

УДК 930.1:27(477.7) "1805"

Юлія Головка

**ДОПОВІДЬ ПРО ТОРГІВЛЮ ТА СУДНОПЛАВСТВО
НА ЧОРНОМУ МОРІ (1805 р.) ЯК ДЖЕРЕЛО З
ІСТОРІЇ ЧОРНОМОРСЬКИХ ПОРТІВ ПІВДЕННОЇ УКРАЇНИ**

Початок ХІХ ст. для європейських країн був періодом достатньо складних відносин, економічні наслідки яких відчувала як Європа в цілому, так і окремі регіони. У цей час питання збереження або встановлення нових зовнішньоторгових зв'язків набуло стратегічного значення, особливо для тих країн, економіка яких залежала від імпорту продовольства або сировини. У таких умовах чорноморський напрямок міжнародної торгівлі поступово привертало все більше уваги країн Західної Європи, у тому числі Великобританії та Франції, а для півдня України така ситуація стала одним із вагомих факторів економічного розвитку. Зовнішня торгівля Південної України початку ХІХ ст. ніколи не залишалася поза увагою дослідників історії півдня України [1–2], історії зовнішньої торгівлі Російської імперії [3–4] та історії міжнародних політичних та економічних відносин [5–7], у роботах яких були розкриті загальні тенденції та етапи розвитку азовсько-чорноморської торгівлі, основні напрямки торгівлі та обсяги товарообігу, значення зовнішньої торгівлі для економічного розвитку регіону в цілому і т.д. Подальше дослідження даної проблематики потребує як залучення нових джерел, так і більш докладного вивчення вже відомих історичних джерел, інформативні можливості яких дозволяють детальніше реконструювати особливості розвитку зовнішньої торгівлі на півдні України на початку ХІХ ст. Одним із таких документів є звіт спеціального уповноваженого британського уряду Вільяма Ітона (W. Eton) про стан чорноморської торгівлі та судноплавства (1805 р.). На даний документ звертав увагу В.Г. Сироткін у контексті дослідження історії боротьби французької та британської дипломатії за вплив на півдні Російської імперії на початку ХІХ ст.: звіт та листи В. Ітона у даному дослідженні використовувалися як свідчення зацікавленості не тільки політичних кіл Великобританії, але й представників торгівлі та промисловості у розвитку тісних взаємин з південними регіонами Російської імперії, особливо в умовах постійного ускладнення міжнародних відносин у Європі на початку ХІХ століття [7, с. 461]. У цей час європейські держави активно збирали інформацію про перспективи південноукраїнського ринку та про діяльність своїх конкурентів на цьому ринку – з цією ж метою на південь України приїжджав спеціальний уповноважений англійського уряду В. Ітон. Він перебував на півдні України двічі – в 1777 та 1803 роках, і останнього разу В. Ітон був відряджений до України для визначення можливості встановлення прямих торгових зв'язків між Мальтою та Одесою. Звіт В. Ітона про стан торгівлі та судноплавства в чорноморських портах та з пропозиціями щодо розвитку британської торгівлі на Чорному морі був

схвалений британським урядом і в 1804 році був опублікований у лондонській газеті "Оракул", а 1805 року – вже у вигляді окремої брошури, що безумовно свідчило про інтерес британського суспільства до даного питання [7, с. 462].

Вочевидь, певного значення звіту надавали і в Російській імперії, про що свідчить виявлення його перекладу французькою мовою у справі "Про чорноморську нашу торгівлю" у фонді 19 "Фінанси" Російського державного архіву давніх актів. Оригінал документа має заголовок "Memoire succinct sur le commerce et la navigation de la mer Noire : d'après les information les plus exactes, et les plus récentes. 1805" ("Коротка доповідь щодо торгівлі та судноплавства на Чорному морі: за даними найбільш точними та недавніми. 1805") і складається з двох частини: вступу ("Introduction") та основної частина – "Du commerce et de la navigation de la mer Noire" ("Про комерцію та навігацію Чорного моря").

У передмові до самого опису акцентується увага на тому, що дана публікація базується на матеріалах, зібраних В. Ітоном і більшою своєю частиною вже опублікованих в "Оракулі" у вигляді листів, але періодичність їх публікації могла порушити взаємозв'язок між деякими матеріалами та послідовність опису подій. Автори передмови наголосили на виправленні всіх виявлених у попередній публікації помилок та доповненні тексту доповіді новими фактами.

Упорядники публікації підкреслювали нагальну потребу в публікації подібних матеріалів, які б дозволили краще зрозуміти особливості внутрішньої та зовнішньої торгівлі південних регіонів Російської імперії, функціонування чорноморських портів та чорноморського судноплавства [8, л. 73]. Така зацікавленість пояснювалася поступовою втратою лідируючих позицій англійською торгівлею і сподіваннями, що саме Чорне море та володіння Мальтою відшкодують збитки англійським торговцям. Головне було не втратити час, оскільки, як підкреслювали автори передмови, французькі негоціанти також наполегливо шукали виходів на ринки чорноморських губерній Російської імперії, тому нагальність вирішення даного питання формулювалася досить категорично – "або зараз, або ніколи" [8, л. 74].

Основна частина документа починається з опису особливостей чорноморської комерції та навігації останньої чверті XVIII – початку XIX ст. Екскурс в історію розвитку судноплавства та торгівлі на Чорному морі мав на меті показати формування сучасних умов розвитку чорноморської торгівлі та навігації. Автор опису відзначав стрімкий розвиток морського торгового флоту Російської імперії на Чорному морі, у тому числі у зв'язку з початком масштабного державного суднобудування у Херсоні, заснуванням школи матросів, налагодженням карантинної та берегової охорони на Азовському та Чорному морях (функціонування карантинів в Одесі та Феодосії). Про розвиток чорноморської комерції свідчив і розвиток каботажного судноплавства: за розрахунками В. Ітона перевезення товарів тільки між

Херсоном та Одесою вимагало близько 200–300 суден вантажопідйомністю 50–100 тон. В. Ітон відзначав, що на каботажних перевезеннях матросами були місцеві мешканці: він пояснював це тим, що вони були менш прив'язані до землі, ніж мешканці північних губерній Російської імперії. Крім того, він бачив тут продовження козацької традиції мореплавства, яка свого часу дозволяла козакам з достатньо посереднім флотом бути реальною загрозою для Константинополя [8, л. 75].

Докладно автор зупинився на описі особливостей Одеського порту, який найбільш цікавив британську владу та комерсантів. В. Ітон наголошував, що значним портом Одеса стала скоріше через суб'єктивні, ніж через об'єктивні фактори: зручність гавані він оцінив достатньо посередньо, але підкреслив, що завдяки особливому ставленню до Одеси окремих представників вищої влади в розвиток торгового порту та його інфраструктури витрачаються величезні кошти – таким чином, Одеському порту свідомо віддавали перевагу перед іншими чорноморськими портами, які для судноплавства та транспортування товарів могли б бути значно зручнішими, і це, з точки зору автора, шкодило загальній користі. Особливу роль у спрямуванні уваги та коштів на розвиток Одеського порту відігравав герцог Е.Й. Ришельє, якому, з точки В. Ітона, Одеса повністю завдячувала своїм розквітом. Саме Е.Й. Ришельє звернув увагу польських виробників зерна на можливості вивезення польського зерна через Одеський порт, сприяв розвитку сільського господарства навколишніх земель, збудував значну кількість будинків та магазинів у самому місті, і взагалі зробив все можливе для того, щоб побудувати місто не тільки корисне, але й приємне для негоціантів [8, л. 79].

Стосовно Херсонського порту В. Ітон виділив кілька проблем, які ускладнювали його розвиток: невдале розташування лазаретів, непевність порту у випадку негоди, постійне заповнення молу піском та мулом з Дніпра, відсутність каналів для внутрішньої комунікації і т.д. (з точки зору В. Ітона певні особливості вибору місця заснування двох портів – Одеського та Херсонського – можна пояснити тим, що місце для першого обирав генерал кавалерії, а для другого – піхотний генерал [8, л. 82 об.]).

З іншого боку, автор опису звертає увагу на два озера між Одесою та Березанню, які раніше були пов'язані з морем і, з його точки зору, потребували розбудови лише невеликого каналу для возз'єднання з морем: таке будівництво, за розрахунками В. Ітона, не коштувало б і 100 000 фунтів, але дозволило б створити величезні і глибокі гавані, здатні вмістити весь військово-морський флот Британії. Можливості реалізації такого проекту розглядав ще князь Г.О. Потьомкін, але плани ці не здійснилися.

Ще один недооцінений, з точки зору В. Ітона, порт – Очаківський – особливо його можливості для розвитку торгівлі польським зерном [8, л. 79 об.]. Можливість завантажувати зерно для вивозу за кордон не тільки в Одеському порту значно здешевила б зерно за рахунок зменшення витрат на його транспортування. Природні вигоди Очаківського порту В. Ітон оцінив набагато вище за можливості Одеського і зазначив, що жодні

капіталовкладення цього не змінять. Військової цінності, з точки зору В. Ітона, Очаківський порт не мав, більше того – він був захищений Кінбурном і міг бути повністю комерційним портом. В. Ітон відзначав, що комерційні можливості Очакова успішно використовували ще турки, у тому числі у торгівлі зерном. З точки зору В. Ітона Очаківському порту був конче необхідний власний карантин, який би позбавив торгіві судна необхідності заходити в Одесу для карантинної обсервації – це сприяло б як розвитку торгівлі польським зерном, так і спрощувало б торгівлю товарами, привезеними Дніпром [8, л. 80].

Дії російського уряду щодо влаштування чорноморської торгівлі В. Ітон оцінював майже як шкідливі, оскільки вони не враховували природні переваги місцевостей при розбудові портів, що позначалося на вартості товарів, а відповідно й на перспективах експорту цих товарів. Для підтвердження своєї думки В. Ітон навів розрахунки щодо вартості експорту зерна з Одеського та Херсонського портів і наголосив на тому, що експорт зерна з Херсону був би набагато дешевший через нижчу вартість самого зерна (його купували б більше), торгівля була б постійною і більш стабільною (покупці були б більш впевнені в обсягах своїх витрат), не було б потреби перевозити зерно до Одеси (не було б витрат на фрахт, страхування ризиків та можливих збитків) – автор опису прийшов до висновку, що експорт зерна з Херсону був би вдвічі дешевший за одеський експорт [8, л. 80 об.]. З іншого боку, зростання цін на зерно, особливо в Одеському порту, могло призвести, на думку В. Ітона, до занепаду самої хлібної торгівлі та хліборобства навколишніх губерній [8, л. 81].

В. Ітон підкреслював важливість торгівлі зерном для Одеського порту та її домінування в одеській комерції, в той же час, коли можливості Феодосії та Дніпра для експорту того ж зерна практично не використовувалися. Організація торгівлі зерном через Одеський порт мала серйозні недоліки, які здорожували саму торгівлю: для комерсантів важко або й неможливо було прогнозувати обсяги та час привезення зерна до Одеського порту, практично неможливо було закупити зерно заздалегідь, комісійні необхідно було сплачувати за три місці до прибуття судна і т.д. Частину цих проблем намагався вирішити герцог Е.Й. Ришельє, який сприяв створенню в Одесі польських магазинів для зберігання зерна та особисто стежив за дотриманням укладених комісіонерами угод на поставку хліба. Багато в чому саме завдяки діяльності герцога Е.Й. Ришельє іноземні комерсанти почали створювати власні торгові заклади в Одесі, серед яких В. Ітон виділив три найбільш поважних – англійський торговий будинок Генрі Сісона (Henry Season), який спеціалізувався на поставках зерна з Одеси до Мальти, німецький торговий будинок Форреггера (Forhegger) і ще один англійський – Каттлей (Cattley) [8, л. 81–81 об.].

Перспективи Херсонського порту автор опису поставив у залежність від його удосконалення, оскільки головні недоліки порту – мілководність та недостатня ширина входу до порту – можна було б вирішити за допомогою

нескладних будівельних робіт, які б коштували не більше 40 000 фунтів (за розрахунками голландських інженерів). Облаштування порту також би вирішило проблему достатньо дорогого та небезпечного транспортування побудованих в Херсоні суден до Глибокої пристані. Також автор рекомендував звернути увагу на природні переваги бухти Збуревської, яку вважав за найбільш придатну як для завантаження морських суден, так і для їх зимовання [8, л. 82 об.]. Важливість цього зауваження В. Ітон пояснював тим, що взимку майже вся прибережна зона Херсона та Очакова вкривалася кригою, так само замерзала Керч та навколишнє узбережжя, що майже унеможливило навігацію Азовського моря, Одеський же порт майже не замерзав, але всю зиму там плавала крига і ускладнювала навігацію. Безпечними для зимової навігації залишалися тільки кримські порти.

В. Ітон відзначав ще один негативний для розвитку Херсонського порту фактор – переведення карантину з Херсона до Одеси, що призвело до поступового занепаду не тільки торгівлі в Херсоні, але й самого Херсона – до Одеси виїхали херсонські комерсанти, що були орієнтовані на зовнішню торгівлю, поступово зменшився експорт російських товарів Дніпром, за якими після революції у Франції практично перестали приходити французькі торгові судна [8, л. 83].

Отже, у своїй доповіді уповноважений британського уряду В. Ітон не тільки детально описав самі чорноморські порти на півдні України, але й проаналізував їх переваги та недоліки, які багато в чому визначали не тільки перспективи розвитку самих портів, але й всієї азовсько-чорноморської торгівлі. Доповідь В. Ітона є достатньо інформативним та різноплановим джерелом з історії чорноморської торгівлі останньої чверті XVIII – початку XIX ст. і дозволяє використовувати його як для дослідження історії зовнішньої торгівлі в цілому, так і окремих її складових – історії чорноморських портів, особливостей місцевої навігації, організацію експорту окремих видів товарів, формування торгових шляхів і т.д.

Джерела та література:

1. Скальковский А. Взгляд на историю торговли Черного и Азовского морей // Журнал Министерства внутренних дел. – 1835. – №9. – С. 337-364.
2. Дружинина Е.И. Южная Украина в 1800–1825 гг. – М.: Наука, 1970. – 382 с.
3. Золотов В.А. Внешняя торговля Южной России в первой половине XIX века. – Ростов, 1963. – 192 с.
4. Злотников М.Ф. Континентальная блокада и Россия. – М.: Наука, 1966. – 360 с.
5. Яковкина Н.И. Франко-русские торговые отношения в начале XIX века // Вестник Ленинградского университета. Год издания двенадцатый. – №2. Серия истории, языка и литературы. – Выпуск 1. – Ленинград: Издательство Ленинградского университета, 1965. – С. 72-82.
6. Сироткин В.Г. Дуэль двух дипломатий. Россия и Франция в 1801–1812 гг. – М.: Наука, 1966. – 208 с.
7. Сироткин В.Г. Из истории дипломатических и торговых отношений России с Францией и Англией в первые годы XIX в. // Международные отношения. Политика. Дипломатия (XVI–XX века). Сборник статей к 80-летию академика И.М. Майского. – М.: Наука, 1964. – С. 451-465.

8. Российский государственный архив древних актов, ф. 19, д. 317.

Summary

The article is devoted to the analysis of the report of the representative of the British government W. Eton (1805) concerning the development of navigation and trade of the Black Sea at the close of the XVIII – at the beginning of the XIX centuries and concerning the possibilities of the participation of the British merchants in the trade with Southern Ukraine. Attention was paid to the materials concerning the formation of the Black Sea ports and concerning organization of the Azov – Black Sea trade.

УДК 94 (477.72)

Ольга Герінбург

СТАТИСТИКО-ДЕМОГРАФІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ ХЕРСОНСЬКОГО ГУБЕРНСЬКОГО ЗЕМСТВА: ОГЛЯД ІСТОРИОГРАФІЇ ПРОБЛЕМИ

Осмислення діяльності земств та феномену земської статистики як основи ефективності органів місцевого самоврядування має розвинену історіографічну традицію та достатньо повну і репрезентативну джерельну базу. Історіографія земської статистики, в тому числі демографічної, є невід'ємною складовою загальної історіографії земств і охоплює наукові праці з історії земського самоврядування, статистики та демографії. Водночас демографічний напрям земських статистичних досліджень практично не висвітлений в історіографічній літературі, а значний масив статистико-демографічних матеріалів не введений до наукового обігу. Метою даної статті визначено з'ясування ступеню наукової розробки проблем статистико-демографічних досліджень Херсонського губернського земства.

Аналіз стану наукової розробки зазначеної проблематики дозволяє виділити три основні історіографічні етапи: дореволюційна (друга половина XIX – початок XX ст.), радянська (1917–1980-ті рр.) та сучасна історіографія (з початку 1990-х рр.).

З огляду на розвиток статистики населення дорадянського періоду в межах загальної статистики, земська демографія вивчалася як складова статистичної діяльності земств. Особлива увага приділялася історії та методиці земської статистики, а також осмисленню її практичних досягнень. При цьому, попри увагу науковців і громадськості до статистичної практики окремих земств, регіональна історія земської статистики у дорадянський час носила фрагментарний характер і висвітлювалася у загальноросійському контексті.

Висвітлення ролі Херсонського губернського земства у дослідженні населення охоплювало: 1) з'ясування історії земської статистичної служби; 2) окреслення організаційних та методологічних засад діяльності статистичних