

УДК 94 (477.72) "18/19"

Степаненко В.В.

Херсонський порт у кінці XIX – на початку XX ст.

В сучасний період незалежна Україна знаходиться в пошуках засобів, за допомогою яких можна поставити економіку країни на достатньо високий рівень. У зв'язку з цим певний інтерес викликають історичні факти, які свідчать про значне економічне піднесення Півдня України та активізацію зовнішньоекономічної діяльності Росії на початку XX ст. в цьому регіоні.

З 1900 по 1913 рр. обсяг зовнішньої торгівлі усієї Російської імперії збільшився більш ніж у два рази. Значною була частка хлібного та промислового експорту, який здійснювався Чорноморським торговельним флотом через порти Миколаєва, Одеси та Херсона.

Багато вітчизняних істориків відзначають важливу роль Херсонського порту, як одного з провідних портів Північного Причорномор'я. Історії його розвитку приділяли увагу в своїх працях Б.В.Ананіч, О.П. Погребинський, А.Ф.Яковлев та ін. [1].

Однак, ще існують деякі невисвітлені питання. Зокрема, недостатньо показано його місце в зовнішньоекономічній діяльності Півдня України у порівнянні з іншими портами – Миколаєва та Одеси. Використовуючи дані Державних архівів Херсонської та Миколаївської областей, статистично-економічних оглядів і статистичних щорічників Херсонського повіту за 1900-1913 рр. та звітів Миколаївського біржового комітету, автор даного дослідження ставить за мету довести, що Херсон мав багато економічних, політичних та географічних можливостей для свого розвитку, а конкурентні тенденції між трьома портами сприяли його економічному піднесенню.

Зміцнення позицій Російської імперії на Чорному морі та утворення флоту в останній третині XVIII ст. сприяло розвитку Херсона, його внутрішньої та зовнішньої торгівлі, розширенню промислового виробництва, становленню торгового порту, по суті, першого у Північному Причорномор'ї України.

Через Херсонський порт у цей період за кордон відправляли хліб українських губерній. Особливо посилюється його роль у 80-ті роки XVIII ст. в розширенні морських торгових зв'язків країни з Францією, Італією та іншими країнами Західної Європи.

У 1782 р. у Херсоні виникла торговельна компанія польських магнатів з капіталом у 120 тис. злотих [2]. У січні 1784 р. французький купець Ф.Антуан відправив у Херсон з Марселя два судна, навантажені товарами, які були адресовані торговому дому, заснованому ним у Херсоні. Це були перші комерційні судна з Середземного моря, що прибули в порт [3].

У 1784 р. з Херсона до Франції було відправлено 4 судни з коноплею, конопляним насінням, пшеницею, житом, салом, щетиною, льоном. У 1787 р. до Франції пішло 19 суден з тією ж номенклатурою товарів, а також щогловий ліс, який прибував до Херсону з верхів'я Дніпра. З Марселя в Херсон прийшло у цей рік 18 суден, вони везли вино, тонке сукно, цукор, шовк, прянощі, фарби, меблі та ін. Крім Марселя, Херсон був пов'язаний і з Генуєю, Ліворно та Трієстом. Про зростання ролі Херсонського порту у Північному Причорномор'ї свідчить урядовий наказ 1787 р. про вільний експорт зерна та лісу через Херсонський порт, що, у свою чергу, привертало увагу до нього іноземних

Рік	Вивіз хліба, млн. пудів
1904	6250000
1905	22339900
1906	22232900
1907	34013000
1908	34552500
1909	45012680
1910	55876600
1911	59638700
1912	28277504
1913	49947500
1914	18681150

підприємців.

1787 р. означений в діяльності Херсонського порту небувалим розмахом торговельної діяльності: перевезенням були зайняті понад 200 російських та іноземних купецьких суден. Активна зовнішня торгівля, що йшла через Херсонський порт у 80-ті роки XVIII ст. приваблювала іноземців. У місті улаштувались австрійське та неаполітанське консульства [4].

Поряд з діючою ще з кінця XVIII ст. казенною верф'ю у Херсоні почало розвиватися приватне суднобудування. У 1810 р. зі стапелів Херсонської купецької верфі зійшло 24 великі судна та 36

каботажних.

Розвиток сільського господарства та промисловості викликав поживлення внутрішньої та зовнішньої торгівлі. На Півдні країни розвивалася як ярмаркова, базарна, так і стаціонарна торгівля. Більшість ярмарок виникло після 1800 р. Між ними в самій країні та за її межами існував тісний зв'язок. Перша мережа ярмарок простягалась уздовж Дніпра, в напрямку чорноморських портів. А більш віддалена – через Херсон в Одесу, а звідти вже за кордон [5].

У 1857 р. за час навігації через Херсонський порт пройшло понад 800 парусних суден та пароплавів, навантажених лісом, сіллю, тютюном, бакалійними товарами. Вивозились вовна, зерно, канати, чавун, сало, масло. У цей період об'єм експорту був досить значним [6].

Однак, у 1866 р. Херсон перестає бути пунктом, через який велася зовнішня торгівля. Це пояснювалося активізацією зовнішньої торгівлі через Миколаївський та Одеський порти. Виявилася також віддаленість Херсонського порту від моря, порівняно з Миколаївським та Одеським, мілководдя Дніпровського гирла, що перегороджувало підхід до Херсона великих морських суден. У 1873 р. почалося будівництво Харківсько-Миколаївської залізниці, що дало можливість збільшити хлібні вантажі з Херсонської, Катеринославської, Київської, Полтавської та Харківської губерній. Несприятливі тарифи та незадовільне обладнання портів до 1898 р. гальмували розвиток експорту з Херсонського та Миколаївського портів. Скасування хлібних тарифів сприяло ввозу хлібних вантажів до Херсона [7].

Маючи тільки каботажне сполучення з місцями складування товарів, які сплавлялись у Херсон по Дніпру, цей торговий порт виконував великий об'єм роботи. У 1886 р. на 77 суднах було навантажено 119500 пудів товарів на 402200 руб., розвантажено 248 судни та 523 плоти – 9191400 пудів на 2065600 руб. [8]. Все це поступало в Одеський та Миколаївський торгові порти, збільшуючи вагомість Північного Причорномор'я України в зовнішній торгівлі Росії. Щорічно в Одесу та Миколаїв вивозилося товарів на суму 4 млн. руб. [9].

Як свідчить господарсько-статистичний огляд Херсонської губернії за 1890 р., з-за кордону прибуло з вантажем 22, без вантажу 284 судни, у тому числі англійських – 12. Відійшло за кордон 305 суден. Привезено у Херсонський порт 535767 пудів товарів вартістю 563317 руб. Головні товари ввозу – кам'яне вугілля (160074 пудів) та чавун

(73548 пудів), крім того, привозили цемент, цеглу, черепицю [10].

На початку XX ст. характер діяльності Херсонського порту помітно змінюється. Проводяться роботи по удосконаленню порту, його обладнання. 10 червня 1900 р. начальник жандармського управління Херсона говорив про необхідність поліпшення водного сполучення між Очаківським, Одеським, Херсонським та Миколаївським портами [11]. Дерев'яна набережна на той час замінена кам'яною. Наприкінці XIX ст. вступає в дію водопровід, телеграфна лінія зв'язку [12].

На початку 1900-1903 рр. були проведені роботи по поглибленню дніпровського гирла в Херсоні, а також по будівництву судноплавного каналу, який у 1902 р. з'єднав Херсонський порт з морем, що дозволило йому здійснювати безпосередньо торговельні операції з портами Західної Європи. Тепер через Херсонський порт відправлялося за кордон до 24 млн. пудів вантажів, у тому числі 15 млн. пудів хліба [13].

У 1907 р. відкрилася залізниця, яка з'єднувала Херсонський порт з Миколаївським. Тоді ж вступив у дію залізничний вокзал.

За кошторисом Міністерства шляхів сполучення на обладнання торгового Херсонського порту з 1885 по 1902 рр. було асигновано 2518650 руб. [14]. Покращання судноплавних умов Дніпра, благоустрій набережної Херсона, технічне обладнання порту, побудова зерноскладища, з'єднання порту з залізницею, розвиток кредиту – все це сприяло активізації роботи Херсонського порту в першому десятиріччі XX ст. Про поживлення його товарообігу в зазначений період свідчать побоювання комерційних діячів Миколаєва та Одеси, особливо експортерів хліба. З приводу успішних експортних операцій Херсона вони виявили занепокоєння, що хліб з Херсонської губернії йде за кордон через Херсонський порт [15].

У статистично-економічному огляді Херсонського повіту за 1908 рік зазначалося: "Тенденція Херсону конкурувати з Миколаєвом у справі експорту із попередніх припущень та міркувань переходить у галузь дійсності та перетворюється у факт такого великого значення, який заслуговує самої серйозної уваги з боку тих осіб і закладів, прямим обов'язком яких є турбота про розвиток і розквіт Миколаївської торгівлі взагалі і вивізної особливо. Якщо конкуренція Херсона виявляється можливою навіть тепер, то не важко передбачити, якими серйозними наслідками вона

погрожує інтересам Миколаєва, коли здійсниться проект проведення Микола-Козельської лінії прямо у Херсон" [16].

Збільшення конкурентних тенденцій не було негативним явищем. Навпаки, в результаті конкурентної боротьби поліпшуються умови торгівлі, збільшуються торговельні обороти. Та обставина, що Херсон активно вступив до конкурентної боротьби і займав в ній не останнє місце, свідчить, що вибір цього міста як одного з центрів морської торгівлі у Північному Причорномор'ї був історично та географічно обґрунтований, але його можливості використовувалися не повністю. У 1909 р. поліпшується обладнання Херсонського порту та його ремонтного відділу [17].

На початку ХХ ст. Херсонський порт експортував переважно хліб з Херсонського повіту у значних розмірах. Його щорічний вивіз характеризується даними, що наведені у таблиці [18].

Порівнюючи об'єм вивозу хліба у 1908 р. за кордон через Миколаївський та Херсонський порти, зазначимо, що Херсон відправляв його у зарубіжні країни у 1,6 рази менше, ніж Миколаївський: 34552500 млн. пудів проти 56217200 млн. пудів [19].

З 1904 по 1906 рр. експорт хліба з Херсонського порту збільшився майже в 3,5 рази. Максимальним по вивозу хліба був 1911 рік, коли на 239 суднах в країни Західної Європи було відправлено 59,6 млн. пудів зерна [20]. Значне зменшення експорту хліба в 1912 р. Херсонським портом відбиває загальну тенденцію експорту хліба Північного Причорномор'я України. Так, Миколаївський порт у цей рік експортував тільки 58830206 пудів хліба, в той час, двома роками раніше було вивезено з Миколаївського порту 113885506 пудів. Зменшення об'єму експорту хліба після 1911 р. пояснюється напруженням зовнішньополітичних зв'язків Російської імперії з країнами Німеччини, Австро-Угорщини напередодні Першої світової війни [21].

Інтенсивному вивозу хліба сприяли вагоме зростання площі посівів, ціна на хліб, значно нижча порівняно з іншими портами, надання продтоварного кредиту з боку Херсонського відділення Державного банку.

Значно збільшуються зовнішньоторговельні обороти Херсонського порту напередодні Першої світової війни, у 1913 р.

На хлібну торгівлю впливав податок, який був викликаний італійсько-турецькою війною 1911 р. Необхідним стало додаткове страхування вантажів

від військового ризику, яке збиралося у розмірі 0,25% від вартості вантажу. Хоча це становило невелику суму, проте вона викликала невдоволення експортерів, в зв'язку із збільшенням непередбачених витрат [22].

До 1914 року у закордонному відділі Херсонського порту було вже 2 склади, придатні для якісного зберігання зерна загальною місткістю 500000 пудів, крім того, існувало зерносховище елеватора на 750000 пудів. Зерно також зберігалось ще й у 28 корпусах, які безпосередньо прилягали до порту та вміщували 6900000 пудів зерна [23]. 3-за кордону у великій кількості ввозилася покрівельна черепиця. Але, як правило, імпортні вантажі майже не надходили. Іноземні судна нерідко приходили в Херсон з баластом [24].

У 1911 р. у Херсон надійшло товарів залізницею та водними шляхами загальним об'ємом 86,8 млн. пудів. Серед портів Півдня України та Чорноморсько-Азовського узбережжя по привозу товарів усіма видами транспорту Херсон займав 6 місце після Одеси, Катеринослава, Ростова, Новоросійська та Миколаєва [25].

Вивіз товарів з Херсона малим каботажом у 1913 р. дорівнював 9,9 млн. пудів, і Херсон у цьому займав 4-те місце серед 8 перелічених торгових центрів. Херсон перегнав Миколаїв, Батумі, поступався Одесі, Новоросійську та Ростову [26]. За категорією далекого каботажу в 1913 р. з Херсона вивезено товарів на суму усього 50 тис. руб. У тому ж році з Херсона було відправлено 49,9 млн. пудів вантажів.

Загальний морський вивіз за всіма категоріями вантажів у 1913 р. через Херсонський порт дорівнював 59,6 млн. пудів, а привіз – 0,2 млн. пудів [27].

Таким чином, на початку ХХ століття у Херсоні склався єдиний механізм, що висунув місто на пристойні позиції на міжнародному ринку. Таким механізмом був порт. Удосконалення організації праці, обладнання та зміцнення на внутрішніх ринках поставили Херсонський порт в десятку найкращих портів Росії. Але своїми технічними та економічними можливостями він відрізнявся від Петербурзького та Одеського портів.

Про інтенсивний товарообіг Херсонського порту на початку ХХ ст. свідчить і зростання інтересу до нього з боку загальноросійських та місцевих фінансових установ. У зазначений період у Херсоні відкрилися відділення Петербурзького міжнародного, Російсько-Азіатського, об'єднаного і

Російського для зовнішньої торгівлі банків. З кінця XIX ст. у Херсоні діяли міський громадський банк, відділення місцевого банку, товариство взаємного кредиту та позичково-ощадне товариство Херсонського відділу "Союза русского народа" [28].

Якщо наприкінці XIX ст. закупівлею хліба у селян та поміщиків займалися, головним чином, скупники та комерсанти, які потім відправляли заготовлену продукцію в порт, то вже на початку XX ст. очевидним стає значне збільшення кількості продавців зернових. Їх діяльність активізується завдяки включенню в експорт хліба місцевих відділень великих банків. Слід відмітити й такий факт, що наприкінці XIX ст. пароплави для перевезки хліба фрахтувалися кількома відправниками. Це пояснювалося тим, що більшість продавців не могли самостійно заповнювати судно хлібним вантажем. А вже на початку XX ст. помітними стають тенденції фрахту пароплава для вантаження хліба однією фірмою.

На початку XX ст. великі експортні фірми купували хліб у місцях виробництва через своїх службовців і спеціальних агентів, а дрібні фірми – у місцевих спекулянтів.

Отже, Херсонський порт на початку XX ст. був надзвичайно дієздатним. Через нього за кордон йшов хліб Херсонщини. Частка імпортних перевезок була меншою, ніж експортних, що характерно було і для Миколаєва. На відміну від Миколаївського порту, де в експорті значну роль відігравав великий капітал, у Херсонському переважали дрібні експортери, яких напередодні Першої світової війни було 52 [29].

Торгівля Херсонського порту мала всі риси, що притаманні загальноросійській торгівлі: головним товаром експорту були зерно та хлібопродукти, експорт в декілька разів перевищував імпорт, товарами імпорту були машини і готові вироби. За вивозом сировини Херсон займав одне з перших місць у Росії. Слабкість російського торгового флоту приводила до того, що головна маса товарів вивозилася на іноземних суднах. У цілому, Херсонський торговий порт займав третє місце в системі зовнішньої торгівлі Північного Причорномор'я, після Одеського та Миколаївського портів.

Література

1. Ананьич Б.В. Россия и международный капитал, 1897-1914: Очерки истории финансовых отношений. – Л., 1970; Погребинский А.П. Очерк истории финансов дореволюционной России (XIX-XX вв.). – М., 1954.; Яковлев А.Ф. Экономические кризисы в России. – М., 1955.
2. Історія Української РСР. – К., 1972. – Т. 2. – С. 419.
3. Ананьич Б.В. Вказ. пр. – С. 28.
4. Херсону 200 лет. 1778-1978: Сборник документов и материалов. – К., 1978. – С. 30; Оль П.В. Иностранные капиталы в хозяйстве довоенной России. – М., 1926. – С. 46.
5. Мионов Б.Н. Внутренний рынок России во второй половине XVIII – первой половине XIX в. – Л., 1981. – С. 50.
6. Географические и статистические материалы России. Херсонская губерния. – СПб., 1863. – Т. 24. – Ч. II. – С. 741.
7. Статистический справочник Херсонского уезда. – Херсон, 1891. – № 8. – С. 69.
8. Херсону 200 лет. – С. 7.
9. Державний архів Херсонської області, ф. 14., оп. 1, спр. 359, арк. 171.
10. Статистический справочник Херсонского уезда. – Херсон, 1891. – № 8. – С. 69-70.
11. Центральний державний історичний архів України, ф. 385, оп. 1, спр. 700, арк. 71.
12. История городов и сел Украинской РСР. Херсонская область. – К., 1983. – Т. 8. – С. 84.
13. Материалы для описания русских коммерческих портов и их сооружений. – СПб., 1902. – Вып. XXXVI. – С. 44.
14. Ibidem.
15. Статистико-экономический обзор Херсонского уезда за 1906 г. – Херсон, 1907. – С. 49; Данные об экономическом положении селений Херсонского уезда в сельскохозяйственном отношении по подворным спискам землеустроительной комиссии в 1906-1907. – Херсон, 1908. – С. 12.
16. Статистико-экономический обзор Херсонского уезда за 1908 г. – Херсон, 1909. – С. 49.
17. Херсон: Страницы истории. 1778-1978. – Симферополь, 1978. – С. 12.
18. Нижний Днепр и Южный Буг. – Херсон, 1924. – С. 151.
19. Державний архів Миколаївської області, ф. 255, оп. 1, спр. 12, арк. 100.
20. Нижний Днепр и Южный Буг. – С. 151-152.
21. Статистико-экономический обзор Херсонского уезда за 1911 г. – Херсон: Изд. Херсонского уездного земства., 1912. – С. 61.
22. Ibid. – С. 63.
23. Статистико-экономический обзор Херсонского уезда за 1912 г. – Херсон, 1913. – С. 51.
24. Статистико-экономический обзор Херсонского уезда за 1910 г. – Херсон, 1911. – С. 53.
25. Соловьев А.Н. К вопросу о роли финансового капитализма в железнодорожном строительстве России накануне Первой мировой войны // Исторические записки. – 1956. – Т. 55. – С. 61.
26. Парменов И.С. О торговом и промышленном значении г.Одессы. – Одесса, 1925. – С. 12.
27. Яковлев А.Ф. Вказ. пр. – М., 1955. – С. 28.
28. Гиндин И.Ф. Русские коммерческие банки. – М., 1948. – С. 41; Погребинский А.П. Вказ пр. – С. 48.
29. Никитин В.И. Николаевская хлебная биржа: Прошлое и настоящее. – Николаев, 1993. – С. 34.