

РОЗВИТОК МОРСЬКОГО ФЛОТУ ЧОРНОМОРСЬКО-АЗОВСЬКОГО БАСЕЙНУ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.

У статті висвітлено процеси становлення та зростання торговельного флоту регіону, заходи уряду, спрямовані на покращення його діяльності. Відзначено, що необхідність вивозу сільськогосподарської продукції поряд із продукцією видобувної промисловості, а також потреби імпорту обумовили у пореформений час швидкий розвиток морського транспорту Півдня України.

Ключові слова: Південь України, торговельний флот, сільськогосподарська продукція, видобувна промисловість, імпорт, пореформений час, морський транспорт.

В статье освещены процессы становления и роста торгового флота региона. Меры правительства, направленные на улучшение его деятельности. Отмечено, что необходимость вывоза сельскохозяйственной продукции наряду с продукцией добывающей промышленности, а также нужды импорта обусловили в пореформенное время быстрое развитие морского транспорта Юга Украины.

Ключевые слова: Юг Украины, торговый флот, сельскохозяйственная продукция, добывающая промышленность, импорт, пореформенный период, морской транспорт.

The processes of formation and growth of a merchant marine fleet of region, the measures of the government directed on improvement of its activity are reflected in the article. It is noticed, that necessity of export of agricultural production together with mining industry production, and also requirements of import in after reform time have caused fast development of sea transport on the South of Ukraine.

Key words: the South of Ukraine, a merchant marine fleet, agricultural production, a mining industry, import, after reform period, sea transport.

Чорноморсько-Азовський басейн в межах Півдня України, завдяки вигідному транспортно-географічному положенню, незамерзаючим і відносно зручним підходам до портів, виходам великих судноплавних річок, зіграв винятково важливу роль в історії мореплавання не тільки України, а й Російської імперії, в цілому. З портів Чорного й Азовського морів відкривається шлях у країни Середземноморського й Атлантичного басейнів, у Перську затоку, Індійський і Тихий океани, держави Близького, Середнього й Далекого Сходу, Східної Африки.

Слабка увага радянської історіографії до питання розвитку в Україні морського транспорту призвела до того, що і зараз, не дивлячись на підвищений інтерес науковців до цієї проблематики, остання залишається недостатньо вивченою. Але

дослідження історії комерційного флоту має суттєве значення, оскільки дозволяє ґрунтовно проаналізувати питання щодо його ролі в економічному житті країни не тільки у досліджуваний період, але і сучасної України.

Запропонована тема в усьому обсязі досі не була предметом спеціального дослідження. Хоча і було накопичено певний матеріал щодо цілої низки питань, різних аспектів проблеми виникнення та функціонування морського транспорту.

Так, ще наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. з'явилася низка праць С.І. Іловайського, М.І. Кази, М. Поггенполя, К.А. Скальковського [1], де розглядалися окремі питання, пов'язані з розгортанням підприємництва в морському транспорті, діяльності найбільших пароплавних компаній регіону. Ці праці, інколи маючи

науково-популярний, а інколи – суб'єктивістський, апологетичний характер, у той же час вводили до обігу деякі документальні матеріали, використовували тогочасну статистику, містили певний критичний аналіз стосовно діяльності низки судноплавних фірм. Водночас відсутність посилення на джерела, публіцистичний характер більшості цих праць суттєво зменшують їхню наукову цінність.

У статтях В.П. Можина і Д.М. Ефенді-Заде [2] зроблено спробу аналізу діяльності Російського товариства пароплавання і торгівлі, конкурентної боротьби та наслідків укладання монопольних угод у торговельному флоті Чорного та Азовського морів.

У тому чи іншому аспекті, частіше за все – досить стисло, без достатнього фактажу та аргументації окремі питання з досліджуваної теми висвітлювалися у відповідних розділах узагальнюючих видань науково-популярного характеру, що вийшли протягом 50-80-х рр.: праці з історії світового судноплавання, Чорноморського пароплавання Ю.А. Гришина, Ю.П. Коновалова [3], низки провідних портів України – Одеси, Миколаєва.

Дальший, хоч подекуди й нерівнозначний, розвій отримали різноманітні питання народження торговельного пароплавання на Півдні у насичених оригінальним фактичним матеріалом працях Н.А. Залеського [4], науково-популярних нарисах Ю.П. Коновалова, В.В. Басевича, Б.М. Орловського [5]; окремі питання щодо досліджуваної теми висвітлювалися у цікавих статтях В.П. Ващенко, В.В. Крутикова [6].

Значний внесок у дослідження соціально-економічної історії України кінця XVIII – першої половини XIX ст. включно з питаннями внутрішньо- та зовнішньополітичних зв'язків зробив І.О. Гуржій [7]. У його працях зазначається, що розвиток залізничного транспорту був зумовлений станом промисловості даного періоду, що сприяло зростанню всіх галузей народного господарства, розширенню і поглибленню внутрішнього загальноросійського ринку, в т. ч. українського.

Цінним здобутком в історіографії морського флоту Чорноморсько-Азовського басейну є дослідження О.Б. Шляхова [8]. Використовуючи великий комплекс архівних матеріалів, автор дослідив проблему становлення капіталістичних відносин на морському транспорті. Але основну увагу приділено соціальному фактору, а саме складу судовласників і моряків, взаєминам між ними, політиці царату стосовно підприємництва в торговельному флоті, відношенню до робітничого питання.

Ступінь наукової розробки теми, а також її безсумнівна актуальність зумовили мету статті, яка полягає у комплексному вивченні, аналізі, систематизації наукових знань про становлення, формування та функціонування морського флоту на Півдні України у другій половині XIX – на початку XX століть. Виходячи з цього, автор прагне розв'язати такі наукові завдання:

1) встановити місце і роль морського транспорту Півдня України у загальній системі транспортних комунікацій Російської імперії;

2) з'ясувати головні джерела матеріально-технічного забезпечення функціонування морського транспорту;

3) показати роль вітчизняних вчених, інженерів та спеціалістів у процесі розбудови транспорту та покращенні його функціонування.

У розвитку економіки, у зміцненні економічних зв'язків між українськими і російськими економічними районами, що мали свою господарську специфіку, важливу роль відіграв водний транспорт. Значно дешевше транспортування вантажів по воді в порівнянні з перевезенням їх залізницею, менші витрати на будівництво рухомого складу, а також низка інших економічних переваг обумовили неухильне зростання морського транспорту Росії, зокрема України. За допомогою чорноморського флоту Україна зміцнювала економічні зв'язки з народами Кавказу, зносила з країнами Близького Сходу, а також Середземноморського побережжя. Відкриття у 1869 р. Суецького каналу забезпечило постійні зв'язки Південної України зі Східним Сибіром і Далекосхідним краєм.

Важливу роль у цьому відігравали такі морські порти України, як Одеса, Миколаїв, Херсон, Бердянськ. Тогочасний історик-економіст А.О. Скальковський, характеризуючи зовнішню торгівлю Новоросії у 1862 р., писав, що вона «охоплює рішуче всі частини і всі стани краю, в ній перебувають в обігу значні капітали» [9].

Необхідно підкреслити, що морський транспорт Чорноморсько-Азовського басейну відіграв непересічну роль у здійсненні промислової модернізації, експортно-імпортних операціях царської Росії. Переживаючи у 60-80-х рр. XIX ст. технічну революцію, впровадження парових двигунів, комерційний флот ставав важливим чинником, який сприяв завершенню промислового перевороту, початку процесів індустріалізації. В пореформений період пароплави починають застосовуватися більш широко. У першу чергу це стосується пасажирських перевезень. Згодом парові судна все частіше використовувалися і для транспортування вантажів за кордон.

Зовнішню торгівлю Росія вела як на власних, так і на іноземних суднах. Більшість торгових суден, що курсували по Чорному та Азовському морях, була збудована за кордоном, бо Росія мала слабку в дореформений період суднобудівну промисловість. На 1898 р. із 260 парових суден, що курсували по названих морях, – лише 34 збудовано в Росії [10].

Водночас у 60-70-ті роки XIX ст. вантажообіг між портами Чорного та Азовського морів відбувався, головним чином, за допомогою вітрильників, що свідчило про недостатній розвиток машинної індустрії торговельного мореплавання імперії. Вітрильники перевозили зерно до основного вивізного порту – Одеси, транспортували вугілля з Маріуполя та Ростова до міст чорноморського узбережжя, возили ліс, сіль, гас. Їхні послуги користувалися попитом у багатьох вантажовідправників. У результаті, певний час спостерігалось ще досить помітне зростання вітрильного флоту. Так, за даними

Першиної З.В. і Коновалова Ю.П., з 1871 до 1883 р. кількість парусників на Чорному та Азовському морях збільшилася з 584 до 1 195. Станом на 1880 р. серед усіх суден басейну пароплави становили лише 8 % [11].

Незабаром ситуація в морському транспорті Півдня України докорінно змінюється. Це пояснюється тим, що в Україні, як і по всій державі, протягом 60-80-х років XIX століття продовжувався промисловий переворот, який закінчився наприкінці 80-х років. На транспорті широко почали використовувати парові двигуни. Вже протягом 80-х рр. парові судна починають швидко витіснити вітрильники не тільки на закордонних лініях, а й у каботажних перевезеннях. Цьому сприяли більша потужність та швидкість пароплавів, їх значна економічність. Дрібні господарі парусних суден не в змозі були конкурувати з могутніми компаніями та одноосібними власниками, чії пароплави незалежно від стану погоди перевозили різноманітні вантажі й пасажирів. Крім того, страхові товариства страхували вантажі, які перевозилися на вітрильних суднах, на 75 % вище ніж на пароплавах. Усе це призвело до занепаду вітрильного мореплавства.

Важливу роль у товарному обігу зовнішньої торгівлі відігравав каботажний транспорт, судна якого плавали виключно під російським прапором. Кількість каботажних суден, що обслуговували той чи інший порт, залежала від наявності в ньому вантажів. Згідно з даними науковця І.О. Гуржія, за 1871 р. в чорноморсько-азовські порти прибула така кількість суден: Одеса – 2592, Керч – 1694, Херсон – 1395, Бердянськ – 685, Євпаторія – 569, Севастополь – 451, Миколаїв – 401, Феодосія – 366 і Ялта – 327. Таким чином, зі всіх чорноморсько-азовських портів найбільше каботажних суден прибувало в Одесу. У зв'язку зі зростанням обсягу зовнішньої торгівлі в Одеському порту кількість каботажних суден постійно збільшувалася і в 1864-1868 рр. становила пересічно 1877 суден, а в 1883-1890 рр. – 2 961. Пересічно понад 2250 каботажних суден прибувало в названий період до Херсонського і Маріупольського портів [12].

Слід відзначити, ще з причорноморських та приазовських портів, головним чином, вивозилися зерно, худоба, вугілля, необроблена шкіра, сало, віск, вовна, цукор, яйця, канати тощо. Особливо швидкими темпами зростав експорт зерна, який везли морем до Англії, Італії, Австро-Угорщини. У 1891-1893 рр. на південні порти імперії припадало 76,5 % російського вивозу зерна [13].

У пореформений час комерційне пароплавання басейну обійняло провідне місце серед інших флотів імперії майже за усіма показниками – кількості суден, тоннажу та ін. До кінця XIX ст. парові судна тоннажем більше 2 тис. тонн були тільки в Чорноморсько-Азовському басейні і належали РТПіТ та Добровольчому флоту. І в наступний період паровий флот Чорного та

Азовського морів продовжував займати чільне місце серед флотів інших морських басейнів імперії.

Разом із зростанням комерційного флоту басейну, постійно збільшувався і обсяг його діяльності. Так, з 1903 р. пароплави Російського товариства почали щорічно здійснювати чотири рейси між Одесою та Басрою. В порти Перської затоки парові судна «Тигр» та «Євфрат» тоннажем у 200 тис. пудів транспортували борошно, ліс, гас, посуд, металеві вироби та бавовняні тканини. Звідти везли фініки, рис, сап'ян, шкіру.

На початку XX ст. торговельні судна Чорноморсько-Азовського басейну все частіше здійснювали рейси і в інші порти Близького Сходу. Водночас активно розвивалася і вся інфраструктура морського транспорту – порти та портове господарство, судноремонт тощо. Слід відзначити, що на початку XX ст. на Азовському та Чорному морях діяло 42 порти. Відповідно саме з портів басейну переважним чином і здійснювалася морська експортна торгівля імперії.

Не дивлячись на певні успіхи в розвитку морського транспорту треба відзначити, що тривалий період феодалізму обумовив значну залежність царської Росії від закордонних партнерів. Майже всі зовнішньоторговельні морські перевезення здійснювалися тоді на іноземних суднах. Наприклад, за даними науковця І.О. Гуржія, протягом 1881-1890 рр. сюди щорічно прибувало в середньому 2223 парових, 1144 парусних судна, з яких вітчизняних – відповідно 258 і 70 [14]. Досить вагомою роль іноземних судновласників була і в здійсненні каботажних рейсів, між портами імперії. У результаті, за підрахунками Імператорського товариства судноплавання, країна щорічно втрачала мінімум 80 млн руб [15].

На шляху розвитку комерційного флоту Чорноморсько-Азовського басейну, його технічного вдосконалення наприкінці XIX – на початку XX ст. було чимало перешкод. Значною мірою вони обумовлювались особливостями становлення буржуазного суспільства в Російській імперії і, в першу чергу, відсутністю достатньої кількості капіталів у країні. Це і визначило порівняно невеликі розміри пароплавних товариств, зокрема тих, що здійснювали операції на Чорному та Азовському морях.

Водночас, на розвитку комерційного мореплавства позначалися і деякі інші чинники. Так, значна частина торговельних суден, яка використовувалася пароплавними компаніями басейну, була старих конструкцій і потребувала постійного ремонту. Справа в тому, що купці, не маючи у своєму розпорядженні значних капіталів, а також у гонитві за прибутком, воліли купувати за кордоном пароплави, які вже до того були у вжитку і, відповідно, коштували значно дешевше.

Щоб подолати згадані негативні тенденції, царизм вдався до заходів, які, з його точки зору, могли б привести до піднесення торговельного мореплавства України. Для досягнення цих цілей передбачалося, перш за все, передати каботажні рейси виключно російським судновласникам, а

також призначати суттєві грошові субсидії мореплавним підприємствам за утримання ними термінових (обов'язкових) рейсів, установити безмитний пропуск пароплавів, придбаних за кордоном, надавати позики судновласникам на придбання суден, які були побудовані в Росії і т. ін.

Реалізуючи ці наміри, в 1897 р. царизм віддав перевезення в малому каботажі, а в 1900 р. і весь великий каботаж на відкуп підприємцям, що мали російське підданство.

Треба відзначити, що царизм, безумовно, вважав за необхідне сприяти становленню морського транспорту імперії шляхом надання окремим судноплавним підприємствам субсидій та помилкової платні за здійснення ними важливих у політичному або економічному значенні рейсів. Як згадував великий князь Олександр Михайлович, йому під час перебування на посаді керівника Головного управління торговельного мореплавства «вдалося домогтися від нашого важкого на підйом уряду, щоб була... забезпечена значна субсидія від уряду чотирьом російським пароплавним товариствам, які почали успішно конкурувати з німцями й англійцями» [16]. Щорічно царизм спрямовував на цю справу 2,5-3 млн руб.

Зрештою рішення передати каботажні рейси в користування власників, які мали виключно російське підданство, не змінило загальну картину щодо здійснення експортно-імпортних операцій в Чорноморсько-Азовському басейні, в яких, як і раніше, домінували іноземні пароплавні підприємства. Водночас воно, на думку багатьох сучасників, фактично «вбило конкуренцію» і призвело до значного підвищення цін на перевезення, які здійснювалися місцевими пароплавними компаніями на внутрішніх лініях. Зокрема, платня за рейс від Ізмаїлу до Одеси почала «переважати вартість фрахту від Лондона

до Одеси» [17]. До того ж монопольне становище окремих компаній не примушувало шукати шляхи для покращання обслуговування пасажирів, оновлення складу своїх пароплавів і т.п.

Ще одним заходом, до якого вдалося самодержавство з метою посилити позиції власного торговельного флоту, було рішення, прийняте в 1898 р., про скасування мита за пароплави, які ввозилися з-за кордону. Щоправда пізніше, намагаючись стимулювати розвиток суднобудівної промисловості імперії, царизм вирішив за краще знов почати стягувати збір за іноземні судна.

Все це свідчило, що в політиці самодержавства щодо питання розвитку торговельного флоту, можливих заходів по вдосконаленню його діяльності, існували суттєві розбіжності, які згодом так і не були налагоджені.

Таким чином, комерційний флот Чорного та Азовського морів у період, який досліджується, розвивався досить динамічно. На початку ХХ ст. парові судна остаточно запанували в морському транспорті, майже витіснивши вітрильник. Разом з тим, проблеми, з якими зустрічався торговельний флот басейну в своєму розвитку, подолати фактично так і не вдалося. Протекціоністські ж дії уряду, які багато в чому були незважені і до кінця не продумані, зокрема, стосовно обмеження перевезень на іноземних суднах, часто взагалі мали негативні наслідки.

Отже, на думку автора, на початку ХХ століття в Україні утворився потужний морський флот, який займав домінуючі позиції в Російській імперії, тим самим справляючи велике значення для розвитку народного господарства на Півдні Російської імперії. Однак потребують подальшого дослідження питання історії розвитку інфраструктури морського транспорту в Одесі, Миколаєві, Херсоні.

ЛІТЕРАТУРА

1. Деятельность Русского общества пароходства и торговли за последние 10 лет. – СПб.: Тип. Е. Евдокимова, 1897. – 5 с.; Иловайский С.И. Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. – Одесса, 1907. – 359 с., 7 ил.; Истина о Русском обществе пароходства и торговли. – СПб., 1910. – 40 с.; Кази М.И. Добровольный флот и Русское общество пароходства и торговли перед государством. – СПб.: тип. Р. Голике, 1888. – 74 с.; Поггенполь М. Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время XXV-ти летнего его существования. – СПб., 1903. – 68 с.; Русско-Дунайское пароходство. Краткий очерк его возникновения и деятельности. – СПб., 1907. – 137 с.; Скальковский К.А. Русский торговый флот и срочное пароходство на Черном и Азовском морях. – СПб.: «Суворин», 1887. – XXV, 554 с.
2. Можин В.П. Монополии в судоходстве России и их борьба за господство // Социалистические преобразования в СССР и их экономические предпосылки. – М., 1959. – С. 91-116.; Эфенди-Заде Д.М. Русский морской торговый флот на рубеже XIX-XX вв. // Исторические записки. – М., 1980. – Т. 105. – С. 255-272.
3. Гришин Ю.А. История мореплавания. – М., 1977. – 138 с.; Коновалов Ю.П. Документи з історії Чорноморсько-Азовського флоту періоду промислового капіталізму (60-ті – сер. 90-х рр. XIX ст.) // Архіви України. – 1977. – № 3. – С. 67-70; Под флагом Родины: Очерки истории Черноморского пароходства. – Одесса, 1967. – 568 с.
4. Залесский В.К. Немцы и наши пароходные предприятия. – СПб.: Типо-лито. М.А. Подружинского, 1911. – 17 с.; Залесский Н.А. «Одеса» выходит в море: Возникновение парового мореплавания на Черном море, 1827-1855 гг. – Л.: Судостроение, 1987. – 125 с.
5. Залесвич В.В. Первые паровые суда на Черном море // Морской флот.-1991. – № 3. – С. 32-33; Орловський Б.М. Залізородна промисловість України в дореволюційний період. – Київ: Наукова думка, 1974. – 183 с.
6. Ващенко В.П. Морський транспорт Південної України в дореформений період // Зап. істор. ф-ту ОДУ. – 1997. – Вип. 4. – С. 22-25; Ващенко В.П. Участь греків в розвитку промисловості і транспорту дореформеної Одеси //

- Историч. краєвєдение Одєсщини. – Одєсса, 1992. – С. 54-56; Крутиков В.В. Буржуазія України та економічна політика царизму в порєформений період. – Дніпропетровськ: Вид-во ДДУ, 1992. – 172 с.; Крутиков В.В. Горнопромышленная буржуазия Донбасса и сооружение подъездных путей в 80-90 гг. XIX в. – В кн.: Некоторые проблемы социально-экономической и политической истории Украинской ССР, вып. 3. – Днепропетровск: Изд-во Днепр. ун-та, 1972. – С. 122-129.; Крутиков В.В. К вопросу о влиянии железнодорожного строительства на развитие тяжелой индустрии Украины в 60-70 гг. XIX века. – В кн.: Некоторые проблемы социально-экономической и политической истории Украинской ССР, вып. 2. – Днепропетровск: Изд-во Днепр. ун-та, 1971. – С. 121-131.
7. Гуржій І.О. Україна в системі Всеросійського ринку 60-90-х років XIX ст. – К.: Наук. думка, 1968. – 191 с.
 8. Шляхов О.Б. Судновласники і моряки Азово-Чорноморського басейну: 90-ті рр. XIX ст. – 1914 р. – Д.: Вид-во Дніпропетр. ун-ту, 2003. – 336 с.
 9. Коновалов Ю.П. Морской торговый флот России в период промышленного капитализма (60-е – сер. 90-х гг. XIX в.): Автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / Одесский гос. ун-т им. И.И. Мечникова. – Одєсса, 1981. – С. 7.
 10. Сборник сведений по истории и статистике внешней торговли России / Под. ред. В.И. Покровского, т. I. – СПб., 1902. – С. 269.
 11. Першина З.В., Коновалов Ю.П. Дрібнотоварні промисли на морському транспорті Чорноморсько-Азовського басейну (60-70 рр. XIX ст.) // Записки історичного факультету. Одеський державний університет. – О., 1998. – Вип. 7. – С. 82.
 12. Гуржій І.О. Вказ. праця. – С. 96.
 13. Под флагом Родины. – С. 29.
 14. Гуржій І.О. Вказ. праця. – С. 97.
 15. Шляхов О.Б. Вказ. праця. – С. 51.
 16. Великий князь Александр Михайлович. Воспоминания. – М.: Захаров Аст, 1999. – С. 203.
 17. Крылов Н. Дальний каботаж // Русское судоходство. – 1897. – № 185. – С. 54.

Рецензенти: доктор історичних наук, профєсор В.Д. Сусоров;
доктор історичних наук, профєсор П.М. Тригуб.

© Шаригіна О.А., 2009

Надійшла до редколегії 28.02.2009 р.