

Степаненко Вікторія Володимирівна (1967 р.н.) Закінчила історичний факультет МДПІ у 1989 р. Викладач кафедри всесвітньої історії МДПІ. Коло наукових інтересів – економічна історія України. Працює над кандидатською дисертацією «Українське Причорномор'я у системі зовнішньоекономічних зв'язків Російської імперії з країнами Західної Європи та Америки на початку ХХ ст.»



Миколаївський торговий порт на початку ХХ ст. (1900-1914 рр.)

На даному історичному етапі розвитку України надзвичайно важливим уявляється звернення до історичного досвіду, бо його розумне використання надає ключі до вирішення сучасних політико-економічних проблем. Саме у визначений автором період, регіон Північного Причорномор'я переживав економічний розквіт, а розвитку Миколаєва, одному з найважливіших центрів даного регіону, сприяла, головним чином, діяльність його торгового порту. Розвиток міста і порту були дуже тісно взаємопов'язані, тому що з удосконаленням порту в Миколаїв надходив промисловий прогрес: будувалася залізниця, водопровід, брукувалися вулиці. Миколаївський торговий порт відігравав значну роль у зовнішньо-економічних зв'язках України у складі Російської імперії і на початок ХХ ст. став належати до десяткох кращих портів держави.

Діяльність Миколаївського порту ретельно розглядалася у працях вітчизняних істориків. Наприклад, дослідження М.Д. Лагути "Хронология главнейших исторических событий города Николаева", В.І.Альошина "Николаев. Архитектурно-исторический очерк", В.Н.Нікітіна "Николаевская хлебная биржа. Прошлое и настоящее" та ін.

Однак ще існують деякі питання з даної проблеми, що недостатньо висвітлені. Використовуючи дані Миколаївського державного архіву, звіти начальника Миколаївського торгового порту з 1900 по 1912 рр. та "Обзор Николаевского градоначальника за 1914 г.", автор статті розглянув такі напрямки, як іноземні інвестиції; експортно-імпортні можливості порту; техніко-економічне удосконалення порту.

Вплив іноземних інвестицій був надзвичайно позитивний не тільки на стан торгового порту, а й на саме місто. Цікавим уявляється автору й утворення сумісних підприємств. Із відкриттям Миколаївського порту для іноземних суден почалося економічне, політичне (відкриваються німецьке, англійське консульства) та соціально-суспільне поживання у житті Миколаєва.

Після обробки архівних даних було виявлено, що експорт Миколаївського торгового порту у кілька разів

перевищував імпорт. Вивіз товарів здійснювався, головним чином, на судах, які ходили під іноземним прапором. Експортували здебільшого сировину (руду, ліс), зерно і хлібопродукти. По вивозу руди Миколаїв займав перше місце у Росії, а у хліботоргівлі стає головним конкурентом серед портів Північного Причорномор'я. До імпорту належали переважно колоніальні товари, обладнання, техніка.

Незважаючи на сприятливі умови для розвитку, Миколаївський порт не відразу займає важливе місце у експортно-імпортних операціях Росії. Проте збільшення хлібної торгівлі, яке відбувалось за рахунок розширення хлібородного району, який був прилеглий до Миколаєва, зробило місто важливим ринком українського Причорномор'я.

Для прискорення транспортних зв'язків Миколаєва з іншими регіонами у 60-70-і роки місто було введено у

Роки	Загальний обсяг		
	Вивезених товарів (пуд.)	Вивезених з Миколаївського порту (пуд.)	У % до загального обсягу товарів, вивезених із Росії.
1906	852550	119072	13,96
1907	803214	94056	11,76
1908	764208	26003	9,94
1909	1137149	125242	11,01
1910	1274535	150986	11,90

мережу залізничного сполучення Єлисаветград-Кременчук. Проведення залізничної вітки від вокзалу до порту (Вузький лиман, Попова балка) надало міцний поштовх до розвитку Миколаївського комерційного порту [1].

Дозвіл уряду Миколаєва в 1879 р. стягувати півкопійсний збір із загальної ваги усіх товарів, які вивозилися за кордон, крім лісу [2], надавав можливість направляти ці кошти на поліпшення портових споруд, що примикали до їх території, причальну лінію, під'їзди до неї, замостити спуски, які вели до пристаней і мостів та з'єднували райони, що доставляли хлібні вантажі в порт на конях та ін.

З 1901 р. збір у розмірі 1/4 копійки з пуда був установлений на товари, які вивозилися за кордон, зокрема на хлібні вантажі, сіно, соломі, добриво, глину, крейду, гіпс, цемент та алебастр, мрамур, кам'яне вугілля, кокс, нафтопродукти, руду, шлаки залізні, цегли звичайні, сіль та дрова. Півкопійки з пуда сплачували за вивіз різноманітного насіння, льону, прядива, борошна, круп, лісоматеріалів (крім цінних порід дерева) [3]. Протягом кількох років поштовх збір збільшувався в декілька разів. Лише у 1909 р. він дорівнював 335713 крб. 51 коп. [4]. Нагромаджені протягом кількох років кошти дозволили купити пароплав "Льодокол" (900000 крб.), утримувати криголам "Гайдамака", відшкодувати витрати на будівництво каботажної гавані [5], дозволило забрукувати велику площу вулиць як самого міста, так і під'їзних шляхів до порту [6], наприклад, у 1908 р. – 285090 кв. сажнів [7].

Улаштування порту проводилось також за рахунок держави. На будівництво гранітної пристані довжиною в 550 сажнів урядом було асигновано 1700000 крб. [8]. Вона була споруджена у 1891 р. [9], а перед цим, в

інтересах Миколаївського комерційного порту, очистили Очаківський бар (портова споруда), бо утримання корабельного каналу дорого обходилося комерсантам, особливо торговцям хлібом [10].

Розчистка мілин, які перешкождали проходу до Миколаївського комерційного порту, розчистка Очаківського бару коштувала уряду близько мільйона крб. (1887 р.) У наступні роки кілька разів повторювалося заглиблення Очаківського бара для підходу іноземних суден з великим тоннажем.

У другій половині XIX ст. значно покращилося обладнання торгового порту. У 1893 р. став до ладу стаціонарний елеватор, який був побудований за проектом інженерів Ф.Н.Кноррінга та А.В.Бюффемеля на кошти Харківської залізниці в сумі 825 тис. крб. [11].

Введення в експлуатацію елеватора значно збільшило пропускну спроможність порту. Елеватор, який уміщував 11,5 млн. зернопродуктів, забезпечував переробку від 10 до 20 тис. вантажів щодоби [12].

За його допомогою оброблювалася значна кількість зерна, а це складало 10-12% загальної пропускну можливості порту. Елеватор міг подавати вантажі одночасно на 3 кораблі, які стояли біля набережної. В порту працювало 6-7 плавучих елеваторів, які перевантажували зерно з барж на іноземні пароплави. Швидкість роботи плавучих одинарних елеваторів – 3600 пудів, подвійних – 7500 пудів за годину. Для зберігання зерна було у наявності 98 магазинів, загальною місткістю в 2055000 пудів [13]. Магазины мали залізничну вітку до причалів порту. З 1910 р. подача хліба у вагони проводилася прямо на пароплави безперервно, в середньому до 40 вагонів у день [14]. До того ж біля порту знаходилося ще 80 магазинів загальною ємкістю до 7 млн. пудів зерна. Від них зерно відправлялося в порт гужем.

Накладні витрати при подачі хліба по залізниці від станції через елеватор із навантаженням в трюми складали 14,2 коп. з четверті, при подачі зерна по залізниці безпосередньо до пароплава з навантаженням в трюм – до 16,1 коп. з четверті, через магазини – 22,16 коп., що приводило до скорочення магазинів, але вимагало збільшення механічних перевантажувальних засобів, щоб запобігти простою пароплавів. Середній простій пароплавів у закордонному відділі на початку XX ст. (1909-1912 рр.) складав 11,5 днів. [15] Менше (3-6 днів) простоювали в порту пароплави, які прибували для навантаження з інших портів. Наприклад, судна німецького та австрійського Лойда, що навантажувалися рудою в пристані Ф.Фрішена [16].

У 1910 р. Миколаївський елеватор за обсягом виробництва займав третє місце в Росії, його місткість обчислювалася в 1,75 млн. пудів. [17].

Поліпшувався й адміністративний статус Миколаївського порту. До 1894 р. він знаходився у віданні міської поліції, з травня цього року – Миколаївського торговельного управління, з червня 1902 р., згідно з положенням про місцеве управління приморськими торговими портами – міських властей, безпосередньо зацікавлених у результативності його діяльності [18].

Спостерігаються зміни і в формі організації працівників порту. Працюючі одиниці змінюють артілі. З 1914 р. близько 300 чоловік об'єдналися у п'ять артілей:

три чоловічі, дві жіночі. Була також група робітників, яка працювала на артільних засадах [19].

За статутом артілі вантажників та докерів "Артельная биржа" працювати в ній могла будь-яка фізично підготовлена особа, прийнята загальними зборами артілі, що сплачувала членські внески в розмірі 3 крб. Артіль складалася не менш як з 50-ти чоловік. Усі роботи регулював вибраний на зборах староста, він же вів переговори з експортерами. Загальні збори, які проводилися не менш, ніж один раз на місяць, обговорювали й вирішували всі справи артілі. В разі нещасного випадку з робітником артілі, втрати працездатності, артіль надавала допомогу потерпілому. В цілому ж системи охорони праці в порту не було.

Роботи по удосконаленню Миколаївського порту продовжувалися і на початку XX ст. В 1911 р. у його закордонному відділі проведені водопровід та каналізація [20]. Відпала необхідність привозити питну воду в 40-відерних бочках із джерела, яке було розташоване в 2-х верстах від міста. Вартість однієї бочки складала 70-80 коп. [21].

Регулярно в порту проводилися ремонтні роботи портової території. В 1905 р. поглиблювалися землечерпальні проходи до Миколаївського порту, в закордонному відділі зміщувалися привальні бруси, виправлялися причальні бочки, ремонтувалися портові будинки. Було побудовано вугільний сарай для електростанції, перемощено портові бруківки площею в 2562 1/2 кв. сажнів [22].

Наприкінці XIX ст. Миколаївський порт мав гранітну набережну довжиною в 550 сажнів, а також прилеглу до неї велику територію, вимощену гранітом із рейковими колями, торговельною залізничною віткою. Глибина біля набережної 22 фути. Для пришвартовування суден на набережній через кожні 10 сажнів були влаштовані чавунні палі та залізні рами. До набережної одночасно могли пришвартуватися 14 великих кораблів [23]. До цього необхідно додати, що Миколаївський порт у 1911-1914 рр. був оснащений новим обладнанням, яке забезпечувало успішне навантаження залізної та марганцевої руд, що відігравали першочергову роль в експортних операціях.

У 1912 р. знову проводилися роботи по поглибленню до 30 футів Очаківського каналу, закінчилося будівництво залізничної вітки, яка пов'язувала Миколаїв з Одесою, Херсоном, Снігурівкою. Це сприяло збільшенню вантажообігу Миколаївського порту, особливо експорту хліба.

Миколаївський комерційний порт у зазначений період мало чим відрізнявся від Петербурзького та Одеського за економічними можливостями, технічним обладнанням, організацією праці. Він був достатньо злагодженим, єдиним механізмом, який здійснював експортно-імпорتنі операції, висунувся в десятку кращих портів Росії.

У кінці XIX ст. з 116 портів Росії тільки 16 вели жваву торгівлю (Одеський, Петербурзький, Кронштадтський, Ризький, Таганрозько-Ростовський, Лібавський, Миколаївський, Севастопольський, Ревельський, Виндавський, Феодосійський) [24].

Про результативність діяльності Миколаївського комерційного порту (дозволяє визначити і його питому вагу в загальноросійському експорті у 1906-1910 рр.)

свідчать такі дані: [25].

Таблиця відбиває залежність вивезеного об'єму товарів за кордон із Миколаївського порту від загальноросійського експорту. Питома вага товарів, що вивозилися з Миколаївського порту, у всеросійському масштабі була найвищою у 1906, 1907 та 1910 роках. Ці показники залежали, в значній мірі, від регіональних умов і технічного стану портових споруд. Частка Миколаївського порту у всеросійському експорті 1906-1910 рр. становила 9,7%.

Він мав торгові зв'язки з Німеччиною, Великобританією, Голландією, Францією, Італією, Бельгією, Австрією, Швецією, Норвегією [26], США, Трансільванією, Фінляндією, та при цьому слід відмітити, що Миколаївський порт не мав до 1912 р. безпосереднього зв'язку з портами зарубіжжя, а контакти здійснювались транзитом [27]. Лише 1 березня 1910 року Миколаїв було включено до числа перевалочних портів по вивозу цукру в Південно-Заморському напрямку, а з 1 липня 1911 р. – лісу [28].

Можна впевнено сказати, що однією з головних причин, яка стримувала розвиток Миколаївського порту, як і інших російських торгових портів, – це становище її торгового флоту: він значно відставав від флотів країн Європи та США. У 1900 р. під прапором Великобританії ходило 5649 пароплавів, тоннажністю 1185958 т., під прапором Німеччини – 1031 пароплавів (269021 т.), США – 674 пароплави (183.851 т.), Росії – усього 484 пароплави, тоннажністю 48927 т [29], останні доставляли в 68 разів менше, ніж іноземні кораблі. Російський флот наприкінці XIX – на початку XX ст. зростав повільно.

Вантажообіг Миколаївського торгового порту в досліджуваній період відзначався значною перевагою експорту над імпортом. Основу Миколаївського експорту складали хліб та хлібопродукти, зокрема пшениця сорту гірка, яка котирувалася на міжнародному хлібному ринку практично без конкуренції. За нею йшла озима пшениця [30], вивіз пшениці в урожайні роки досягав 50 млн. пудів (1905, 1910 рр.) [31]. Ціни на хліб, зокрема на пшеницю, зросли від 86,5 коп. за пуд у 1900 р. до 106,5 коп. в 1914 р [32]. Вони залежали не тільки від урожаю в Росії, але й від урожаю в державах-конкурентах: США, Австралії, Аргентині та ін., зерно яких відрізнялося високосортністю, якістю [33]. Миколаївська хлібна біржа (відкрита в 1885 р.), її комітет намагаються в 1910 р. налагодити інформацію про коливання цін на хліб та урожайність в Австро-Угорщині, Німеччині, Італії, Румунії, Англії, США, Канаді, Аргентині, Індії, Австралії [34].

Звичайно, товарообіг Миколаївського порту залежав перш за все від урожаю на території, яка прилягала до порту. Регіон цей мав 158.444 кв. верст із 2.484.392 господарствами [35]. Привозився товар також із віддалених губерній Поволжя, Західного Сибіру, з Ташкентської дороги. Хліб надходив до порту, головним чином, по залізниці, водним шляхом по Південному Бугу, Дніпру на берлинах та баржах; гужем з близьких околиць (до 30 верст) [36].

У кінці XIX ст. хлібоекспортні операції здійснювали фірми та торгові доми: Луї Дрейфуса та Ко, М.Нейфельда та Ко, З.Н.Франтопуло, Ф.Фрішена,

І.Д.Ерліха, М.И.Оргензато, Н.Я.Когана та ін. На них припадало більше 60% всього експорту з Миколаєва [37]. Придбанням хліба у поміщиків та селян займалися комісіонери та скупники. На початку XX ст. склад експортерів змінюється. У торгівлю активно включається великий капітал, банки. У 1910 р. навантажувачами зернових продуктів у Миколаївському порту були С.-П. Міжнародний Комерційний Банк, торгові доми Фукельмана, Н.Берлацького, Російський зовнішньоторговельний банк, Російсько-Азіатський банк, торгові компанії Н.Шмідта, Нейфельда та Ко, Х.Френкеля, Дрейфуса та Ко [38].

Закупки хліба проводилися в місцях його виробництва службовцями та спеціалістами цих фірм, дрібні фірми купували його у місцевих спекулянтів. Проритися на хлібний ринок у Миколаєві тепер уже не було простою справою.

За експортом хліба Миколаївський порт успішно конкурував з Одеським, але імпорт був незначним. Товарообіг кожного з них в ці роки становив у середньому 100-110 млн. пудів.

Таким чином, Миколаївський торговий порт на початку XX ст. (1910-1913 рр.) займав друге місце після Одеського за обсягом товарообігу, був втягнений в систему зв'язків із зарубіжними країнами. За деякими показниками експортних операцій йому належала, без сумніву, визначна роль у масштабі всієї Росії.

Література

1. Лагута Д.М. Хронология главнейших исторических событий г. Николаева. – Николаев, 1924 – С. 4
2. Стребко С.К., Суковатий А.Г., Нестеровский В.А., Дудникова Е.Ю. Порт, овезанный славой. – Одесса, 1988. – С. 10.
3. Державний архів Миколаївської області (далі – ДАМО), ф. 229, оп. 1, спр. 323, арк. 26.
4. Ibid., арк. 12.
5. Сборник Херсонского земства. – 1902. – № 10. – С. 21.
6. Див: Отчет начальника Николаевского торгового порта за 1909 г. – Николаев, 1910. – С. 12.
7. Стребко С.К., Суковатий А.Г., Нестеровский В.А., Дудникова Е.Ю. Указ. соч. – С. 11-12.
8. Ге Г.Н. Исторический очерк столетнего существования города Николаева при устье Ингула (1790-1890). – Николаев, 1890. – С. 64.
9. Лагута И.Д. Указ. соч. – С. 27
10. ДАМО, ф. 225, оп. 1, спр. 51, арк. 1.
11. Лифанов В., Мишошенко В. Николаев, 1789-1989. Страницы истории. – Одесса, 1989. – С. 46.
12. Обязательные постановления по Николаевскому торговому порту. – Николаев, 1910 – С. 4.
13. Путеводитель по Дунаю. – Одесса, 1914. – С. 3-4.
14. Отчет начальника Николаевского торгового порта за 1910 г. – Николаев, 1911. – С. 9.
15. Отчет начальника Николаевского торгового порта за 1912 г. – Николаев, 1913. – С. 12.
16. Отчет начальника Николаевского торгового порта за 1909 г. – Николаев, 1910. – С. 5-6.
17. Алешин В.И. Николаев. Архитектурно-исторический очерк. – Киев, 1988. – С. 73-74.
18. Отчет начальника Николаевского торгового порта за 1905 г. – Николаев, 1906. – С. 3.
19. Обзор Николаевского градоначальника за 1914 г. – Николаев, 1914 – С. 15.
20. ДАМО, ф. 255, оп.1, спр. 214, арк. 7.
21. Ibid., спр. 147, арк. 2.
22. Ibid., спр. 12, арк. 100.
23. Ласкин К. Южный Буг // Русское судоходство торговое и промышленное на реках, озерах и морях. – 1894. – № 146. – С. 76.
24. Крылов Н. Наш торговый флот. // Ibid., 1900. – № 214. – С. 65.
25. Див: Отчет начальника Николаевского торгового порта за 1906, 1907, 1908, 1909, 1910 гг.
26. Отчет начальника Николаевского торгового порта за 1906 г. – С. 5; 1907 г. – С. 9; 1909 г. – С.15; Статистико-экономический

- обзор Херсонского уезда за 1910 г. – Херсон, 1911. – С. 54.
27. Див.: Отчет начальника Николаевского торгового порта за 1909 г. – С.11.
 28. Отчет о деятельности Николаевского Биржевого комитета за 1910 г. – Николаев, 1911 – С. 35.
 29. Иностранные известия // Русское судоходство... 1900. – № 225. – С. 81-82.
 30. Никитин В.Н. Николаевская хлебная биржа. Прошлое и настоящее. – Николаев, 1993 – С. 19.
 31. ДАМО, ф. 225, оп. 1, спр. 51, арк. 2.
 32. Никитин В.Н. Вказ. праця. – С. 20.
 33. Ibid., С. 21.
 34. Отчет о деятельности Николаевского Биржевого комитета за 1910 г. – Николаев, 1911. – С. 65.
 35. Экономический очерк Николаевщины. – Николаев, 1927. – С. 53.
 36. Отчет начальника Николаевского торгового порта за 1912. – С. 1.
 37. Никитин В.Н. Вказ. праця. – С. 26.
 38. ДАМО, ф. 216, оп. 1, спр. 356, арк. 7.