

УДК: 94(477) (656.612)

**ДЕМІДОВ А.В.,**

Первомайський інститут Одеського національного університету імені І.І. Мечникова.

**Демідов Андрій Васильович** (1983 р. н.). У 2005 р. закінчив історичний факультет Одеського національного університету імені І.І. Мечникова. Аспірант Одеського державного економічного університету. Тема наукового дослідження – “Діяльність Російського Товариства Пароплавання і Торгівлі на півдні України”.

# **ВИНИКНЕННЯ ТА ОСНОВНІ ЕТАПИ РОЗВИТКУ ПАРОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ ЧОРНОМОРСЬКОГО БАСЕЙНУ В ДРУГІЙ ЧВЕРТІ ХІХ СТ.**

*На основі історичної літератури та документального матеріалу охарактеризовано розвиток пароплавної справи в Чорноморському басейні у другій чверті ХІХ ст.*

*The development of steamship business in the Black Sea basin in the second fourth of the XIX century is described on the basis of historical literature and documentary material.*

Здобуття Україною незалежності дало можливість розпочати перехід від командно-адміністративних, бюрократичних методів управління економікою до ринкових. У країні розпочався швидкий процес розвитку приватного підприємництва, в тому числі і в сфері морських перевезень. Тому досвід, накопичений у ХІХ ст., сьогодні потребує детального вивчення.

У зв'язку з цим, актуальним, важливим і повчальним є вивчення діяльності перших пароплавних компаній у Чорноморському басейні в другій чверті ХІХ ст. На жаль, ця проблема протягом багатьох десятиліть висвітлювалася недостатньо.

У науковій літературі дослідження історії розвитку торговельного флоту розпочалося ще в ХІХ ст. Однак у цих роботах майже не звертали увагу на соціально-економічні передумови виникнення торговельного флоту та зводили все до політичних подій, які відбувалися в імперії. Крім того, роботи дорадянського періоду характеризуються описовістю та недостатнім рівнем теоретичного узагальнення через домінування позитивізму в тогочасній історичній науці. Серед праць особливо виокремлюються роботи Скальковського К.А., Спаського П.Х., Позера М.В. та Руммеля Ю.В. [1].

У роботах радянської доби зазвичай не приділяли уваги дожовтневому періоду, тому історію розвитку торговельного парового флоту розпочинали з 1920-х рр. Виключенням є спеціалізована робота з історії пароплавання. Серед них виділяється монографія Залеського Н.А. “Одесса выходит в море. Возникновение парового мореплавання на Черном море 1827-1855 гг.” та колективна монографія “Под флагом родины. Очерк истории черноморского пароходства” [2]. Важливою в плані теоретичної

розробки проблеми є стаття Мельника Л.Г. “Виникнення і розвиток пароплавання на Чорному і Азовському морях” [3].

У сучасній українській науковій літературі інтерес до вивчення історії морського флоту поступово відроджується. Доказом цього може слугувати поява монографій із вказаної проблематики. Серед яких виділяються роботи Шаповалова Г.І., Шляхова О.Б. та Щипцова А.А. [4].

Однак у роботах і публікаціях з історії розвитку торговельного флоту період зародження та еволюції пароплавних компаній на Півдні України до Східної (Кримської) війни розглянуто недостатньо. Тому автор даної статті поставив собі за мету розглянути питання про соціально-економічні та політичні передумови виникнення торговельного флоту, а також дослідити основні тенденції розвитку ліній пароплавання сполучення і підприємств, що їх обслуговували. Для розгляду даного питання автором були залучені дані Державного архіву Одеської області та Комунальної установи Ізмаїльський Архів.

Зародження пароплавних компаній у Чорноморському басейні було тісно пов'язане із соціально-економічним розвитком Південної України. У другій чверті ХІХ століття процес розкладу феодалізму в південних губерніях носив край гострий і суперечливий характер. У цей історичний період у надрах феодально-кріпосницької системи посилюється визрівання нових, капіталістичних відносин, під тиском яких рушилися старі, відживаючі форми господарства. На зміну підприємствам, заснованим на примусовій праці, приходять мануфактури капіталістичного типу, які

належали купцям, міщанам та капіталістам [5]. Суттєві зрушення відбуваються і в сільському господарстві внаслідок появи нових форм господарювання. Ці зміни сприяли інтенсифікації економічного розвитку районів, що прилягали до Чорного та Азовського морів [6].

Розвиток капіталістичних відносин та товарного виробництва все більше втягував Україну дореформеної доби в систему світового ринку. В цей час зовнішня торгівля почала набувати нового змісту і значення для економіки країни, тому у другій чверті XIX століття її розміри значно зростають.

Зрушення в економіці сприяли розвитку міст, які стають торгівельними центрами. Головний порт півдня Одеса стає другим портом Російської імперії з вивозу товарів і третім за торгівельними оборотами [7]. Зростає товарообіг портів Азовського моря (Маріуполя, Таганрогу) і Криму. Відбувається зростання обсягів та вартості вантажоперевезень. Так, з 1825 до 1853 року обсяги експорту товарів через Чорноморські порти зросли більш ніж у 7 разів [8]. Проте таке зростання відбувалося за рахунок суден під іноземним прапором [9].

Уряд Російської імперії реагував на потреби ринку повільно. Тому перші пароплави у чорноморському басейні з'являються лише у 1820-х рр. [10]. Поступово виникають і перші регулярні лінії пароплавних сполучень. У липні 1827 р. пароплав "Надежда" відкриває першу регулярну лінію Одеса – Херсон. Цю дату умовно можна вважати початком комерційних вантажо-пасажирських перевезень на Чорному морі. Однак до 1828 р. контроль над пароплавними сполученнями у Чорному та Азовському морях належав виключно Чорноморському Адміралтейству [11].

Ситуація змінилася у 1828 р., коли на кошти міста Одеси за пропозицією Новоросійського генерал-губернатора графа М.С. Воронцова на Николаївській верфі був збудований пакетботний вантажний пароплав у 60 к. сил, який отримав назву "Одеса". У липні 1828 р. пакетбот "Одеса" відкрив вантажо-пасажирське сполучення між Одесою та Кримом [12]. Ця дата вважається початком регулярного судноплавства на Чорному морі. Він здійснював рейси між Одесою і Кримськими портами, проте через недосвідченість команди часто порушував графік та простоював [13].

Таким чином, до початку 30-х рр. пароплавне сполучення на Чорному та Азовському морях було розвинуте недостатньо. Це пояснюється тим, що в Російській імперії капітали в руках буржуазії нагромаджувалися повільно, а розвиток пароплавства вимагав вкладення значних коштів і розвинутого ринку. Тому перші пароплавні компанії під вітчизняним прапором з'являються лише на початку 30-х рр.

У 1833 р. для встановлення швидкого, регулярного і постійного сполучення між Одесою і Константинополем було створено на 10 років "Акціонерне товариство Чорноморського пароплавства". Уряд надавав товариству різну допомогу та пільги. В його розпорядження були віддані три казенні пароплави з тим, щоб чистий прибуток розподілявся порівну між казною і акціонерами, але згодом казна відмовилася від дивідендів і надала ці пароплави в повну власність акціонерної компанії. Для обслуговування лінії Одеса – Константинополь у 1834 р. до Одеси прибув пароплав "Нева", побудований у Петербурзі на заводі Берца. У 1835 р. за розпорядженням Головного місцевого начальства було встановлено сполучення між Одесою, Євпаторією, Ялтою, Керчу, Бердянськом і Таганрогом. Для налагодження ліній товариство отримало три нові пароплави. Свою увагу товариство звертало і на підтримку сполучень із Кримськими портами. На цій

лінії курсувало 4 пароплави, які щороку перевозили до 2000 пасажирів та 10 тисяч пудів вантажу [14].

Справи "Акціонерного товариства Чорноморського пароплавства" через значну конкуренцію з боку іноземних пароплавних компаній йшли невдало. Уряд 25 квітня 1839 р. Положенням Комітету Міністрів призначив акціонерній компанії допомогу на три роки з Державного Казначейства у розмірі 75 тис. крб асигнаціями в рік. У той же час спостереження за діями компанії було доручено Новоросійському і Бессарабському генерал-губернатору.

Статутний капітал першого пароплавного товариства Південної України був незначним. Він складав лише 500 тис. крб [15]. Такої суми було недостатньо для організації регулярного сполучення між Одесою та Константинополем, а відсутність страхового капіталу не захищала товариство від різних "форс-мажорних" обставин. Тому після пожежі на пароплаві "Николай I" у 1840 р. пароплав "Імператор Александр" протягом двох років самотужки обслуговував Одесько-Константинопольську лінію. Через відсутність коштів товариство не мало змоги поставити на вказану лінію інший пароплав. З'явилася навіть загроза припинення сполучення з Константинополем узагалі [16].

Розуміючи необхідність власного торгівельного флоту, князь М.С. Воронцов у 1841 р. надсилає клопотання до уряду з проханням подовжити допомогу товариству на два роки з тим, щоб воно продовжувало безперервне сполучення з Константинополем до 1843 р. Для кращого забезпечення діяльності ще у 1841 р. в Англії було замовлено 4 пароплави-фрегати по 250 к.с. кожен. Кошти на придбання пароплавів були виділені з державної скарбниці. Вибір Англії був не випадковим. Уряд прагнув отримати сучасні пароплави, які держава могла залучити для захисту Чорноморського басейну від потенційного ворога [17]. На жаль, можливості побудувати такі пароплави на вітчизняних верфях не було через низьку якість їхньої продукції. Пароплави-фрегати прибули до Одеси з Англії в 1843р. На їх утримання державою було виділено за державним розписом 74 428 крб 33 коп сріблом. Проте, внаслідок прийняття Тимчасового Положення про встановлення постійного сполучення між Одесою і Константинополем, ці чотири пароплави були відразу передані створеній у 1843 р. "Експедиції постійних пароплавних сполучень". "Експедиція" взяла на себе обслуговування міжнародних перевезень. Завідування справами "Експедиції" було віддано Новоросійському і Бессарабському генерал-губернатору [18].

Утримання сполучення між Кримськими та Азовськими портами було залишено за "Акціонерним товариством Чорноморського пароплавства". Держава відмовилася надавати будь-які дотації на утримання цих ліній. Товариство повинно було самотужки шукати кошти, інакше сполучення переходило до інших власників. Відсутність фінансової підтримки з боку держави негативно вплинуло на діяльність товариства. Поступово пароплави починають прибувати невчасно, а лінії утримувалися нерегулярно.

Для налагодження роботи ліній, у зв'язку зі зростаючими потребами регіону, князь М.С. Воронцов в 1844 р. звертається до Уряду Російської імперії з проханням дозволити замовити за державний рахунок в Англії ще чотири нових пароплави для кращого налагодження сполучення між внутрішніми портами Чорного та Азовського морів. У тому ж році було замовлено 4 пароплави-фрегати по 260 к.с. Вони отримали назву "Одесса", "Херсонес", "Крым" та "Бессарабия" [19]. У 1846 р. до вказаних пароплавів додалися пароплави "Андия" і "Дарго" [20].

Діяльність обох товариств, незважаючи на оновлення матеріально-технічної бази, була незадовільною. Тому у 1845 р. керівництво справами обох підприємств та сполученнями між Одесою і Константинополем та між Одесою, Кримськими та Азовськими портами було передано до створеної “Одеської Пароплавної Експедиції” [21]. Таким чином, у руках новоствореної “Експедиції” були зосереджені як міжнародні, так і внутрішні перевезення. Всього на придбання пароплавів, що перейшли у розпорядження “Експедиції” з державної скарбниці в різні роки, були запозичені кредитні встановлення на суму понад 2 млн крб [22].

Фінансова допомога з боку держави дозволила “Експедиції” звернути увагу на опанування придунайського регіону. Створюється нова лінія Одеса – Галац, на яку був поставлений пароплав “Петр Великий”. Судно збудовано в Англії у 1834 р. на верфі “Wallis Blackwall” у Лондоні. Описуючи властивості пароплава, одеські газети відмічали його “витончену конструкцію і оздоблення”. Він відповідав вимогам часу, а його вартість складала 279 547 крб [23]. “Петр Великий”, обслуговуючи лінію Одеса – Галац, заходив у порти Ізмаїлу, Рені, Суліну, що сприяло налагодженню регулярного сполучення з дунайськими портами. Було встановлено і чітку вартість тарифів на перевезення [24].

Керівництво морським відомством приділяло значну увагу опануванню судноплавства по Дунаю. Для врегулювання спірних питань у цій галузі між Австрійською та Російською імперіями було укладено у 1840 р. Конвенцію “Про судноплавства на Дунаї”, її дію подовжено у 1850 р. [25]. Відповідно до конвенції, російські пароплавні компанії отримували певні привілеї та пільги. Їм дозволялося безперешкодно курсувати гирлом Дунаю та в кінці навігації залишатися на зиму. Були окреслені і правила митного контролю [26].

Незважаючи на енергійні зусилля Уряду, сполучення в регіоні знаходилося у незадовільному стані. Слабкий розвиток пароплавних сполучень, на думку командуючого Дунайською флотилією контр-адмірала Сальті Первело, був зумовлений рядом факторів: “розвитку судноплавства у регіоні заважало занесення фарватеру мулом та відсутність маяків” [27].

Напередодні Кримської (Східної) війни Одеська Пароплавна Експедиція утримувала монопольний контроль над усіма перевезеннями під вітчизняним прапором у Чорноморському басейні. Експедиція мала власний паровий флот із дванадцяти пароплавів-фрегатів, які мали потужність парових машин, яких було майже 2 тис. к.с., що дозволяло перевозити близько 1 млн пудів вантажу на рік [28].

Уряд не тільки приділяв значну увагу збільшенню потужності торговельного флоту, а й намагався налагодити роботу пароплавної компанії. Була розроблена ціла система “Правил і штатів для експедиції пароплавних сполучень Одеси з Російськими та іноземними портами” та положення “Про управління Новоросійським пароплавлем”, які регулювали діяльність ліній та кількість персоналу пароплавної компанії [29].

Не дивлячись на всі зусилля уряду напередодні Східної війни, пароплави Експедиції приносили незначні прибутки. На початку 50-х рр. XIX ст. прибуток з перевезення вантажів та пасажирів складав 80-100 тис. крб на рік. Держава змушена була надавати Експедиції постійні дотації та компенсації з різних джерел. На початку 50-х рр. на утримання ліній пароплавного сполучення виділялося: з Одеських міських доходів – 9 428 крб, з Таганрозького митного збору – 3 428 крб, з Татарського збору в Криму – 2 857 крб і з Бессарабського збору – 5000 крб. На перевезення по

Дністру з Бессарабських обласних доходів щорічно виділялося майже 25 тис. крб, а прибутки державної скарбниці від Дністровської переправи на рік складали від 12 до 16 тис. крб [30].

Паралельно з Одеською Пароплавною Експедицією діяло Дністровське пароплаводство. Воно було засноване 4 жовтня 1838 р. Згідно з Положенням Комітету Міністрів, керівництво справами пароплаводства було зосереджено в руках Бессарабського генерал-губернатора. З самого початку свого існування діяльність пароплаводства була направлена на полегшення сполучення між містами Дністровського лиману і повинна була сприяти збільшенню збуту солі з Бессарабських озер. Уряд прагнув поживити промисловість краю та більш активно використовувати його ресурси. Пароплаводство почало діяти у 1840 р. рейсами пароплава “Граф Воронцов”. Для поживлення діяльності Дністровського пароплаводства Уряд у 1843 р. виписав у Англії пароплав “Дністер” із усім необхідним устаткуванням [31]. На придбання пароплава було асигновано 133 028 крб. Кошти були виділені за розпискою Бессарабським Соляним Правлінням. Узагалі з 1839 до 1845 р. на утримання Дністровського пароплаводства з державної скарбниці було асигновано 312 348 крб. Прибутки пароплаводства за зазначений період складали лише 202 630 крб. Збиткове підприємство у 1845 р. було передано в управління Одеської Пароплавної Експедиції [32].

Причинами збитковості пароплавних товариств були невдалі методи господарювання та конкуренція з боку іноземних пароплавних компаній. Держава, як монопольний власник, не могла самотужки розвивати галузь. Відсутність коштів, необхідних для розширення матеріально-технічної бази та утримання ліній пароплавного сполучення, значною мірою гальмувала розвиток вітчизняного судноплаводства. Визначення ліній пароплавного сполучення було зумовлене не комерційними інтересами, а геополітичними пріоритетами. Неefективною була і система контролю за діяльністю перших вітчизняних пароплавних компаній. Чиновники, які призначалися на посади, не приділяли достатньо уваги справам пароплаводства, і тому робота компаній була неекономною та неефективною. Така ситуація призводить до того, що пароплави під вітчизняним прапором складали лише декілька відсотків від усіх пароплавів, які обслуговували південні порти.

У Великій Британії, Франції, Німеччині та Австрійській імперії пароплавна справа виникла раніше і тому була більш розвинутою. Становлення та вдосконалення морської справи сприяла протекціоністська політика урядів цих країн. Зацікавленість у розвитку власного флоту зумовила значні урядові дотації акціонерним пароплавним компаніям. Країни Західної Європи намагалися ефективно експлуатувати колонії та сировинні бази, які знаходилися на відстані від метрополії. Все це сприяло залученню капіталів у розвиток пароплавної справи. Інтенсивний розвиток галузі сприяв появі технічних нововведень, що, в свою чергу, дозволило зменшити собівартість перевезень. Тому саме іноземні пароплави комерційно були більш привабливими, а їх послуги коштували менше, ніж послуги пароплавів під російським прапором. Іноземні корпорації вели справи набагато ефективніше. Пароплави під іноземним прапором були заповнені вантажем під час рейсів постійно. До портів Північного Причорномор’я імпортувалося різноманітне обладнання, вугілля, тканина, а експортувалися зерно та продукти тваринництва. Це теж сприяло зменшенню собівартості перевезень. Серед іноземних пароплавних компаній

напередодні Кримської війни найбільш активно у Чорноморському басейні діяли французька компанія “Messageries Imperiales”, “Австрійський Ллойд” та англійська “Peninsular Company”. У регіоні працювала також і компанія турецьких державних пароплавів – “Mahsousse”. Вона, як і британські та французькі, отримувала від уряду Османської імперії суттєві дотації, що сприяло її активній діяльності. Держава вимагала від таких компаній у мирний час утримувати поштове сполучення, а у випадку війни залучати їх ресурси для посилення військово-морського флоту [33].

Постійне пароплавне сполучення у Чорному морі було перервано в 1853 р. з початком війни між Російською та Османською імперіями. Залучення до війни Великої Британії, Франції та Сардинського королівства призводить до знищення військового флоту Російської імперії.

Торгівельний флот теж зазнав суттєвих збитків. Іноземні корпорації отримують монопольний контроль на ринку перевезень, а з 12 пароплавів, які перебували у складі Одеської Пароплавної Експедиції, чотири було затоплено під час облоги Севастополя [34].

Таким чином, як свідчить здійснене автором дослідження, інтенсивний соціально-економічний розвиток регіону сприяв виникненню в другій чверті XIX ст. пароплавних компаній. Уряд Російської імперії всіляко допомагав налагодженню справи і надавав значні пільги. Однак перші компанії виявились неприбутковими, що, в свою чергу, пояснюється тотальним контролем держави за їх діяльністю. Незначна капіталізація та дистанціонування буржуазії від пароплавної справи призводить до відсталості в розвитку галузі від провідних країн Європи.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Познер М.В. Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореходства. – СПб(б), 1895. – 173 с.; Руммель Ю.В. Исторический очерк развития торгового флота в главнейших государствах. – СПб(б), 1907. – 32 с.; Руммель Ю.В. Отечественный флот как средство обороны и международно-политики. – СПб(б), 1907. – 85 с.; Руммель Ю.В. Торговый флот в экономической жизни страны и виды на его развитие в России. – СПб(б), 1907. – 132 с.; Скальковский К.А. Русский торговый флот и срочное пароходство на Черном и Азовском морях. – СПб(б), 1887. – 554 с.; Спасский П.Х. История торговли и промышленности в России. – Т. 2. – СПб(б), 1911. – 191 с.
2. Залесский Н.А. “Одесса” выходит в море. Возникновение парового мореплавання на Черном море 1827-1855 гг. – Л., 1987. – 151 с.; Под флагом Родины. Очерк истории черноморского пароходства. – Одесса, 1967. – 356 с.
3. Мельник Л.Г. Виникнення і розвиток пароплавання на Чорному і Азовському морях // Український історичний журнал. – 1972. – № 11. – С. 49-54.
4. Щипцов А.А., Ефремов В.С. Транспортное освоение Азовского моря. – К.: Будівельник, 1995. – 144 с.; Шляхов О.Б. Судовласники і моряки. – К.: Київський університет, 1994. – 167 с.; Шаповалов Г.І. Судноплавання у духовному житті населення України. – К.: Друк, 2003. – 195 с.
5. Дружинина Е.И. Южная Украина в период кризиса феодализма (1825-1860). – М., 1981. – С. 198-205.
6. Економічна історія України: Підручник / Б.Д. Лановик, М.В. Лазарович, Р.М. Матейко, З.М. Матисякевич; За заг. ред. Б.Д. Лановика. – К., 2004. – С. 87.
7. Державний архів Одеський обласний (далі – ДАОО). – Ф. 1. – Оп. 174. – Спр. 15. – Арк. 31.
8. Государственная внешняя торговля в разных ее видах. – СПб., 1826-1857.
9. Мельник Л.Г. Виникнення і розвиток пароплавання на Чорному і Азовському морях // Український історичний журнал. – 1972. – № 11. – С. 49.
10. Летопись грузового пароходства на Черноморско-Азовском бассейне / Музей морского флота СССР. Методическое пособие к разделу “Русское общество пароходства и торговли (РОПиТ) и другие пароходные общества России во второй половине XIX века”. – Одесса, 1876. – С. 1.
11. Там само.
12. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 192. – Спр. 63. – Арк. 13-117.
13. Залесский Н.А. Вказ. пр. – С. 18.
14. Иловайский С.И. Исторический очерк пятидесятилетия основания Русского Общества Пароходства и Торговли. – Одесса, 1907. – С. 1-3.
15. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 192. – Спр. 63. – Арк. 216.
16. Мельник Л.Г. Вказ. пр. – С. 50.
17. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 192. – Спр. 63. – Арк. 219-220.
18. Спасский П.Х. Вказ. пр. – С. 18.
19. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 192. – Спр. 60(д). – Арк. 23-94.
20. Под флагом родины. Очерк истории черноморского пароходства. – С. 26.
21. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 192. – Спр. 68. – Арк. 11-24.
22. Иловайский С.И. Вказ. пр. – С. 3.
23. Там само. – С. 12.
24. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 192. – Спр. 60(д). – Арк. 11-65.
25. Комунальна установа Ізмаїльський Архів (далі – КУІА). – Ф. 56. – Оп. 1. – Спр. 603. – Арк. 2.
26. КУІА. – Ф. 56. – Оп. 1. – Спр. 572. – Арк. 84.
27. КУІА. – Ф. 56. – Оп. 1. – Спр. 185. – Арк. 13.
28. Скальковский К.А. Вказ. пр. – С. 28.
29. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 192. – Спр. 80. – Арк. 5-7.
30. Иловайский С.И. Вказ. пр. – С. 5.
31. ДАОО. – Ф. 1. – Оп. 192. – Спр. 69. – Арк. 32.
32. Спасский П.Х. Вказ. пр. – С. 18.
33. Филипов Ю.Д. Торговое мореплавание. – СПб., 1905. – С. 40-43.
34. Спасский П.Х. Вказ. пр. – С. 18.