

https://www.swissinfo.ch/rus/politics/интерактив_миграция-и-беженцы-в-европе--цифры-и-факты/41557352.

10. Мухаммад аль-Мунаджид. Может ли мусульманин поселиться в стране кяфилов для лучшей жизни? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://fatwaonline.net/?view=question&id=13363>.

11. Преславний Коран. Переклад смислів українською мовою / Переклав М.М. Якубович. – Медина: Центр імені Короля Фагда з друку Преславного Сувою, 2012. – 998 с.

12. Разъяснение фетвы шейха аль-Альбани о хиджре из Палестины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://anti-irhab.com/albany_hijra_palestine/.

13. Рахман Х.У. Краткая история ислама: Хронология событий, 570-1000 гг. от Рождества Христова / Х.У. Рахман. – Москва: UMMAN, 2002. – 408 с.

14. Узнардов И.М. Проблема иммигрантов в странах Запада на современном этапе / И.М. Узнардов // Пространство экономики. – 2014. – №1. – С. 115-122.

15. Число беженцев из Сирии превысило 5 млн. человек [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://korrespondent.net/world/3833848-chyslo-bezhentsev-yz-syryu-prevysilo-5-mln-chelovek>.

References:

1. ABU ISLAM ASH-SHARKASI. (n.d.). *Kuda sovershat' xidzhru?* [Where to Make Hijrah?]. Retrieved from <http://alifammara.livejournal.com/16519.html> [In Russian]

2. ALI-ZADE, AJDYN ARIF OGLY (2007). *Islamskij enciklopedicheskij slovar'*. [Encyclopedic Dictionary of Islam]. Moscow: Ansar. [In Russian]

3. AL-ISMAIL, T. (2009). *Zhizn' Muxammada: zhizneopisanie Proroka na osnove samyx rannix istochnikov*. [The Life of Muhammad: The Biography of the Prophet Based on the Earliest Sources]. Kyiv: Ansar Fundejshn. [In Russian]

4. BELOKRENICKIJ, V.Ya. (2010). Rost naseleniya v islamskom mire. [Population Growth in the Muslim World]. *Istoricheskaya psixologiya i sociologiya istorii*, 1, 83–96. [In Russian]

5. BOL'SHAKOV, O.G. (2000) *Istoriya Xalifata. T. 1: Islam v Aravii*. [The History of the Caliphate. Vol. 1: Islam in Arabia]. Moscow: "Vost. Lit." RAN. [In Russian]

6. IBN XISHAM. (2007). *Zhizheopisanie Proroka Muxammada, rasskazannoe so slov al'-Bakkai, so slov Ibn Isxaka al'-Muttaliba (pervaya*

polovina VIII veka). [The Biography of the Prophet Muhammad, Told with Words Al Bakkai, from Words ibn Ichak Al Muttalib (the 1st half of the 8th century)]. Moscow: Umma. [In Russian]

7. KASATKIN, P. I. & XRUSTAL'OV, I. M. & AVATKOV, V. A. (2012). *Evrobezopasnot', integraciya i "Myagkaya sila" migracii v XXI veke*. [European Security, Integration and the "Soft Power" of Migration in the 21st Century]. *Vestnik MGIMO*, 6, 79–93. [In Russian]

8. MATVEEV, K. P. (2005). *Istoriya islama*. [The History of Islam]. Moscow: AST: Vostok-Zapad. [In Russian]

9. NGUEN, D.-K. & ZUMMERMATTER, SH. (n.d.). *Migraciya i bezhency v Evrope: cifry i fakty*. [Migration and Refugees in Europe: Facts and Figures]. [Online]. Retrieved from https://www.swissinfo.ch/rus/politics/интерактив_миграция-и-беженцы-в-европе--цифры-и-факты/41557352 [In Russian]

10. MUXAMMAD AL'-MUNADZHID. (n.d.). *Mozhet li musul'manin poselit'sya v strane kyafirov dlya luchshej zhizni?* [Can a Muslim Settle in the Kafirs' Land for a Better Life?]. [Online]. Retrieved from <https://fatwaonline.net/?view=question&id=13363>. [In Russian]

11. *Preslavnyi Koran. Pereklad smysliv ukrainskoiu movoiu*. [Glorious Quran. The Ukrainian Translation of the Meanings]. (2012). Medina: Tsentr imeni Korolia Fahda z druku Preslavnoho Suvoi. [In Ukrainian]

12. *Raz'yasnenie fetvy shejxa al'-Al'bani o xidzhre iz Palestiny*. [Clarification of Sheikh al-Albani's Fatwa on Hegira from Palestine]. (2009). [Online]. Retrieved from http://anti-irhab.com/albany_hijra_palestine/. [In Russian]

13. RAXMAN, X.U. (2002). *Kratkaya istoria of Islam: Xronologiya sobytij, 570-1000 gg. ot Rozhdestva Xristova*. [The Short History of Islam: Chronology, AD 570-1000]. Moscow: UMMAN. [In Russian]

14. UZNARODOV, I.M. (2014). *Problema immigrantov v stranax Zapada na sovremennom etape*. [The Problem of Immigrants in Western Countries at the Present Stage]. *Prostranstvo ekonomiki*, 1, 115–122. [In Russian]

15. *Chislo bezhentsev iz Sirii prevysilo 5 mln. chelovek*. [The Number of Refugees from Syria exceeded 5 million of people]. (2017). [Online]. Retrieved from <http://korrespondent.net/world/3833848-chyslo-bezhentsev-yz-syryu-prevysilo-5-mln-chelovek>. [In Russian]

Надійшла до редколегії 07.10.18

V. Liulka, PhD Student

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

MUSLIM MIGRATION: THEORETICAL BASIS

The article is dedicated to the discussion questions of theoretical aspects of Muslim migration to the countries, where the Islam has no position of dominant religion. The interest to this problem increased because of growth of the Muslim population and the expansion of Muslim migration. The terminological aspects of the term "hegira" ("hijra") is analysed in Arabic and Ukrainian languages; the meaning of the term in linguistic and Sharia law is separated. The historical retrospective of migration practice of the first Muslims is traced by the author on the evidence of Quran and Sunnah. In particular, the author analysed the resettlement of Muslims to Ethiopia and the migration from Mecca to Medina. The causes of migration, it's process and aftermath for the Muslim doctrine are considered in the article. The views of the modern Muslim theologists on the Muslim migration waves to the Western countries after the Arab-Israeli conflicts and the crisis of Syria are compared.

Key words: Islam, Muslims, hegira, hijra, refugees, migration.

УДК 94 (477)

<https://doi.org/10.17721/1728-2640.2018.139.09>

М. Михайленко, асп.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

ОСОБЛИВОСТІ ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ

ПЕРШИХ "ІСТОРИЧНО ПРАВИХ" УРЯДІВ КОРОЛІВСТВА ІТАЛІЯ (1861-1876 рр.)

Здійснено аналіз економічної політики Королівства Італія протягом періоду правління "історично правих" урядів після завершення його об'єднання в єдину національну державу. Охарактеризовано основні напрямки економічних реформ у визначений період та їхній вплив на подальший розвиток держави. У результаті дослідження показано, що обрання керівництвом країни ліберальної економічної моделі на початку існування держави дозволило достатньо швидко створити внутрішній ринок товарів та послуг, активізувати зовнішньоекономічні зв'язки з найбільшими економічними потугами того часу, сприяти розвитку сільськогосподарського сектору економіки, забезпечити накопичення капіталу всередині країни та залучити зовнішні інвестиції в королівство. Водночас, з огляду на значну економічну відсталість держав Апеннінського півострова напередодні об'єднання, фактичне скасування митних бар'єрів у торгівлі з більш потужними європейськими країнами після 1861 р. завдало удару слабкій промисловості країни та поглибило нерівномірність її розвитку за лінією північ-південь. Беззаперечним досягненням "історично правих" урядів у сфері бюджетної політики стало подолання величезного дефіциту бюджету до 1876 р.

Ключові слова: Королівство Італія, ліберальна економічна політика, "історично праві" уряди, митні бар'єри, податкова політика, протекціонізм.

На початку 1861 р. завершився перший етап об'єднання Апеннінського півострова в єдину національну державу. Після цього перед керівництвом Королівства Італія постало надзвичайно складне завдання консолідації новоствореної держави. У цьому процесі економічні реформи мали відігравати ключову роль.

Хоча тема економічної політики перших урядів Королівства Італія була предметом досліджень багатьох італійських науковців (Альфредо Капоне, Вера Дзамані, Джанні Маронджю, Гуїдо Пескосолідо та багатьох інших), у вітчизняній історичній науці немає ґрунтовних праць, присвячених цій тематиці.

Метою цього дослідження є аналіз економічних реформ, спрямованих на консолідацію новоствореної держави, здійснених "історично правими" урядами Королівства Італія протягом їхнього перебування при владі, а саме перших 15 років існування об'єднаної італійської держави.

На початку свого існування королівство уявляло собою дуже економічно відсталу країну порівняно з іншими європейськими державами. За статистичними даними, у 1861 р. в королівстві проживало близько 22 млн. громадян, із них тільки 20 % – у містах з населенням більше 20 тис. жителів та 1/10 – у містах з населенням більше 100 тис. Найбільшими містами на той час були: Неаполь з 447 тис. мешканців, Турін – 204 тис., Мілан – 196 тис., Палермо – 194 тис., Генуя – 127 тис., Флоренція – 114 тис., Болонья – 109 тис., Мессіна – 103 тис. [9, с. 23-24].

Близько 70 % працездатного населення були зайняті у сільському господарстві, 18 % – у промисловості, 12 % – у сфері послуг. Частка сільського господарства у ВВП країни дорівнювала 54,4 %, промисловості – 18,7 %, послуг – 21,5 %. Тож королівство було переважно аграрною країною – площа її сільськогосподарських земель дорівнювала 29,6 млн. гектарів, при цьому значна їхня частина, як ніде в Європі, залишалася необробленою – 5,6 млн. га [10, с. 143].

Сільськогосподарський сектор значно відрізнявся між регіонами країни не тільки за родючістю ґрунтів і способами землеволодіння, але й за методами ведення господарства. Так, на півночі сільське господарство розвивалося на основі капіталістичних форм господарювання та використання розвинутих технологій обробки землі, зокрема іригації, що забезпечувало високий рівень врожайності. На цих територіях вирощувались зернові культури, рис, бавовна, значним було виробництво шовку, що експортувався за кордон.

У центрі країни переважав тип сільського господарства за контрактом, коли власник землі надавав її в оренду селянським родинам, які повинні були ділитися половиною урожаю з орендодавцем. Фактично, це була перехідна форма земельних відносин між феодалізмом і капіталізмом, що не дозволяла орендарю витратити значні ресурси на удосконалення техніки та методів виробництва. Відповідно, основними культурами, що вирощувались тут, були виноград, оливи, фруктові дерева та зерно (головним чином для власного вжитку).

На півдні країни земля належала небагатьом власникам – там панували латифундії. Деякі з власників самі обробляли свої наділи за допомогою найманих робітників, інші – надавали їх в оренду. В цілому, відносини між землевласниками та селянами були архаїчними, характеризувалися повною феодальною залежністю останніх від своїх господарів, робота носила винятково сезонний характер. Основними культурами були зернові, значні площі відводилися під скотарство. Продуктивність сільського господарства на 1 гектар землі на півдні становила третину від продуктивності праці аграріїв на півночі [11, с. 38].

В цілому, через таку неоднорідність Королівство Італія значно поступалося за рівнем продуктивності зернових іншим європейським країнам – 11 гектолітрів на 1 гектар у порівнянні з 32 у Великій Британії, 23 – у Німеччині, 22 – у Голландії, 20 – в Бельгії, 15 – у Франції [7, с. 15].

Аналогічною була ситуація з розвитком інфраструктури на Апеннінському півострові на час об'єднання країни. Станом на 1861 р. усього на території королівства було введено в експлуатацію близько 2000 км залізниці (для порівняння, у Франції цей показник до-

рівнював 9000 км, у Великій Британії – 17500 км), з них 1300 км розташовувалися на півночі країни, Велике Герцогство Тосканське мало 257 км, Папська держава – 100; водночас тривало будівництво ще 300 км, які мали з'єднати Болонью з Анконою та Порреттою, на території Королівства Обох Сицилій було побудовано 99 км [5]. Таким чином, північ та південь країни не мали залізничного сполучення.

Протяжність доріг із твердим покриттям (пізніше їх було класифіковано як автомобільні) у 1861 р. становила 13000 км. Головним чином вони були сконцентровані в регіонах П'ємонт, Лігурія, Ломбардія та Тоскана. На півдні нового королівства було 2500 км доріг, 780 км – в Сицилії [9, с. 65].

На території Апеннінського півострова була відсутня єдина валюта. Катастрофічною виглядала ситуація з державним боргом – його сума у 1861 р. для всіх колишніх держав півострова сягнула 2240 млн. лір. При цьому основна частина державного боргу – 57,22 % – належала Сардинському королівству, що було пов'язано зі значними витратами Турину на війни за незалежність. Для Королівства Обох Сицилій ця цифра складала 29,4 %, решта припадала на п'ять інших країн, що існували на території півострова до об'єднання [6].

Тож перед керівництвом Королівства Італія поставили надзвичайно складні завдання, від успішності вирішення яких значною мірою залежало виживання та збереження єдності новоствореної держави. У 1861 р. за результатами національних виборів до Палати депутатів італійського парламенту до влади прийшли так звані "історично праві". Серед їхніх головних пріоритетів в економічній політиці перших років існування королівства можна виділити такі: запровадження єдиної монетарної, податкової та митної систем на всій території країни; створення єдиного внутрішнього ринку товарів і послуг; подолання величезного дефіциту бюджету; розвиток інфраструктури через розбудову доріг та мережі залізниць з метою з'єднати північ та південь; активізація зовнішньої торгівлі та залучення зовнішніх інвестицій і фінансових ресурсів у країну задля подолання її економічної відсталості.

Фактично одразу ж після об'єднання у сфері монетарної політики був встановлений офіційний курс різних грошових одиниць, що циркулювали на території країни до ліри, що була в обігу в Сардинському королівстві. 24 серпня 1862 р. був ухвалений закон, за яким в Королівстві Італія офіційною валютою визнавалася італійська ліра (фактично сардинська) та запроваджувалась біметалічна грошова система – тобто на основі золота та срібла. Співвідношення між золотом та сріблом встановлювалось у пропорції 1:15,5 [11, с. 93]. Таке рішення було ухвалено з метою спростити торговельні відносини з Францією, Швейцарією та Бельгією, де існувала аналогічна система.

У 1865 р. за ініціатииви Наполеона III був створений Латинський монетний союз, членами якого стали Франція, Бельгія, Італія, Швейцарія; у 1868 р. до нього приєдналась Греція. Він закріпив біметалеву систему та передбачав розробку єдиного стандарту чеканки монет і прийняття до сплати на території союзу будь-яких грошових знаків держав-членів. Емісія грошей відбувалась пропорційно до чисельності населення кожної з країн. Союз офіційно проіснував до 1927 р., але фактично вже наприкінці XIX ст. він втратив своє значення. Причиною стало падіння вартості срібла відносно золота, що призвело до поширення у країнах-членах золотовалютного стандарту. Крім цього, зростало використання паперових банкнот, обіг яких не був передбачений угодою.

Не зважаючи на запровадження п'ємонтської ліри на території новоствореної держави, Національний банк колишнього Сардинського королівства не став єдиною установою, відповідальною за емісію національної валюти та здійснення монетарної політики. Це було пов'язано з тим, що банк був приватною установою і для відкриття своїх філій по всій території країни йому потрібно було залучити місцевий капітал, що було нелегкою.

Протягом першої десятиріччя після об'єднання в країні суттєво зріс обіг паперових грошей. Так, за наявними даними, у 1862 р. серед 2 млрд. лір, що перебували в обігу, близько 1800 млн. були монети і тільки 200 млн. – банкноти, а вже у 1882 р. кількість монет зменшилася до 1300 млн., а паперових грошей зросла до 1500 млн., з яких 940 млн. було випущено від імені держави [11, с. 232-233]. З метою забезпечення державного контролю у цій сфері, у 1874 р. було схвалено закон, згідно з яким тільки шість банківських установ отримали право на здійснення емісії – Національний банк Королівства Італія (колишній банк Сардинського королівства), Тосканський Національний банк, Тосканський кредитний банк, Римський банк, Неаполітанський банк та Сицилійський банк. На законодавчому рівні було визначено чіткі граничні квоти для кожного банку щодо розміру можливих емісій. Відсутність належного державного контролю за дотриманням банками цих зобов'язань та здійсненням єдиної монетарної політики в країні призвели до найбільшого за всю історію Королівства Італія скандалу навколо Римського банку, що спалахнув наприкінці 1880-х – на початку 1890-х рр. За результатами відповідного розслідування було встановлено, що Римський банк фактично удвічі перевищив власну квоту на випуск національної валюти, причому значна частина банкнот дублювалася, маючи один і той самий номер. У цей грандіозний скандал були залучені відомі політики і депутати королівства, які отримували великі кредити у банку та використовували їх, у тому числі, на фінансування власних передвиборчих кампаній. В результаті тогочасний уряд був змушений подати у відставку, Римський банк припинив своє існування, нарешті створили Національний банк Італії, який отримав монополію на емісію ліри і організацію грошового обігу в країні.

У 1866 р. в королівстві було введено заборону на обмін паперових грошей на золото і срібло та примусовий курс на банкноти, видані Національним банком Королівства Італія. Таке рішення уряду було спричинено низкою факторів, серед яких – потреба держави в істотних коштах, у тому числі для виплати процентів за державними цінними паперами, фінансування участі королівства в австро-пруській війні 1866 р. з метою отримати контроль над областю Венето та забезпечення інших найбільш нагальних державних потреб. Державна казна при цьому була порожньою – дефіцит державного бюджету збільшився з 3131 млн. лір станом на 1 січня 1862 р. до 6929 млн. лір на 1 січня 1867 р. [2, с. 89]. Уряд потребував великої позики – Національний банк Королівства Італія надав відповідний кредит на суму 250 млн. лір під надзвичайно низький відсоток (1,59 %). При цьому банк звернувся до уряду з вимогою призупинити обмін його паперових грошей на дорогоцінні метали, що було зроблено та стосувалося виключно Національного банку Королівства Італія. Банкноти, випущені іншими банками, за вимогою мали бути конвертовані у банкноти вищезгаданого Національного банку. На всій території королівства був також встановлений їхній примусовий курс. Це дозволило державі вирішити свої найбільш нагальні фінансові проблеми за рахунок збільшення друку та обігу паперових грошей у країні [3, с. 163-164].

У сфері фінансової політики головним завданням перших урядів королівства було подолання величезного дефіциту бюджету, який зростав навіть після об'єднання з огляду на значні витрати, пов'язані з так званою "третьою війною за незалежність" 1866 р. та фінансуванням розвитку інфраструктури. Показник дефіциту бюджету був також важливим з огляду на увагу до нього зовнішніх інвесторів під час оцінювання стабільності економіки країни, а на той час королівство як ніколи потребувало зовнішніх капіталів. Головними інструментами для досягнення цієї мети були: випуск державних боргових цінних паперів та їхнє розміщення на зовнішніх ринках, переважно на французькому, німецькому та британському, а також збільшення надходжень у держбюджет за рахунок посилення податкового тиску.

Для цього в країні було введено велику кількість прямих і непрямих податків [7, с. 43-86]. Перша група податків, що була запроваджена новою італійською владою, була пов'язана зі статками та включала три основні податки: земельний, на нерухомість (включаючи промислові об'єкти) і дохід. Земельний податок існував у всіх колишніх державах Апеннінського півострова, хоча й сильно відрізнявся за розміром та методикою його формування. З огляду на той факт, що створення єдиного земельного кадастру об'єднаного королівства було складним та довготривалим процесом, у 1864 р. законом був запроваджений тимчасовий "зрівняний" податок, що формувався на основі декількох індикаторів вартості землі у різних частинах країни. Податок на нерухомість будь-якого призначення, за винятком будинків селян у сільській місцевості, розташованих окремо, до об'єднання існував тільки в Сардинському королівстві і Ломбардії. Законом від 26 січня 1865 р. він був поширений на всю територію Королівства Італія. Його ставка дорівнювала 16,25 %. Введення 14 липня 1864 р. податку на дохід було новою практикою для всіх колишніх держав Апеннінського півострова. Його було запозичено у Великої Британії (income tax). Він стосувався усіх доходів, за винятком тих, що вже були оподатковані.

На законодавчому рівні було запроваджено також багато непрямих податків – на спадщину, гербовий та реєстраційний збори тощо. Серед податків, які не мали аналогів у період до об'єднання країни, були податки на пиво, газовану воду, цукор та помел. Останній, введений у 1868 р., викликав широкий протест в італійському суспільстві, адже стосувався найбільш бідних верств населення. Розмір податку варіювався залежно від виду зернових – 1 центнер помелених каштанів коштував 50 центів, жита – 1 ліра, кукурудзи – 1 ліра, вівса – 1 ліра 20 центів, пшениці – 2 ліри [1]. Кожен млин мав механічний лічильник, що рахував кількість обертів жорна. Податок вираховувався пропорційно кількості цих обертів. Кожен млинар мав сплатити суму відповідно до показника лічильника, яку перед цим стягував з клієнтів – фактично взявши на себе функції податківця. Негативними наслідками запровадження цього податку стало суттєве зростання ціни на хліб, яка не зменшилася навіть після скасування податку у 1884 р. Крім цього, це призвело до закриття дрібних млинів на користь великих, що могли дозволити собі платити цей податок за рахунок великих обсягів помелених зернових.

Значний податковий тиск на населення країни дозволив скоротити дефіцит державного бюджету. Так, у 1862 р. державні надходження тільки на 58 % покривали витрати, у 1866 р. ситуація погіршилася у зв'язку з участю королівства в австро-пруській війні, коли цей показник скоротився до 44 % [11, с. 225-226]. Проте у 1876 р. дефіцит бюджету був повністю подоланий, що стало одним з головних досягнень "історично правих".

Значну увагу перші уряди країни приділяли питанню розбудови інфраструктури, зокрема залізниці. Панувала думка, що саме належна інфраструктура, що з'єднає півострів з півночі на південь та із заходу на схід, зможе сприяти реальній консолідації новоствореної держави та її населення. При розгляді питання щодо будівництва нових залізничних сполучень спочатку йшлося про використання п'ємонтського досвіду – здійснення цього за рахунок виключно державного фінансування. Однак, з огляду на складний фінансовий стан держави та необхідність значних капіталовкладень, яких потребувала розбудова залізниці, у 1862 р. було ухвалено рішення передати це питання у приватні руки шляхом надання в концесію на чітко визначений період. Залізнична система королівства була поділена на чотири основні групи за територіальним принципом: Римська, Калабрійсько-Сицилійська, Лігурійсько-Тосканська, Ломбардійська і Центрально-італійська залізниці [9, с. 68-69]. Розбудову та керування ними було доручено чотирьом основним компаніям зі значною долею іноземного капіталу, зокрема французького – Залізниці верхньої Італії (*Strade ferrate dell'Alta Italia*), Римській залізниці (*Strade ferrate romane*), Калабрійсько-Сицилійській залізниці (*Strade ferrate Calabro-Sicule*), Південній залізниці (*Strade ferrate meridionale*). У ході будівництва нових залізничних сполучень деякі зі згаданих компаній зіштовхнулися зі складними проблемами геологічного та морфологічного характеру місцевості, що суттєво підвищувало вартість нових доріг та призводило до фінансових труднощів підприємств. Часто держава мала втручатися в їхню діяльність, рятуючи від банкрутства. Так, Калабрійсько-Сицилійська залізниця (*Strade ferrate Calabro-Sicule*) після надзвичайно затратного будівництва залізничних шляхів на Сицилії втратила свою концесію, що була передана компанії Віталі-Пікард (*Vitali-Picard*). У зв'язку з цим уряд повернувся до думки про доцільність викупу права на керування залізничною мережею у приватних компаній та її повернення у власність держави. Питання націоналізації залізниць декілька разів виносилося урядом на розгляд парламенту, однак голосування провалювалося. Це не в останню чергу було пов'язано з особистими інтересами окремих парламентаріїв. Показовим у цьому сенсі є випадок із компанією Південна залізниця (*Strade ferrate meridionale*). Під час першого засідання адміністративної ради компанії з'ясувалося, що 14 із її 22 членів були діючими депутатами, 2 з яких – члени парламентської комісії, відповідальної за концесії. Тобто, конфлікт інтересів був очевидним [3, с. 168].

Про те, що питанню розбудови залізниць надавалося непересічне значення свідчить і той факт, що саме у зв'язку з відмовою парламенту в 1876 р. підтримати пропозицію уряду щодо їхньої націоналізації призвело до відставки Ради міністрів та завершення ери правління "історично правих".

У цілому, зусилля перших урядів з розвитку інфраструктури країни увінчалися успіхом. Так, за період правління "історично правих" протяжність залізниць збільшилася з 2000 км до 7686 км, телеграфних ліній – з 9860 км до 21437 км, було побудовано 21000 км нових доріг [11, с. 212].

З огляду на той факт, що в основу економічної політики перших урядів об'єднаного королівства був покладений лібералізм, протягом 1861-1876 рр. спостерігалася суттєва активізація зовнішньоекономічної діяльності країни. З цією метою були усунуті будь-які митні бар'єри всередині країни між колишніми державами та на 80 % знижені мита у зовнішній торгівлі, що фактично означало запровадження режиму вільної торгівлі. Розвитку внутрішнього ринку та підприємницької ініціативи

мали сприяти Торговельні палати. Завдяки відповідному закону 1862 р. щодо порядку організації їхньої діяльності, за короткий період по всій країні було створено 74 торговельні палати [9, с. 32].

Протягом першого десятиріччя після об'єднання було також укладено значну кількість торговельних угод з такими країнами як Франція, Велика Британія, Російська імперія, Королівство Нідерланди, Бельгія (1863 р.), Данія (1864 р.), Іспанія (1870 р.), Сполучені Штати Америки (1871 р.).

Це призвело до суттєвого зростання обсягів зовнішньої торгівлі королівства. Так, із Францією цей показник збільшився фактично удвічі з 502 млн. лір до 975 млн. лір [11, с. 44]. З огляду на тогочасну структуру італійської економіки, основними товарами, що експортувалися, були продукти сільськогосподарського виробництва – оливи, овочі, вина, зернові, обсяг торгівлі якими за короткий період збільшився в декілька разів.

Водночас, зважаючи на значну індустріальну відсталість королівства від інших західноєвропейських країн, скасування митних бар'єрів болуче вдарило по місцевій промисловості та призвело до закриття багатьох підприємств. Особливо це стосувалося території колишнього Королівства Обох Сицилій, де невелика кількість промислових підприємств підтримувалася попередньою владою Бурбонів і була захищена протекціоністськими тарифами. Металургійні та машинобудівельні заводи, що діяли на півночі королівства, також не витримали конкуренції з розвиненішими французькими та британськими. Невдоволення промисловців країни зросло і наприкінці 60-х років за ініціативи відомого економіста та політичного діяча Луїджі Лудзатті при Міністерстві аграрної політики королівства була створена Рада з промисловості і торгівлі. Цей дорадчий орган фактично протягом чотирьох років вивчав стан справ у сфері промисловості в державі та дійшов висновків щодо безальтернативності введення поміркованих протекціоністських заходів для забезпечення індустріального розвитку країни. Така економічна політика була реалізована наступними "історично лівими" урядами королівства, що прийшли до влади у 1876 р.

Аналіз економічних реформ, проведених "історично правими" урядами у перші 15 років після об'єднання країни, дає можливість зробити наступні висновки. Обрання керівництвом країни ліберальної економічної моделі дозволило королівству швидко вийти на зовнішні ринки, сприяло розвитку сільськогосподарського сектору економіки, прибутки від якого забезпечили накопичення капіталів всередині країни. Водночас, промислова відсталість Італії напередодні об'єднання держави та фактична відсутність митних бар'єрів надали беззапечні конкурентні переваги у цій сфері розвиненішим іноземним конкурентам. Це на деякий час призупинило індустріальний розвиток королівства та поглибило її економічний розподіл за лінією північ-південь. Проведення першими урядами жорсткої податкової політики, з одного боку, забезпечили подолання до 1876 р. величезного за розмірами бюджетного дефіциту, з іншого – призвело до подальшого зuboжіння найбідніших верств населення. Активна розбудова транспортної інфраструктури у визначений період сприяла створенню внутрішнього ринку та консолідації новоствореної держави.

Список використаних джерел:

1. 1868-1884 Tasso sul Macinato. [Online] // Dipartimento delle Finanze. – Retrieve from: <http://www.finanze.it/opencms/it/il-dipartimento/fisco-e-storia/i-tributi-nella-storia-ditalia/1868-1884-tassa-sul-macinato/>.
2. Allen, L. The Encyclopedia of Money / L. Allen. – Oxford: ABC-CLIO, 2009. – 524 p.
3. Capone, A. Destra e sinistra da Cavour a Crispi / A. Capone. – Torino: UTET, 1981. – 667 p.

4. Castronovo, V. La Storia Economica, dall'Unità ad Oggi / V. Castronovo. – Torino: Einaudi, 2005. – 1110 p.
5. Le ferrovie nell'Italia liberale. [Online] // terzaclasse.it. – Retrieved from <http://www.terzaclasse.it/storie/ferrovie.htm>.
6. L'unificazione dell'Italia e la nascita del debito pubblico. [Online] // [bankpedia](http://www.bankpedia.org/index.php/it/113-italian/24273-l-unificazione-dell-italia-e-la-nascita-del-debito-pubblico). – Retrieved from <http://www.bankpedia.org/index.php/it/113-italian/24273-l-unificazione-dell-italia-e-la-nascita-del-debito-pubblico>.
7. Marongiu, G. La Politica Fiscale dell'Italia Liberale dall'Unità alla Crisi di Fine Secolo / G. Marongiu. – Firenze: [s.n.], 2010. – 472 p.
8. Pazzagli, C. Per la Storia dell'Agricoltura Toscana nei Secoli XIX e XX / C. Pazzagli. – Torino: Einaudi, 1979. – 148 p.
9. Poidomani, G. Fare l'Italia. Destra e Sinistra (1861-1887) / G. Poidomani. – Roma: Gruppo editorial s.r.l. Acireale, 2012. – 195 p.
10. Sommario di statistiche storiche dell'Italia 1861-1965. [Online]. – Roma: Istituto Poligrafico I.E.M., 1968. – 148 p. – Retrieved from <https://www.istat.it/it/files/2011/03/sommariostatistichestoriche1861-1965.pdf>.
11. Zamagni, V. Dalla Periferia al Centro. La Seconda Rinascita Economica dell'Italia (1861-1990) / V. Zamagni. – Bologna, 2002. – 545 p.

References:

1. 1868-1884 Tasso sul macinato. (n.d.). Retrieved from <http://www.finanze.it/opencms/it/il-dipartimento/fisco-e-storia/i-tributi-nella-storia-ditalia/1868-1884-tassa-sul-macinato/>

M. Mykhailenko, PhD Student
Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

THE ECONOMIC POLICY PECULIARITIES OF THE "HISTORICAL RIGHT" GOVERNMENTS OF THE KINGDOM OF ITALY (1861-1876)

This research analyses the economic policies peculiarities of the "historical right" governments of the Kingdom of Italy from the first stage of the unification of this country into a single nation state and rise of the "historical right" governments to power till the transfer of power to the "historical left". It also specifies the main directions of economic reforms in a certain period of time and their impact on the further development of the state. The research establishes that the liberal economic model for country's development chosen by its leadership at the very beginning allowed to quickly create the domestic market of goods and services, establish fruitful foreign economic relations with the greatest economic powers of that time and attract foreign investments into the Kingdom, promoting the development of the Kingdom's agricultural sector and accumulating a substantial capital within the country. However, given the significant economic backwardness of the states of the Apennine peninsula before the unification and the actual abolition of customs barriers in trade with more powerful European countries after 1861, it had a negative impact on the country's weak industry and deepened the distortion of development along the north-south line. The undeniable achievement of the "historical right" governments in the fiscal policy was the overcoming of the huge deficit of the state budget before 1876.

Keywords: Kingdom of Italy, liberal economic policy, the "historical right" governments, customs barriers, tax policy, protectionism.

УДК 902.65

<https://doi.org/10.17721/1728-2640.2018.139.10>

2. ALLEN, L. (2009). *The Encyclopedia of money*. Oxford: ABC-CLIO.
3. CAPONE, A. (1981). *Destra e sinistra da Cavour a Crispi*. Torino: UTET.
4. CASTRONOVO, V. (2005). *La storia economica, dall'unità ad oggi* (Storia d'Italia Vol. 7). Torino: Einaudi.
5. *Le ferrovie nell'Italia liberale (1861-1921)*. (n.d.). Retrieved from <http://www.terzaclasse.it/storie/ferrovie.htm>
6. *L'unificazione dell'Italia e la nascita del debito pubblico*. (n.d.). Retrieved from <http://www.bankpedia.org/index.php/it/113-italian/24273-l-unificazione-dell-italia-e-la-nascita-del-debito-pubblico>
7. MARONGIU, G. (2010). *La politica fiscale dell'Italia liberale dall'unità alla crisi di fine secolo*. Firenze.
8. PAZZAGLI, C. (1979). *Per la Storia Dell'Agricoltura Toscana nei Secoli XIX e XX*. Torino: Einaudi.
9. POIDOMANI, G. (2012). *Fare l'Italia. Destra e Sinistra (1861-1887)*. Roma: Gruppo editorial s.r.l. Acireale.
10. *Sommario di statistiche storiche dell'Italia 1861-1965*. (1968). Roma: Istituto Poligrafico I.E.M. Retrieved from <https://www.istat.it/it/files/2011/03/sommariostatistichestoriche1861-1965.pdf>
11. ZAMAGNI, V. (2002). *Dalla periferia al centro. La seconda rinascita economica dell'Italia (1861-1990)*. Bologna.

Надійшла до редколегії 02.11.18

С. Нагорний, канд. фіз.-мат. наук, наук. співроб.
Підземна лабораторія Гран Сассо, Ассерджі, Італія,
С. Нісі, магістр хімії, головний технолог
Підземна лабораторія Гран Сассо, Ассерджі, Італія,
С. Воронов, директор
Кримська республіканська установа "Чорноморський центр підводних досліджень", Ялта, АР Крим, Україна,
Т. Довбуш, канд. хім. наук, наук. співроб.
Інститут геохімії, мінералогії та рудоутворення ім. Н.П. Семененка НАН України, Київ, Україна,
В. Скрипник, канд. хім. наук, наук. співроб.
Інститут геохімії навколишнього середовища НАН та МНС України, Київ, Україна

АНТИЧНІ ЯКІРНІ ШТОКИ: НЕВІДОМІ АСПЕКТИ

Описана спроба ідентифікації артефактів користуючись лише аналітичними методами досліджень. Визначено регіон походження та період виготовлення свинцевого якірного штоку, досліджуючи як матеріал шток, так і різноманітні отримані вclusions, виявлені в товщі матеріалу. Після проведення комплексу фізичних досліджень визначено, що шток на 99.95 % складається зі свинцю, добутого на родовищі Лавріон (Греція). Виготовлення штоку відноситься до періоду I ст. н.е. – початок II ст. н.е. Автори припускають, що наявність великої кількості сторонніх включень свідчить про необхідність суттєвої економії матеріалу для виготовлення штоку в період виснаження свинцевого родовища. Виявлений всередині штоку гвіздек, вірогідно вкляти до ливарної форми як оберіє.

Ключові слова: античні якоря, свинцеві штоки, радіовуглецеве датування, фізико-хімічні дослідження.

Вступ. Відомо, що більшість знахідок ідентифікується, виходячи з морфологічних ознак самого артефакту (або ж за аналогією із відомими задокументованими артефактами) та додаткових зовнішніх, стосовно до самої знахідки, факторів, таких як свідки-артефакти (предмети, що були виявлені у безпосередній близькості та мають чіткі ознаки, що допомагають їх достовірно ідентифікувати та вставити в історичне полотно) та стратиграфії (геологічні умови, в яких були виявлені артефакти). Але, окрім перерахованих "зовнішніх" властивостей та ознак, у кожного артефакту присутні також унікальні "внутрішні" характеристики, які є не менш красномовними в історичному плані – вони можуть не тільки

підтвердити факти, засвідчені "зовнішніми" властивостями, але й суттєво доповнити отриману звичайним способом інформацію, або й взагалі – відкрити зовсім несподівані факти.

Саме про дослідження "внутрішніх" фізико-хімічних властивостей свинцевих якірних штоків та ідентифікацію артефактів за допомогою лише аналітичних методів дослідження і буде йти мова в даній роботі.

Історія знахідок. У 2006 році в районі пляжу "Загублений світ" (зовнішній рейд Балаклавської бухти) археологами д/п "Департамент підводної спадщини" ОАСУ Інституту археології НАН України були виявлені три злитки свинцю, які після зовнішнього огляду були попе-