

ДО ОБГОВОРЕННЯ TO DISCUSSION

УДК 339.56.055: 332.021.8:63

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОДЕССКОГО ПОРТА В ПЕРИОД СТОЛЫПИНСКОЙ РЕФОРМЫ

М.Ю. Борисов

Одесский национальный университет имени И.И. Мечникова, Одесса, Украина

Борисов М.Ю. Зовнішньоекономічна діяльність Одеського порту в період Столипінської реформи.

В статті представлена загальна динаміка зовнішньоекономічної діяльності Одеського морського порту за 1909-1913 роки на фоні аграрної реформи П.А. Столипіна, яка проводилась в Росії на початку ХХ століття. Крім того, показана динаміка товарообігу порту з кількома європейськими країнами та Туреччиною.

Ключові слова: зовнішньоекономічна діяльність, Одеський порт, аграрна реформа, ефективність, П.А. Столипін

Борисов М.Ю. Внешнеэкономическая деятельность Одесского порта в период Столыпинской реформы.

В статье представлена общая динамика внешнеэкономической деятельности Одесского морского порта за 1909-1913 гг. на фоне аграрной реформы П.А. Столыпина, проводимой в России в начале ХХ века. Кроме того, показана динамика товарооборота порта с несколькими европейскими странами и Турцией.

Ключевые слова: внешнеэкономическая деятельность, Одесский порт, аграрная реформа, эффективность, П.А. Столыпин

Borisov M.Yu. Foreign economic activity in the port of Odessa during the Stolypin reforms.

In the article is provided the general foreign activity dynamics of Odessa's marine port in 1909-1913 under agrarian reform of P.A. Stolypin in Russia in the beginning of 20th century. Besides, a dynamics of commodity turnover of the port with several European countries and Turkey either is shown.

Keywords: foreign economic activity, Odessa's port, agrarian reform, efficiency, P.A. Stolypin

В течение последних лет участились обращения в СМИ и в академической среде к проходившей в Российской империи в начале ХХ столетия аграрной реформе под руководством П.А. Столыпина. Это связано как с юбилейной датой (150-летием со дня его рождения), отмечаемой в апреле 2012 года в Российской Федерации, так и с проблемами, накопленными в сельском хозяйстве и других секторах экономики ряда бывших советских республик. Показатели работы Одесского порта периода реформы, уступавшего на тот момент по грузообороту лишь порту Санкт-Петербурга, не только отражают изменения в экономике страны, но и дают представление о характере этих изменений.

Анализ исследований и публикаций

Во многих трудах по истории Одессы [1, 2, 3, 4 и др.] большое внимание уделено состоянию порта и динамике его работы. Однако авторы этих работ, не будучи экономистами, зачастую дают субъективные оценки, прежде всего внешнеэкономической деятельности порта, исходя из текущей политической конъюнктуры. Это особенно заметно в составленном в 1947 году «Очерке истории города-героя к 150-летию со дня основания» [1], хотя даже здесь авторам пришлось отметить экономический подъем 1911-1913 гг., который был зримым результатом Столыпинской реформы.

Целью статьи является представление на примере работы Одесского порта в 1909-1913 гг. позитивных результатов Столыпинской реформы, стимулировавшей развитие всех отраслей промышленности на основе развития сельского хозяйства.

С первых лет основания Одессы порт играл важную роль в жизни города, вслед за Херсоном и Николаевом, создававшимся для обеспечения экспорта сельскохозяйственной продукции Российской империи. Статус вольной гавани (порто-франко) позитивно сказался на развитии города и порта в 1-й половине XIX века. В 1908 году в период пребывания П.А. Столыпина на посту Председателя Совета министров России Одесса,

которая уступала по грузообороту лишь Санкт-Петербургу на Балтике, получила статус порта первого класса – единственного на Черном море.

Важно отметить, что в то время порт был центром экономической жизни города, принимавшего, со своей стороны, самое активное участие в обеспечении эффективного функционирования и

развития порта, который не рассматривался отдельно от города.

Ежегодные отчеты Одесского комитета торговли и мануфактур свидетельствуют, что среднегодовой внешнеторговый оборот Одесского порта в тот период составлял 126 млн. руб. при положительном сальдо и динамике роста (рис. 1).

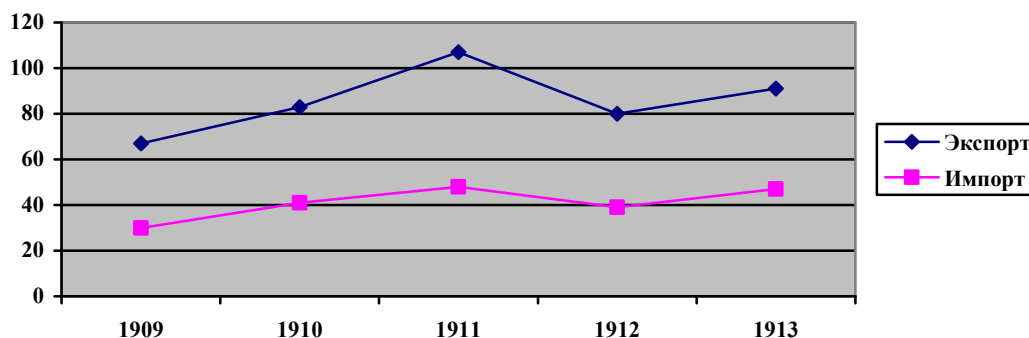


Рис. 1. Динамика внешнеторговых операций Одесского порта (млн. руб.) в 1909-1913 гг.

Регулярные внешнеторговые операции Одесского порта осуществлялись с 25-27 странами, охватывая не только страны Черноморско-Средиземноморского бассейна, но, практически, весь европейский континент и Англию. Кроме того, экспортно-импортные операции порта осуществлялись с такими странами как Персия (нынешний Иран), Индия, Цейлон, Китай, Япония.

Это происходило на фоне роста оборота внешней торговли России за тот же период, составившей:

- 1909 г. – 2038 млн. руб.;
- 1910 г. – 2257 млн. руб.;
- 1911 г. – 2451 млн. руб.;
- 1912 г. – 2507 млн. руб.;
- 1913 г. – 2706 млн. руб. [10].

Некоторое снижение показателей работы порта в 1912 году на фоне общего роста внешней торговли страны можно отчасти объяснить следующими факторами. Во-первых, низким урожаем зерна 1911 года в России, поскольку Одесса специализировалась на переработке зерновых грузов, а, во-вторых, активным включением в зерновые экспортные операции не только традиционных конкурентов – Николаева, Херсона, Новороссийска, но и всех остальных портов Черноморского и Азовского побережья России, включая даже Евпаторию и Скадовск [11], а также Ростова-на-Дону.

Кроме того, в 1912 году резко уменьшился привоз иностранного, прежде всего английского, угля, составив всего 6 тыс. т. Отчет Одесского комитета торговли и мануфактур указывал на прямую связь данного обстоятельства с общим положением на каменноугольном рынке региона, включавшего такой важный источник как Донецкий бассейн. Там добыча угля в начале XX века неуклонно росла, а указанный Отчет за 1912 год

сообщал, что: «Состояние каменноугольного рынка находилось (за отчетный период) в связи с оживлением в металлургической и других отраслях промышленности» [8].

По работе Одесского порта можно четко проследить стремительное развитие экономики России того периода. Так, уже в 1913 году ввоз угля увеличился более чем в 30 раз и составил 200 тыс. т за год. Отчет Одесского комитета торговли и мануфактур по данному поводу сообщал, что: «Хотя добыча угля в Донецком бассейне по сравнению с предыдущим годом значительно увеличилась, но он не в состоянии был удовлетворить спрос промышленности в виду исключительного оживления в металлургической и других отраслях промышленности» [9].

Сведения о значительном подъеме в металлургической промышленности на фоне продолжающегося роста добычи угля роста подтверждаются всероссийской статистикой. Данные, которые приведены в фундаментальном исследовании профессора В.И. Бовыкина «Финансовый капитал в России накануне Первой мировой войны» показывают следующее. Выплавка чугуна составляла: 1909 г. – 2871,4 тыс. тонн, 1913 г. – 4635,0 тыс. тонн, рост - 61,4%. Выплавка стали: 1909 г. – 3132,2 тыс. тонн, 1913 г. – 4918,0 тыс. тонн, рост - 57,0%. Производство проката: 1909 г. – 2667,9 тыс. тонн, 1913 г. – 4038,6 тыс. тонн, рост – 51,4% [13].

За это же время добыча каменного угля составила: 1909 г. – 23365,9 тыс. тонн, 1913 г. – 31240,0 тыс. тонн, дав рост в 33,7% [13]. Очевидно, что рост добычи угля в стране не поспевал за ускоряющимся ростом промышленного производства, прежде всего металлургического, что и обусловило в 1913 году большой импорт угля, в кото-

ром нуждалась не только промышленность, но и железные дороги, которым разрешили ввозить уголь беспошлинно.

Если в 1910 году заметно увеличился ввоз в Одесский порт земледельческих машин, преимущественно из США, а также из Германии, Великобритании, Франции, то уже в 1913 году ввоз этих машин столь же заметно уменьшился, что объяснялось увеличением производства сельскохозяйственных орудий в самой России [9]. Это впервые позволило России самой приступить к экспорту сельхозтехники в такие страны как Болгария и Румыния.

Таким образом, пяти лет с момента начала аграрной реформы оказалось достаточно для того, чтобы не только увеличить производство всех видов сельскохозяйственной продукции за счет усиления мотивации и повышения уровня образования сельских тружеников [12], но и обеспечить небывалый промышленный подъем в стране.

В «Объяснительной записке к отчету государственного контроля по исполнению государственной росписи и финансовых смет за 1913 г.» отмечалось, что: «Применение улучшенных приемов обработки земли, сельскохозяйственных орудий и машин, потребление минеральных удобрений, введение культуры кормовых трав, усиленный спрос на плодовой посадочный материал, пробуждение интереса к улучшению различных отраслей животноводства и другие подобные явления приобретают уже во многих местностях России значительное распространение» [14].

За 1909-1913 гг. производство плугов, сеялок и уборочных машин удвоилось, а молотилок – выросло в 6 раз [13]. Тем не менее, ввоз в страну земледельческих машин не прекращался, как не прекращался и ввоз двигателей, металла, металлоизделий, разнообразных потребительских товаров, что обуславливалось стремительно растущими потребностями внутреннего рынка [5, 6, 7, 8, 9].

В свою очередь, потребности внутреннего рынка базировались на росте сельскохозяйственного производства, обеспеченного Столыпинской реформой и сопровождавшегося увеличением экспорта сельхозпродукции и создававшего благоприятные условия для дальнейшего промышленного подъема [13].

В частности, рост спроса на промышленные изделия был связан со строительством жилых и хозяйственных построек в сельской местности, а также с увеличением потребительского имущества сельского населения в результате повышения общего уровня благосостояния.

Среди развивавшихся отраслей производства того периода была и мукомольная промышленность, широко представленная в Одессе, занимавшей ведущее положение в стране по экспорту пшеничной муки. Так, за период 1909-1913 гг. на долю города приходилось в среднем 65% всего вывоза пшеничной муки из России. В 1913 году через Одесский порт было вывезено рекордное количество муки – 3 млн. 200 тыс. пудов или 52,5 тыс. т, что стало возможным благодаря укрупнению и модернизации мельниц в самой Одессе, которых в 1901 году было 20, а в 1913 году – 15. Однако производство муки в городе за это время лишь увеличилось.

Следует отметить, что, будучи одним из ведущих, наравне с США, экспортеров хлебных товаров, Россия, тем не менее, существенно отставала от Соединенных Штатов по экспорту муки. В общем объеме экспорта хлебных грузов из США мука составляла 81,2%, тогда как у России – 2,1% [15].

Мука из Одессы вывозилась преимущественно в Турцию (до 70%), внешнеэкономические связи с которой представляют особый интерес. Доля Турции во внешней торговле России не превышала 2%, в то время как во внешнем обороте Одесского порта она составляла не менее 20% (рис. 2).

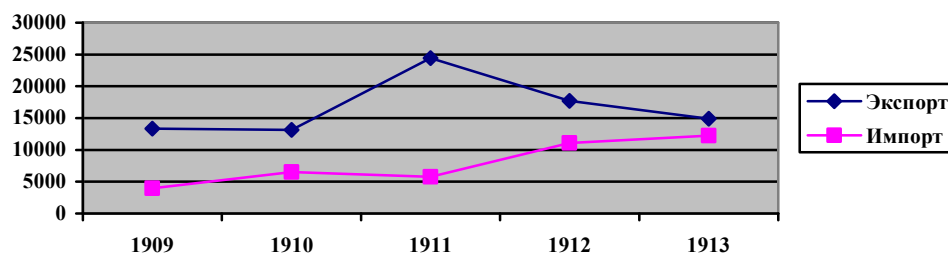


Рис. 2. Динамика внешнеторговых операций Одесского порта с Турцией (тыс. руб.) в 1909-1913 гг.

Из Турции в Одессу ввозились почти исключительно сырьевые товары, прежде всего, такие как хлопок, вата, рис, цитрусовые, маслины и орехи. Из Одессы в Турцию, помимо муки, вывозились сахар, сыр, коровье масло, баранье сало.

Вывозились лошади, коровы, овцы. Крупными статьями экспорта были мануфактура, еловые доски и спирт, до 90% которого из Одессы вывозилось именно в Турцию. Притом Одесса обеспечивала 50% и более экспорта российского спирта.

Отдельными строками экспорта в Турцию значились картофель, капуста и огурцы, лук и чеснок, т.е., те товары, которые сто лет спустя поступают исключительно в обратном направлении. А это, в свою очередь, свидетельствует о наличии серьезных проблем в сельском хозяйстве Украины и необходимости их скорейшего решения на основе собственного исторического и передового мирового опыта.

Показательным, с точки зрения успехов аграрной реформы П.А. Столыпина, является и внешне-торговый оборот Одесского порта с Голландией в 1909-1913 гг., когда Голландия выступала в качестве главного потребителя российского зерна, вывозимого через Одессу. Несмотря на то, что данная страна занимала порядка 10% в общем экспорте России [10], в экспортных операциях Одесского порта на долю Голландии приходилось до 30% (рис. 3).

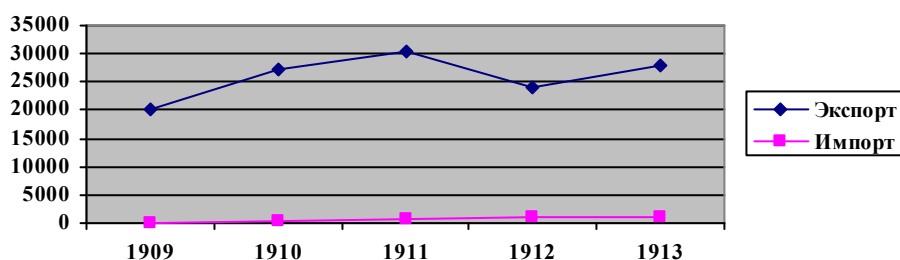


Рис. 3. Динамика внешнеторговых операций Одесского порта с Голландией (тыс. руб.) в 1909-1913 гг.

В то же самое время голландский импорт на протяжении ряда лет в среднем составлял всего лишь около 0,5% от стоимости всех ввозимых в Одесский порт товаров (подсчитано автором). Это означало, что в начале XX века, с учетом роста спроса на продукцию добывающей, металлургической, машиностроительной и других отраслей промышленности, включая товары широкого потребления, Голландия, по сути, ничего не могла

предложить России. И это с учетом того, что Голландия вывозила из Одессы зерна больше, чем Германия, являвшаяся на тот момент главным внешне-торговым партнером России.

Еще одним наглядным примером успехов Столыпинской реформы может служить товарооборот Одесского порта с Германией, являвшейся накануне 1-й мировой войны основным внешне-торговым партнером Российской империи (рис. 4).

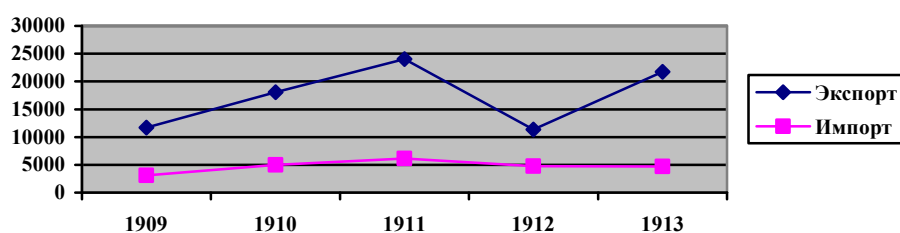


Рис. 4. Динамика внешнеторговых операций Одесского порта с Германией (тыс. руб.) в 1909-1913 гг.

Германия занимала 2-е после Голландии место по потреблению зерна, вывозимого через Одесский порт. Причем основные немецкие закупки — до 75% приходились на ячмень, тогда как в голландских закупках доля ячменя не превышала 50%. Но также как и Голландия, Германия мало что могла предложить российскому рынку, о чем свидетельствует стабильно-низкий объем импорта товаров из Германии, почти пятикратно отстающий от объема экспорта в эту страну.

На протяжении ряда лет, неуклонно возрастающий, объем вывоза товаров из Одесского порта во Францию уступал объему ввоза, в котором существенную долю составляли предметы роскоши и деликатесы. Однако в 1913 году экспорт товаров во Францию, с которой Россия остро конкурировала на внешних рынках по сахару и спирту, превысил объем импорта (рис. 5).

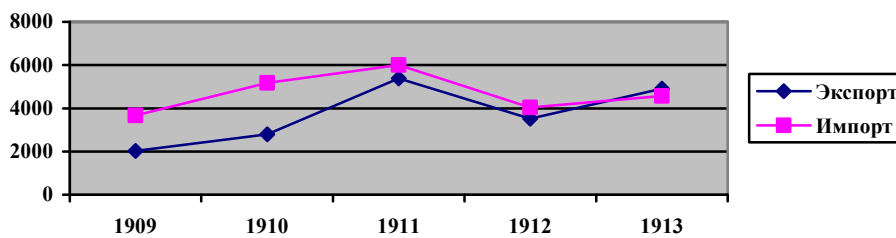


Рис. 5. Динамика внешнеторговых операций Одесского порта с Францией (тыс. руб.) в 1909-1913 гг.

Все приведенное свидетельствует о том, что в период Столыпинской реформы успешная внешнеэкономическая деятельность Одесского порта достаточно широко и полно отражала как сам ход реформы, так и внешнюю торговлю всей России. Вполне естественно, что этой деятельности по ряду направлений придавал специфику весь южный регион, экономически тяготевший к Одессе, вступившей в новый период интенсивного роста и развития.

Как отмечалось выше, Одесский порт являлся неотъемлемой частью городского хозяйства, и тоже переживал этап развития. Были достаточно быстро преодолены последствия «революционного» погрома порта в июне 1905 года, когда была сожжена идущая через порт эстакада, разрушены и сожжены многие склады и причальные сооружения. В порту проводились дноуглубительные работы, строились новые причалы, обрабатывались новые грузы, расширялась территория порта.

Выводы

На сегодняшний день Одесский морской торговый порт (ОМТП) обрабатывает в 6 раз больше грузов, чем в период 1909-1913 гг., территория порта, по-прежнему, расширяется [16]. Однако, порт, фактически, не только перестал быть частью городского хозяйства, но сам из хозяйственной стру-

ктуры превратился в структуру административную. Значительная часть территории порта сдана в аренду отечественным и зарубежным частным структурам, которые ведут самостоятельную хозяйственную деятельность и не заинтересованы в развитии города и страны.

Так, несмотря на то, что урожай зерна в Украине в 2012 году составил 46 млн. т, т.е. более половины урожая всей Российской империи 1913 года, вдвое превысив его в пересчете на душу населения, это мало сказалось на уровне благосостояния населения страны. Столь же мало сказался в 2012 году на развитии Одессы экспорт через Одесский порт 6 млн. т зерна при общем экспорте 20 млн. т зерна из Украины [16]. Это в 6 раз выше аналогичного показателя работы порта в 1913 году, когда общий экспорт зерна из России составил 10 млн. т.

Следовательно, экономические уроки П.А. Столыпина и его аграрной реформы, ход которой в 1914 году нарушила Первая мировая война, и прервал Октябрьский переворот 1917 года, не утратили своей актуальности до настоящего времени. Глубокое изучение и усвоение этих уроков может дать новый импульс к развитию экономики не только Одессы, как отдельно взятого города, но и Украины в целом, показателем чего неизменно будет служить работа Одесского порта.

Список літератури:

1. Боровой С.Я., Вольский С.А., Глядковская А.И. и др. Одесса. Очерк истории города-героя к 150-летию со дня основания. – Одесса: «Optimum», 2011. – 322 с.
2. Історія Одеси / Колектив авторів. Голов. ред. В.Н. Станко. – Одеса: Друк, 2002. – 560 с.
3. Самойлов Ф.О. та інші. Одеса на зламі століть. – Одеса: Маяк, 1998. – 232 с.
4. Самойлов Ф.О. Історія Одещини й Одеси (II пол. XIX ст.. – 1914 р.). – Одеса: Астропринт, 2006, –264 с.
5. Отчет Одесского комитета торговли и мануфактур за 1909 год. – Одесса, 1910.
6. Отчет Одесского комитета торговли и мануфактур за 1910 год. – Одесса, 1911.
7. Отчет Одесского комитета торговли и мануфактур за 1911 год. – Одесса, 1912.
8. Отчет Одесского комитета торговли и мануфактур за 1912 год. – Одесса, 1913.
9. Отчет Одесского комитета торговли и мануфактур за 1913 год. – Одесса, 1914.

10. Внешняя торговля России //Россия 1913 год. Статистико-документальный справочник. Институт Российской истории РАН. Санкт-Петербург, 1995. [*Электронный ресурс*]. – Режим доступа: www.gumer.info/bibliotek_Buks/History/Stat/23.php
11. Кунцевич Ф.П. Экспорт хлеба за границу и его влияние на развитие зернового хозяйства в Таврической губернии в конце XIX-начале XX в. // Ежегодник по аграрной истории Восточной Европы. 1968 г. – Л.: Наука, 1972. – С.263-274.
12. Борисов М.Ю. Политэкономический и институциональный потенциал Столыпинской аграрной реформы // Європейський вектор економічного розвитку. Збірник наукових праць. Вип. 2 (13) 2012. – Дніпропетровськ: Дніпропетровський університет імені Альфреда Нобеля, 2012. – С. 164-166.
13. Бовыкин В.И. Финансовый капитал в России накануне Первой мировой войны. – М.: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2001. – 320 с.
14. Общая характеристика сельского хозяйства // Россия 1913 год. Статистико-документальный справочник. Институт Российской истории РАН. Санкт-Петербург, 1995. [*Электронный ресурс*]. – Режим доступа: www.gumer.info/bibliotek_Buks/History/Stat/08.php
15. Китанина Т.М. О некоторых особенностях российской хлебной торговли накануне первой мировой войны.// Ежегодник по аграрной истории Восточной Европы. 1968 г. – Л.: Наука, 1972. – С.274-279.
16. Без нефти, зато с хлебом. Отчет ОМТП о грузообороте в 2012 году. // Официальный сайт ГП «Одесский морской торговый порт». [*Электронный ресурс*]. – Режим доступа: <http://www.port.odessa.ua/index.php/ru/press-tsentr/novosti/port/11698-bez-nefti-zato-s-khlebom-gruzooborot-odesskogo-porta-v-2012-godu>

Надано до редакції 28.02.2014

Борисов Михайло Юрійович / Mikhail Yu. Borisov
borisov@onu.edu.ua

Посилання на статтю / Reference a Journal Article:

Внешиєкономічна діяльність Одеського порту в період Столыпинської реформи [Електронний ресурс] / М.Ю. Борисов // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2014. – № 3 (13). – С. 191-196. – Режим доступу до журн.: <http://economics.opu.ua/files/archive/2014/n3.html>