секторами, становить особливий науковий інтерес із точки зору пошуку шляхів реалізації настанови академіка В. Гейця щодо необхідності для України нової економічної стратегії «із залученням довгострокових факторів зростання, які по суті і формують ендогенізовану модель забезпечення реалізації стратегії зростання економіки», де «державна політика має бути підпорядкована завданням модернізації» [18, с. 13].

ко-економічному аспекті, оцінка політичних механізмів, які обумовили піднесення науково-технологічного рівня індустрії та забезпечили реалізацію ендогенно-орієнтованої моделі розвитку економіки.

Виклад основного змісту дослідження. Триста років тому Пруссія була переважно аграрною, розрізненою державою, частини якої мали слабкі економічні зв'язки. Ремесло і торгівля лише починали розвиватися, масштабне ввезення готової продукції стримувало розвиток німецьких виробників та зумовлювало відтік капіталу за кордон.

Фрідріх Вільгельм I, посівши трон Пруссії у 1713 р., почав політику меркантилізму. Автори книги «Історія цивілізації» вказують, що монарх керувався принципом «Ein Plus machen» (роби профіцит) та перетворив Берлін у «північну Спарту» [8, с. 20]. Король ініціював програму реорганізації фінансів, скорочення заборгованості та залежності від субсидій іноземних держав через розбудову сильної економіки та великої дієздатної армії.

Щоб позбутися 20 млн талерів державного боргу, який залишився «у спадок», було ініційовано радикальне зменшення видатків: утримання судів було знижено з 276 тис. до 55 тис. талерів; з 24 палаців у користуванні залишили лише 6 (решта були здані в оренду або продані); бронзові статуї переплавили на гармати; рідкісні вина, коронаційна шуба, столове срібло і меблі були продані з аукціону [8]. Королівське фінансування академії припинилося [19, с. 53]. Фрідріх Вільгельм I був прагматичним політиком, а відтак надав перевагу просуванню, передусім, практично-орієнтованої науки (praxisorientierte Wissenschaft), спрямованої на вирішення проблем економіки та суспільства [20, с. 8]. Завдяки такій радикальній програмі король швидко скоротив величезні витрати держави, що гальмували її розвиток.

Також монарх намагався оптимізувати державні інститути, зробити їх більш прозорими, що коштуватимуть державній скарбниці менше, при цьому ними легше буде керувати і контролювати їх. З цією метою у 1722 р. ним було засновано Головне управління з питань армії, фінансів і територій (General-Ober-Finanz-Kriegs- und Domainen- Direktorium – Generaldirektorium), до складу якого увійшло лише п'ять міністрів, що займалися всіма внутрішніми і військовими справами.

Фактично Головне управління об'єднало повноваження Головного військового комісара та Головного фінансового управління, які існували до того часу. Новий центральний орган був поділений на департаменти з територіальними та предметними підрозділами. У сферу його компетенцій було включено: з 1722/1723 – фінанси, економіка, внутрішня політика; з 1740 р. – торгівля і мануфактури; з 1766 р. – митниця, акцизи; з 1768 р. – видобуток корисних копалин та металургія; з 1770 р. – управління лісами.

Кожен міністр мав давати клятву, зміст якої полягав у досягненні мети кращого використання ресурсів, поліпшення і збільшення доходів, сприянні збереженню в країні її потенціалу, запобіганні шкоди економіці та її суб'єктам. Політичні рішення приймалися узгоджено, керівництво здійснювалося колегіально. Кожен представлений королю документ повинен бути підписаний всіма п'ятьма міністрами, і кожен ніс відповідальність за таке рішення. Початок служби був о сьомій або восьмій ранку, тривалість – 12 годин. Запізнення на годину каралось штрафом у розмірі 50 або 100 дукатів, а той, хто затримувався на роботі без пояснення причин, мав платити піврічну зарплату через те, що до кінця робочого дня все не було вирішено, задля того, щоб не було промахів (буквально: «wenn all und jede Sache abgethan worden, damit nicht ein Zettel davon übrig bleibe»). Король застосовував принцип: не може бути витрачено більше, ніж заплановано. При цьому вище керівництво покладалося не лише на офіційні повідомлення, а й на шпигунські звіти таємних інформаторів, серед яких були люди з провінцій, громадяни, фермери, студенти тощо.

Король вимагав від своїх чиновників сліпого послуху, абсолютного підпорядкування, дисципліни, непідкупності, справедливості, формуючи клас державних службовців на військових засадах. Фрідріха Вільгельма I називали «король-солдат» (Soldatenkönig) за його відданість інтересам армії. На його думку, дисциплінований, організований, слухняний чиновник-солдат мав стати зразком нового прусського державного службовця.

Шукаючи шляхи розвитку економіку країни, Фрідріх Вільгельм I розмірковував: «Безумовно, було б найбільшою незручністю просто спостерігати за тим, як вовна, що отримана на наших землях, дає багатьом іноземцям надлишок роботи і хліба, тоді як наші власні піддані та ремісники біднішають через її брак, зму-

шені до бездіяльності, обтяжують всю країну жебрацтвом, оскільки вовна є чи не єдиним ресурсом для їхньої життєдіяльності. Зважаючи на це, необхідно дати їм роботу та їжу. Це не лише дозволить утримувати гроші в країні, а й привозити рідкісні чужоземні речі» [21, с. 42].

Реалізуючи політику промислової незалежності, Фрідріх Вільгельм I у 1713 р. ініціював будівництво в Берліні швейної фабрики, а в 1717 р. у Луккенвальді – текстильної мануфактури, асигнувавши на це державні кошти. Ввезення готових тканин та експорт сирової вовни було заборонено під загрозою довічного ув'язнення. Також був виданий наказ про те, що «жінки не мали сидіти склавши руки, а повинні були займатися прядінням та в'язанням». На думку історика-публіциста Г. Беніша, така форма державного ригоризму дозволила створити досить ефективну індустрію, головним замовником якої була армія [22].

Важливим кроком у розбудові німецької промисловості стало будівництво Королівського прусського стрілецького заводу (Die Königlich Preußische Gewehrfabrik) за кошти монархії. 31 березня 1722 р. було видано відповідну Верховну постанову короля щодо створення першого військового виробництва на території Пруссії для забезпечення потреб армії. Менеджерами заводу монарх призначив Девіда Сплітг'єрбера та Готфріда Даума, які завдяки королівській підтримці створили найбільшого виробника металу та зброї в Пруссії [23, с. 150–152]. З казни були виділені кошти на виробничі і житлові будівлі, а також важке обладнання (включаючи ковадла). Сплітг'єрбер та Даум відповідали за технічне обслуговування. Король подбав про залучення майстрів, підмайстрів та їхніх сімей із-за кордону в Потсдам, а також взяв на себе витрати з підготовки німецьких спеціалістів. Виготовлені гвинтівки не оподатковувалися, були дозволені для продажу зовнішнім покупцям, але за винятком тих, хто воював з Пруссією та її союзниками. Робітники були звільнені від проходження військової служби. Більше стрілецьких заводів в країні не було дозволено будувати, аби забезпечити монопольне становище нового виробництва. Ввезення і використання шведського заліза як сировини було дозволено. Ціна на вироблену продукцію була фіксованою: один мушкет вартував близько 6 рейхсталерів. Військова прийомка та контроль якості здійснювалася артилерійськими офіцерами. Зразки, що пройшли випробування, отримували королівське клеймо.

Після запуску виробництва прусський король заборонив ввезення іноземних гвинтівок. Нова німецька зброя, однак, була дорожчою за імпорту (мушкет зі Льежа або Зуля був доступний за 4 талери, тоді як прусський коштував 6 талерів), а в деяких випадках мала гіршу якість. Проте державні замовлення короля надавалися винятково місцевому виробнику. Так, у січні 1723 р. було розміщено перше офіційне замовлення на виробництво 36 685 рушниць для прусської армії. Це сприяло покращенню технологій та дозволило підприємству стати конкурентоздатним.

Щоби контролювати комерційну діяльність, король видав у 1733 р. постанову про ремесло, відповідно до якої держава здійснювала контроль за всіма гільдіями, захищала їхні права, а також забороняла злиття з підприємствами сусідніх держав і брала під контроль міграцію кваліфікованого персоналу.

Свідченням результативності політики нарощування технологічного потенціалу індустрії, що проводив Фрідріх Вільгельм I, стали «новели» Великого повного універсального словника (*Großes vollständiges Universal-Lexikon aller Wissenschaften und Künste*), який у 1734 р., в контексті здобутків математики, фізики, астрономії та медицини, розширив поняття «винахід» (*Erfindung*), вказавши на наявність двох його форм, а саме: створення нового знання на основі відомої або невідомої дисципліни та удосконалення існуючого винаходу [4, с. 8].

Коли у 1713 р. Фрідріх Вільгельм I був коронований, держава через марнотратство попереднього монарха мала близько 20 млн талерів боргів. Проте у 1740 р., після його смерті, Пруссія не лише позбулась боргів, але й нагромадила у державну скарбницю 2 млн талерів, які зберігалися у діжках берлінського палацу. Річний дохід державного бюджету сягав 7,4 млн талерів. Завдяки політиці монарха основною статтею видатків (6 млн талерів) стала прусська армія, яка до 80% отриманого фінансування витратила як покупець і роботодавець, ставши двигуном розвитку національної економіки. Видатки на сільське господарство та ремесла становили близько 10% бюджету, значна частина яких використовувалася на державні замовлення ремісникам і промисловцям, і ще менше витрачалось на предмети розкоші та коштовності [12, с. 49].

Наступником Вільгельма I став Фрідріх II (Фрідріх Великий), який також був прихильником політики меркантилізму Ж.-Б. Кольбера з його політичними ідеалами автономної держави. У другій

половині XVIII ст. у Пруссії спостерігалось погіршення економічної ситуації через військові конфлікти⁵. З іншого боку, завоювання Сілезії⁶ принесло нові важливі ресурси та розширило можливості.

Згідно з матеріалами державного архіву Бреслау щодо розбудови фабрик в Сілезії після «Семирічної війни» за Фрідріха Великого [24], воеводство на той час мало багаті природні ресурси та процвітаючу промисловість з виробництва полотна і тканин, які експортувалися. У 1748 р. прусський монарх, отримавши контроль, розпорядився, щоб ввезення лляної тканини та посуду в Сілезію із Саксонії загальмували «спритнішим способом, ніж мита» (*auf eine mehr adroite Art, als durch Zölle, zu hindern*). У 1754 р. Фрідріх Великий встановив в Сілезії проти Австрії високий тариф на вивезення вовни (у 1760 р. повністю заборонили її експорт), а також 10% мито на імпорту вовни, 30% мито на вироби ремісників і промислові товари, 10% мито на сировину. У 1755 р. заборонили імпорту практично всіх саксонських промислових товарів і сировини, а також встановили високі тарифи на експорт та транзит сировини, худоби і зерна. Дозволили ввозити лише саксонську кобальтову блакитну фарбу, яка тоді була необхідна для сілезьких лляних фабрик. Ще до початку «Семирічної війни», в квітні 1756 р., Фрідріх Великий наказав Міністру Сілезького воеводства Ернсту Вільгельму фон Шлабрендорфу (*Schlabrendorff*) не лише збільшити та вдосконалити ті фабрики, які вже були в Сілезії, а й побудувати нові виробництва, для яких вже є місцева сировина, або яку легко отримати, «щоб гроші за неї не йшли з країни, як це було раніше, а замість цього давали жителям більше їжі та роботи» (буквально: «*damit das Geld dafür nicht, wie bisher geschehen, ausser Landes gehe, sondern den Einwohnern dadurch mehr Nahrungsmittel und Gewerbe an die Hand gegeben würden*») [24, с. 618–619].

Англієць Вільям Гарбутт Довсон (*Dawson*) – визнаний експерт з німецької політики, зазначав, що, за часів правління Фрідріха Великого (1740–1786 рр.) у Пруссії відбувалося стрімке економічне відродження та піднесення в усіх землях молодого королівства. Монарх встановив бар'єри навколо своїх кордонів з

⁵ Пруссія вела війни протягом 1740–1742 рр., 1744–1745 рр. та 1756–1763 рр.

⁶ Сілезія перейшла під владу Пруссії у 1748 р. по закінченню Війни за австрійський спадок, а «Семирічна війна», що завершилася у 1763 р. лише зміцнила прусський контроль над цією територією.

метою запобігання, а не просто обмеження імпорту іноземних товарів, і одночасно проводив політику стимулювання експорту, надав власним виробникам і торговцям експортні премії для вторгнення на зовнішні ринки (буквально: «armed his own manufacturers and merchants for the invasion of the foreigner's preserves by the gift of export premiums») [16, с. 3]. За наказом Фрідріха II було категорично заборонено ввезення будь-яких товарів, навіть якщо вони були дешевшими за пруські. З часом повну заборону було знято і накладено високі мита, що дозволяло наповнювати державну скарбницю поряд із надходженнями податків від місцевих підприємців. Фрідріх Великий, як і його батько, володіючи високою економічною проникливістю, заборонив експорт сировини в інтересах власного виробництва. Він був переконаний, що більш розумною політикою держави є відправка за кордон промислових товарів.

Фрідріх II сповідував принцип виробничої незалежності (productive independence) та підтримував нові індустрії, зокрема, виробництво шовкових тканин. Для цього в Пруссію були привезені кваліфіковані працівники. Щоб менше купувати сировини у 1742 р. він наказав посадити шовковиці для розведення шовкопряда. Через субсидії держава заохочувала створення нових галузей, а «старі», які втратили колишні позиції під тиском конкуренції, стимулювалися (наприклад, із державної скарбниці лише у 1783 р. було асигновано 260 тис. талерів для поліпшення пруських шахт і плавильних заводів).

У 1751 р. було створено Емдна Компанію – установу для сприяння зовнішній торгівлі (офіційна назва – *Königlich Preussische Asiatische Compagnie in Emden nach Canton und China*), яка отримала монополію на торгівлю між Китаєм і Пруссією. Вона мала привілей укладати контракти з монархами Азії від імені Фрідріха Великого. Отримавши у 1752 р. капітал у розмірі 861 тис. талерів, Королівська компанія сприяла імпорту технологій та зарубіжних товарів, що не вироблялися в Пруссії (чай, порцеляна, спеції, фармацевтичні препарати тощо). Для розвитку цієї ініціативи король оголосив порт Емден, де було зареєстровано компанію, вільним портом і з 15 листопада 1751 р. всі товари були звільнені від митних платежів. У 1765 р. було створено Королівський банк Пруссії (*Königliche Hauptbank*) для здійснення поточних і позичкових операцій. Банк випускав Bankotaler – монети для полегшення торгівлі з зарубіжними країнами.

У 1763 р. було придбано у власність Пруссії порцелянову мануфактуру, яка набула статусу королівської (*Königliche Porzellan-Manufaktur Berlin*). Її історія, як і зазначеного вище стрілецького заводу за часів Фрідріха Вільгельма I, є показовим прикладом державницького підходу до розвитку національної індустрії, який слід розглянути більш детально.

У середині XVIII ст. за королівської підтримки були зроблені дві спроби налагодити виробництво порцеляни в Берліні. Спочатку Вільгельм Каспар Вегелі (*Wegely*) у 1751 р. отримав привілей від монарха на будівництво порцелянової мануфактури, дозвіл на безмитне ввезення необхідної сировини та запевнення щодо обмеження будь-якої конкуренції. Семирічна війна загальмувала розвиток виробництва. Вегелі в 1757 р. продав запаси, інструменти та матеріали берлінському купцеві Йоганну Ернсту Гоцковському, який на прохання Фрідріха Великого в 1761 р. підписав контракт з майстром, що працював у Вегелі, – Ернстом Генріхом Рейхардом, який володів секретним рецептом виробництва порцеляни, а також ще з кількома співробітниками мануфактури. За підтримки короля на порцелянову мануфактуру також було залучено видатних художників і працівників Мейсенського порцелянового заводу в Саксонії, який був окупований пруськими військами, а також майстрів моделювання Фрідріха Еліаса Мейєра з Мейсена, Карла Вільгельма Беме як керівника розпису порцеляни. За кілька місяців було створено потужне виробництво, проте фінансові труднощі наприкінці Семирічної війни загальмували його діяльність. Щоб врятувати порцелянову мануфактуру та здобути компетенції, Фрідріх Великий (який фактично стояв біля витоків її створення, надавши преференції фундаторам у 1751 р.) 19 вересня 1763 р. викупив виробництво за 225 тис. рейхсталерів. Весь штат з 146 службовців був збережений, співробітники працювали за фіксованим графіком, отримували дохід вище середнього рівня, медичне страхування, право на одержання гарантованої пенсії; на фабриці не було дитячої праці, вдови та сироти отримували допомогу. Згодом технологічні процеси на мануфактурі були раціоналізовані, а техніка – вдосконалена. Одним з найбільш важливих клієнтів мануфактури був сам Фрідріх Великий, який жартома назвав себе «кращим клієнтом» (*besten Kunden*) [25]. Король стимулював інновації і в 1784 р., після чотирьох років розробок, був створений новий відтінок під назвою *Bleu mourant* («вмираючий синій»). Фрідріх Великий цілеспрямовано

вано використовував порцеляну як інструмент дипломатії та просування на зовнішні ринки, презентуючи її європейським королівським родинам.

Король також інвестував у будівництво низки нових виробництв, в які приватні підприємці не бажали вкладати кошти через великі ризики: у годинникові заводи в Берліні та Фрідріхсталі було інвестовано 141 235 талерів; у паперову фабрику в Шпехтаузені – 56 000 талерів; у Берлінський лакофарбовий завод – 56 000 талерів; у фабрику з фарбування пряжі – 30 000 талерів.

Пруські виробники лляних, вовняних, бавовняних, шовкових тканин, обробленої шкіри, цукрові заводи, гірничодобувна та металургійна промисловість активно розвивалася за державного сприяння та нарощували експорт. У 1781 р. в Пруссії було продано продукції на суму 25 млн талерів, у 1785 р. – на 30 млн талерів, у 1793 р. – на 37 млн талерів, з яких майже половина була експортована. Виробництво чавуну в 1798 р. становило 15 145 тонн, а у 1824 р. збільшилося до 35 813 тонн.

Фрідріх Великий сповідував кальвінізм і проявляв релігійну терпимість, яка, серед іншого, обумовлювалася економічною доцільністю. Монарх розмірковував: населення держави – це не питання внутрішніх переконань, а спроможність виконати певну роботу; оскільки Гогенцоллерни прагнуть до зростання і економічного процвітання, тому відкриття кордонів для емігрантів різних віросповідань – це спосіб отримати необхідний для цього кадровий ресурс і збільшити кількість платників податків; встановлення релігійних бар'єрів з боку держави не сприятиме реалізації стратегічних планів Пруссії. Герард ван Світен (Swieten) – австрійський посол імператриці Марії Терезії писав після аудієнції з Фрідріхом II, що, толерантна позиція монарха обумовлена, серед іншого, «неможливістю знайти людей, які коли-небудь були б настільки ж придатними для освіти молоді» [26, с. 20–21].

Пруська держава надавала щедрі допомоги переселенцям. Наприклад, гугеноти, що прибували з Франції, отримували орну землю і насіння. Ремісники звільнялися від цехової повинності та від сплати податків на п'ять років. Релігійна терпимість і економічна доцільність призвела до повернення євреїв у Бранденбург (вони були витіснені століттям раніше, коли Реформація носила майже фанатичний характер). Іміграційна заборона була знята у 1671 р. Історик з Берлінського технічного університету Штеффі Йорж Венцель (Wenzel) вказує, що «Разом з євреями

сподівалися залучити в країну капітали. Пруссія хотіла отримати користь з їхнього досвіду поводження з грошима і товаром та їхні зв'язки у Східній Європі» [27].

За часів правління Фрідріха Великого зросло толерантне ставлення держави до загального права, яке характеризується позитивним прагматизмом (wohltuenden Pragmatik). Коли чиновники Головного управління з питань армії, фінансів і територій запитали, чи може католик в протестантсько-кальвіністській Пруссії набути цивільних прав, Фрідріх II відповів: «Усі релігії однакові і хороші, якщо тільки люди, які їх сповідують, є чесними людьми. І якщо прийшли турки та язичники і захотіли поселитися в країні, ми хочемо побудувати для них мечеті і церкви» (*Alle Religionen sind gleich und gut, wenn nur die Leute, so sie professieren, ehrliche Leute sind. Und wenn Türken und Heiden kämen und wollten das Land peuplieren, so wollen wir ihnen Moscheen und Kirchen bauen*) [28, с. 158].

За час правління Фрідріха Великого населення Пруссії збільшилося з 2 785 тис. до 5 629 тис. осіб (скорочення відбулося на 500 тис. під час Семирічної війни). У 1740 р. дефіцит платіжного балансу становив півмільйона талерів, а в 1786 р., завдяки ефективній політиці Фрідріха II із розбудови індустрії та розвитку торгівлі, було отримано позитивне сальдо у розмірі 3 млн талерів [29]. Пруссія відіграла провідну роль у становленні індустрії Німецької імперії, проте її прискорений розвиток був ускладнений браком технологій та кваліфікованих працівників. Заборона на еміграцію для кваліфікованих робітників була знята у Великобританії у 1824/25 р., а обмеження на вивезення техніки припинило свою дію лише у 1842 р.

Керівництво Пруссії намагалося попри заборону залучати англійських фахівців, а також реалізовувало альтернативний варіант – відправляло перспективних молодих людей з базовими знаннями з Німеччини до Англії для здобуття знань про сучасний стан техніки, досвіду і навичок. Урядова підтримка надавалася також для поліпшення централізованої системи загальноосвітніх шкіл, створення системи технічної освіти та вдосконалення професійних здібностей. Крістоф Вільгельм Беут, директор департаменту торгівлі і комерції Міністерства внутрішніх справ Пруссії у 1818 р., заснував асоціацію з підготовки кадрів для промисловості на основі англійських і французьких моделей

навчання⁷. Наступним кроком стало створення спеціальних училищ за зразком політехнічних інститутів в Парижі⁸. Держава сприяла механізації економіки, купуючи та встановлюючи парові двигуни державним коштом (Staatskosten) [32, с. 105], а також заохочувала реінжиніринг (nachzubauen) машин з Англії, виділяючи на це фінансування [32, с. 156].

Щоб отримати інформацію про нову техніку і технології більш промислово розвинених країн Європи, німецьких експертів відряджали за кордон коштом держави. Ще у 1786–1787 рр. барон Штейн та професор Цимерман були направлені в Англію, щоб через співробітників англійської компанії Boulton&Watt отримати креслення парового двигуна задля його реновації в Німеччині [33]. Групу виробників текстилю було направлено до країн Європи у 1814 р., а К. Беут здійснив кілька навчальних поїздок за кордон, зокрема у 1823 та 1827 рр. відвідав Англію, Францію, Голландію і Бельгію. Інформацію отримували безпосередньо під час офіційних візитів, або шляхом промислового шпигунства (*Werkspionage*) [3, с. 119]. Також практикувалося розбирання машини в Англії та відправка окремих деталей до Берліна в обхід заборони експорту, для подальшого реінжинірингу.

Про успіхи інновацій німецької індустрії свідчить випуск «Journal of the Society of Arts» за листопад 1854 р., що містить «Звіт про Мюнхенську промислову виставку 1851 р.» Дж. Ворда [34, с. 22–27]. У звіті зазначено, що німецькі виробники широко представили машинобудівну продукцію, зокрема, двигуни, вагони, машини та сільськогосподарське обладнання. На той час було виготовлено кілька великих паровозних двигунів, низка німе-

⁷ Промислова і наукова освіта були пріоритетом для уряду. Ремісник повинен був скласти іспити, щоб стати першим підмайстром, а потім майстром. Це було характерно для німецької технічної підготовки, а також було засобом стимулювання ремісників і гарантії для роботодавців. По всій країні діяли однакові стандарти для кожного класу промислових сертифікатів і дипломів [30, с. 123].

⁸ У 1870-х рр. не рідкістю були повідомлення на кшталт цього: «Technicum Mittweida» – інженерна школа в Мітвайді, Саксонія, завершила будівництво свого нового гарного будинку і приймає учнів на період від одного до трьох з половиною років, щоб підготувати їх до навчання на інженерів-механіків. Кожен юнак навчатиметься майстерності, підготовки специфікацій, кошторисів витрат тощо, знайомитиметься з машинобудуванням. Навчатиметься близько 400 студентів, вік варіює від п'ятнадцяти до тридцяти восьми років [31, с. 888].

цьких міст запустила виробництво локомотивів. «Раніше Англія постачала німецькій залізниці свої локомотиви за тендерами, але тепер не часто можна їх там побачити», – зазначено у повідомленні. На виставці були представлені двигуни Esslingen для локомотива «Wurtemberg» за ціною 28 500 флоринів та для локомотива «Sonnenstein» (побудованого для залізниці Земмерінг (Semmeringbahn) в Австрії) вартістю 40 000 флоринів, а також двигун останньої розробки під керівництвом видатного механіка Кесслера (Kessler). Ріхард Хартман (Hartmann) з Хемніце представив низку машин для прядіння, ткацтва та інших цілей. Серед нових винаходів було презентовано новий апарат для літографічного копіювання. З Богемії прибула машина для виробництва цегли, створена, щоб забезпечити величезну економію ручної праці; машина для оброблення ячмінної крупи від Saxe-Gotha та зразок військово-польової кухні з Аугсбурга, встановленої на візку і здатної нагодувати 1200 чоловік. Дж. Ворд вказує: «Хоча я вважаю, що німецька техніка в цілому поступається у виконанні англійській, але винахідливі здібності німців постійно вдосконалюються, і ті машинобудівні підприємства, які мають перевагу великого капіталу, демонструють значні успіхи. Широко представлене сільськогосподарське обладнання, без сумніву, приверне увагу в Англії... Королівський сільськогосподарський інститут в Гогенгеймі (The Royal Agricultural Institute at Hohenheim), який має хорошу репутацію як навчально-виробничий заклад, подав ознайомчий перелік своїх нових моделей машин із зазначенням цін» [34, с. 23]. Окрему увагу заслуговувало наукове приладдя: фізичні, геометричні, оптичні та хірургічні інструменти з різних частин Німеччини. На думку Дж. Ворда, «Видатним об'єктом був великий телескоп, зроблений в Мюнхені Мерцем (Merz), наступником Фрауенгофера (Frauenhofer), який оцінили у 30 000 флоринів. Оптичні прилади Merz, а також математичні та оптичні прилади Ertel у Мюнхені мають широку і заслужену репутацію» [34, с. 23]. У порівнянні з Берлінською виставкою 1844 р. (*Allgemeine Deutsche Gewerbe-Ausstellung*), виставка в Мюнхені 1851 р. була набагато більшою: у Берліні було близько 3000 експонатів, а виставлені товари оцінювалися у 150 тис. фунтів стерлінгів; у Мюнхені – 7000 експонатів загальною вартістю майже півтора мільйони фунт. ст. [34, с. 27].

Розвиток промисловості значно прискорило залізничне будівництво, розпочате у 1833 р. До 1850 р. було вже 6000 км заліз-

ниць (вдвічі більше, ніж у Франції). До 1870 р. будували 700 км на рік (приблизно стільки ж, скільки у Великобританії і Франції разом). Це нарощувало попит на продукцію металургії та машинобудування. Спочатку він здебільшого задовольнявся англійськими виробниками. Однак імпортозаміщення відбулося досить швидко: залізничні колії, локомотиви і вагони почали виробляти в Німеччині. Ключову роль в цьому знову ж таки зіграло керівництво країни.

Вальтер Лотц (Lotz) у статті «Торговельна політика Німеччини», опублікованій в травні 1907 р. у *Journal of Political Economy*, вказує: «Впродовж 1834–1848 рр. проводилась політика захисних мит (protective duties) в інтересах розвитку індустрії. Але ще більша допомога у розбудові промисловості та сільського господарства надавалася державними коштами (public funds) відтоді і дотепер» [12, с. 259].

У 1820 р. низка германських держав створили регіональні зони вільної торгівлі. В 1834 р. був заснований Zollverein – митний союз майже всіх німецьких держав. Однак після 1862 р. зовнішньоторговельна політика була змінена. Промисловий експорт збільшився, тож уряд дійшов висновку, що настав час німецькій промисловості працювати без захисних бар'єрів. Упродовж 1862–1877 рр. мита для промислових товарів поступово знижувалися, а деякі взагалі були скасовані. Водночас, представники окремих галузей промисловості виступали проти запровадження заходів вільної торгівлі.

Після перемоги у франко-пруській війні 1870–1871 рр., об'єднання земель у Німецьку імперію та репараційних виплат Франції у розмірі 5 млрд франків, почався економічний підйом. На той час Німеччина вже мала свої значні винаходи, провідні технічні вузи та систему обов'язкової початкової школи. «Суди, а також державні та місцеві адміністрації були вільні від корупції і в цілому чинили позитивний вплив на економічне життя», – зазначає Лотц [12]. Було націоналізовано систему залізниць, що дало дві переваги: високоефективне технічне обслуговування і відсутність преференційних умов для окремих приватних вантажовідправників. Залізничні тарифи в цілому стали нижчими.

Хоча в Німеччині до 1870 р. було засновано всього 235 корпорацій, у роки буму грюндерства (від нім. Gründer – засновник) було створено 928 нових корпорацій із загальним капіталом 2,78 млрд марок, в т. ч. Deutsche Bank (1870), Commerzbank

(1870) і Dresden Bank (1872). Але бум грюндерства змінився біржовим крахом (Gründerkrach) в 1873 р. і почалася криза, що створила передумови для «союзу жита і заліза» та запуску нової хвилі протекціонізму. Зниження надходжень до бюджету через скорочення матрикулярних внесків (Matrikularbeiträge)⁹ також негативно впливало на економіку Німецької імперії.

Вихід зі складної ситуації запропонував перший Рейхсканцлер Німецької імперії Отто фон Бісмарк (Bismarck). «Було б перебільшенням припустити, що Бісмарк нав'язав Німеччині протекціонізм проти громадської думки. По правді кажучи, він навчив Німеччину протекціонізму... Бісмарк, який протягом багатьох років був прихильником вільної торгівлі, став переконаним протекціоністом. Його великий авторитет, незважаючи на такі кардинальні зміни його переконань, мали вагомий внесок у перемогу протекціонізму; прихильники вільної торгівлі пішли в опозицію без політичного впливу», – зазначає Лотц [12, с. 261] і називає Німеччину (поряд із США) чемпіоном із захисту промисловості (*champion of industrial protection*) [12, с. 278].

Для більшого розуміння позиції Бісмарка щодо вільної торгівлі у світі, наведемо цитату його промови під час подання у 1879 р. до рейхстагу нового законопроекту з підняття тарифів: «Єдиний виняток – це Англія, і це триватиме недовго. Франція і

⁹ У роботі Г. Бюхнера (Buchner) «Матрикулярні внески у німецькому рейху» (1910 р.) вказано: «У Німеччині матрикулярні внески набули розвитку з XVI по XVII ст., тобто з тих пір, як Римська імперія німецької нації (römischen Reiches deutscher Nation) фактично розпалася на ряд територіальних суверенів. Раніше, в XV ст., під тиском гуситських, а потім турецьких воєн, були зроблені спроби в період з 1427 по 1551 р. ввести загальний прямиий податок рейху – «загальний пфеніг» (gemeinen Pfennigs), проте це не мало суттєвого практичного успіху. Ще у першому імператорському реєстрі 1422 р., складеному для війни в Богемії, було зазначено скільки сотень пфенігів (hundertsten Pfennig) мали надати члени рейху» [35, с. 3]. У XIX ст. внески робили щорічно на користь центральної влади і вони за своєю суттю були протилежними дотаціям. Така податкова система створювала ситуацію, коли самостійні джерела доходів у центральної влади були або зовсім відсутніми, або задовольняли потреби не в повній мірі. При визначенні величини платежів бралася до уваги лише кількість населення, а не його дохід. З політичної точки зору цей механізм був своєрідним обмеженням центральної державної влади. Матрикулярні внески німецьких Земель поступово скорочувалися після створення імперії: у 1872 р. – 80616,4 тис. марок; 1873 р. – 60389,1 тис. марок; а з 1874 р. – 52760,7 тис. марок, 1875 р. – 52666,8 тис. марок [35, с. 12].

Америка повністю відмовилася від цього напрямку, Австрія замість того, щоб знизити свої захисні мита, збільшила їх; Росія зробила так само, не лише за допомогою карбування золотих монет, але іншими способами. Тому ніхто не може очікувати, що Німеччина назавжди залишатиметься обманутою власними чесними переконаннями. Дотепер широко відкриті ворота нашого імпорту зробили нас місцем звалища (*Ablagerungsstätte*) всього надвиробництва зарубіжних країн. У даний час вони можуть все розмістити у нас, і їхні товари, коли вони опиняються в Німеччині, завжди мають дещо вищу ціну, ніж у країні походження, принаймні так вважають наші люди. Це призводить до надвиробництва і зниження цін на вітчизняну продукцію у Німеччині, стримує розвиток нашої промисловості і відновлення стану нашої економіки. Давайте якось зачинимо двері та зведемо дещо вищі бар'єри, і давайте розглядати це як збереження німецького ринку (який зараз завдяки нашій доброті (*Gutmütigkeit*) використовується іноземцями) для німецької промисловості. Питання великої експортної торгівлі завжди надзвичайно небезпечне. Більше немає великих країн для відкриття; Земля кругла, і ми не можемо знайти якісь нові торгові держави, куди ми могли б експортувати більше. Вважаю, що політика торгових договорів при певних обставинах дуже сприятлива, хоча щоразу, коли такий договір укладається, виникає питання «*Qui trompe-t-on ici?*» (франц. «кого ми тут обманюємо?») і тільки через кілька років стає очевидно, хто насправді є жертвою» [16, с. 70–71].

Бісмарк був переконаний в тому, що непрямі податки – джерело доходу, яким Zollverein нехтував, що вони є тією формою навантаження, яке суспільство легко сприйматиме. Він зазначає: «Це докір нашому чинному законодавству в тому, що наявність непрямих податків не дає нашій національній праці і національному виробництву захисту тою мірою, яка може бути йому надана без загрози інтересам суспільства». Я не збираюся вступати в суперечку про захист вільної торгівлі. До сих пір ми всі були протекціоністами, навіть найбільші вільні трейдери серед нас, тому що ніхто не хотів йти нижче існуючого тарифу, який забезпечував помірний захист... Ми просимо про помірний захист національної праці (*Schutz der nationalen Arbeit*). Ми були далекі від будь-якої системи заборон, яка існує в сусідніх країнах, як, наприклад, в Америці, яка раніше була нашим основним покупцем, а тепер встановила адвалорні мита в середньому від 60 до 80

відсотків» [16, с. 70]. Як наслідок, 15 липня 1879 р. було ухвалено Закон «Про митний тариф німецької митної території і доходи від митних зборів і тютюнового податку» (*Gesetz, betreffend den Zolltarif des Deutschen Zollgebiets und den Ertrag der Zölle und der Tabaksteuer*), згідно з яким були встановлені мита на локомотиви, вагони, обладнання для легкої промисловості, чавун, промислове залізо, вироби з чавуну і сталі, машинобудівну продукцію тощо.

Окрім протекціоністських заходів застосовували й стимулюючі субсидії. 6 квітня 1881 р. Бісмарк представив німецькому рейхстагу ретельний аналіз французького Закону про субсидії від 29 січня 1881 р., акцентуючи увагу на допомозі, що надавалася на морські перевезення в контексті розширення ринків для зростаючих галузей промисловості Німеччини та наполягав на необхідності наслідувати приклад Франції. Він сказав: «Питання, чи зможе судноплавство і торгівля Німеччини продовжити свій процвітаючий розвиток в умовах конкуренції з країнами, що надають державну допомогу, заслуговує на серйозний розгляд» [16, с. 84]. Як наслідок у 1885 р. було ухвалене рішення щодо надання субсидії у розмірі 5,4 млн марок (близько 1,3 млн дол.) з Імператорського казначейства для сприяння пароплаву між Німеччиною, Австралією і Східною Азією, до Занзібару, а також кількох східно-африканських портів [36]. У тому ж 1885 р. компанії Norddeutscher Lloyd було надано субсидію в розмірі 4,4 млн марок на рік на послуги. Щорічно субвенції зростали. На початку 1900-х років Німеччина щорічно виплачувала 6,94 млн марок у вигляді субординованих платежів для підтримки морського транспорту. Метою уряду Німеччини в наданні таких субвенцій, як зазначено в різних офіційних меморандумах і дебатах в Бундесраті і Рейхстазі, було заохочення експорту і транспортування.

На додаток до цих субсидій уряд Німеччини Законом про митний тариф від 15 липня 1879 р. зняв мито на ввезення матеріалів, устаткування і приладдя, необхідного для будівництва, ремонту та оснащення військових і торгових суден. Окрім того, держава надала особливу допомогу у вигляді спеціальних наскрізних вантажних тарифів, якими встановила мінімальні тарифи залізниці на комбіновані перевезення у разі експорту з Німеччини.

Приблизно до 1887 р. флот Німеччини (військовий і торговий) формувався за рахунок придбання першокласних кораблів

в Англії або замовлення їх будівництва на англійських верфях. Однак після 1887 р. було закладено два кораблі на німецьких верфях. За словами сучасників, «ці кораблі були просто імітацією британських моделей, якими вони вже володіли» (*these vessels being simply imitations of the British models they already possess*) [37, с. 10].

Розвиток німецького кораблебудування у величезних сучасних масштабах почався в 1888 р. за ініціативи кайзера Вільгельма I. Монарх вважав, що жодна нація, яка не будує свої власні кораблі, не може постійно займати перше місце в морській торгівлі, а тому активно впливав на заходи, пов'язані із розширенням торгівлі та розвитком індустрії. Результат цієї сильної і чітко визначеної політики незабаром став очевидним. Німці не лише почали будувати власні кораблі, але ці кораблі стали кращими за ті, що вони могли купити у Великобританії.

Чарльз Кремп (Cramp) наводить переказ розмови, що відбулася восени 1887 р. між видатним англійським конструктором військових кораблів Вільямом Джоном (William John) та капітаном корабля «Trave» німецької компанії Norddeutscher Lloyd. Вільям Джон, серед іншого, сказав: «В Німеччині є респектабельний торговий морський флот, оскільки уряд дозволив своїм бізнесменам купувати кораблі там, де їх могли побудувати найбільш економічно вигідно. В цьому німці проявили здоровий діловий глузд, проте вони ніколи не зможуть досягти успіху в суднобудуванні, і країна ніколи не стане великою суднобудівною нацією, бо за державної підтримки їм краще будувати кораблі на британських верфях». На це німецький капітан корабля «Trave» заявив, що «наразі це – правда: німці раніше купували всі свої перші кораблі в Англії, з яких кращі кораблі стали прикладом і були взяті за основу для запуску власного суднобудування» (*the good ship then under their feet was an example, they had prepared and would soon launch forth a great scheme of home-shipbuilding*). «Я ризикну прогнозувати, – сказав капітан корабля «Trave», – що через десять або дванадцять років на службі у німецької компанії Norddeutscher Lloyd ви побачите пасажирський пароплав або морське океанське судно, яке буде перевершувати за розміром, комфортом, безпекою, швидкістю та іншими параметрами будь-який корабель, коли-небудь збудований у Великобританії, або буде там побудований». Англійський військово-морський архітектор посміхнувся цьому, ввічливо утримавшись від подальших

коментарів. Це було восени 1887 р. Через десять років німецька компанія Norddeutscher Lloyd поставила на озброєння «Kaiser Wilhelm der Grosse» – корабель, з яким англійцям поки не вдавалося зрівнятися, а тим паче перевершити. Німеччина практично посіла перше місце на океані з торгівлі, а Великобританія відійшла на друге місце. Звичайно, британський тоннаж набагато більший, ніж німецький, але німецькі кораблі майже всі більш сучасні» [37, с. 11].

Кайзер Вільгельм I у своїх рішеннях спирався на думку видатних німецьких промисловців, серед яких був і Альфред Крупп, та вважав, що німецький флот необхідно було створити у національних інтересах як противагу Великобританії. Це вимагало внесення поправок у закон про флот, які передбачали відповідний бюджет для створення всього флоту замість затвердження виробництва окремих суден¹⁰. Державні замовлення на поставку більш стійких, броньованих листів були забезпечені монополією Круппа в цій технологічній галузі. Завдяки активній інформаційній політиці «ідеї флоту» стали національною ідеєю.

Тісний зв'язок між владою та бізнесом прослідковується й у співпраці кайзера Вільгельма II і Фрідріха Альберта Круппа. Імператор потребував Круппа як технічного лідера для реалізації своїх планів озброєння. Крупп, з іншого боку, отримував зиски через довіру кайзера. Водночас Крупп зважував гонитву за прибутком з інтересами Німеччини [38]. Про це свідчить його позиція щодо будівництва заводу в Англії спільно з американською компанією озброєнь Sir WG Armstrong Whitworth & Co. Ltd. у 1898 р. Будучи основним акціонером військового заводу, Крупп міг зробити істотний вплив на управління компанією, розширити її присутність на міжнародному рівні, стати технологічним лідером та значно збільшити продажі. Однак рада директорів констатувала, що таке розширення буде суперечити патріотичним переконанням, відповідним традиціям компанії Альфреда Круппа, адже пріоритетом є нарощування потенціалу, в першу чергу, придат-

¹⁰ Перший закон про флот був прийнятий 10 квітня 1898 р. і містив шестирічний план будівництва, визначав кількість і клас кораблів. Кораблі повинні були знаходитися в експлуатації протягом двадцяти п'яти років, а потім автоматично замінюватися на нові зразки. На базі закону Рейхстаг затвердив бюджетні асигнування. Другий закон про флот був прийнятий 14 червня 1900 р. та подвоїв бойовий флот Німеччини. Вартість цієї програми оцінювалася приблизно в 300 млн марок на рік.

ного для захисту інтересів Німеччини. Сенс діяльності компанії полягав в тому, щоб діяти в національних інтересах, а відтак рішення спиралися на цей внутрішній принцип і на збереження цієї історично обґрунтованої норми. Вони не були результатом тиску ані з боку уряду, ані ЗМІ, ані політичних партій. Крупп передусім був бізнесменом, проте він був однієї думки з кайзером – *організація ринкової економіки повинна ґрунтуватися на патріотичних зобов'язаннях, а національний інтерес є етичною нормою, що обумовлює ті чи інші дії* [39, с. 68].

Стівен Вебб (*Webb*) [14], оцінюючи німецьку сталеливарну промисловість, лідером якої був Крупп, стверджує, що держава сприяла картелізації металургії за допомогою законодавчої підтримки та збільшення тарифів, що знизило іноземну конкуренцію і зробило можливим демпінг (експорт за нижчою ціною, ніж продаж металу на місцевому ринку). Це сприяло підвищенню ефективності за рахунок вертикальної інтеграції, стимулів для інвестицій та зниження невизначеності ринку. Картельні контракти зазвичай обмежували продаж всередині країни, а не обсяги виробництва. Вертикальна інтеграція в сталеливарній промисловості була необхідною для збільшення продуктивності через щільну кооперацію та спільний доступ до передових на той час енергозберігаючих технологій. Тарифи і картелі були основними опорами конструкції, яка стримувала конкуренцію (як іноземну, так і внутрішню) у виробничих ланцюгах.

Дослідження німецьких картелів, опубліковане у 1917 р. у Щоквартальному журналі з економіки, вказує, що через обмеження прибутків дилерів та встановлення вето на високі ціни перепродажу, кінцеві споживачі виграли від припинення спекуляцій з боку дилерів. Металургійні вироби продавалися в основному державним залізницям у великих кількостях за довготривалими контрактами, зокрема, синдикат з виробництва сталі уклав трирічні контракти з Пруською державною залізницею [40, с. 287].

Стимування конкуренції за допомогою тарифів і картелів мало значний вплив на структуру і продуктивність сталеливарної промисловості Німеччини протягом трьох з половиною десятиліть до Першої світової війни [13, с. 328]. Загальний успіх німецької металургійної промисловості відображають обсяги виробництва сталі, які зросли з 0,98 млн т у 1885 р. до 10 млн т у 1905 р. і досягли 18,95 млн т у 1913 р., випередивши Великобританію і ставши другим у світі (після США) виробником.

Аргументи Вебба широко застосовні і до оцінки хімічної промисловості, зробленої Лайоном Хіртом (*Hirth*), який також вказує на сильну концентрацію і державну підтримку. Проте, автор зазначає деякі відмінності від металургії. Тарифи зіграли важливу роль у картелізації тільки в галузі неорганічної хімії. З іншого боку, раннє створення державних дослідницьких центрів та їх тісна співпраця з підприємствами-виробниками барвників заклали основу для картелізації органічної хімічної промисловості. Вертикальна інтеграція знизилася транспортні витрати при виробництві барвників так само різко, як і при виробництві сталі. Стабільні та високі ціни були такими ж вирішальними для хімічних підприємств, як і для виробників сталі, оскільки інвестиції були величезними, вони могли окупитись лише у довгостроковій перспективі. На відміну від сталевих картелів, хімічні картелі не привели до збільшення інвестицій у виробничі потужності, оскільки квоти не переглядалися регулярно на основі виробничих потужностей. Однак вони спонукали фірми диверсифікувати свою діяльність у нових галузях, таких як фармацевтика, де можна було отримати значну економію за рахунок масштабу і обсягу, використовуючи те ж обладнання і ресурси, що і при виробництві барвників. У розвитку неорганічної хімічної промисловості (виробництво соди) Німеччина наздогнала Великобританію, яка десятиліттями домінувала на світових ринках. Ще більш важливим є те, що в новій органічній (виробництво барвників) хімічній індустрії англійські фірми лідирували до 1860-х років, але вже у 1913 р. на Німеччину припадало близько 85% світового виробництва барвників. Хімічній промисловості того часу була притаманна характерна риса німецької промислової структури в цілому, яка, можливо, мала вирішальне значення для їхнього успіху, – висока концентрація ринку у вигляді олігополій і картелів [41].

Аналізуючи причини економічного зростання країн кінця XIX ст., Й. Шумпетер стверджував, що саме великі організації («*the large-scale establishment or unit*») [42], до яких можна віднести олігополії, картелі та інші форми концентрації на ринку, мають позитивний вплив на технічний прогрес і економічне зростання здебільшого за відсутності досконалої конкуренції. Адже вони здатні робити великі інвестиції у дослідження, розробки та інновації в умовах невизначеності та ресурсних обмежень. На думку Шумпетера, монопольна рента є єдиним стимулом для інновацій в ринковій економіці, оскільки, навіть при мінімальній не-

визначеності та відсутності обмежень по кредитах, компанії не схильні до ризику та інвестицій в інновації за відсутності будь-яких бар'єрів для входу, котрі захищають їхній прибуток. Крім того, вчений стверджує, що неокласична теорія не лише ігнорує зиски від концентрації на ринку, але і сильно перебільшує її соціальні витрати. Це пов'язано з тим, що основна форма конкуренції базується на технологічних змінах, а не на ціні¹¹.

У роботі «Класичний торговий протекціонізм 1815–1914» вказано, що жорстко націоналістична і протекціоністська позиція Бісмарка, що підтримувала німецьку індустріалізацію, витримала випробування часом. Була змінена структура експортної торгівлі Німеччини [43, с. 226]: частка текстильних товарів (шовку, вовни і бавовняних тканин, а також одягу і нижньої білизни) в загальному експорті скоротилася вдвічі в період з 1880 р. по 1913 р. (з 20 до 10%), тоді як напівфабрикати із заліза та сталі (залізні прутки, бляха, дріт, рейки, литво) зросли з 6 до 7,5%. Але найбільші темпи росту спостерігалися у поставках продукції машинобудування та електротехнічних виробів – частка механічного устаткування зросла з 1,7% в 1880 р. до 2,5% в 1893 р. і до 6,7% у 1913 р. Аналогічним чином електричне обладнання, якого не було у торговій статистиці в 1880 р., сягнуло 2,8% загального експорту 1913 р. Хімічні виробництва аніліну та інших штучних барвників, на які німецькі виробники мали квазімонополію, складали в експорті 1913 р. лише 1,4%. Таким чином, експортна торгівля Німеччини поступово відходила від висококонкурентних ринків традиційних текстильних товарів і все більше схилилася до продуктів

¹¹ У розділі «Монополістична практика» (Monopolistic practices) Й. Шумпетер вказує: «Працюючи в умовах капіталістичної еволюції, абсолютно конкурентна система показує свої власні недоліки. Фірма такого типу, яка сумісна з досконалою конкуренцією, у багатьох випадках поступається за внутрішньою, особливо технологічною, ефективністю...Таким чином, недостатньо стверджувати, що, оскільки досконала конкуренція неможлива в сучасних промислових умовах, або тому, що вона завжди була неможлива, велика установа або одиниця (large-scale establishment or unit) мають сприйматися як необхідне зло... Ми повинні погодитися з тим, що вона стала найпотужнішим двигуном цього прогресу і, зокрема, довгострокового розширення загального випуску обсягу виробництва не тільки не зважаючи, а й, значною мірою, завдяки цій стратегії... В цьому відношенні досконала конкуренція не тільки неможлива, але і неспроможна» [42, с. 106].

своєї «монтаніндустрії»¹² та машинобудування, залишаючи далеко позаду своїх колишніх конкурентів – Францію і Великобританію.

Німецький історик Фрідріх Лютге (Lütge), досліджуючи промисловий розвиток, який він називає «індустріалізм» (*industrialism*), вказує, що «в цілому розвиток німецької промисловості немислимий (ist nicht zu denken) без високих тарифних ставок, які неодноразово піднімалися» [11, с. 519]. Домінік Гепперт у роботі «Прес-війни: зв'язки з громадськістю і дипломатія в німецько-британських відносинах (1896–1912)» [44], наводить інформацію, опубліковану у травні 1896 р. англійським виданням Daily Mail, що свідчить про взаємовідносини між промисловим лідером та «наздоганяючою» економікою. Зокрема, англійці обурювалися, що «Німеччина може витратити на вдосконалення технологій більше, ніж ми, тому що вона може постачати на наші ринки на додаток до свого власного... Ми створюємо колонії для німців, щоб вони там торгували, і її нинішня лихоманка щодо колоніального зростання полягає в тому, щоб лише знайти офіси для розміщення торгових представництв. Тепер вона користується всіма перевагами, які можуть надати наші колонії, так, як би вони були її власними, і ми зберігаємо військово-морський флот просто як морську поліцію, щоб забезпечити безпеку транспорту для німецької торгівлі» [49, с. 301].

Скарги англійців на «несправедливі» торговельні угоди доповнилися звинуваченнями в тому, що «німецькі агенти проникли в британські компанії, щоб таємно складати списки їхніх клієнтів, стежити за бізнес-ідеями та продуктами і передавати інформацію рейху» [44, с. 301]. Було також зазначено, що німці працювали дешево, оскільки «вони таємно фінансувалися своєю країною; вони працювали старанно, тому що їм було важливо дізнатися деталі відповідної професії та проникнути в довіру своїх британських роботодавців» [44, с. 301]. Видання Daily Mail вказувало, що через короткострокові плани британських роботодавців, яких цікавив лише прибуток, було зруйновано довгострокові перспективи успіху Великобританії, що й призвело до її економічного спаду.

¹² Montanindustrie – узагальнюючий термін для галузей, пов'язаних із видобутком та переробкою корисних копалин, зокрема гірничо-рудної, кам'яновугільної, металургійної та сталеливарної промисловості.

Висновки. Вплив держави на становлення та розвиток індустрії, відповідно до історичного періоду, базувався на різних пріоритетах та мав різні механізми їх реалізації.

Становлення на початку XVIII ст. класу державних службовців, які володіють перспективним баченням та компетенціями, забезпечило формування та реалізацію політики Пруссії з розвитку економіки з опорою на місцеву індустрію. Кальвіністське визнання суверенів, норми і принципи кальвіністського способу життя, а також толерантне ставлення до мігрантів, яке, серед іншого, було продиктоване економічною доцільністю, дозволили прусській державній еліті виробити нову трудову етику та посилити ефективність державного управління в інтересах економічного підйому Пруссії. Розвиток економіки з опорою на промисловість забезпечив зростання зайнятості та збільшення доданої вартості, що сприяло виведенню населення зі злиднів та зменшенню соціальної напруги.

Особливістю економічної політики в частині розбудови місцевої промисловості Фрідріха Вільгельма I та Фрідріха Великого (у XVIII ст.) було те, що технологічні інновації та нові види діяльності ініціювалися, передусім, монархом або його адміністрацією. На відміну від провідних економічних держав того часу (Англії, Франції і особливо Нідерландів), у Пруссії була відсутня економічно активна буржуазія як носій технологічного та економічного прогресу. Централізація державного управління сприяла координації та контролю за ресурсами (технологічними, виробничими, кадровими, фінансовими), забезпечила їх захист та стимулювала нарощування, що дозволило Німеччині, користуючись «перевагами відсталості» (на той час – від Англії, Франції, Нідерландів), прискореними темпами наздогнати технологічних лідерів.

Політика меркантилізму прусських монархів у XVIII ст. та неомеркантилізму, реалізованого першим канцлером Німецької імперії Отто фон Бісмарком з 1870-х років, захистила місцевих виробників від тиску конкурентів з країн-технологічних лідерів того часу та заклала фундамент індустріального розвитку, спираючись на передові технології (спочатку іноземні, згодом на німецькі), формуючи потужний промисловий комплекс з високим рівнем локалізації в Німеччині. Державна політика з опорою на картелі з часів Бісмарка була обумовлена зміною моделі конкуренції у вигляді часткової співпраці конкуруючих фірм, що було необхідним

для встановлення захисних бар'єрів та забезпечило організацію промисловості й зміцнення її позицій на зовнішніх ринках. Отже, олігополістична структура стала одним з ключових чинників розвитку німецької промисловості.

Політика кайзерів Вільгельма I та Вільгельма II (у XIX – на початку XX ст.) щодо розвитку індустрії спиралася на вже сформований клас потужних промисловців. Проте, як показує приклад суднобудування, в питаннях національної безпеки та подальшого розвитку економіки держави, ініціативи виходили від влади. Німецька держава у процесі розбудови національної індустрії поєднувала в собі функції підприємця і координатора. Як підприємець-виробник монарх, а згодом канцлер, брав на себе основні ризики щодо започаткування нових підприємств з випуску товарів – пріоритетних для економіки та національної безпеки. Держава фінансово сприяла залученню технологій, машин та обладнання, іноземних спеціалістів задля посилення інноваційного потенціалу німецької промисловості. Як підприємець-споживач, держава формувала ринки для німецьких товарів через державні замовлення чи закупівлі. Координуюча функція держави полягала у створенні освітнього та наукового потенціалу промисловості, а також налагодженні зв'язків між різними суб'єктами: компаніями, університетами, фінансовими організаціями, науководослідними установами та державними фондами. Законодавчо держава спонукала на галузевому, регіональному та національному рівні до зменшення залежності від іноземних технологій і товарів та посилення ендогенних інновацій у промисловості.

Визначальна роль держави протягом 300 років забезпечила Німеччині технологічне та промислове лідерство, соціальну стабільність та національну безпеку як на початку XX ст., і, як показало наше дослідження [45], дотепер.

1. Heyer F. Zur Geschichte der britischen Industrieschutzzölle. *Weltwirtschaftliches Archiv*. 1925. Bd. 22. S. 349–368.
2. Chang H-J. *Bad Samaritans: The Myth of Free Trade and the Secret History of Capitalism*. New York: Bloomsbury, 2008. 288 p.
3. Гиршфельд А., Саліхова Е. Рецепты роста от «Человека, создавшего современную Америку». *Левый берег*. 24 апреля 2018 г. URL: https://lb.ua/economics/2018/04/24/395970_retsepti_rosta_cheloveka.html
4. Eckhard R. *Friedrich Koenig und die Erfindung der Schnellpresse: Wege eines Pioniers der modernen Unternehmensgeschichte* Akademische Verlagsgemeinschaft. München, 2015. 349 s.

5. Антициклічне регулювання ринкової економіки: глобалізаційна перспектива: монографія / за заг. ред. Д.Г. Лук'яненка, А.М. Поручника. Київ: КНЕУ, 2010. 334 с.
6. Мошенський С.З. Закономірності виникнення фінансових криз: криза 1873 року, її причини, перебіг і наслідки. *Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу*. 2011. № 1(19). С. 245–253.
7. Кацин М. Розвиток Німецького митного союзу (1834–1853 pp.): історико-правові особливості в аспекті європейської економічної інтеграції. *Наукові записки інституту законодавства Верховної Ради України*. 2014. № 3. С. 16–21.
8. Brinton C., Christopher J., Wolff R. A History of Civilization: 1715 to the present. Vol 2. Prentice-Hall, 1976. 928 p.
9. Preußen - Chronik eines deutschen Staates. 25. Februar 1713. Der neue König startet mit einem Sanierungsprogramm. URL: https://www.preussenchronik.de/ereignis_jsp/key=chronologie_002270.html
10. Petzina D., Abelshauer W. Die Verantwortung des Staates für die Wirtschaft: ausgewählte Aufsätze. Essen: Klartex, 2000. 240 p.
11. Lütge F. Deutsche Sozial- und Wirtschaftsgeschichte: Ein Überblick. Berlin: Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 1966. 644 p. doi: <https://doi.org/10.1007/978-3-642-86195-6>.
12. Lotz W. The Commercial Policy of Germany. *Journal of Political Economy*. 1907. Vol. 15(5). P. 257–283. doi: <https://doi.org/10.1086/251320>.
13. Treue W. Wirtschafts- und Technikgeschichte Preußens. Berlin/New York: Walter de Gruyter, 2011. 671 p.
14. Webb S. Tariffs, Cartels, Technology and Growth in the German Steel Industry 1879 to 1914. *Journal of Economic History*. 1980. Vol. XL. P. 309–329. doi: <https://doi.org/10.1017/S0022050700108228>.
15. Percy A. Modern tariff history: Germany - United States - France, 1876–1945. London: J. Murray. 1910. 448 p.
16. Dawson W.H. Protection in Germany: A History of German Fiscal Policy During the Nineteenth Century. London: P.S. King, 1904. 259 p.
17. Gerschenkron A. Economic Backwardness in Historical Perspective. Cambridge, MA: Belknap Press of Harvard University, 1962. 456 p.
18. Геєць В.М. Політика економічного зростання на основі розширення внутрішнього споживання та її наслідки. *Фінанси України*. 2007. № 9. С. 14–34.
19. Hinrichs C. Friedrich Wilhelm I. König in Preussen. Jugend und Aufstieg. Ergänzt durch: Der Regierungsantritt Friedrichs Wilhelms I. Die Preussische Zentralverwaltung in den Anfängen Friedrichs Wilhelm I. Darmstadt: Erschienen. 1968. 788 p.
20. Sander H. (Ed.) Friedrich Wilhelm I. Der Soldatenkoenig als Maler. Turmgalerie der Orangerie in Sanssouci 8. Juli bis 14. Potsdam: Märkischer Verlag, 1990. 84 p.
21. Hinrichs C. Die wollindustrie in Preussen unter Friedrich Wilhelm I. Darst. mit Aktenbeil. Berlin: Parey, 1933. 492 s.

22. Bönisch V.G. Der Soldatenkönig. URL: <http://magazin.spiegel.de/EpubDeliv-ery/spiegel/pdf/52666751>.
23. Herzfeld E. Preußische Manufakturen. Berlin: Verlag der Nationen. 1994. 275 s.
24. Fechner H. Die Fabrikengründungen in Schlesien nach dem Siebenjährigen Kriege unter Friedrich dem Großen. Nach den Akten des Staatsarchivs und des Oberbergamts zu Breslau. *Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft*. Bd. 57 (1901). S. 618–652.
25. Königliche Porzellan-Manufaktur Berlin. URL: https://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%B6nigliche_Porzellan-Manufaktur_Berlin.
26. Beer A. Friedrich II. Und Van Swieten: Berichte über die zwischen Oesterreich und Preussen geführten Verhandlungen, die erste Theilung Polens betreffend. Leipzig: Gottfried van Swieten Duncker & Humblot, 1874.
27. Гусейнов Г. Итоги года Пруссии в Германии. *Deutsche Welle*. 15 января 2002 г. URL: <https://www.dw.com/ru>.
28. Schoeps H.-J. Das war Preussen. Zeugnisse der Jahrhunderte. Eine Anthologie. Berlin: Haude & Spener. 1968. 269 p.
29. Henderson W.O. Die struktur der preussischen wirtschaft um 1786. *Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft*. 1961. Bd. 117. H. 2. P. 292–319.
30. Le Neve F., Cole H., Milma Wm., William R. Technical Education. *The Journal of the Society of Arts*. 1868. Vol. 16. No. 790. P. 119–138.
31. Cole G.F. Technical Education in Saxony. *The Journal of the Society of Arts*. 1875. Vol. 23. No. 1190. P. 875–888.
32. Jahresbericht des Historischen Vereins für die Grafschaft Ravensberg. URL: <https://www.stadtarchiv-bielefeld.de/Best%C3%A4nde/Landesgeschichtliche-Bibliothek/LgB-digital/JBHV>
33. Die englische reise 1787. URL: <https://www.lwl.org/westfaelische-geschichte/txt/fs-11494.pdf>.
34. Ward J. Report on the Munich industrial exhibition of 1851. *The Journal of the Society of Arts*. 1854. Vol. 3. No. 105. P. 17–32.
35. Buchner H. Die Matrikularbeiträge im Deutschen Reich. *Archiv des öffentlichen Rechts*. 1911. Vol. 27, No. 2. S. 175–219.
36. Sawa S. System of shipping theory – the methods of shipping policy. *Kyoto University Economic Review*. 1953. Vol. 23. No. 1(54). P. 1–29.
37. Cramp C.H. The Steamship Merger and American Shipbuilding. *The North American Review*. 1902. Vol. 175. No. 548 (Jul.). P. 5–16.
38. Epkenhans M. Zwischen Patriotismus und Geschäftsinteresse. F.A. Krupp und die Anfänge des deutschen Schlachtfloottenbaus 1897-1902. Geschichte und Gesellschaft. 1989. No. 15. S. 196–226.
39. Epkenhans M., Stremmel R. Friedrich Alfred Krupp: Ein Unternehmer im Kaiserreich. München: C.H. Beck Verlag, 2010. 364 s.
40. Tosdal H.R. The German Steel Syndicate. *The Quarterly Journal of Economics*. 1917. Vol. 3. No. 2 (Feb.). P. 259–306. doi: <https://doi.org/10.2307/1883911>.
41. Hirth L. State, cartels and growth: The German Chemical Industry. Norderstedt: GRIN Publishing, 2007. 64 p.

42. Schumpeter J. Capitalism, Socialism, and Democracy. URL: <https://eet.pixel-online.org/files/etranslation/original/Schumpeter,%20Capitalism,%20Socialism%20and%20Democracy.pdf>.
43. Dormois J.-P., Lains P. Classical Trade Protectionism 1815-1914. New York: Routledge, 2006. 378 p. doi: <https://doi.org/10.4324/9780203698860>.
44. Geppert D. Pressekriege: Öffentlichkeit und Diplomatie in den deutsch-britischen Beziehungen (1896-1912). München: R. Oldenbourg Verlag, 2007. 498 s.
45. Гиршфельд А., Саліхова Е. Любить по-немецки. *Левый берег*. 29 октября 2019 г. URL: https://lb.ua/economics/2019/10/29/440825_lyubit_pone-metski.html.

References

1. Heyer, F. (1925). Zur Geschichte der britischen Industrieschutzzölle. *Weltwirtschaftliches Archiv*, 22, 349–368 [in German].
2. Chang, Ha-Joon. (2010). *Bad Samaritans: The Myth of Free Trade and the Secret History of Capitalism*. New York: Bloomsbury.
3. Hirshfeld, A.M., Salikhova, E.B. (2018). Growth Recipes from "The Man Who Created Modern America". Retrieved from https://lb.ua/economics/2019/10/29/440825_lyubit_ponemetski.html [in Russian].
4. Eckhard, R. (2015). Friedrich Koenig und die Erfindung der Schnellpresse: Wege eines Pioniers der modernen Unternehmensgeschichte Akademische Verlagsgemeinschaft. München [in German].
5. Lukyanenko, D.G., Poruchnyk, A.M. (Ed.). (2010). Anticyclical regulation of the market economy: globalization perspective: monograph. Kyiv: KNEU [in Ukrainian].
6. Moshensky, S. (2011). Patterns of financial crises: the crisis of 1873, its causes, course and consequences. *Problemy teorii ta metodolohiyi bukhkhalternskoho obliku, kontrolyu i analizu - Problems of theory and methodology of accounting, control and analysis*, 1(19), 245-253 [in Ukrainian].
7. Katsyn, M. (2014). Development of the German Customs Union (1834-1853): historical and legal features in the aspect of European economic integration. *Naukovi zapysky instytutu zakonodavstva Verkhovnoyi Rady Ukrainy - Scientific notes of the Institute of Legislation of the Verkhovna Rada of Ukraine*, 3, 16-21 [in Ukrainian].
8. Brinton, C., Christopher, J., Wolff, R. (1976). *A History of Civilization: 1715 to the present*. Vol. 2. Prentice-Hall.
9. Preußen - Chronik eines deutschen Staates (1713). Der neue König startet mit einem Sanierungsprogramm. Retrieved from https://www.preussenchronik.de/ereignis_jsp/key=chronologie002270.html [in German].
10. Petzina D., Abelshauer W. (2000). *Die Verantwortung des Staates für die Wirtschaft: ausgewählte Aufsätze*. Essen: Klartex [in German].
11. Lütge, F. (1966). *Deutsche Sozial- und Wirtschaftsgeschichte: Ein Überblick*. Berlin: Springer-Verlag Berlin Heidelberg. doi: <https://doi.org/10.1007/978-3-642-86195-6> [in German].
12. Lotz, W. (1907). The Commercial Policy of Germany. *Journal of Political Economy*, 15(5), 257-283. doi: <https://doi.org/10.1086/251320>.
13. Treue, W. (2011). *Wirtschafts- und Technikgeschichte Preußens*. Berlin/New York: Walter de Gruyter [in German].
14. Webb, S. (1980). Tariffs, Cartels, Technology and Growth in the German Steel Industry, 1879 to. 1914. *Journal of Economic History*, XL, 309-329. doi: <https://doi.org/10.1017/S0022050700108228>.
15. Percy, A. (1910). *Modern tariff history: Germany - United States - France, 1876-1945*. London: J. Murray.
16. Dawson, W.H. (1904). *Protection in Germany: A History of German Fiscal Policy During the Nineteenth Century*. London: P.S. King.
17. Gerschenkron, A. (1962). *Economic Backwardness in Historical Perspective*. Cambridge, MA: Belknap Press of Harvard University.
18. Heyets, V.M. (2007). Economic growth policy based on the expansion of domestic consumption and its consequences. *Finansy Ukrainy – Finance of Ukraine*, 9, 14-34 [in Ukrainian].
19. Hinrichs, C. (1968). Friedrich Wilhelm I. König in Preussen. Jugend und Aufstieg. Ergänzt durch: Der Regierungsantritt Friedrichs Wilhelms I. Die Preussische Zentralverwaltung in den Anfängen Friedrichs Wilhelm I. Darmstadt: Erschienen [in German].
20. Sander, H. (Ed.). (1990). *Friedrich Wilhelm I. Der Soldatenkönig als Maler. Turmgalerie der Orangerie in Sanssouci 8. Juli bis 14. Potsdam: Märkischer Verlag* [in German].
21. Hinrichs, C. (1933). *Die wollindustrie in Preussen unter Friedrich Wilhelm I. Darst*. Berlin: Parey [in German].
22. Bönisch, V.G. *Der Soldatenkönig*. Retrieved from <http://magazin.spiegel.de/EpubDelivery/spiegel/pdf/52666751> [in German].
23. Herzfeld, E. (1994). *Preußische Manufakturen*. Berlin: Verlag der Nationen [in German].
24. Fechner, H. (1901). Die Fabrikengründungen in Schlesien nach dem Siebenjährigen Kriege unter Friedrich dem Großen. Nach den Akten des Staatsarchivs und des Oberbergamts zu Breslau. *Journal of all political science*, 57, 618-652 [in German].
25. Königliche Porzellan-Manufaktur Berlin. Retrieved from https://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%B6nigliche_Porzellan-Manufaktur_Berlin [in German].
26. Beer, A. (1874). Friedrich II. Und Van Swieten: Berichte über die zwischen Oesterreich und Preussen geführten Verhandlungen, die erste Theilung Polens betreffend. Leipzig: Gottfried van Swieten Duncker & Humblot [in German].
27. Huseynov, G. (2002). Results of the year of Prussia in Germany. *Nimets'ka khvylya - Deutsche Welle*. Retrieved from <https://www.dw.com/ru> [in Russian].
28. Schoeps, H.-J. (1968). *Das war Preussen. Zeugnisse der Jahrhunderte. Eine Anthologie*. Berlin: Haude & Spener [in German].

29. Henderson, W.O. (1961). Die struktur der preussischen wirtschafft um 1786. *Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft*, 117(2), 292-319 [in German].
30. Le Neve F., Cole H., Milma Wm., William R. (1868). Technical Education. *The Journal of the Society of Arts*, 16(790), 119-138.
31. Cole, G.F. (1875). Technical Education in Saxony. *The Journal of the Society of Arts*, 23 (1190), 875-888.
32. Jahresbericht des Historischen Vereins für die Grafschaft Ravensberg. Retrieved from <https://www.stadtarchiv-bielefeld.de/Best%C3%A4nde/Landesgeschichtliche-Bibliothek/LgB-digital/JBHV> [in German].
33. Die englische reise 1787. Retrieved from <https://www.lwl.org/westfaelische-geschichte/txt/fs-11494.pdf> [in German].
34. Ward, J. (1854). Report on the Munich industrial exhibition of 1851. *The Journal of the Society of Arts*, 3(105), 17-32.
35. Buchner, H. (1911). Die Matrikularbeiträge im Deutschen Reich. *Archiv des öffentlichen Rechts*, 27(2), 175-219 [in German].
36. Sawa, S. (1953). System of shipping theory - the methods of shipping policy. *Kyoto University Economic Review*, 23(1), 1-29.
37. Cramp, C. (1902). The Steamship Merger and American Shipbuilding. *The North American Review*, 175(548), 5-16.
38. Epkenhans, M. (1989). F.A. Krupp und die Anfänge des deutschen Schlacht-flottenbaus 1897-1902. *Geschichte und Gesellschaft*, 15, 196-226 [in German].
39. Epkenhans, M., Stremmel, R. (2010). Friedrich Alfred Krupp: Ein Unternehmer im Kaiserreich. München: C.H. Beck Verlag [in German].
40. Tosdal, H.R. (1917). The German Steel Syndicate. *The Quarterly Journal of Economics*, 31(2), 259-306. doi: <https://doi.org/10.2307/1883911>.
41. Hirth, L. (2007). State, cartels and growth: The German Chemical Industry. Norderstedt: GRIN Publishing.
42. Schumpeter, J.A. Capitalism, Socialism, and Democracy. Retrieved from <https://eet.pixel-online.org/files/etranslation/original/Schumpeter,%20Capitalism,%20Socialism%20and%20Democracy.pdf>.
43. Dormois, J.-P., Lains, P. (2006). Classical Trade Protectionism 1815-1914. New York: Routledge. doi: <https://doi.org/10.4324/9780203698860>.
44. Geppert, D. (2012). Pressekrige: Öffentlichkeit und Diplomatie in den deutsch-britischen Beziehungen (1896-1912). München: R. Oldenbourg Verlag [in German].
45. Hirshfeld, A., Salikhova, E. (2019). Loving in German. Levy bereg - Left Coast. Retrieved from https://lb.ua/economics/2019/10/29/440825_lyubit_ponemetski.html [in Russian].

Стаття надійшла до редакції 19 травня 2020 р.